

# Des Tomates en Décembre

*De l'idée d'une métropole Locavore aux réalités des enjeux  
d'alimentation de la ville ou comment la logistique revêt un rôle clef  
pour l'approvisionnement alimentaire de demain.*

*Clarisse Koren*

*Mémoire de fin d'étude*

*Promoteur : Geoffrey Grulois*

*Année académique 2017-2018*

*Faculté D'Architecture La Cambre-Horta-ULB*



# TABLE DES MATIÈRES

<i>Introduction</i>	11
<i>Méthodologie</i>	17
<i>Chapitre Introductif</i>	21
<i>Premier Chapitre</i>	67
<i>Second Chapitre</i>	123
<i>Conclusion</i>	205
<i>Bibliographie</i>	213
<i>Annexes</i>	225
<i>Remerciements</i>	247

## **Introduction du mémoire :**

**De l'idée d'une métropole Locavore aux réalités des enjeux d'alimentation de la ville ou comment la logistique revêt un rôle clef pour l'approvisionnement alimentaire de demain**

## **Chapitre introductif :**

### **Approvisionner la ville en nourriture aujourd'hui**

#### **Introduction au chapitre**

#### **Première partie : Le modèle d'approvisionnement moderne**

Un leader tout puissant de l'alimentation

*Naissance des premiers supermarchés*

Les enjeux du système sur nos vies

*Dépendance aux imports et sécurité alimentaire*

*Ce que nous avons perdu*

*Les fondements du système*

Le supermarché et la ville

*L'impact sur le territoire*

*L'impact identitaire et le rapport à la ville*

Contrôle et gouvernance

*Comment les villes ont essayé de garder le pouvoir sur l'alimentation*

#### **Deuxième partie : notre lien à la nourriture**

Considération de la nourriture à travers nos pratiques alimentaire

L'identité alimentaire

L'effet fast-food

La dévalorisation de la nourriture

#### **Conclusion du chapitre**

## Chapitre 1 :

# La métropole Locavore : Ambitions pour le système alimentaire de demain

### Introduction au chapitre

#### Première partie : de nouvelles ambitions pour l'alimentation de demain

Contextualisation : perte de pouvoir progressive sur le système alimentaire

*La distanciation de la nourriture*

Les nouvelles attentes des consommateurs

L'implication des territoires face aux ambitions

*Pris de conscience, initiative et institutionnalisation*

*Vers une gouvernance alimentaire hybride*

Conclusion de la première partie

#### Deuxième partie : réalités, paradoxes et limites de la relocalisation du système

Vers une dédiabolisation du système et des intermédiaires

Focalisation sur les vrais enjeux

*Le lien entre producteur et consommateur*

*L'importation ne date pas d'hier*

*La notion de patrimoine culinaire*

Les limites de l'ambition de relocalisation

*Une métropole Locavore n'est pas une métropole nourricière*

*A qui bénéficient ces alternatives ?*

*L'autosuffisance et les enjeux sociaux liés à la terre :  
qu'en est-il de l'agriculture de subsistance ?*

Conclusion sur la deuxième partie : la relocalisation est-elle suffisante ?

### Conclusion du chapitre

## Chapitre 2 :

### La logistique : Un levier pour une alimentation durable

#### Introduction au chapitre

#### Première Partie : les modes d'approvisionnements

Le transport routier

*La logistique du dernier kilomètre. Le cas de city dépôt à Bruxelles.*

Le transport ferroviaire

*Explorer les possibles : le Cargo-Tram*

*Opportunité pour Bruxelles ?*

Le transport maritime et fluvial

*La logistique route-bateau-route du groupe alimentaire Franprix à Paris*

*Opportunité pour Bruxelles ?*

Le transport aérien

#### Deuxième partie : Géographies des acteurs de la logistique urbaine

La logistique dans la ville

*Quelle opportunité Les Centre de Distribution Urbaine*

*Commerce détail et commerce intégré*

*Qui intégrera le mieux les nouvelles tendances ?*

Le cas du site du Marché Matinal Bruxellois

Intégrer la logistique au plan d'aménagement

*L'état doit il prendre sa part ?*

L'exemple d'un nouveau projet Bruxellois : CHOU'D'Bruxelles

#### Conclusion du chapitre

## Conclusion et ouverture :

### Renverser les modes de penser



# INTRODUCTION



L'approvisionnement en nourriture peut être considéré comme le plus grand défi à relever pour les villes.

Historiquement, la ville est un regroupement de populations qui ont la particularité de ne pas produire par elles-mêmes leurs moyens de subsistance alimentaire.<sup>1</sup> Notre système alimentaire est, sans qu'il n'y paraisse, un système assez récent. Le statut de la nourriture a également évolué au cours de l'histoire avant d'en arriver à celui que nous connaissons aujourd'hui.

Au 13<sup>ème</sup> siècle, l'approvisionnement en blé dominait l'économie locale des grandes villes comme Londres. La forme des villes se voyait ainsi définie par les kilomètres nécessaires pour l'approvisionner en céréales. Les grandes villes possédaient des ceintures arables qui leur permettaient de nourrir leurs populations, et la division du travail entre la ville et l'hinterland agricole était déjà visible.

À cette époque, transporter la nourriture était plus difficile que de la produire. Jusqu'à la seconde moitié du 18<sup>e</sup> siècle, la pensée économique considérait que les seules richesses de la ville étaient produites par les terres et son agriculture.<sup>2</sup> La nourriture avait une plus grande valeur dans la conscience collective. Désormais, en ville, on ne produit plus ce que l'on mange. Les grandes métropoles ne dépendent plus de leur ceinture vivrière<sup>3</sup> et on a basculé vers un système industrialisé. C'est maintenant la logistique d'importation et d'exportation à l'échelle mondiale qui permet l'alimentation des villes.

Les villes sont donc déconnectées d'un point de vue géographique de la production de leur alimentation. On assiste à l'émergence d'un système de production industrialisée, au dépend des productions locales. L'avènement du chemin de fer<sup>4</sup> et le coût concurrentiel du transport routier a permis cette évolution du secteur alimentaire, tandis que le modèle économique capitaliste a changé l'ordre des priorités. La recherche de profit et de rentabilité étant l'essence même du capitalisme, le domaine de l'alimentation n'y fait pas exception. Il n'échappe pas à la logique fondamentale du capitalisme : la recherche constante de la rentabilité et du profit. Ces objectifs passent parfois

---

1 BAVAY R., « Alimenter la ville », *Trait d'agence – supplément de Traits Urbains*, n°80, Hivers 2016. P7.

2 Mickael Guyot, « Economie du projet », *cours de Master 2, Ecole d'Architecture La Cambre-Horta, Mars 2018.*

3 *L'agriculture vivrière est une agriculture essentiellement tournée vers l'auto-consommation et l'économie de subsistance. La production n'est destinée ni à l'industrie agroalimentaire ni à l'exportation. Cf.art « Agriculture Vivrière », in Wikipédia*

4 (1820-1835) *Le train apparut d'abord en Angleterre et dans les principales capitales de l'Europe dans les années 1820. le « great western railway » ouvrit des routes pour amener de la nourriture dans les villes depuis les hinterlands cultivés. DE ROODEN P. et al., Food for the City : A Future for the Metropolis. Amsterdam, NAI Publishers, 2012.*

en première ligne du secteur alimentaire. Loin devant les enjeux sanitaires et environnementaux mais surtout, et c'est ce qui est le plus alarmant, bien loin devant l'enjeu primordial de subsistance qui régissait à l'origine l'approvisionnement des villes. Notre système alimentaire actuel est devenu un marché capitaliste, et cela concerne chacune de ces phases. La production, la transformation et la distribution sont gérées par des acteurs privés qui n'ont plus d'obligation vis-à-vis des Etats.

En 2006, la population mondiale est devenue majoritairement urbaine et c'est 80% de la population mondiale qui habitera en ville en 2050. Autant dire qu'alimenter la ville est devenu un enjeu de premier ordre. *Dans le climat de changement et de prise de conscience actuel, comment approvisionner la ville en nourriture de manière plus durable ? Quelles sont les initiatives qui nous permettront de changer notre façon de faire ?* Tenter de répondre à ces interrogations est le principal enjeu de ce mémoire.

Ainsi, mon postulat de départ est que le système alimentaire actuel détermine nos mode de vie et façonne nos villes. Étudier l'enjeu alimentaire implique d'adopter une approche multidisciplinaire et transversale des questions d'aménagement du territoire. Le premier questionnement est le suivant : *Quelle trajectoire prend l'alimentation dans la ville ? Comment avons-nous adopté cette façon de consommer la nourriture et ce rapport à la chaîne alimentaire au fil du temps ?*

Les premières questions soulevées dans le chapitre introductif sont les suivantes : *qu'en est-il des enjeux de santé, sociaux, culturels, identitaires ou urbanistiques dans nos modes de consommer d'aujourd'hui ? Qu'avons-nous perdu ? Qu'avons-nous gagné ? Quelles sont les territoires et les enjeux du système alimentaire d'aujourd'hui ?* Dès lors, Il est temps de dresser un état des lieux de la situation. Il s'agit ici de mettre en tension l'aspect socio-économique, environnemental et urbanistique qu'entretient la nourriture avec la ville.

Aujourd'hui, en Europe, il y a une prise de conscience des populations face à la question alimentaire. Nous développons le désir d'une alimentation saine, et l'envie de réduire notre impact sur l'environnement. *Est-ce que cela est encore possible ? Que représente l'idée de la « métropole locavore » à laquelle de plus en plus citoyens aspirent ? Sommes-nous en mesure de reprendre le pouvoir sur notre alimentation ?*

J'étudierai dans un premier temps les formes que prennent ces ambitions pour un système alimentaire durable. Quelles sont les réalités et les implications sociales des alternatives émergentes ? L'ambition de la recherche est d'évaluer si la relocalisation des systèmes alimentaires représente une alternative durable. *En comparant les bilans carbone et les bilans économiques des différentes chaînes alimentaires, de la plus participatives à la plus capitalistes, quels paradoxes émergent ? Si les consommateurs renversent l'échelle de leurs préoccupations, ont-ils une chance de faire gagner les systèmes alternatifs contre les monstres de l'hyper discount ?*

Il sera ainsi question dans le premier chapitre, d'esquisser une vision critique sur les désirs de changement des populations et sur les initiatives florissantes. Pour cela, je m'intéresserai également à l'implication des territoires, à l'initiative politique et citoyenne pour comprendre la place de l'alimentation dans les politiques d'aménagements urbains.

Étudier les actions à Bruxelles et les comparer aux projets menés dans le monde me permettront de dresser un état des lieux. *Quelle direction souhaitons nous prendre en termes d'alimentation et d'approvisionnement urbain ?*

Dans un second temps, j'aborderais la problématique pas un autre angle et j'essaierais de comprendre, dans quelle mesure la logistique agit comme un levier de changement pour un approvisionnement alimentaire plus durable. *Quelles portes ouvrent ce domaine ? Ou se situe-il par rapport au dogme de la relocalisation de la production et des systèmes alimentaire ?*



# MÉTHODOLOGIE



*En complément du corpus présenté dans la bibliographie, ce mémoire s'appuie sur :*

### *3 villes :*

Les propos de ce mémoire seront en grande partie argumentés à l'aide d'exemples basés sur trois métropoles du nord de l'Europe ; Londres, Paris et Bruxelles : Elles présentent toutes les trois des configurations et des approches différentes de leur approvisionnement alimentaire ce qui permet une complémentarité des propos.

La position stratégique de la capitale belge pose la question des modalités d'approvisionnement. En effet, les controverses liées au Marché Matinal comme celles liées au Port fluvial induisent la réflexion. Bruxelles est également un terrain fertile aux alternatives citoyennes les décideurs de la ville font preuve d'ambition.

Différemment, la ville de Londres a d'avantage souffert. L'industrialisation de la ville s'effectua de manière beaucoup plus hâtive que dans les autres villes. Dès lors, il est intéressant de mesurer l'impact d'un laxisme réglementaire urbanistique au début de l'avènement du supermarché.

Finalement le cas de la capitale française permet de mettre en exergue certains contrastes. A Paris, le secteur du commerce et de la restauration est surreprésenté, alors que le secteur agricole et de la restauration est sous représenté. De plus, le marché matinal de Rungis qui est l'une des plus importante structure alimentaire au monde, rentre en dialogue avec des supermarchés de très petite taille insérés dans un tissu urbain dense. Ces variations d'échelle et de spécialisation génèrent une relation tout à fait particulière de la nourriture avec le tissu urbain dense.

### *3 chercheurs:*

Les trois interviews auprès de chercheurs à l'ULB que j'ai réalisées m'ont permis de renforcer ce mémoire de sources vivantes particulièrement précise. Ainsi, je me permets d'intégrer leur récit parmi les autres références du corpus journalistique et théorique.

Le premier chapitre intègre des propos sur l'idée de la relocalisation alimentaire recueilli lors de l'entretien avec Chloé Deligne. L'auteure de « Terre des ville », une étude sur l'espace cultivable à Bruxelles qui m'a permis de renforcer les propos à dimension ethnographique et sociales du mémoire.

Le second chapitre mobilise des informations recueillies lors d'interviews avec deux chercheurs : celle de Mathieu Strale, chercheur à l'IGEAT<sup>5</sup> et spécialiste dans la logistique et le transport de marchandises, en particulier l'insertion de Bruxelles au sein de cette activité ; et celle d'Alexis Nsamzinshuti, chercheur au laboratoire Qalinca et spécialiste dans les transports et la logistique et qui porte le projet de logistique collaborative « Choud'Bruxelles ». Ces discussions m'ont permis de comprendre davantage le domaine de la logistique urbaine et de répondre aux questions plus techniques que je me posais sur les modes d'approvisionnement.

Ces 3 chercheurs m'ont paru tout à fait complémentaires pour leurs domaines d'étude respectifs et m'ont permis d'établir une approche transversale de la question de l'alimentation dans la ville, tout en m'efforçant de garder un propos critique.

### *1 atelier:*

La méthode de recherche est fortement inspirée de la méthodologie de travail établie par l'Atelier Space Speculation, où j'ai réalisé un semestre sur le thème de l'alimentation dans la ville. Ce mémoire définit un propos sur l'écosystème urbain et il pourrait ainsi être sujet au démarrage d'un projet de stratégie urbaine.



## **Introduction au chapitre**

### **Première partie : Le modèle d’approvisionnement moderne**

Un leader tout puissant de l’alimentation

*Naissance des premiers supermarchés*

Les enjeux du système sur nos vies

*Dépendance aux imports et sécurité alimentaire*

*Ce que nous avons perdu*

*Les fondements du système*

Le supermarché et la ville

*L’impact sur le territoire*

*L’impact identitaire et le rapport à la ville*

Contrôle et gouvernance

*Comment les villes ont essayé de garder le pouvoir sur l’alimentation*

### **Deuxième partie : notre lien à la nourriture**

Considération de la nourriture à travers nos pratiques alimentaire

L’identité alimentaire

L’effet fast-food

La dévalorisation de la nourriture

## **Conclusion du chapitre**

**Chapitre introductif**

**APPROVISIONNER LA  
VILLE EN NOURRITURE  
AUJOURD'HUI**



Godfrey Reggio - Koyaanisqatsi 1982, film documentaire.

## Introduction au chapitre :

Dans cette première partie introductive, je ferai principalement référence à l'ouvrage *Ville affamée* de Carolyn Steel. Il s'agira d'élaborer un portrait du mode d'approvisionnement d'aujourd'hui. Pour cela, je m'intéresserai au modèle du supermarché. Devenu progressivement leader, sa logistique infallible et son mode de fonctionnement intrinsèque reste pourtant invisible aux consommateurs alors que c'est ce système qui détermine notre alimentation

Je dresserais un état des lieux en analysant les impacts de cette institution sur la nourriture que nous consommons, sur notre vie de tous les jours et sur la ville où nous évoluons.

*Quels impacts ont les supermarchés sur nos modes de vie ?*

Étudier les conséquences urbanistiques, sociales, culturelles et sanitaires nous permettra d'amorcer une réponse à la question. Par la suite, il sera question d'évaluer le rôle qu'endossent les autorités gouvernantes face à ce processus de globalisation et de domination du système alimentaire dont il était à l'origine à la tête. Cette première partie propose une première lecture factuelle de l'approvisionnement alimentaire contemporain.

Dans un second temps, je m'intéresserai à la relation que nous entretenons avec la nourriture. Comment la considérons-nous par le biais de nos pratiques ?

Étudier l'émergence et le fonctionnement de l'effet fast-food me permettra de comprendre ce qui nous a menés à dévaloriser et malmenier la nourriture.

L'intérêt de ce chapitre est d'une part de tenter de comprendre les enjeux de l'approvisionnement d'aujourd'hui à travers le modèle du supermarché et son impact sur nos villes et dans nos vies et d'autre part de comprendre le lien que nous entretenons désormais avec la nourriture.



# Première partie : Le modèle moderne

## Un Leader tout puissant de l'alimentation

Le pouvoir du supermarché ne consiste pas à racheter progressivement des petits commerces pour posséder progressivement le monopole sur l'alimentation des urbains. Il s'agit de contrôler la chaîne d'approvisionnement dans son entièreté. Les supermarchés ont la particularité de ne pas posséder de stock, et d'être cependant doté d'une logistique extrêmement performante qui assure une disponibilité des produits en linéaires. Il ne s'agit plus de l'ancienne logique de l'offre et de la demande. Les rayons sont toujours pleins, ce qui assure la fidélité des clients, et par extension le succès fulgurant de ces entreprises.<sup>1</sup>

*« L'ensemble du système est actionné à chaque fois que vous achetez un produit au supermarché »<sup>2</sup>*

Ce système est absolument infallible, les supermarchés maîtrisent à la perfection l'approvisionnement alimentaire et c'est ce qui leur permet d'être les plus compétitifs. Dans son ouvrage, Carolyn Steel rend visible l'impact généré par nos simples habitudes quotidiennes. En effet, nous sommes difficilement conscients de ce qui est mis en œuvre pour fournir, chaque jour, les rayons des grandes surfaces. **Le système d'approvisionnement est invisible.** La seule étape de la chaîne que nous pouvons visualiser, est l'avant-dernière du processus : l'étape de l'achat avant la consommation. La seule dont nous sommes finalement acteurs. En effet la phase de transformation des produits, de la cuisine, qui rythmait à l'époque les vies quotidiennes, a été progressivement remplacée par de nouveaux acteurs intermédiaires comme le secteur de la transformation alimentaire, par exemple. Nos systèmes alimentaires sont désormais composés de plusieurs phases : la production, la transformation, la distribution. Remarquons ici que nous ne sommes les acteurs d'aucunes d'entre elles.

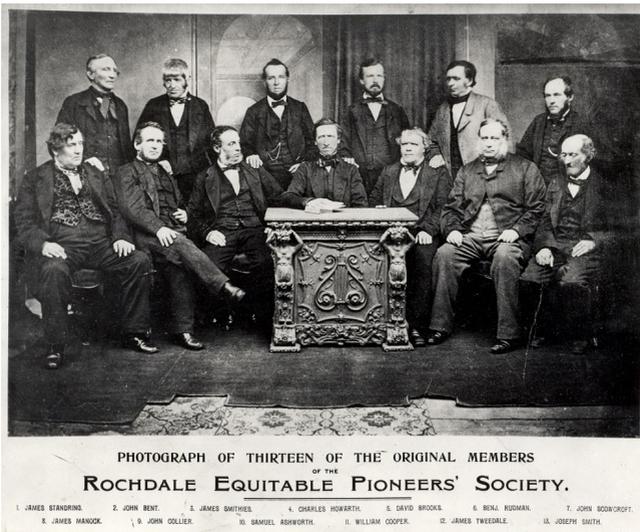
---

1 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de L'échiquier, 2016. P85-95

2 *Ibidem*, p90.



Premier supermarché, USA, Tennessee, 1916 ©Piggly Wiggly



La société des équitables pionniers de Rochdale

## Naissance des premiers supermarchés

En 1844 naissait la première coopérative qui peut être considérée comme la base de la fondation du supermarché, avant qu'il soit détourné par le système capitaliste. La « Rochdale society of equitable pioneers » fondé aux Etats-Unis devient le prototype pour les futures coopératives de consommateurs, avec le principe « 1 membre = une voix » et un système pour devenir membre ouvert à tous.<sup>3</sup>

En 1916, à Memphis au Tennessee apparaît le premier supermarché au monde : Piggly Wiggly. Avant cette création, les consommateurs se rendaient dans les coopératives avec une liste de courses et leurs paniers étaient remplis par des employés. Clarence Saunders, le fondateur de Piggly Wiggly, pensait qu'une nouvelle méthode était nécessaire pour gagner en temps et en argent. C'est ainsi que l'idée du libre-service est née. Des caisses furent créées et un prix individuel fut attribué à chaque produit. On installa de grands réfrigérateurs pour rallonger le temps de stockage du produit. Depuis, le système n'a pas changé.<sup>4</sup>

De nos jours 30 entreprises gèrent à elles seules 30% de l'alimentation mondiale. Carolyn Steel dévoile les chiffres des ventes des plus grosses entreprises agroalimentaires dans son ouvrage, et c'est assez effrayant.

*« Nestlé, Philip Morris et ConAgra ont affiché respectivement des chiffres d'affaires de 61, 34 et 14 milliards de dollars en 2005. Jamais tant de nourriture n'avait été fournie à tant d'hommes par un si petit nombre d'entreprises. »<sup>5</sup>*

Des études menées aux États-Unis à l'aube du 21<sup>e</sup> siècle témoignaient qu'il n'y avait dorénavant que 20% des dépenses alimentaires qui revenaient aux producteurs, le reste étant engendré par la valeur ajoutée. Aujourd'hui ces chiffres sont encore plus alarmants. **Cette valeur ajoutée se partage entre tout un tas de nouveaux intermédiaires** : le conditionnement, le transport, la manutention ou encore la publicité. Toutes ces étapes peuvent nous sembler secondaires, cependant ce sont elles qui déterminent le prix de la nourriture que nous achetons, bien plus que le produit en lui-même.

*« Les produits de base comme le blé ou la pomme de terre sont désormais « marchandises » leur valeur marchande intrinsèque est devenue si faible que bien souvent, les agriculteurs perçoivent moins que le coût de leur production. Les prix sont fixés par les distributeurs, dont les décisions ont peu ou pas de rapport avec les produits qu'ils vendent, avec souvent des conséquences dévastatrices. »<sup>6</sup>*

---

3 DE ROODEN P. et al., *Food for the City: A Future for the Metropolis*. Amsterdam, NAi Publishers, 2012.

4 *Ibidem*.

5 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de Léchiquier, 2016. P124

6 LANG T. et HEASMAN M., *Food Wars : The Global Battle for Mouths, Minds and*

Mais alors, avons-nous quelque chose à craindre ?

## Les enjeux du système sur nos vies

Un des principaux points sur lequel repose le succès des supermarchés est l'économie d'échelle. C'est une des raisons majeures pour laquelle ils sont capables de réaliser autant de bénéfices. On appelle également cela la vente en discount : une vente en grande quantité à faible marge. En acquérant dans des quantités astronomiques des produits, les grandes chaînes parviennent à réduire considérablement les frais de transport grâce à une optimisation des marchandises. Les camions sont toujours remplis à plus de 90%.<sup>7</sup> En contrôlant la chaîne d'approvisionnement complète, ils font également pression sur les producteurs et réussissent à obtenir les prix les plus bas possible. La taille et la démesure de ce type d'action permet un énorme succès à ces entreprises. C'est donc cette manière que le secteur du commerce alimentaire fit sa révolution, et passa d'un régime artisanal à un régime industriel<sup>8</sup>

Le rapport Power Hungry<sup>9</sup> de Johannesburg communiquait en 2005 des chiffres qui témoignaient de l'ampleur du monopole des entreprises qui s'étaient déjà emparées de nos produits alimentaires de base. Seulement trois entreprises possédaient 85% du marché mondial du thé. Quant au blé, ce sont cinq sociétés qui se distribuaient le contrôle de 90% du marché mondial. Ces chiffres nous confrontent à l'ampleur du pouvoir de ces entreprises transnationales. À l'échelle Bruxelloise, le dossier « inventaire et analyse des données existantes en matière d'offre alimentaire en région de Bruxelles Capitale »<sup>10</sup> nous procure aussi des chiffres significatifs. À Bruxelles, la grande distribution représente 70% de la part du marché en alimentation courante. Seulement 10% des magasins vendent près de 80% des produits alimentaires. En France, ce sont deux tiers de la production alimentaire qui sont fournis par la grande distribution.<sup>11</sup>

---

Markets. Londres, Earthscan, 2004. P140

7 Bruxelles Mobilité, « Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale : Le transport de marchandises et la logistique à Bruxelles : état des lieux et perspectives », en ligne : [https://mobilité-mobiliteit.brussels/sites/default/files/le\\_transport\\_de\\_marchandises\\_0.pdf](https://mobilité-mobiliteit.brussels/sites/default/files/le_transport_de_marchandises_0.pdf), page consultée de 12 juillet 2018.

8 MADRY P., « Entre Hyper-discount et post-discount », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P49-51.

9 Action Aid International, « Power Hungry – Six Reasons to Regulate Global Food Corporation », en ligne : [www.actionaid.org.uk](http://www.actionaid.org.uk), page consultée le 4 avril 2018.

10 Rdc environnement, « inventaire et analyse des données existantes en matière d'offre alimentaire en région de Bruxelles-Capitale. En ligne : [http://document.environnement.brussels/doc\\_num.php?explnum\\_id=6473](http://document.environnement.brussels/doc_num.php?explnum_id=6473), page consultée le 2 mars 2018.

Ces chiffres nous mettent face à un paradoxe inquiétant. Une nécessité telle que l'approvisionnement en nourriture, reposant sur si peu d'acteurs semble d'une extrême fragilité. La moindre erreur au cours de la chaîne logistique pourrait mener à une pénurie. Si la démesure du pouvoir qu'a pris l'industrie alimentaire sur la chaîne d'approvisionnement peut nous angoisser, *faut-il s'inquiéter pour la sécurité alimentaire ?*

### *Dépendance aux importations et sécurité alimentaire*

L'un des problèmes majeurs est que les acteurs qui gèrent l'approvisionnement alimentaire n'aient aucun devoir vis-à-vis des populations qu'ils nourrissent. La logique marchande n'est en aucun cas propice au développement d'une quelconque responsabilité civique. Au contraire, comme l'explique Carolyn Steel, « sans argent, nous ne les intéressons pas. »

*« Jadis, les villes faisaient tout leur possible pour conserver des stocks de grains afin de parer à une attaque soudaine, alors qu'aujourd'hui, l'efficience de la distribution alimentaire fait que nous constituons très peu de réserves. La plupart des aliments que nous mangerons la semaine prochaine ne sont pas encore arrivés dans notre pays. Venant des quatre coins du monde, notre nourriture arrive juste à temps ».*<sup>12</sup>

Aujourd'hui il n'est plus possible d'assiéger une ville comme Paris ou Londres. Les sources d'alimentation, bien que délocalisées, sont de plus en plus concentrées, à l'inverse des villes. La façon la plus efficace de nuire à la subsistance d'une métropole, serait de viser les principaux pays exportateurs. Cela consisterait en une sorte d'embargo.

*« Nous dépendons autant de nos livraisons à flux tendus, énergivores et congelées que les Romains de l'Antiquité dépendaient de leurs conquêtes territoriales, de leurs navires et de leurs esclaves – et notre approvisionnement n'est pas plus sûr, éthique ou durable que ne l'était celui de Rome »*<sup>13</sup>

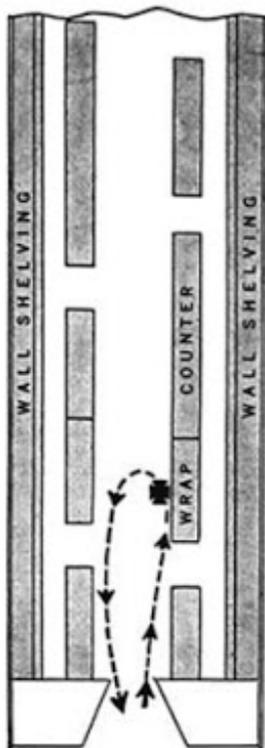
On peut cependant nuancer les propos de Carolyn Steel. Tant que nous vivons dans ce système économique basé sur ce type de répartition des profits, les supermarchés continueront de se multiplier malgré tous les impacts négatifs qu'ils peuvent avoir dans nos vies et sur nos villes. Cependant, nous aurons toujours de la nourriture. Il n'est pas vraiment question de s'inquiéter de la sécurité alimentaire. Ce que nous avons perdu est bien plus discret et subtil que cela.

---

11 ROPITAL C., « La logistique, ingrédient essentiel pour nourrir les villes. », *Les Cahiers de l'IAU*, n° 173, Janvier 2017. P 23-26.

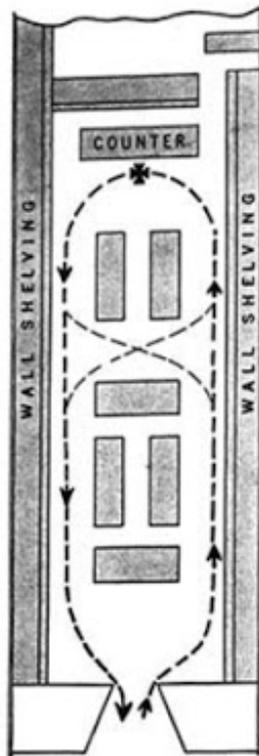
12 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de Lichiquier, 2016. P132.

13 *Ibidem*, p136.



### THE OLD WAY

Store No. 1—A typical layout of the old-style store. Most of the activity is in the front of the store. Long counters and show-cases separate customers from most of the merchandise. About half of the merchandise cannot be seen and less than a quarter of it can be handled. The result is that the store's sales expense is high.



### THE MODERN WAY

Store No. 2—The store opposite arranged the modern way. The counters and show-cases have been removed and the side walls opened. The center of activity has been moved to the rear. The equipment and displays have been arranged into islands. Now most of the merchandise can be seen and handled. Sales will increase and expense decrease.

Progression vers le libre-service, illustration de 1935 ©Progressive Grocer

En visitant le port d'Anvers, certains éléments témoignant du systématisme et de l'efficacité des imports de produits frais en Belgique, me firent prendre davantage conscience que rien n'est laissé au hasard dans le processus mondialisé de l'approvisionnement alimentaire.

Un entrepôt de mûrissement se situe à proximité du port. Les bananes arrivent par bateau sur les ports, stockés dans des containers, en provenance majoritairement du Congo. Une fois accostées sur le port d'Anvers, elles patientent 7 jours dans le hangar. Pas un jour de plus ou de moins. Une fois mûres, elles sont envoyées par camion en un temps très court à Bruxelles. Les bananes sont ainsi cueillies très peu mûres et mûrissent dans les entrepôts européens. Elles arrivent juste à temps dans nos supermarchés. On pourrait citer énormément d'exemples similaires, tous significatifs et représentatifs d'un fait bien réel : **le système alimentaire d'aujourd'hui est bien plus concerné par la fiabilité d'un d'approvisionnement constant et certain, que par des objectifs de qualité.**

Notre dépendance à la livraison quotidienne de nourriture est de plus en plus grande. Carolyn Steel développe un second point intéressant : **la normalisation de la nourriture.** En effet le système est extrêmement rationalisé, et pas uniquement en termes de transport.

Pour ce qui est du produit, il doit lui-même s'adapter au système. Un exemple pertinent est encore celui des bananes. La variété que nous consommons en majorité dans le monde, les Bananes « Cavendish », n'existait pas encore il y a cinquante ans.<sup>14</sup> C'est simplement celle qui fut la mieux adaptée aux modes de transports, de conditionnements et de productions, que nous voulons toujours rendre les plus performants et générants le plus de possible. Cette variété de banane n'est certainement pas choisie pour son goût ou ses valeurs nutritives. Aujourd'hui, le marché mondial de la banane est détenu par des entreprises comme Chiquita ou Del Monte. Cependant, en suivant cette logique, il est tout à fait probable que les bananes que nous consommerons dans un futur proche seront issues d'un producteur inconnu, mais dont la production sera la plus adaptée au système d'approvisionnement.

*« À l'instar des langues, les variétés meurent à travers le monde. Il n'y a pas de place pour elles, semble-t-il, dans l'économie alimentaire mondialisée »<sup>15</sup>*

Ce que nous avons perdu à travers le processus de globalisation, c'est une qualité de produit mais également une biodiversité. Cette dernière n'est plus désirable à cause de la normalisation et l'adaptation du produit au système.

---

14 *Ibidem*, p134.

15 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de L'échiquier, 2016. P79



Premier supermarché de Belgique, Place Flagey, Bruxelles, 1957 ©delhaize



Premier supermarché de Belgique, Place Flagey, 1957 ©delhaize

L'ordre de priorité quant à la nourriture est profondément capitaliste. Il ne place pas le produit lui-même en haut de la pyramide, mais bien en dessous de la recherche de profit. Nous mangeons tous les mêmes denrées à travers le monde.

*« La nourriture que nous consommons aujourd'hui est conditionnée non par les cultures locales, mais par les économies d'échelle, lesquelles s'appliquent à toutes les étapes de la chaîne d'approvisionnement alimentaire. Pour figurer dans notre régime urbain, un produit ne doit pas seulement être plus gros, plus beau et plus sexy que jamais, il doit aussi résister aux rigueurs d'un système de distribution mondialisé dont le but est de fournir de moins en moins d'articles différents à de plus en plus de gens – ainsi fonctionnent les économies d'échelles. »<sup>16</sup>*

Quels sont les fondements d'un tel système ?

### *Les fondements du système*

La société de consommation de masse a transformé notre commerce alimentaire. Pascal Madry Aborde et détaille plusieurs approches dans un article issu du magazine Urbanisme. Comprendre les fondement de ce mode de consommation « hyper-discount » est nécessaire pour appréhender clairement les enjeux des modes d'alimentation sur nos vies et ainsi, permettre de développer la suite des propos de ce mémoire.

*« La première approche de type hypermoderne considère que ville et économie obéissent toujours aux mêmes logiques de croissance que celles qui ont prévalu dans la seconde moitié du 20<sup>e</sup>, celles-ci s'étant simplement amplifiées depuis. Une seconde approche de type postmoderne défend a contrario l'hypothèse d'une rupture du mode d'accumulation de capital et du mode d'urbanisation »<sup>17</sup>*

Ce type de commerce se manifeste dans l'espace urbain par l'ouverture de magasin toujours plus grand et est qualifié par l'auteur de protéiforme. Il se développe dans des nouveaux lieux nés de la mobilité comme des gares par exemple. Il se pose la question de savoir si ces infrastructures sont compatibles avec nos villes

L'auteur évoque un « triple processus » mis en place. Dans un premier temps la suprématie des structures serait due au fait que les grands groupes investissent dans des activités comme l'industrie agro-alimentaire ou la banque, qui s'écartent certes de leur fonction première mais qui finissent par créer tant de valeurs que ces grands groupes ne créent plus l'essentiel de leur richesse dans leurs magasins.

---

16 *Ibidem*, p82

17 MADRY P., « Entre Hyper-discount et post-discount », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P49-51.



Le centre commercial Southdale, Minnesota, 1956 © Life Magazine photo archive

Ensuite, l'électronisation des fonctions commerciales a permis la création d'outils informatiques capables de gérer de manière très performante les flux et stocks à un niveau international. Visiter un hangar Amazon serait l'exemple le plus concret, pour se rendre compte de l'influence de l'électronisation sur l'optimisation des fonctions.

Finalement la financiarisation du secteur alimentaire et sa cotation en bourse seraient évidemment les raisons de sa toute-puissance selon Pascal Madry. **Les supermarchés n'ont pas seulement bouleversé nos acquis et exigences en termes de qualité et de diversité alimentaire**, ils ont également eu un impact considérable sur l'urbanisme de nos villes.

## Le supermarché et la ville

Les supermarchés sont des inventions plus récentes qu'on ne le pense. Pour donner une idée, le premier à arriver à Bruxelles fut le Delhaize de la place Flagey. Ce supermarché encore opérationnel aujourd'hui fit son apparition en 1957, soit il y a un peu plus de 60 ans. Aujourd'hui, on compte 764 magasins Delhaize en Belgique, 40 supplémentaires sont envisagés pour 2019.<sup>18</sup> Ce développement est donc en constante expansion.

Cependant, le supermarché ne nous semble pas être conçu à échelle humaine. On peut aisément remettre en question la capacité des supermarchés à vraiment s'adapter à nos villes.<sup>19</sup> La nourriture acheminée en flux tendus dans des quantités aussi astronomique a forcément un impact sur la ville.

### *L'impact sur le territoire*

Les supermarchés se situant à l'extérieur ou en périphérie des villes ne vont pas à la rencontre de leurs clients. Ils mettent tout à disposition pour que ces derniers viennent à eux, en voiture. Cet aspect permettait à l'origine et limiter la concurrence avec les commerces des centres villes, qui amenaient la nourriture au plus près des consommateurs, cela étant bien plus pratique et accessible. Malheureusement, l'avènement et la généralisation de la voiture motorisée n'allait plus laisser d'espoir aux épiciers des quartiers.

*« En somme, à l'heure actuelle, les rapports entre la ville et l'automobile constituent l'une de ces farces que l'histoire se plaît parfois à faire au progrès. La période au cours de laquelle l'automobile est progressivement devenue le moyen*

---

18 BOELEN C., « Ahold Delhaize vent doubler le chiffre d'affaires de ses activités online », *Gondola*, en ligne : <http://www.gondola.be/fr/news/food-retail/ahold-delhaize-veut-doubler-le-chiffre-daffaires-de-ses-activites-online>

19 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de L'échiquier, 2016. P148.

Type de commerce		Intégration de la chaîne de distribution			
		Client	Point de vente	Grossiste	Producteur
Détaillant indépendant	Cycle de distribution ouvert	←→	←→	←→	
	Cycle de distribution fermé		←→		
Commerce intégré spécialisé			←→		→---
Commerce intégré généraliste			←→		→---
E-commerce		←→			→---

Les différentes chaînes logistiques du commerce de détail ©Plan Marchandise

*de transport le plus banal a en effet correspondu à celle où au cours de laquelle l'idéal de la banlieue, antithèse de la véritable ville, a triomphé dans tous les domaines, que ce soit l'architecture, la sociologie, la réglementation urbaine et, enfin, le financement de la construction. »<sup>20</sup>*

Les supermarchés s'étant libérés de leurs stocks, ils dépendent de structures spécifiques qu'ils ont pris soin d'implanter à l'extérieur des villes, où ils ont toute la place nécessaire à des loyers bien plus attractifs. Il s'agit des centres de distribution.

En effet les supermarchés possèdent une logistique indépendante. Elle se passe de l'intermédiaire des grossistes et des marchés de gros. Les supermarchés négocient directement avec les producteurs. Ainsi, il est nécessaire de construire des Centres De Distribution pour faire transiter la nourriture et la redistribuer dans tous les supermarchés. Ces entrepôts sont aujourd'hui implantés à des dizaines de kilomètres des Centres Commerciaux. A Bruxelles par exemple, l'entrepôt principal de la société Colruyt se situe à Lot.

En matière de déplacements, cela représente chaque jour des camions qui font plusieurs allers-retours pour approvisionner les supermarchés de la ville. A Bruxelles, les supermarchés se fournissent très peu au Marché Matinal (Mabru). Selon un rapport annuel de l'Institute of Grocery Distribution.<sup>21</sup> En ce qui concerne les supermarchés britanniques, 94% des produits alimentaires qu'on y trouve proviennent des centres de distribution.

Finalement, l'impact n'est pas tant au niveau de l'occupation du sol puisque les stocks ne se trouvent pas en ville mais dans des zones industrielles où la place ne manque pas. L'impact sur la ville réside dans les déplacements entre ces points qui génèrent de la pollution en dégagement de CO2. La pollution sonore et visuelle ainsi que la congestion sont encore limitées par les tranches horaires très matinales pendant lesquelles les camions occupent les routes. Cette organisation peut sembler performante et infaillible. Cependant, un paradoxe saute aux yeux. Nous sommes tout de même forcés de nous interroger sur ce qu'il se passera lorsque l'on viendra à manquer de pétrole ?

Carolyn Steel dévoile un aspect intéressant dans son ouvrage quant à l'impact de l'existence de telles structures sur nos villes.

*« Sachant que le rôle public des centres villes historiques était principalement d'acheter et de vendre de la nourriture, les supermarchés sont en porte-à-faux non seulement avec les rues commerçantes de quartier, mais avec la notion même de ville. »<sup>22</sup>*

20 JACOBS J., *Déclin et survie des grandes villes américaines* (traduit par C.Parin). Marseille, Parenthèses, 2012. P303.

21 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de L'échiquier, 2016. P91.

22 *Ibidem*, P148.



**"THE CITY PLANNERS ARE RAVAGING OUR CITIES!"**

☞ They've put up gleaming stone and glass filo cabinet housing which breeds delinquency and crime.

☞ They've built spacious green park areas that are avoided by everyone but bums and hoodlums.

☞ They've condemned and destroyed entire city blocks that are not slums, but attractive places to live.

☞ They've zoned our cities into intolerable patterns of dullness.

Jane Jacobs says this and much more in her explosive new book, **THE DEATH AND LIFE OF GREAT AMERICAN CITIES**. Mrs. Jacobs shows that the city

planners have failed because they have overlooked the realities of urban life, and stripped our cities of the vitality and diversity which make them exciting places to live. She offers concrete, practical alternatives that can save our cities from the blunders of orthodox planners.

Harrison Salisbury of the *New York Times* hails this book as "the most refreshing, stimulating and exciting study of this greatest of our problems of living which I've seen. It fairly crackles with bright honesty and good sense."

William H. Whyte, author of *The Organization Man*, calls it "magnificent. One of the most remarkable books ever written about the city."

## The Death and Life of Great American Cities

By **JANE JACOBS**

\$5.95, now at your bookstore  
RANDOM HOUSE



Une affiche publicitaire pour le livre de Jane Jacob, 1961 ©pdxcityscape

De cette manière, le supermarché engendre le déclin du centre-ville. S'il propose de permettre la régénération urbaine, cette dernière a pour cause de vider les centres villes. En changeant ce que Carolyn Steel appelle la « texture physique et sociale de la ville »<sup>23</sup> il en change aussi les règles du jeu. On ne se situe plus du tout dans le même type d'urbanité. Les périphéries deviennent fonctionnelles et les commerces des centres villes n'ont plus le rôle civique et indispensable à la vie urbaine, qu'ils endossaient jusqu'alors. Les supermarchés ont la particularité de ne pas être ce que Marc Augé qualifierait de lieux anthropologique<sup>24</sup>. Ils ne portent aucunes histoires, aucuns souvenirs. Ces lieux dénués d'âme sont pourtant clés dans les enjeux urbains et sociaux.

*« C'est par le biais des supermarchés que l'autoroute de l'alimentation mondialisée pénètre dans nos villes et se transvase à notre échelle individuelle »*<sup>25</sup>

Les supermarchés sont l'ultime étape de la distribution alimentaire, mais peut-être aussi la plus destructrice. Ils ont l'avantage de correspondre à nos modes de vie. Ils répondent à un besoin de rapidité et de fonctionnalité avec énormément d'efficacité. Il est évident que les supermarchés ne remplaceront jamais certains aspects des marchés alimentaires. Et on ne pourra jamais y tisser des liens, ils n'ont pas de rôle social.

### *L'impact identitaire et le rapport à la ville*

Il y a certaines choses que nous pourrions bien avoir définitivement perdues. Nous pourrions en effet parler du sentiment d'appartenance et de l'identité propre à la ville que créaient les marchés. Au début des années 60, Jane Jacobs, dans son ouvrage « Déclin et survie des grandes villes américaines », décrit sa vie de quartier, à New York. Carolyn Steel relate ses propos :

*« La multitude d'échanges personnels qui survenaient chaque jour dans la rue créait un profond sentiment d'identité locale ; un sentiment d'appartenance communautaire qui incitait les gens à veiller sur le quartier, et par extension, les uns sur les autres »*<sup>26</sup>

Ici, il est question d'insister sur la notion d'identité locale. Lorsque l'on se rendait dans un marché local, on sentait implicitement que l'on faisait

---

23 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de Léchiquier, 2016. P189.

24 AUGE M. *Non-Lieux : Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris, La librairie du XXI<sup>e</sup> siècle, 1992.

25 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de Léchiquier, 2016. P148.

26 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de Léchiquier, 2016. P152.



La marché de Borough, à Londres ©londontouristassociation



Le marché matinal sur la Grand Place de Bruxelles

partie d'un processus. On discutait avec le producteur, on achetait des produits du terroir.<sup>27</sup> Ce sentiment d'appartenance est une chose pour laquelle on aurait dû se battre dès le début.

À cette époque aux États-Unis, l'urbanisme semblait froid, monolithique et sectorisé. Organisé en secteurs, il fut absolument incapable de créer les conditions du développement d'un sentiment d'appartenance des usagers à leurs villes. A l'instar des supermarchés finalement. En effet le supermarché en ne revêtant plus le caractère populaire des marchés qui les précédait, ils ne permettent pas à ses usagers de s'identifier, c'est-à-dire de rentrer en possession de l'espace commun par le biais de l'usage.

La vision que l'on a aujourd'hui des marchés est désormais folklorique. Carolyn Steel précise même que, dans un sens, ils nous remettent en lien avec un ancien type de vie publique qui s'avère à manquer, si bien qu'aujourd'hui en Europe, il n'est pas étonnant de découvrir de nouveaux marchés assez particuliers.<sup>28</sup>

L'attrait pour ces marchés se rapproche d'avantage d'une expérience. Ils sont « un rappel, pour ceux qui en ont les moyens, de l'excitation que suscitaient jadis les marchés alimentaires. »<sup>29</sup> Nous pourrions illustrer cette idée en évoquant ici le marché des Enfants-Rouges à Paris, le Time Out Market de Lisbonne ou encore le Borough Market à Londres. Très différents des marchés « classiques » comme celui de la gare du Midi à Bruxelles, ils n'ont plus véritablement comme unique rôle l'approvisionnement en nourriture.

Il s'agit d'utiliser le domaine de l'alimentation comme un moteur urbain, comme un outil de revitalisation. Ces marchés folkloriques ont cette dimension festive et fonctionnent très bien en Angleterre par exemple. Ce pays, contrairement à la France ou l'Italie, va accorder de l'importance à l'alimentation dans le cadre d'occasions particulières et non pas dans le processus journalier. L'alimentation y est bien moins ancrée dans la culture quotidienne et cela se ressent dans la structure de la ville. Ainsi, en ramenant l'alimentation artisanale dans les centres urbains, et notamment dans des espaces de qualité (anciennes halles, forums, etc...), ces nouveaux marchés permettent un divertissement autour de la nourriture, recréant une authenticité factice, certes, mais tout de même désirable.<sup>30</sup>

Cependant ces nouveaux marchés ne remplacent pas les anciens qui jouaient, eux, un rôle essentiel dans la vie en ville. On peut penser au Forum

---

27 Terroir – voir définition P42.

28 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de Léchiquier, 2016. P144.

29 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de Léchiquier, 2016. P143.

30 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de Léchiquier, 2016. P146.



Les commerces en centre-ville ferment progressivement- Paris, quartier Belleville, 1972

de Rome et plus tard à la Grand-Place de Bruxelles qui furent les espaces respectifs des premiers marchés de la cité et de la ville jouant de ce fait un rôle social.

*« Si tout ce que nous voulons est un confortable mode de vie périurbain, les villes-supermarchés sont l'avenir – pour ceux qui en ont les moyens. Mais si nous pensons que la civilisation devrait transmettre plus que cela, nous allons devoir nous battre pour y arriver. »<sup>31</sup>*

Si le supermarché a un rôle important à jouer dans la société, doit-il vraiment aller jusqu'à être à l'origine de la conception de nos lieux de vie ? L'impact qu'il a sur les villes est considérable et dans ce sens, il devrait être contrôlé. Il alors est intéressant de voir quel rôle endosse l'état dans cette histoire.

## Contrôle et gouvernance

Ce qui est extrêmement alarmant, c'est que le pouvoir sur le système alimentaire n'a jamais été si loin des agriculteurs. Les chaînes de distribution appliquant une mainmise sur les différentes étapes en jouissent intégralement. **Le contrôle de la nourriture, en passant des mains des villes à celles des entreprises, a simultanément quitté les mains des agricultures et des consommateurs.** Ce processus d'approvisionnement et ce mode de consommation n'a pas grand-chose d'équitable entre les acteurs du système.

Un point important qui mérite d'être relevé est que l'accès à l'alimentation, en plus d'être une nécessité, est un droit fondamental. Le paragraphe 25 de la Déclaration universelle des droits de l'homme<sup>32</sup>, établi en 1948 que *« Toute personne a droit à un niveau de vie suffisant pour assurer sa santé, son bien-être et ceux de sa famille, notamment pour l'alimentation, etc... »*<sup>33</sup> On ne parle donc pas ici d'un privilège ou d'une quelconque condition de vie favorisée. On parle d'un droit fondamental qui doit être appliqué mais l'accessibilité à la nourriture est dorénavant presque intégralement contrôlée et verrouillée par des acteurs privés motivés uniquement par la recherche de profits.

31 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de Léchiquier, 2016. P198.

32 Elle fut adoptée par les 58 États Membres qui constituaient alors l'Assemblée générale de l'ONU.

33 United Nation. « Déclaration universelle des droits de l'homme – article 25 ». En ligne : [www.un.org/fr/universal-declaration-human-rights/](http://www.un.org/fr/universal-declaration-human-rights/), page consultée le 4 janvier 2018.

J'expliquais plus tôt dans quelle mesure les supermarchés contrôlaient avec brio tout le système alimentaire. Cependant, un des problèmes majeurs, c'est qu'ils ne sont redevables de rien, ni à nous ni à l'État. Il ne leur est imposé aucune règle qui permettrait d'assumer ce droit à l'accès à la nourriture. Les gouvernements ont perdu bien plus que le contrôle de leur approvisionnement alimentaire. Ils ont lâché prise sur le plan d'un de leur rôle vital qui est de nourrir sa population convenablement et dans son intégralité.

### *Comment les villes ont essayé de garder le pouvoir*

Au début du 19<sup>e</sup> siècle, en Angleterre, on essayait encore de lutter contre les impacts économiques et sociaux des importations. La « Corn Law »<sup>34</sup>, consistait en des séries de loi promulgué entre 1815 et 1856 qui avaient pour but de pour garder le prix du blé suffisamment élevé. Cette mesure avait l'intention de protéger les fermiers anglais de la concurrence du blé bon marché importé depuis l'étranger à la fin des guerres napoléonienne.<sup>35</sup> En 1846 le gouvernement fut cependant amené à d'abroger la loi. Avec l'exemple de la Grande Bretagne nous assisterons à la conversion au libre-échange au détriment du protectionnisme qui régnait jusqu'alors. Sous la pression du capitalisme moderne, La loi de la libre concurrence ferait donc son apparition en Europe au début du 19<sup>e</sup> siècle.<sup>36</sup>

Bien plus tard, dans les années 1980, 1990 les villes européennes étaient soumises à des contraintes d'urbanisme. Cette période fut celle de l'essor des supermarchés. Le but de ces règles urbanistiques était en grande partie de ne pas rester impuissant face à l'écrasement des centres, qui incarnaient tout de même le patrimoine historique et « l'âme » de la ville. En Italie par exemple, une autorisation spéciale pour bâtir des établissements de plus de 1500 m<sup>2</sup> était nécessaire et il était requis de privilégier les agrandissements des structures existantes plutôt que les nouvelles implantations. En France, la loi Royer de 1973 limitait l'expansion spatiale de certaines entreprises. Un permis spécial était alors requis pour les bâtiments dont la surface excédait 1000 m<sup>2</sup> dans les villes de moins de 40 000 habitants, et 1500 m<sup>2</sup> dans les grandes villes. Le but de ces lois était de protéger les petits épiciers de leur éviction par les supermarchés qui commençaient à empiéter sur la ville. La loi eut pour effet de réduire la compétition dans le secteur de la vente au détail.<sup>37</sup>

---

34 Littéralement en français, la « Loi blé »

35 DE ROODEN P. et al., *Food for the City: A Future for the Metropolis*. Amsterdam, NAi Publishers, 2012.

36 Europa. « Règles de concurrence ». En ligne : [https://europa.eu/youreurope/business/sell-abroad/free-competition/index\\_fr.htm](https://europa.eu/youreurope/business/sell-abroad/free-competition/index_fr.htm), page consultée le 6 mai 2018.

37 Légifrance. « Loi n° 73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientation du commerce et de l'artisanat ». En ligne : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006068459&dateTexte=20180728>, page consultée le 9 avril 2018

La Grande Bretagne quant à elle n'a pas été soumise à des contraintes d'urbanisme au cours des années clefs de l'essor des supermarchés. Le pays en paie encore les conséquences aujourd'hui. Les supermarchés ont, bien plus vite qu'ailleurs, mené aux déclinés de certains quartiers. En 1996, finalement, une révision des prescriptions urbanistiques requiert d'abord une approche séquentielle pour l'implantation d'un supermarché. C'est-à-dire privilégier le centre-ville, puis sa bordure avant de l'implanter à l'extérieur en cas de nécessité.<sup>38</sup>

Si ces efforts paraissent fastidieux, il existe néanmoins quelques stratégies qui visent à éviter l'écrasement d'un type de commerce au profit des supermarchés. Par exemple, à Barcelone, la loi interdit de vendre des fruits et légumes frais dans les rez-de-chaussée des supermarchés. Le but est bien d'éviter qu'un nouveau supermarché implanté en ville ne fasse de la concurrence directe aux commerces de proximité. En effet un hypermarché en bordure d'agglomération réduit la part de marché des commerces alimentaires de centres-villes. En 1998 on estimait à 75% cette réduction.<sup>39</sup>

Les villes tentent ainsi de limiter l'impact des supermarchés sur les commerces de centre, mais également sur les marchés et agissent sur les impacts économiques et urbanistiques.

Cependant les supermarchés continuent de bénéficier du monopole sur la nourriture, comme c'était, avant, le cas des marchés. Dans l'antiquité les villes étaient impliquées dans leurs systèmes alimentaires. Il s'agissait de mettre en œuvre des outils qui permettraient d'éviter la famine. Le « bureau d'abondance » permettait d'approvisionner en céréales des centres urbains par exemple. On instaurait des quantités maximales par jour et par acteur pour éviter un monopole de l'approvisionnement.<sup>40</sup>

C'est finalement depuis les années 80, que l'État s'est détaché du secteur agricole et de l'approvisionnement, laissant les acteurs privés s'approprier notre système alimentaire. Les villes, moins puissantes aujourd'hui, ressemblent à des « conurbations acéphales ». Elles sont par leurs formes, d'autant plus difficiles à gouverner. Mais sont-elles toujours capables de porter la charge de leur alimentation ?<sup>41</sup>

---

38 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de Léchiquier, 2016. P185.

39 NAVEREAU B., « Le commerce alimentaire de proximité dans le centre-ville des grandes agglomérations : l'exemple de Toulouse et de Saragosse », *HAL Archives ouvertes*. En ligne : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00631184v2/document>, page consulté le 8 mars 2018.

40 DAVIRON B., PERRIN C., SOULARD C., « Construire des politiques alimentaires urbaines en Europe, de la ville antique à la ville industrielle » in BRAND C., *construire des politiques alimentaires urbaines, concepts et démarches*. Paris, Editions Quae, 2017.

41 *Ibidem*.



Une supérette Parisienne ©ludimaginary

Le supermarché nous a fait perdre l'espace social que générait le marché alimentaire. Ce dernier n'a plus lieu de manière hebdomadaire pour certains et représente de moins en moins l'espace de rencontre qu'il était avant. Les épiceries de quartier, quant à elles, endossent désormais un rôle de dépannage, efficace et rapide. Elles doivent s'adapter et proposer des horaires de nuit afin de résister à la concurrence et se positionner sur un créneau stratégique différent du supermarché qui, sinon, les absorbera ou les écrasera inévitablement.

A Bruxelles on peut encore trouver des petits supermarchés de proximité, notamment des épiceries spécialisées qui répondent à une demande locale à l'échelle d'un quartier. Cependant, la majorité des supermarchés en milieu urbain dense appartient aux grandes chaînes et pratique des prix exorbitants

A Paris, les urbains s'approvisionnent pratiquement exclusivement à travers ce type de commerce, ce qui est dû à certains aspects de la capitale française que je développerai dans le prochain chapitre. Si le problème n'est pas si flagrant dans les métropoles, il se fait nettement plus ressentir dans les villes moyennes où il faut systématiquement rejoindre la périphérie et les zones commerciales excentrées pour pouvoir faire ses courses.

Dans les années 2000, en France, le commerce alimentaire de proximité n'avait pas complètement disparu et représentait toujours un peu plus d'un magasin sur dix des centres-villes.<sup>42</sup> Aujourd'hui si l'alimentation reste présente en ville, c'est davantage par le biais de la restauration (et bien trop souvent les fast-foods) que par des épiceries.

Finalement, on se rend compte qu'il fut très compliqué pour les villes de garder le pouvoir sur leur approvisionnement et que la transition économique et la privatisation fut très brutale. Nos façons de penser ont évolué pendant ce même temps et nous avons développé une relation à la nourriture tout à fait inédite.

---

<sup>42</sup> Benjamin Wayens, « Conférence n°2 : Approvisionner la ville », *Cycle Ecologies urbaines : pratiques et politiques d'alimentation*, Metrolab, 2 mars 2018.



La table du dîner, 1897, Henry Matisse

## Deuxième partie : Notre lien à la nourriture

Dans cette partie, je m'intéresserai à ce que représente notre lien avec la nourriture dans sa dimension sociale. L'enjeu est de s'intéresser aux pratiques sociales et culturelles que nous avons adoptées et qui nous mènent aujourd'hui à notre manière de consommer quotidienne. Interroger nos pratiques et la manière dont nous considérons la nourriture permettra, ensuite, d'étudier les ambitions qui nous animent aujourd'hui.

### - La considération de la nourriture à travers nos pratiques

*« le repas partagé est un outil social ; sujet à la manipulation, à bon comme à mauvais escient, aux gestes d'amitié ou de trahison. »<sup>43</sup>*

Sans vraiment savoir si Carolyn Steel suggère une référence biblique, il est intéressant de développer la notion d'« outil social » avec laquelle elle qualifie nos pratiques de restauration.

On connaît globalement l'habitude française de prendre les repas à table en famille. Cette pratique également prédominante dans de nombreux pays européens, est étonnamment classée depuis 2010 au patrimoine culturel immatériel de l'humanité par l'Unesco. L'organisation le définit ainsi :

*« Le repas gastronomique des Français est une pratique sociale coutumière destinée à célébrer les moments les plus importants de la vie des individus et des groupes. Il s'agit d'un repas festif dont les convives pratiquent, pour cette occasion, l'art du « bien manger » et du « bien boire ». Le repas gastronomique met l'accent sur le fait d'être bien ensemble, le plaisir du goût, l'harmonie entre l'être humain et les productions de la nature. »<sup>44</sup>*

---

43 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de L'échiquier, 2016.p 276

44 Unesco, « le repas gastronomique des Français », en ligne : <https://ich.unesco.org/fr/>



Brasserie Les Deux Magots, Paris

Dans un même sens, on a également tendance à exposer les enfants dès le plus jeune âge à la nourriture des adultes. On essaie de cette manière d'inculquer des habitudes alimentaires. Il est vrai qu'en France particulièrement, la nourriture est toujours un prétexte pour se rencontrer. Elle est de cette manière, largement estimée.

Physiquement, cette vision se traduit, à titre d'exemple, par la prédominance du restaurant dans la ville. Datant seulement de 1767, l'essor du restaurant parisien est décrit dans l'ouvrage de Rebecca Spang *L'invention du restaurant*.

*« Les restaurants permirent de manger à l'extérieur d'une manière tout à fait inédite. Quiconque, y compris la femme, pouvait s'y rendre à toute heure de la journée, avoir sa propre table, commander ce que bon lui semblait sur la carte, et payer séparément ce qu'il avait consommé. Individualité, indépendance, anonymat, on n'aurait pu s'éloigner davantage de la camaraderie imposée des traiteurs. »<sup>45</sup>*

A l'époque, cette vision de la nourriture est novatrice. Il est désormais possible de la consommer pour elle-même, en solitaire. En remplaçant l'esprit de convivialité par un individualisme qui peut sembler théâtral, les règles de la table changent. Le client choisit son repas, et l'intérêt est porté à la désormais reconnue « gastronomie ». <sup>46</sup> Si le caractère anonyme des restaurants pouvait choquer à l'origine, il est devenu complètement commun. Les restaurants furent de plus en plus vastes, pour s'adapter et répondre aux besoins des travailleurs dès leur arrivée en ville avec le chemin de fer. Aujourd'hui la généralisation des « chèvres-repas » au travail favorise toujours le rôle quotidien des restaurants. <sup>47</sup>

Cependant, on sait comment ce type de restauration a évolué. Le repas attablé au restaurant trop chronophage a été progressivement supplanté par le nouveau format de repas de type fast-foods. Connaissant les enjeux sanitaires et éthiques d'une telle façon de manger, pourquoi avons-nous laissé la restauration rapide à l'américaine prendre autant d'ampleur dans la ville et dans nos modes de vie ?

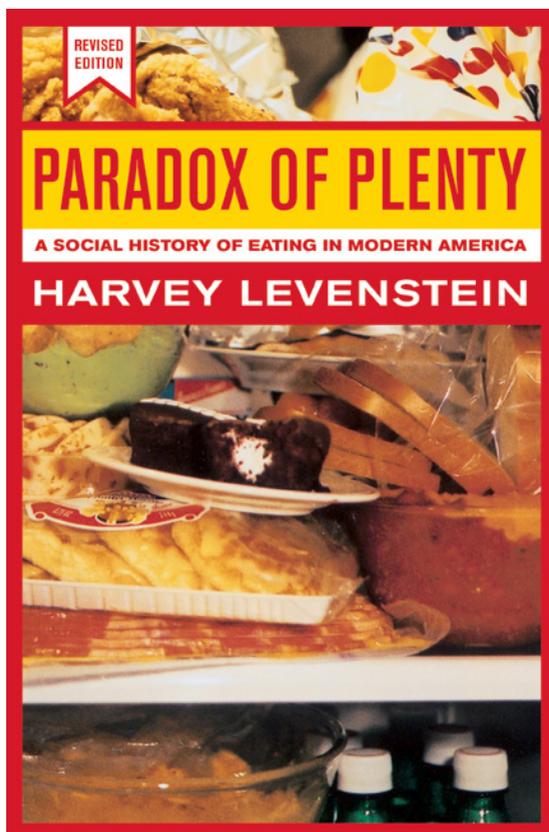
---

RL/le-repas-gastronomique-des-francais-00437, page consultée le 8 mai 2018.

45 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de L'échiquier, 2016.

46 *Ibidem*, p298.

47 *Ibidem*, p299.



Première édition du livre de 1993

## L'identité alimentaire

« *L'un des grands paradoxes du fast-food américain est qu'il soit le produit de l'un des héritages gastronomiques les plus riches de la planète : le « creuset ethnique » formé par l'émigration européenne. Comment se fait-il qu'un mélange culturel d'une telle richesse ait engendré l'alimentation la plus fade tous les temps* »<sup>48</sup>

Carolyn Steel développe le point de vue de Harey Levenstein qu'il communique dans son livre *Paradox of Plenty*. Il y explique que le « mélange » obtenu en voulant créer une alimentation commune à tous, détruisait plus qu'il n'innovait. Suite à l'établissement des populations qui étaient arrivées par vagues migratoires aux Etats Unis, on essayait de créer une alimentation qui conviendrait à tout le monde. Il en découla une nourriture fade qui avait retiré tout ce qui était typique et caractéristique de chaque origine. Tantôt trop secré ou trop épicé, certains ingrédients ne trouvaient plus leur place dans cette nouvelle cuisine globale américanisé.<sup>49</sup>

« *Quand « tout est bon » en matière de mélange gastronomique, la nourriture perd l'un de ses plus grands dons – son identité culturelle.* »<sup>50</sup>

En Angleterre, la culture alimentaire a été encore plus malmenée qu'ailleurs. Les raisons sont principalement que la ville s'est industrialisée plus tôt que les autres et que sa culture alimentaire n'était pas aussi développée qu'en Italie ou en France.<sup>51</sup> Si la diversité des peuples sur un même territoire semble propice à créer une nouvelle alimentation, d'un point de vue identitaire, ça complique les choses. Pour rendre la nourriture adaptable, on les a fusionné. Et un des paradoxes intéressants qui en découle est que, comme l'explique Carolyn Steel « *il est tout à fait possible d'avoir simultanément un secteur de la restauration florissant et une culture alimentaire en faillite* ».<sup>52</sup> Le meilleur témoin est certainement l'état presque alarmant de nos connaissances culinaires, et notamment celle des générations plus jeunes.

La globalisation et la montée des grandes firmes et chaînes de restaurants ne posent pas particulièrement un problème, c'est leur domination sur le marché qui dérange. Si leur fréquentation restait occasionnelle, cela ne poserait pas tant problème. La difficulté majeure c'est qu'elles empêchent les autres restaurants et cafés d'exister. Lorsque la seule option que nous avons

---

48 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de L'échiquier, 2016.p 303

49 *Ibidem*, p303.

50 *Ibidem*, p307.

51 *Ibidem*, p304.

52 *Ibidem*, p307.



Intérieur d'un Starbucks Coffee à Seattle, USA

pour boire un café est d'aller au Starbucks Coffee, c'est certainement qu'il est déjà trop tard. C'est le cas de nombreuses villes moyennes notamment, où ces chaînes ont complètement pris le dessus sur le secteur alimentaire.<sup>53</sup>

Pour ce qui est des enjeux sanitaires, dans nos consciences, il est déjà clair que nous ne faisons plus confiance à ce que nous mangeons. Raul Rozin, cité dans le livre de Harey Levenstein, dénonce ces aspects alarmants.

« *Les américains pensent désormais que la nourriture est autant un poison qu'un nutriment, et manger est presque aussi dangereux que de ne pas manger* »<sup>54</sup>

« *En 2014 l'OMS déclarait que 39% des adultes dans le monde étaient en surpoids dont 12% obèses. Il serait intéressant d'évaluer les économies à long terme sur les soins de santé.* »<sup>55</sup>

Mais alors, pourquoi continuons-nous d'aller au McDonald's ?

## L'effet fast-food

Leur stratégie consiste en une économie d'échelle et un marketing agressif, dans la même logique que les supermarchés. Efficaces, ils le sont autant que le secteur de la grande distribution. La logistique et les méthodes numériques mises en œuvre pour prévoir la demande est y être pro-réceptif sont du même ordre d'efficacité que les chaînes d'approvisionnement des supermarchés. Dans ce sens, les fast-foods sont une « valeur sûre » car l'on sait que l'on y trouvera ce que l'on cherche, et surtout, on sait exactement le goût que cela aura.

Dans un même temps, le fast-food simule un moment social par la restauration de masse. Notre nourriture se partage, elle est identique aux autres. De plus elle donne un sentiment de sécurité, généré par l'affluence. Paradoxalement, son format nous pousse à vivre un moment profondément solitaires.<sup>56</sup> Pour Carolyn Steel, les fast-foods ont d'avantage modifié notre relation à l'alimentation qu'ils n'ont modifié la nourriture en elle-même. Cette façon de se restaurer est particulièrement inédite et on est déjà conscients de ses méfaits. L'auteur nous confie sa vision, ainsi, pour elle, les causes de l'obésité sont plus subtiles qu'un simple abus de quantité de nourriture.

53 *Ibidem*, p309.

54 ROZIN P., Cité dans LEVENSTEIN H., *The paraox of Plenty – a social History of Eating in Modern America*, Oxfort, Oxford University Press, 1993. P256

55 DURET B., *L'agriculture et la ville, vers une complémentarité réinventée*, Bruxelles, PUB, 2016.

56 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de L'échiquier, 2016. P314.



Le White Castle de Elizabethtown, Kentucky, USA, 2012 ©texaswillie



Des hommes portant des tabliers de boucher plein de sang et des carcasses d'animaux dans les rues de Chicago lors de la grève du 8 août 1904 ©ChicagoDailyNews

*« L'obésité [...] C'est la manifestation physiologique de notre culture alimentaire industrialisée et déconnectée – dans laquelle la nourriture n'est ni valorisée ni comprise, et par conséquent sujette aux abus. »<sup>57</sup>*

Quant aux enjeux sanitaires, les fast-foods savent aussi garder le contrôle de leur image. En voici un exemple :

Fondé à Wichita, dans le Kansa en 1921, White Castle est un fast-food créé de manière tout à fait inédite. A l'intérieur, tout à l'air propre et stérile. Les matériaux utilisés sont l'acier ou encore la porcelaine blanche. Il semble que tout y soit aseptisé comme dans un hôpital. Ces mesures furent prises pour contrer les suspensions du public nées suite au scandale sur le bœuf créé par la sortie de « The jungle<sup>58</sup> », Une récit court publié sous la forme d'un court récit publié sous la forme nouvelle que nous devons à Upton Sinclair. Le journaliste s'était introduit dans une usine de conditionnement de viande dans le but de dénoncer les conditions de vie des migrants aux États-Unis. Cependant, plutôt que de se focaliser sur la situation critique du personnage principale lithuanien, les lecteurs furent alarmés par la description détaillée de ce qui se passait dans l'usine. Sinclair annonça « J'ai visé le cœur du public, et par accident j'ai atteint son estomac. » la pression de l'opinion publique mena à une procédure de contrôle de la viande et d'inspection des usines. Le « Pure Food and Drug Act of 1906 » qui établit ce qui deviendra plus tard l'administration des aliments et des médicaments.<sup>59</sup>

Le fondateur de White Castle, Walter A. Anderson a vu juste, il est réputé pour sa mise en place de la normalisation de la production et du service. Il était surtout très lucide quant à l'impact du marketing sur les gens. On commence à comprendre la perversion de l'effet fast-food.

Cependant, il ne faut pas penser que partout, il fut aussi facile de s'implanter pour les fast-foods. En France et en Italie, les chaînes ne furent pas les bienvenues. Si ces pays étaient enclins à accueillir des apports culinaires étrangers, la forme que prenait ce type de restauration ne fut pas accueillie sans crainte. La cuisine étant considérée presque de manière noble à toutes les échelles, amateurs comme professionnels, on ne s'en défait pas si facilement. Il faut noter que l'industrialisation de ces pays n'a pas été si hâtive et destructive qu'en Angleterre.

*« Pour la majorité des gens en France et en Italie, la nourriture est restée un mode de vie. Lorsqu'elle est menacée, on se bat pour elle. »<sup>60</sup>*

---

57 *Ibidem*, p316.

58 SINCLAIR U., *La Jungle* (traduit par A. Jayez). Paris, Editions Gutenberg, 2008.

59 DE ROODEN P. et al., *Food for the City: A Future for the Metropolis*. Amsterdam, NAi Publishers, 2012.

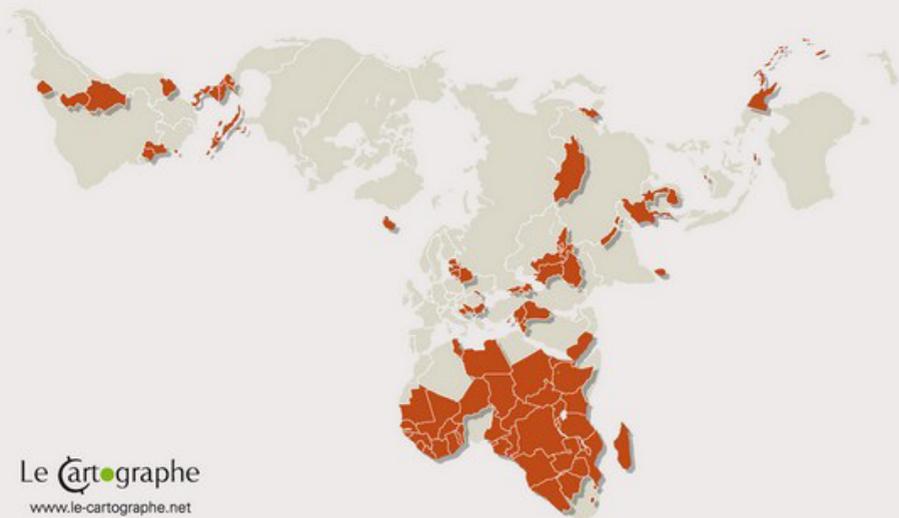
60 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M.

■ PAYS AYANT DES FRANCHISES McDONALD'S, en 2010



Le Cartographe  
www.le-cartographe.net

■ PAYS AYANT UN PIB INFÉRIEUR AU CHIFFRE D'AFFAIRES DE McDONALD'S, en 2010



Le Cartographe  
www.le-cartographe.net

La puissance du fast-food ©lecartographe

Le fait que nous acceptions de manger au fast-food traduit un changement de l'estime que nous avons accordé à la nourriture. Nous ne la voyons plus comme une ressource précieuse mais d'avantage comme « un quelque chose » de néfaste. Si les fast-foods nous paraissent aujourd'hui rassurants, cela résulte d'un changement énorme de mentalités vis-à-vis du siècle précédent d'une part, et de plan de communication incroyable de la parts des géants comme McDonnald's qui pratique par exemple le greenwashing .Il est intéressant de développer cette notion pour comprendre plus clairement notre rapport social à la nourriture

les fruits & légumes  
**MÔCHES**  
Intermarché



Campagne de publicité Intermarché, 2010



Les pastèques carrées au Japon

## La dévalorisation de la nourriture

Le fait que désormais, nous ayons développé des attentes esthétiques vis-à-vis de la nourriture et notamment l'aspect des fruits et des légumes en dit long sur notre considération de la nourriture. Nous l'utilisons désormais pour répondre à un besoin immédiat de plus en plus précis. Ainsi près d'un tiers des productions de fruits et légumes sont jetées, tandis que pour la viande, c'est toute une industrie secondaire qui s'est développée en utilisant tout ce qu'on ne voulait pas consommer « brut ». Cette logique des « aliments zéro défauts », contre laquelle nous commençons à peine à lutter, nous rappelle à quel point les actions marketing déterminent le prix de ce que nous payons. Les supermarchés de l'enseigne Intermarché avaient en 2014 réalisé une campagne de vente communication mettant à l'honneur les « légumes moches ». Leur prix de vente était vraiment beaucoup plus bas que les légumes « parfaits » auxquelles nous sommes habitués.<sup>61</sup> Assez ironique quand on pense que c'est justement des entreprises comme Intermarché qui sont à l'origine du problème et arrivent à le tourner en un argument commercial qui se prétend éthique.

Nous n'hésitons pas d'ailleurs à modifier les légumes directement pour les adapter à notre système. On pense en premier lieu à l'usage abusif des pesticides mais je voulais d'avantage faire référence à la modification des légumes avec l'exemple des fruits carrés. En 2001, en raison de la démographie grandissante et du manque de place en ville, le Japon a commencé à commercialiser une pastèque carrée qui rentrait dans les réfrigérateurs des petits appartements en ville, et permettrait une extrême optimisation au niveau du transport. Cette anecdote est à mettre en lien avec l'exemple de la normalisation des bananes. La nourriture ne se différencie plus d'un autre produit manufacturé. Elle doit s'adapter à un système préconçu basé sur la recherche du profit et l'optimisation des rendements. Nous asservissons désormais la nourriture à l'unique rentabilité bien plus que nous ne la chérissons.

Un autre aspect signifiant est que le budget alloué à la nourriture par les foyers est en baisse « *En Belgique l'alimentation, la boisson et le tabac représentaient à eux trois 22% de la dépense des ménages en 1979 contre 15% en 2010* »<sup>62</sup> nous ne plaçons plus l'argent dans les mêmes services et ne valorisons jamais le produit brut dans nos dépenses. Cette incohérence est relevée par Carolyn Steel :

---

61 *Ibidem*, p322-343.

62 DURET B., *L'agriculture et la ville, vers une complémentarité réinventée*, Bruxelles, PUB, 2016.

*« Le grand paradoxe des plats cuisinés, c'est que leur « valeur ajoutée » réside dans la part (la préparation) que nous pourrions aisément réaliser nous-mêmes. La part que la plupart d'entre nous sommes réellement incapables de fournir (les ingrédients) et celle pour laquelle nous rechignons le plus à payer. Etrange n'est-ce pas ? »<sup>63</sup>*

Un autre aspect qui révèle bien des choses sur notre rapport à la nourriture est la gestion des déchets organiques. Valorisé dans le monde préindustriel, ils y étaient considérés comme une ressource. La plupart des cités préindustrielles adoptèrent une attitude plus réactive que proactive envers leurs déchets ce qui s'explique justement par le fait que les déchets n'étaient pas trop nombreux, et donc pas considérés comme une nuisance mais plutôt comme une ressource.<sup>64</sup>

---

63 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de Léchiquier, 2016. P213

64 *Ibidem*, p322-343.

## Conclusion du chapitre

Les supermarchés ont pris une place considérable dans nos vies et nos villes. Ils ont, par la même occasion, fait perdre aux autorités leur pouvoir décisionnel sur l'alimentation. Les importations dépendent d'acteurs privés bien qu'elles soient désormais essentielles à notre modèle d'alimentation moderne. Le supermarché correspond à un marché capitaliste que les villes tentent de canaliser en dépit de l'impact considérablement néfaste de ce système sur la ville.

Dans un même temps, notre rapport à la nourriture a évolué très rapidement et nous a peut-être même dépassés. L'économie du marché capitaliste détermine aujourd'hui ce que nous aurons dans nos assiettes, et à quel prix. Nous avons donc bel et bien perdu bien plus que le contrôle de la chaîne.

Cependant la nourriture est plus qu'un outil, plus qu'un objet manufacturé, il s'agit d'une denrée vitale, culturelle et sociale. En étant conscient de cela, on peut alors se poser de nouvelles questions : à quoi tenons-nous ? Pourquoi faut-il se battre ?

Dans le cadre économique actuel, C'est le modèle du supermarché qui domine. Cependant on observe aujourd'hui un foisonnement d'initiatives et cela peut nous faire espérer qu'il existe une forme de résistance.

*« Pour l'instant cela reste une résistance relativement locale. Mais l'alimentaire est un sujet assez sensible et tu vois que chaque fois qu'il y a une crise alimentaire cela peut tout de même modifier les habitudes : que ce soit des crises relativement locales, comme les œufs à la dioxine en Belgique, mais aussi des crises beaucoup plus larges comme la vache folle. »<sup>65</sup>*

Mathieu Strate reste optimiste. Certains moteurs induisent des changements de comportement qui font qu'on ne peut pas préjuger de ce qui se passera dans les dix prochaines années vis-à-vis de notre alimentation.<sup>66</sup>

Ce qui pose problème serait donc la délocalisation de la nourriture ainsi que son impact négatif monstrueux. Les importations rythment le système alimentaire et les marchés alimentaires sont déjà passés au second

---

65 Mathieu Strate, Interview du 28 mai 2018.

66 *Ibidem.*

plan. Ainsi, la relocalisation de la production semble être un levier pour l'économie locale. Elle pourrait nous permettre de récupérer beaucoup. Cette citation de Carolyn Steel propose un début de réflexion :

*« le repas partagé est le phénomène social le plus complexe du genre humain pour une raison bien particulière : c'est le contexte dans lequel, plus que tout autres, nous nous définissons en tant qu'êtres sociaux et reconnaissons le lien profond qui nous unit à la terre, à la mer et au ciel. Reste à découvrir à quoi pourrait ressembler une culture alimentaire postindustrielle locale et force, et le moment n'a jamais été aussi propice. »<sup>67</sup>*

Alors que nous semblons arriver à un point de non-retour, qu'en est-il de l'idée d'une métropole Locavore ?

---

<sup>67</sup> STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de Léchiquier, 2016. P317.



## **Introduction au chapitre**

### **Première partie : de nouvelles ambitions pour l'alimentation de demain**

Contextualisation : perte de pouvoir progressive sur le système alimentaire

*La distanciation de la nourriture*

Les nouvelles attentes des consommateurs

L'implication des territoires face aux ambitions

*Pris de conscience, initiative et institutionnalisation*

*Vers une gouvernance alimentaire hybride*

Conclusion de la première partie

### **Deuxième partie : réalités, paradoxes et limites de la relocalisation du système**

Vers une dédramatisation du système et des intermédiaires

Focalisation sur les vrais enjeux

*Le lien entre producteur et consommateur*

*L'importation ne date pas d'hier*

*La notion de patrimoine culinaire*

Les limites de l'ambition de relocalisation

*Une métropole Locavore n'est pas une métropole nourricière*

*A qui bénéficient ces alternatives ?*

*L'autosuffisance et les enjeux sociaux liés à la terre :  
qu'en est-il de l'agriculture de subsistance ?*

Conclusion sur la deuxième partie : la relocalisation est-elle suffisante ?

## **Conclusion du chapitre**

# Chapitre 1

## **LA MÉTROPOLE LOCAVORE: AMBITIONS POUR LE SYSTEME ALIMENTAIRE DE DEMAIN**



## Introduction au chapitre:

Les recherches liées au chapitre précédent m'ont permis d'entrevoir pourquoi et comment nous en étions arrivés au système alimentaire actuel. Une telle situation ne pouvait rester sans désir de réaction.

L'ambition de ce nouveau chapitre est d'analyser les envies de changement. Aborder les aspirations nouvelles ainsi que découvrir les acteurs qui tendent vers un système alimentaire alternatif. Quelles institutions œuvrent à dessiner un futur enviable ? Quelles sont les nouvelles ambitions citoyennes et gouvernementales ?

Tout d'abord il sera nécessaire de contextualiser la situation afin de comprendre le processus qui nous a fait perdre la main sur notre système alimentaire. Je détaillerai alors ce que les citoyens cherchent à (re)trouver. *Quelles sont les nouvelles attentes des consommateurs ?*

*Les ambitions citoyennes sont-elles cependant capables d'agir seules ?*

Il sera alors question d'étudier l'implication des territoires face à ces ambitions. La première partie de ce chapitre pose ainsi deux questions :

- *Quelles sont nos ambitions pour le système alimentaire de demain ?*
- *Comment allons-nous reprendre le pouvoir sur l'approvisionnement ?*

Tout l'intérêt de la réflexion reposera alors sur une prise de recul vis-à-vis de ces ambitions de relocalisation. Ainsi, dans la deuxième partie de ce chapitre, je m'efforcerai d'établir un regard critique et de faire un focus sur les réalités, les paradoxes et les limites qui se dessinent dans relocalisation alimentaire.

L'envie est assez claire, on recherche la relocalisation de la production et du système alimentaire. Les citoyens veulent renouer un lien direct à l'alimentation. *Mais la « métropole locavore » qui semble monopoliser les modes de penser de demain est-elle une solution suffisamment pertinente ?*

Le système alimentaire actuel basé sur l'importation ne peut pas être uniquement diabolisé. Envisagé comme une ressource, il permet d'actionner de nouveaux leviers de réflexion. Étudier les limites de l'ambition de la relocalisation me permettra d'appréhender les enjeux du type de système alimentaire que l'on désire changer, différemment.



# Première partie :

## De nouvelles ambitions pour l'alimentation de demain

### Contextualisation : perte de pouvoir progressive sur le système alimentaire

*« Désormais les nations industrialisées représentent en fait une énorme ville, et le reste du monde est leur hinterland rural »<sup>1</sup>*

Si aujourd'hui, nous en sommes arrivés à une telle situation, cela est certainement dû à un très grand laxisme des États face à cette question qui est apparue trop vite. N'ayant pas pu contrôler l'expansion démographique, l'étalement des villes et la montée de l'économie capitaliste, les États ont peu à peu perdu le contrôle sur leurs systèmes alimentaires. Désormais, c'est le secteur alimentaire qui décide de tout, et non les gouvernements. Durant le 20<sup>e</sup> siècle, les regroupements dans le secteur alimentaire n'ont fait l'objet d'aucun contrôle, ce qui a pour conséquence, qu'aujourd'hui, ce sont 30 entreprises qui génèrent 30% de l'alimentation mondiale.

Il est intéressant d'étudier le cas de la ville de Paris pour mieux comprendre. La capitale française aux alentours du 18<sup>e</sup> siècle a dans un premier temps essayé de contrôler l'expansion avant de se laisser dépasser.

*« Les Parisiens dépendaient autant des autorités pour leur nourriture que les Romains à l'époque antique. »<sup>2</sup>*

Pour être en mesure de contrôler le commerce dans sa globalité, Paris mettait un point d'honneur à la transparence des rôles de chacun des maillons de la chaîne. Les transactions devaient se faire publiquement et le stockage du blé était interdit. Par exemple les meuniers, boulangers et marchands n'étaient autorisés à exercer que leur propre activité, et jamais celle d'un autre métier de la chaîne.<sup>3</sup>

---

1 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de Léchiquier, 2016. P124

2 *Ibidem*, p109

3 *Ibidem*, p110

Néanmoins, un tel contrôle politique sur le commerce n'est pas réaliste et les activités clandestines firent complètement parties du système.

*« Les institutions autorisées à faire des réserves de grain pour leur propre usage, tels les couvents et les hôpitaux, servaient de greniers clandestins en permettant aux trafiquants de stocker leurs marchandises en échange d'une part des bénéfices »<sup>4</sup>*

1257 peut être considéré comme l'année du premier mouvement vers un système agricole capitaliste. Cela se passa à Bologne, en Italie. 6000 serfs, des travailleurs agricoles, furent libérés en échange de la moitié de la recette de leur production agricole. Il s'agit là d'un tournant décisif qui marque une nouvelle ère, un nouveau rapport entre la ville et la campagne ainsi qu'une mutation du rapport entre l'homme et la société.<sup>5</sup>

A contrario, Londres à la même époque adoptait une politique de non-intervention vis-à-vis de son approvisionnement alimentaire.

*« Jamais les monarques anglais n'endossèrent la responsabilité de nourrir leurs citoyens. Au contraire, l'ingérence royale dans le commerce londonien était davantage considérée comme un obstacle qu'une aide. Les marchands de Londres opéraient en toute indépendance de Westminster, le parlement britannique. »<sup>6</sup>*

Pour l'économiste Adam Smith « Londres tire toute sa richesse et sa subsistance de la campagne » mais il ne faut garder à l'esprit que la campagne y gagne également, les bénéfiques sont mutuels et réciproques. La ville renvoie à la campagne des produits transformés.<sup>7</sup> Il insiste sur le fait que pour élargir davantage le marché, il était donc nécessaire d'investir dans les transports. Cela permettait ainsi de détruire le monopole des campagnes avoisinantes, les ramenant sur un pied d'égalité avec les villes. Je développerai la question du transport dans le prochain chapitre, mais cette idée développée par Adam Smith nous rappelle le rapport de dépendance qui résidait entre la ville et la campagne.

Un exemple bruxellois illustre bien la division entre l'hinterland et la ville qui a toujours existé. La cuve de Bruxelles constitué à partir de 1215 est un témoin de l'agrandissement de la zone d'influence de la ville et préfigure la naissance de la Région Bruxelles-Capitale. Liée à l'ancien Régime, la cuve de Bruxelles disparaît en 1795. Ces « franchises » constituent des droits que les autorités exercent sur les banlieues. Ainsi les habitants des zones agricoles de la

---

4 *Ibidem* p110

5 DE ROODEN P. et al., *Food for the City : A Future for the Metropolis*. Amsterdam, NAi Publishers, 2012. P15

6 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de l'Échiquier, 2016. P 112

7 SMITH A., *recherche sur la nature et les causes de la richesse des nations* (traduit par C. Baker). Paris, Economica, 2000. P393.

cuve dépendaient de la ville au niveau commercial, administratif et judiciaire. Ils payaient des taxes à la ville. En échange, ils avaient les mêmes droits et étaient libres comme les citoyens. Ils étaient protégés par la ville dans le sens où il pouvait y vendre leurs produits ou avoir accès aux services des hôpitaux gratuitement.<sup>8</sup> La séparation entre producteurs et consommateurs ne date donc pas d'hier.

C'est ainsi qu'à peu près partout en Europe et jusqu'au 16<sup>e</sup> siècle, les villes entretenaient une relation de domination sur les zones rurales en captant l'alimentation qui y était produite. À titre d'exemple, Venise et Genève interdisaient que les céréales produites dans une ceinture de 20 km autour de la ville soient vendues à quelqu'un d'autre que les habitants de la ville. Cela permettait alors à la ville d'éviter que de la concurrence ne se développe dans les campagnes.<sup>9</sup> Dès lors que les États montèrent en puissance, les villes n'avaient désormais plus comme unique objectif de s'approvisionner et pouvaient commencer à voir plus grand. Le commerce international permit l'exportation des biens : le premier levier pour qu'une ville gagne en puissance. Cependant, le déclin du contrôle des villes sur leur approvisionnement fut concomitant la montée en puissance des États.

Jusqu'alors les autorités publiques locales avaient endossé le rôle de « maître nourricier », c'est-à-dire qu'elles s'assuraient l'accessibilité du pain pour tous en contrôlant son prix. Le but étant d'éviter que la recherche de profit économique ne prenne le dessus sur la « fonction nourricière ».

*« A partir du 16<sup>ème</sup> siècle, on voit donc se mettre en place une alliance historique entre les États et les campagnes, qui représentent les producteurs, au détriment des villes, qui représentent, elles, les consommateurs. »<sup>10</sup>*

A ce moment-là, les villes avaient déjà perdu le contrôle de leur approvisionnement alimentaire. Et aujourd'hui, les réglementations et les contrôles sont davantage liés à des préoccupations sanitaires. Il ne s'agit plus d'un élément stratégique pour les autorités locales.

---

8 Cf.art « Cuve de Bruxelles », in *Wikipédia*

9 DAVIRON B., PERRIN C., SOULARD C., « Construire des politiques alimentaires urbaines en Europe, de la ville antique à la ville industrielle » in BRAND C., *construire des politiques alimentaires urbaines, concepts et démarches*. Paris, Editions Quae, 2017.

10 *Ibidem*

QUAND ON LIT LA COMPOSITION  
DE CERTAINS ALIMENTS,  
PRIER AVANT LES REPAS  
PREND VRAIMENT TOUT  
SON SENS...



DAN

La perte de confiance en la nourriture ©Dan

## *La distanciation de la nourriture*

L'évolution des systèmes alimentaires a engendré l'urbanisation des villes, leur industrialisation et leur globalisation.<sup>11</sup> Ces phénomènes sont facteurs de distanciation vis-à-vis de la nourriture.

La mise à distance s'opère alors de manière transversale, à travers 4 points qui sont développés dans l'article de Nicolas Brixas, paru dans le magazine *Urbanisme*. Le postulat initial réside dans le fait que la distanciation soit d'abord géographique. Les aliments viennent toujours de plus loin. Ce que nous mangeons quotidiennement peut facilement avoir poussé à l'autre bout de la terre.

La distanciation est aussi économique. Les intermédiaires entre producteurs et consommateurs sont de plus en plus nombreux. De nouveaux métiers, ainsi que des processus d'automatisation ont remplacés nos activités domestiques.<sup>12</sup>

La distanciation revêt également un caractère cognitif. C'est-à-dire que nous ne sommes plus conscients d'où provient la nourriture. De ce fait, nous recherchons aujourd'hui des circuits courts, ainsi qu'une plus grande transparence vis-à-vis du système alimentaire et de la production.<sup>13</sup>

La distanciation est finalement politique, dans le sens où les citoyens ont perdu la maîtrise de leur système alimentaire. Ils n'ont plus confiance, ou alors ils suspectent l'influence des lobbys industriels. Les organisations gouvernantes sont assez déconnectées de la société.<sup>14</sup>

Les conséquences de ces distanciations sont plurielles : « *Sentiment d'anxiété, de déprise sur le système, de suspicion à l'égard d'acteurs inaccessibles, et de défiance face à l'État suspecté d'être aux mains des lobbys* »<sup>15</sup>

Face à ces ressentis, des réactions émergent. Désormais la question qui se pose sera de savoir ce que l'on souhaite retrouver. *Quelles sont les ambitions de transformation pour le système alimentaire de demain?*

---

11 BRIXAS N., « Relocaliser : une fausse bonne idée ? », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P

12 BRIXAS N., « Relocaliser : une fausse bonne idée ? », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P

13 *ibidem*

14 *ibidem*

15 *ibidem*

Herbivores eat plants.  
Carnivores eat meat.  
**Locavores eat local.**



Vers de nouveaux défis ©écologie humaine

## De nouvelles attentes des consommateurs

Le désir de changement est d'abord venu des consommateurs. Il fallut alors un certain temps pour faire remonter ces nouvelles attentes jusqu'aux décideurs. Cela fut globalement fastidieux. Nous pouvons distinguer la variété de ces ambitions citoyennes en nous servant des 4 points évoqués plus tôt. De cette manière se dresse un portrait global des nouvelles ambitions pour demain.

Dans un premier temps, nous recherchons la proximité géographique. On recherche des produits locaux issus de l'agriculture périurbaine. Une notion nouvelle apparaît fréquemment dans les articles que j'ai pu consulter sur le sujet. Le « locavorisme<sup>16</sup> », ce mot désignerait donc l'idée d'un régime alimentaire qui serait local. Les idées qui sous-tendent la création de ce nouveau type de régime seraient à la fois de manger des produits issus de l'agriculture périurbaine, de réduire les coûts environnementaux du transport tout en maintenant et encourageant les emplois locaux et en soutenant les producteurs des régionaux.<sup>17</sup>

Cette recherche de proximité se traduit économiquement par les circuits courts.<sup>18</sup> La demande citoyenne a évolué suite aux scandales liés à l'industrie agro-alimentaire et animale dans les années 2000.<sup>19</sup> On recherche désormais des produits de qualité, dans lesquels on a confiance.<sup>20</sup> Une preuve simple de la perversion à laquelle nous sommes arrivés : Aujourd'hui, nous n'avons plus le réflexe de sentir la nourriture pour savoir si elle est toujours bonne, on se contente de lire une date sur un emballage en plastique. L'industrie nous a conduit à négliger les aspects sensoriels qui nous permettent normalement de nous situer dans notre environnement, de l'appréhender.

---

16 « En réponse au kilomètres alimentaires qui ne faisait que s'allonger les « locavores » émergent comme des personnes aimer la nourriture et qui faisait l'effort de manger dans un rayon de 100 miles autour de chez eux. Cela commença avec des groupes de bloggeurs dans la région de San Francisco. Désormais, le mouvement (mais malheureusement pas le message) est devenu Mondial. Le mot Locavore fut institutionnalisé dans le dictionnaire américain en 2007. »

Traduction personnelle de : DE ROODEN P. et al., *Food for the City: A Future for the Metropolis*. Amsterdam, NAi Publishers, 2012. P18

17 BRIXAS N., « Relocaliser : une fausse bonne idée ? », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P 33-35.

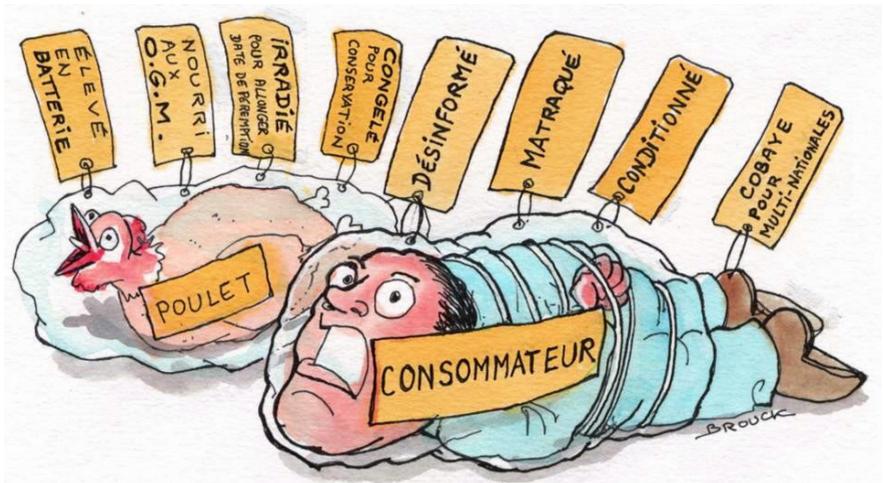
18 *ibidem*

19 On peut faire référence au scandale sur le bœuf créée par la sortie de « The jungle » de Upton Sinclair. Voir p24

20 DARROT C., « Comment les mangeurs ont renversé l'ordre des préoccupations », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P30-32.



Appel à projet en Wallonie pour des innovations dans les circuits courts ©wallonie.be



L'absence de transparence dans le processus ©Brouck

En allant dans ce sens, la multitude d'intermédiaires n'est plus vue d'un bon œil. La multiplication des acteurs rend les choses d'autant plus floues. Aujourd'hui le consommateur veut récupérer du pouvoir sur l'alimentation. Il veut connaître la provenance de ce qu'il mange, et le mode de production. C'est pourquoi aujourd'hui, certains types de vente sont plébiscités : la vente directe ou les circuits courts. L'intérêt ici est de n'avoir aucuns intermédiaires pour le premier, et un seul pour le second. On recherche donc une proximité socio-économique ainsi que géographique. La volonté étant d'être dans la connaissance la plus directe du producteur, et donc de sa production. La perte de confiance en la nourriture a également généré ce besoin d'être rassuré. De nouveaux termes apparaissent, en lien avec les initiatives récentes visant à approvisionner au plus près du producteur.<sup>21</sup>

A Paris, on met en place des systèmes alimentaires territorialisés (SAT) qui, même s'ils mobilisent plusieurs intermédiaires, veillent à ce que ces derniers partagent la même vision de la production et de la consommation.<sup>22</sup> Les circuits courts ont été institutionnalisés à Paris en 2009, par le ministre de l'agriculture, dans le cadre du Plan Barnier<sup>23</sup>. C'est alors la période des premières reconnaissances publiques de ces nouveaux modèles de consommation. Désormais, on maîtrise la notion de circuits courts et on cherche à la promouvoir en valorisant la formation et l'installation des agriculteurs qui jouent le jeu.<sup>24</sup>

A Bruxelles, cela se manifeste dans la ville avec de nouvelles formes de vente en circuit court comme le réseau des acteurs bruxellois pour l'alimentation durable (RABAD) par exemple, ou encore les systèmes de Gasap.<sup>25</sup>

Une autre des raisons qui pousse à valoriser les circuits courts par rapport à la distribution classique est le refus de la pression croissante mise sur les producteurs. En effet, si le supermarché se permet de proposer des

---

21 *ibidem*

22 *ibidem*

23 « Le plan Barnier est un plan d'action national français qui vise à développer les circuits courts. Il présente 4 axes :

- améliorer les connaissances sur les circuits courts et les diffuser
- adapter la formation des agriculteurs aux exigences des circuits courts ;
- favoriser l'installation d'agriculteurs en circuits courts ;
- mieux organiser les circuits courts. »

Chambre d'agriculture de Rhône-Alpes, « Le plan Barnier pour les circuit courts », en ligne : En ligne : <http://savoie.synagri.com/synagri/synagri.nsf/pages/le-plan-barnier-pour-les-circuits-courts>, page consultée le 2 juillet 2018.

24 DARROT C., « Comment les mangeurs ont renversé l'ordre des préoccupations », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P30-32.

25 Les Groupes d'Achat Solidaires de l'Agriculture Paysanne (GASAP) consiste en de la vente directe, sans d'intermédiaires.



Des incohérences remarquables - prix des tomates dans un supermarché en France

prix parfois « cassés », c'est qu'il réside d'autres stratégies masquées. Ce sont des négociants qui sont en face des producteurs et qui dictent à quel prix et en quelle quantité ils vont acheter la production. Si le producteur refuse, ils iront chez son voisin. Le négociant (rémunéré par les groupes de grande distribution) se situe alors dans une position de force eu égard à la situation précaire des producteurs. En leur proposant d'acheter tous leurs produits en une fois, ils assoient toujours plus les producteurs dans une situation de dépendance. Ceux-ci n'ont d'une part rien à dire, et en plus de ça, on va jusqu'à leur imposer le choix de la culture, la manière de cultiver.<sup>26</sup>

A contrario, Les circuits courts développent également l'idée de relocalisation et de contrôle de la chaîne du supermarché par les producteurs. Par exemple dans les vrais circuits courts, c'est le producteur qui détermine le prix, et les autres n'ont pas à négocier. Le prix fixé est ainsi le prix estimé nécessaire par lui. Il apparaît qu'il est fondamental de donner des outils aux producteurs, de les encourager à diversifier leurs distributions. Par exemple vendre au supermarché et tout en gardant une part de consommateurs directs.<sup>27</sup>

*« Aujourd'hui, les territoires tentent de réinvestir la question alimentaire. De la production jusqu'à la gestion, le champ d'action est large et de nombreuses initiatives citoyennes voient le jour ce qui pousse les autorités locales à se mettre à jour. La crise a fait émerger des initiatives citoyennes allant de la production à la gestion des déchets »<sup>28</sup>*

Le problème toujours présent se pose en ces termes : Si la préoccupation vient des citoyens, il est nécessaire de faire remonter le message jusqu'aux politiques qui, eux, ont un réel pouvoir de changement. Les villes prennent aujourd'hui la forme de « conurbations acéphales ». Elles sont bien plus difficiles à gérer qu'au Moyen Âge. Sont-elles encore capables de gouverner la gestion de l'alimentation ?<sup>29</sup>

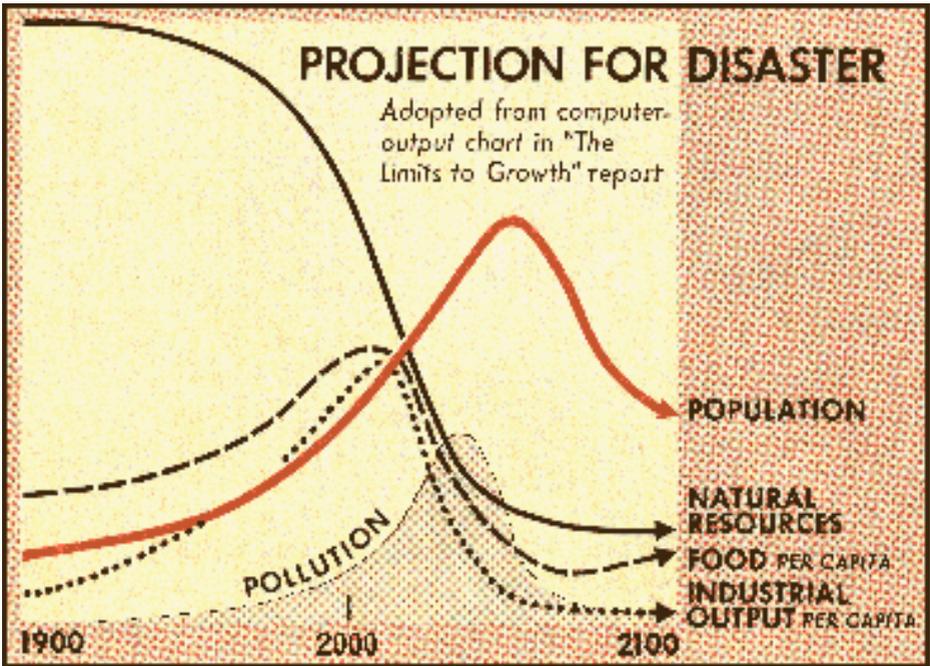
---

26 Alexis Nsamzinshuti, Interview du 18 juin 2018.

27 *ibidem*

28 BRAND C., « Le retour de l'alimentation à l'agenda des territoires », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P 26-29.

29 DAVIRON B., PERRIN C., SOULARD C., « Construire des politiques alimentaires urbaines en Europe, de la ville antique à la ville industrielle » in BRAND C., *construire des politiques alimentaires urbaines, concepts et démarches*. Paris, Editions Quae, 2017.



Graphique extrait du rapport « Les limites à la Croissance » rédigé par Le Club de Rome

# L'implication des territoires face à ces ambitions

## *Prises de conscience, initiatives et institutionnalisation*

Le Club de Rome, fondé en 1968, est un « groupe de réflexion réunissant des scientifiques, des économistes, des fonctionnaires nationaux et internationaux, ainsi que des industriels de 52 pays, préoccupés des problèmes complexes auxquels doivent faire face toutes les sociétés, tant industrialisées qu'en développement. »<sup>30</sup> En 1972, le groupe pris les devants en publiant « *The Limits to Growth* », un livre qui alerte et met en garde sur le fait que si la consommation et la population ne s'arrêtaient pas d'augmenter, la terre allait atteindre son point de saturation et ne serait plus capable de supporter une telle croissance. Le message sous-jacent étant cependant que cette situation pourrait changer si les habitudes de la population changeaient. Le livre est traduit en 37 langues et a été vendu à 12 millions d'exemplaires dans le monde.<sup>31</sup>

L'orientation du discours prise par les auteurs suscite des réactions inquiètes. En effets, ils nous mettent en garde quant aux risques encourus à courts et moyens termes. Le manque de réactivité ainsi que l'inaction des pouvoirs publics pourrait, selon eux, favoriser la montée des extrémismes. Ceux-ci se nourrissent des peurs et construisent justement les fondations de leurs projets sur les inquiétudes de la population. Évoquer cela nous ramène en des temps sombres du 20<sup>ème</sup> siècle en Europe. Le Club de Rome est ainsi une institution politisée qui vise principalement la conscientisation. En voici un extrait tiré de l'ouvrage plus récent du groupe, « *The First Global Revolution* » de 1993

*« we must ask whether these are signs of an individual and collective resignation in the face of the vastness of the task facing humanity and the urgent need for action, or is it a sign of lack of imagination and an incapacity to invent new ways and new means which will measure up to the global magnitude of the problems. The task is indeed foaming, but if we show no sign of accepting its challenge, it is likely people may panic, lose faith in their leaders, give in to fear, and offer support to extremists who know how to turn fear to their own advantage with incendiary speeches. »<sup>32</sup>*

Un second mouvement dont l'émergence est plus tardive est également italien, il s'agit du mouvement Cittaslow, plus connu internationalement comme le mouvement Slow Food. Ce mouvement se concentre quant à lui sur l'action, sur le développement d'initiatives. Ce dernier apparu en 1986 à Turin lorsque le premier McDonald's ouvrit dans la ville.

---

30 Cf.art « Club de Rome », in Wikipédia

31 DE ROODEN P. et al., *Food for the City : A Future for the Metropolis*. Amsterdam, NAi Publishers, 2012. p18.

32 KIND A., SCHNEIDER B., *The First Global Revolution : A Report by the Council of the Club of Rome*, , New-York, Panthéon book, 1991.

Carlo Petrini, le fondateur, voulut alors promouvoir une alternative au fast-food. L'organisation s'efforce de préserver la cuisine régionale et traditionnelle et encourage agriculture et élevage de bétails culturellement adaptés à l'écosystème local et ainsi caractéristiques d'une région spécifique.

Désormais, le mouvement Slow Food concerne 150 pays et a même développé une branche du projet qui consiste à mettre en relation de jeunes artisans avec des « tuteurs » dans le but d'entretenir la conservation de la tradition culinaire et de ses techniques<sup>33</sup>

*« Si les idéaux de Cittaslow<sup>34</sup> sont clairement utopiques, il n'est pas nécessaire de vivre dans un village pittoresque pour améliorer sa vie à travers l'alimentation. Quelles que soient la taille et la forme de notre ville, nous pouvons nous servir de la nourriture pour mieux l'habiter »<sup>35</sup>*

Les collectivités se penchent, aujourd'hui, sur la question alimentaire et s'intéressent, par le biais des espaces, aux relations qu'entretiennent la ville et la campagne. La recherche de solutions passe aussi par l'interrogation des différents acteurs en analysant les relations entre les consommateurs et les producteurs<sup>36</sup>.

Ainsi, des mouvements comme Transition Towns<sup>37</sup> ou Slow Food révèlent l'ambition internationale pour un progrès du système alimentaire qui perdure depuis la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle. **Qu'en est-il aujourd'hui de la gouvernance dans le domaine de l'alimentation ?**

Au Canada, la gouvernance alimentaire a déjà un temps d'avance. Les premiers « Food Policy Council » ont vu le jour il y a plus de 30 ans au Canada et aux États-Unis.<sup>38</sup> À Toronto, on mettait en place un conseil local de politiques alimentaires pour intervenir à l'échelle locale dès 1991.<sup>39</sup>

---

33 DE ROODEN P. et al., *Food for the City : A Future for the Metropolis*. Amsterdam, NAi Publishers, 2012. P18

34 De l'italien città « citée « ville » et de l'anglais slow « lent.e »

35 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de L'échiquier, 2016. P412

36 DE BIASI L. et ROPITAL C., « Des Terres agricoles aux politiques alimentaires », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P 36-39.

37 L'objectif de Transition Town est : « d'inciter les citoyens d'un territoire (bourg, quartier d'une ville, village...), à prendre conscience, d'une part, des profondes conséquences que vont avoir sur nos vies la convergence du pic du pétrole et du changement du climat et, d'autre part, de la nécessité de s'y préparer concrètement »

Transition Towns : <http://www.transitionfrance.fr>

38 DE BIASI L. et ROPITAL C., « Des Terres agricoles aux politiques alimentaires », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P 36-39.

39 BRIXAS N., « Relocaliser : une fausse bonne idée ? », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P 33-35.

Sur l'échelle européenne, la ville de Londres est un exemple très pertinent car celle-ci fut très tôt extrêmement malmenée par le système industrialisé et l'expansion des supermarchés. En 2005, le maire de Paris Bertrand Delanöe lance son plan pour éviter ce qui fut nommé avec une connotation particulièrement négative « Londonisation » à Paris. Il dénonçait la délocalisation des facilités comme la restauration et les commerces alimentaires vers les banlieues. Ce plan suggérait également une loi interdisant aux 70.000 magasins du centre d'être repris par des magasins de téléphone ou des fast-foods, dénonçant ainsi la banalisation de ce processeur qui fit de grands ravages sur le territoire britannique. En effet en laissant la « malbouffe » gagner d'avantage de terrain cela a engendré la ruine des petites entreprises.<sup>40</sup>

Aujourd'hui, en Europe, Londres se relève en termes de stratégie alimentaire locale par le biais de la London Food Strategy. Initiée en 2006 par le maire de Londres, Ken Livingstone, la stratégie se met en œuvre à travers la concertation du public et du privé.<sup>41</sup> La London Food Strategy<sup>42</sup> vise à améliorer l'alimentation à Londres et à réduire l'impact environnemental de l'industrie alimentaire. C'était la première initiative de ce type qui émerger, notamment à cette échelle. Le plan vise aussi à améliorer la santé des londoniens à travers la promotion d'un meilleur régime. Les objectifs sont d'augmenter le choix, la disponibilité et la qualité de la nourriture pour tous, un projet bien ambitieux en somme. C'est donc dans ce cadre qu'un label fut développé pour donner de la visibilité à la nourriture locale sur les marchés.<sup>43</sup>

Dès 2010 la question de savoir si l'on aura systématiquement affaire à des alternatives marginales ou si ces diverses actions ont l'ambition et la capacité de mener à de nouveaux systèmes alimentaire soutenable se pose.<sup>44</sup> Les initiatives concernant une meilleure alimentation sont-elles capables de sémancer de l'échelle locale et de s'adapter à l'échelle des territoires ?

Au niveau de la commission européenne, les préoccupations publiques évoluent et donnent naissance au rapport « Short Food Supply Chains and Local Food Systems in the EU ». Ce dernier présente l'information nécessaire pour développer une politique agricole commune entre le rural et

---

40 DE ROODEN P. et al., *Food for the City : A Future for the Metropolis*. Amsterdam, NAI Publishers, 2012.

41 Des Terres agricoles aux politiques alimentaires\_ Laure de Biasi

42 La stratégie était basée sur 5 thèmes : améliorer la santé à travers la nourriture, réduire l'impact négatif de la nourriture sur l'environnement, supporter la vive économie alimentaire, Célébrer et promouvoir la diversité de la scène alimentaire à Londres, développer la sécurité de l'accès à la nourriture à Londres, à tous et particulièrement aux plus démunis. Les initiatives consistaient à proposer des formations pour la restauration scolaire et dans le secteur de l'approvisionnement local mais également à supporter les compagnies d'alimentation locale à travers des événements et des récompenses.

43 DE ROODEN P. et al., *Food for the City : A Future for the Metropolis*. Amsterdam, NAI Publishers, 2012. p20.

44 DE BIASI L. et ROPITAL C., « Des Terres agricoles aux politiques alimentaires », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P 36-39.

l'urbain entre 2014 et 2020. On s'intéresse ici à la relocalisation alimentaire. L'ambition est de stabiliser le système alimentaire dans son territoire pour développer le périurbain et la campagne en Europe.<sup>45</sup>

A une échelle internationale, le pacte de politique alimentaire urbaine de Milan est signé par une centaine de maires de grandes villes à travers le monde, à l'occasion de l'Exposition Universelle de Milan, en 2015.

*«Cet échantillon d'initiatives de villes en matière de politique alimentaire a pour objectif de montrer l'étendue des travaux déjà engagés, de donner aux élus locaux des idées de bonnes pratiques dans lesquels piocher et d'identifier des leçons apprises de l'expérience.»<sup>46</sup>*

Aujourd'hui, les acteurs publics de toutes échelles investissent cette politique de transition. En France, en 2017, ce sont 47 projets alimentaires territoriaux qui sont soutenus par le ministère de l'agriculture française.<sup>47</sup>

A Bruxelles, le Réseau Transition et le Réseau des Consommateurs Responsables sont des initiatives citoyennes. L'IBGE institutionnalise les initiatives par le biais de l'ambitieuse stratégie Goodfood<sup>48</sup>. S'il est compliqué d'obtenir des données quantitatives quant au volume nécessaire et produisible à Bruxelles, le ministère de l'agriculture a commandé récemment une étude des espaces disponibles en ville pour essayer par la suite de les mettre en relation avec des projets de production urbaine. La politique Bruxelloise est complètement en faveur de tout cela, et c'est positif car ça n'est pas le cas de toutes les villes.<sup>49</sup>

A Paris, l'IAU<sup>50</sup> s'intéresse également aux liens entre les espaces urbains et ruraux et tente de créer une approche intégrant tous les maillons : production, transformation, distribution, consommation et logistique. La mise en place du plan d'alimentation durable de Paris pour 2015-2020 témoigne de l'implication de la ville dans cette question cruciale.<sup>51</sup>

Toutes ces initiatives se multiplieront-elles jusqu'à devenir les formes dominantes de production et de consommation ?<sup>52</sup>

---

45 ibidem

46 Alimenterre : <http://www.alimenterre.org/ressource/pacte-politique-alimentaire-urbaine-milan-selection-bonnes-pratiques>

47 DE BIASI L. et ROPITAL C., « Des Terres agricoles aux politiques alimentaires », Urbanisme, n°405, Été 2017. P 36-39.

48 Propos développé à la page 63.

49 Alexis Nsamzinshuti, Interview du 18 juin 2018.

50 Institut d'aménagement et d'Urbanisme.

51 DE BIASI L. et ROPITAL C., « Des Terres agricoles aux politiques alimentaires », Urbanisme, n°405, Été 2017. P 36-39.

52 BRIXAS N., « Relocaliser : une fausse bonne idée ? », Urbanisme, n°405, Été 2017. P 33-35.

On remarque que l'intégration des acteurs conventionnels et alternatifs dans un système alimentaire commun pose généralement problème. Un des faits majeurs qui empêche un développement du système alimentaire est que les acteurs politiques ne collaborent pas naturellement avec les acteurs citoyens. On observe une compétition entre ces deux types d'actions, qui doivent pourtant toutes les deux être valorisées.

La véritable ambition est alors de « permettre à la ville d'opter pour un système alimentaire accessible et durable qui impliquerait tous les acteurs sans faire une distinction entre les « conventionnels » et les alternatifs. »<sup>53</sup>

Investir la question de la gouvernance alimentaire est alors nécessaire. La région Île-de-France ouvre le champs de la réflexion dans ce domaine. Conscientes que les circuits courts ou de proximité représentent plus qu'une tendance, les collectivités veulent récupérer leur rôle dans le développement.

Les flux européens ne sont pas majoritaires en région parisienne bien qu'ils représentent les trois quarts des importations de valeur. En effet les importations viennent majoritairement du bassin parisien, ce qui explique d'ailleurs en partie que 90% du transport de marchandise en Île-de-France se fasse par la route.<sup>54</sup>

Le système alimentaire francilien est caractérisé par une sur-représentation des commerces et restaurants accolé à une sous-représentation du secteur agricole. Le poids du marché de gros et de la logistique seront développés dans le chapitre suivant, cependant cette information permet de se rendre compte comme les filières courtes sont importantes à Paris. Sur les 5000 exploitations de la région, 16% pratiquent les circuits courts, sous diverses formes, comme les « AMAP » par exemple, équivalent des « GASAP » Bruxellois.<sup>55</sup>

*« Une AMAP naît en général de la rencontre d'un groupe de consommateurs et de paysans (ou artisans transformateurs) prêts à entrer dans la démarche. Ils établissent entre eux un contrat [...] ils définissent la diversité et la quantité de denrées à produire pour la saison. »<sup>56</sup>*

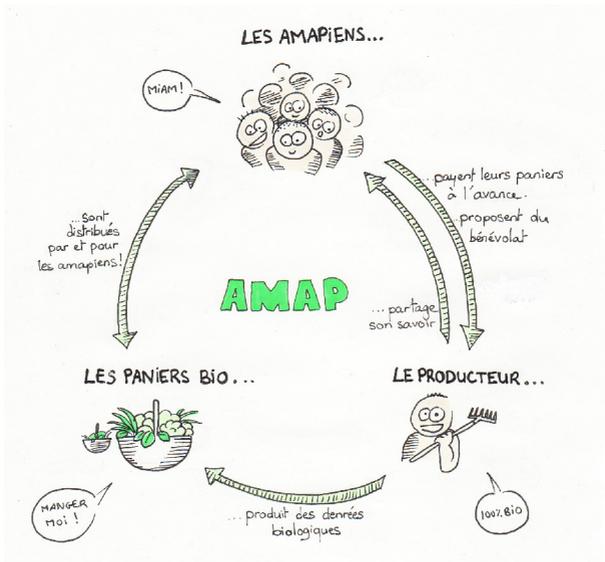
---

53 *ibidem*

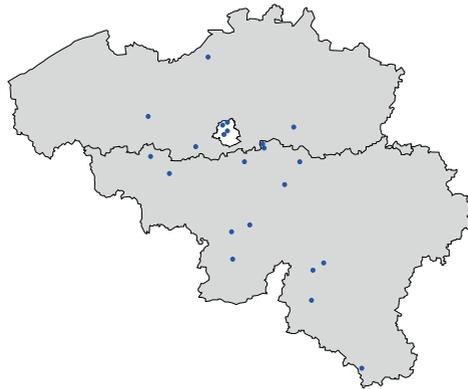
54 DE BIASI L., ROPITAL C., « Filière courtes de proximité et logistique en Île-de-France », Traits d'agence – supplément de Traits Urbains, n°80, Hivers 2016. P13

55 *ibidem*

56 Amap : <http://www.reseau-amap.org/amap.php>



Un nouveau système alimentaire ©Amap



Producteur du réseau Gasap en Belgique © Duret B.

En intégrant l'agriculture urbaine à son plan local d'urbanisme, Paris innove. Aujourd'hui cela se manifeste par la possibilité d'installer des serres sur les toits par exemples.<sup>57</sup>

*« La faible durabilité de notre système alimentaire est aujourd'hui un enjeu identifié. C'est désormais une invitation appuyée à faire naître des alternatives, à explorer d'autres échelles d'action. Ainsi, partout dans le monde, une approche plus locale de notre alimentation émerge à nouveau progressivement, et les collectivités assument de plus en plus souvent un rôle de facilitateur, de propulseur de ce nouveau paradigme de développement territorial. »<sup>58</sup>*

En matière de gouvernance, deux villes se posent en exemple. Toronto et Bristol. Toronto est la capitale économique du Canada, où la culture de « manger dehors » est fortement développée et où l'on observe un taux de diabète et d'obésité très fort chez les populations. Bristol a quant à elle reçu le prix européen de la « green capital » en 2015. Il s'agit d'une ville marquée par les luttes sociales et où la population est pétrie par une grande tradition d'engagement social. Depuis plus de 20 ans, les initiatives citoyennes dans ces villes se réalisent en collaboration avec les politiques publiques pour faciliter le développement.

Comme je le présentais, les actions qui ont un impact à l'échelle locale posent des bases de réflexion et transitent à une plus grande échelle. Ces villes possèdent de forts moteurs de changement qui leur ont permis d'adopter cette attitude. Les grandes inégalités sociales ou les problèmes de santé publique liés à l'alimentation ne sont pas sans conséquences dans l'émergence de ces dynamiques. Ce que les auteurs présentent dans leurs articles, c'est que ces moteurs de changements sont des éléments structurants qui ont permis à cette approche pour l'alimentation durable de voir le jour. Ils peuvent dans ce sens servir d'exemple.<sup>59</sup>

Il s'agit de créer une culture commune à travers la sensibilisation et l'éducation et de considérer l'alimentation durable et locale comme un lien direct entre la ville et le rural. L'alimentation doit être perçue comme un levier de développement à la fois économique, sanitaire, social et environnemental.

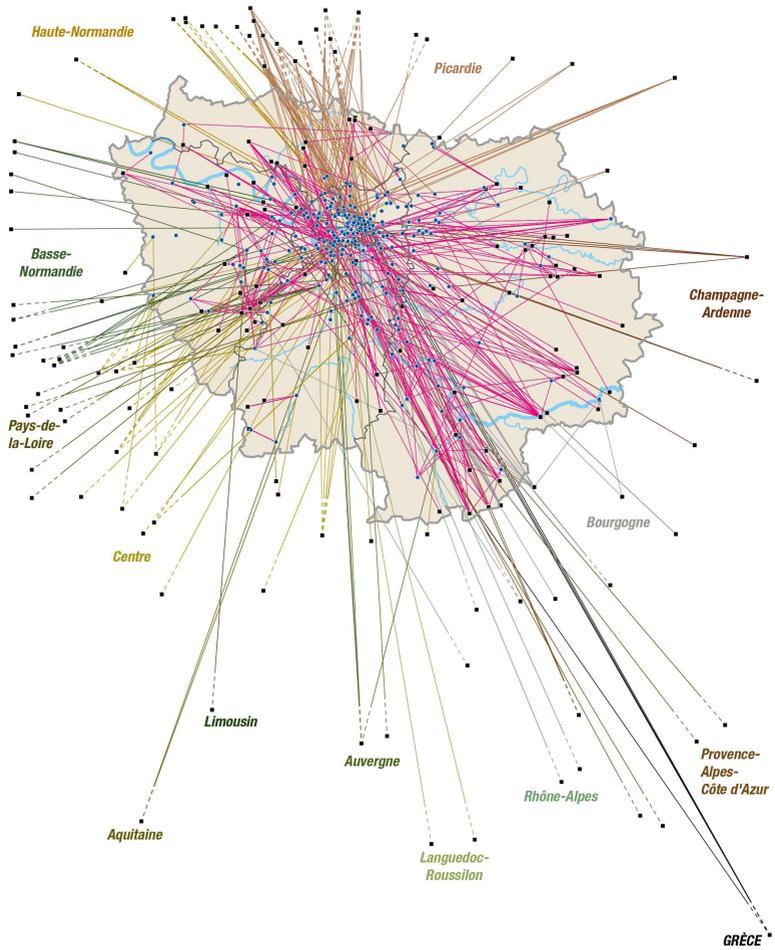
Ces deux villes essayent de pérenniser ce qui est mis en place à travers un dialogue étroit et une mise en commun des avancées. On

---

57 DE BIASI L. et ROPITAL C., « Des Terres agricoles aux politiques alimentaires », Urbanisme, n°405, Été 2017. P 36-39.

58 BRAIN-SUPKOVA M. et FRANCOIS E., « Quels ingrédients pour une stratégie alimentaire durable ? », Traits d'agence – supplément de Traits Urbains, n°80, Hivers 2016. P17

59 ibidem



**Organisation entre Amap et producteurs**

- Amap en fonctionnement (lieu de partage de récolte)
- producteur, localisation exacte
- producteur, localisation modifiée
- lien connu entre une Amap et un producteur

0 10 km  
 Sources : Réseau Amap-Idf 2013, Avenir-bio.fr 2013,  
 IAU Idf 2014  
 © IAU Idf - 2014

Organisation entre Amap et producteur ©IAU





## Conclusion de la première partie

Certains consommateurs ont renversé ces échelles de préoccupations, désormais ils pense par le biais de la consommation et Ils place les exigences vers la production. On tend à allouer davantage de fonds à des productions agricoles urbaines à investir dans des circuits courts et à négocier une nouvelle éthique autour de chaque maillon de la chaîne alimentaire. On souhaite revenir à une interdépendance qui se rapproche de l'économie circulaire et sortir du schéma linéaire des villes dépendantes.<sup>64</sup>

*« On assiste à la montée en puissance de l'influence prescriptrice des urbains sur l'agriculture, en particulier en matière de transparence sur les façons de produire et leurs impacts environnementaux. Ces exigences sont indissociables de l'attention accrue portée aux liens alimentation-santé. »<sup>65</sup>*

Mais développer une logistique alimentaire à l'échelle locale nous permettra-t-il de devenir maître de notre alimentation ? Garantira-t-elle une équité d'accès des populations à l'alimentation ?<sup>66</sup>

La production locale ne sera jamais suffisante pour approvisionner les métropoles. La notion d'hinterland agricole s'est considérablement élargie et elle n'est plus le rayon physique autour de la ville. L'hinterland devient global.

Il me semble que certains aspects de la question de l'alimentation en ville soient évincés dans ce propos. Qu'en est-il du lien cognitif que nous entretenons avec la nourriture ? Le développement de l'agriculture urbaine est un tremplin vers une reconnexion à la production de ce que nous mangeons.<sup>67</sup> Remettre en cause les expérimentations d'alternatives aux systèmes alimentaires industrialisés est essentiel. Sont-elles l'unique amorce d'une transition vers des systèmes alimentaires durables ? En d'autres termes, la relocalisation des systèmes alimentaires est-elle suffisante et pertinente ?<sup>68</sup>

---

64 DURET B., *L'agriculture et la ville, vers une complémentarité réinventée*, Bruxelles, PUB, 2016.

65 LEGER F., « Les paradoxes de l'agriculture en ville », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P 40-41.

66 DARROT C., « Comment les mangeurs ont renversé l'ordre des préoccupations », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P30-32.

67 BRIXAS N., « Relocaliser : une fausse bonne idée ? », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P 33-35.

68 idibem



## Deuxième partie :

# Réalités, paradoxes et limites de la relocalisation

Dans cette partie, j'essaie de manière assez instinctive de trouver des réponses à des questions qui peuvent se poser vis-à-vis des initiatives et mouvements de relocalisation du système et de la production alimentaire. Les nombreux articles que j'ai pu lire prônent systématiquement la relocalisation. A force de chercher toujours à faire au mieux, à consommer de la manière la plus éthique et morale, je pense qu'on oublie certains paramètres. Sceptique, je souhaite explorer certaines limites. Si certains paradoxes sautent aux yeux, d'autres s'avèrent bien plus subtils.

La relocalisation de la production est à encourager. A considérer comme un terreau d'innovations, qu'il est nécessaire de multiplier. Cependant, il est important de se rendre compte de certaines réalités, quant à la situation dans laquelle nous nous trouvons.

### Vers une dédialisation du système et des intermédiaires

Quant aux déplacements locaux, il ne faut pas perdre de vue que dans certains cas, cela ne vaut pas la peine. Multiplier les déplacements locaux à petite échelle peut avoir un impact environnemental plus important et un coût économique plus grand que de faire venir en grande quantité de très loin. Ce sont justement ces économies d'échelle qui font que la logistique des supermarchés est relativement durable sur certains points.

Comme je l'expliquais, les frais de transport ne représentent que 15% de la chaîne d'approvisionnement. La question de l'approvisionnement durable ne se situe pas uniquement dans la relocalisation de la production. Il faut également rechercher une chaîne logistique courte.

*« Multiplier les déplacements pour aller chercher des produits locaux cultivés sous serres chauffées à grand renfort d'engrais chimique peut être bien pire pour l'environnement que de faire venir des mêmes aliments de zones agricoles plus éloignées et aux modes de production moins intensifs. »<sup>1</sup>*

---

1  
Eté 2017. P 33-35.

BRIXAS N., « Relocaliser : une fausse bonne idée ? », *Urbanisme*, n°405,

Ainsi, les leaders dans le domaine, paradoxalement, ce sont les supermarchés.

L'automatisation accrue des entrepôts va aller dans ce sens. La standardisation et l'automatisation vont permettre d'optimiser le contenu des camions. Chez Colruyt, le fait que les fruits et légumes soient dans des cageots bleus de même taille n'est pas un hasard, le réassortiment est automatisé et pris en charge par des robots. Les algorithmes utilisés sont similaires à celui du leader de la vente en ligne Amazone.<sup>2</sup>

Si on veut vraiment réfléchir à des questions d'alimentation durable, on est obligé de rester lucide sur le fait que les chaînes alternatives vont avoir beaucoup de mal à développer ce type de technique sans une intervention de l'état, ou un subside.<sup>3</sup> L'idée d'un système hybride dont nous parlions plus tôt prend ici tout son sens.

Il ne faudrait pas oublier, non plus, que les supermarchés et la transformation agro-alimentaire ont permis de rendre de nombreux services. On a réduit les pertes post-récolte en développant des technologies pour conserver<sup>4</sup> des produits.<sup>5</sup> L'alimentation industrialisée a permis une avancée sociale phénoménale en allégeant le travail domestique lié à la préparation des repas, ce qui, il ne faut pas l'oublier, a favorisé l'émancipation et la professionnalisation de la femme dans la société.

*« Si certains abusent de leurs positions dominantes dans les filières, ils ne peuvent être réduits à des prédateurs inutiles qu'il faudrait court-circuiter »<sup>6</sup>*

Il est certain que le ré-ancrage territorial de l'alimentation va permettre de valoriser les savoir-faires traditionnels. Il est cependant nécessaire de rester vigilant vis à vis de l'idée qui se profile derrière. Ce processus ne doit pas être instrumentalisé par des détecteurs d'une « préférence nationale. »

Il serait intéressant de calculer les bilans carbone et économiques

---

2 Documentaire RMC, *Amazon : le défi logistique*, 2016

3 Mathieu Strale, Interview du 28 mai 2018.

4 L'invention de la conserve : en 1809, l'empereur Napoléon Bonaparte fait un appel pour un système de conservation de la nourriture, pour permettre de ravitailler ses armées lors de leurs longues marches. « une armée marche sur son estomac » Cela pris 15 ans jusqu'à ce que Nicolas Appert, un restaurateur français, créa un système en s'inspirant de la conservation du vin dans des bouteille de verre hermétiques. Rapidement la technique et l'utilisation du métal pour les boîtes de conserves se développa, et reste encore très répandu partout dans le monde.

DE ROODEN P. et al., *Food for the City : A Future for the Metropolis*. Amsterdam, NAI Publishers, 2012. P16.

5 BRIXAS N., « Relocaliser : une fausse bonne idée ? », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P 33-35.

6 *Ibidem*.

des chaînes d'approvisionnement, en prenant en compte tous les déplacements et coûts énergétiques générés pour mettre des légumes dans notre assiette. La balance pourrait malheureusement pencher en faveur du supermarché. Il est alors indispensable d'insister sur d'autres points qui eux, font la différence.

*Quelles sont les véritables enjeux de l'alimentation urbaines ?*

## Refocaliser sur les vrais enjeux

L'acheminement de produits qui viennent parfois de loin n'est donc pas toujours le problème à pointer du doigt. Néanmoins, l'agriculture urbaine permet aujourd'hui de (re)instaurer certaines choses que l'on valorise.

### *Le lien entre producteur et consommateur*

*« En investissant la question de la gouvernance alimentaire on recherche une **solidarité unissant producteurs et consommateurs**. L'agriculture devient une ressource du territoire et non plus une réserve pour l'urbanisation »<sup>7</sup>*

Le mouvement Slow Food développe le statut de « coproducteur » il s'agit d'un mangeur qui entretient une relation réciproque plutôt que passive avec les producteurs de sa nourriture. Ce qui est très valorisable, c'est qu'avec nos marchands habituels, nous pouvons aller plus loin dans le processus d'achat. Il est possible d'établir une relation avec eux, tirer des conseils ou passer des commandes particulières. Il s'agit d'établir une relation réciproque avec ceux qui produisent ce que nous mangeons.<sup>8</sup>

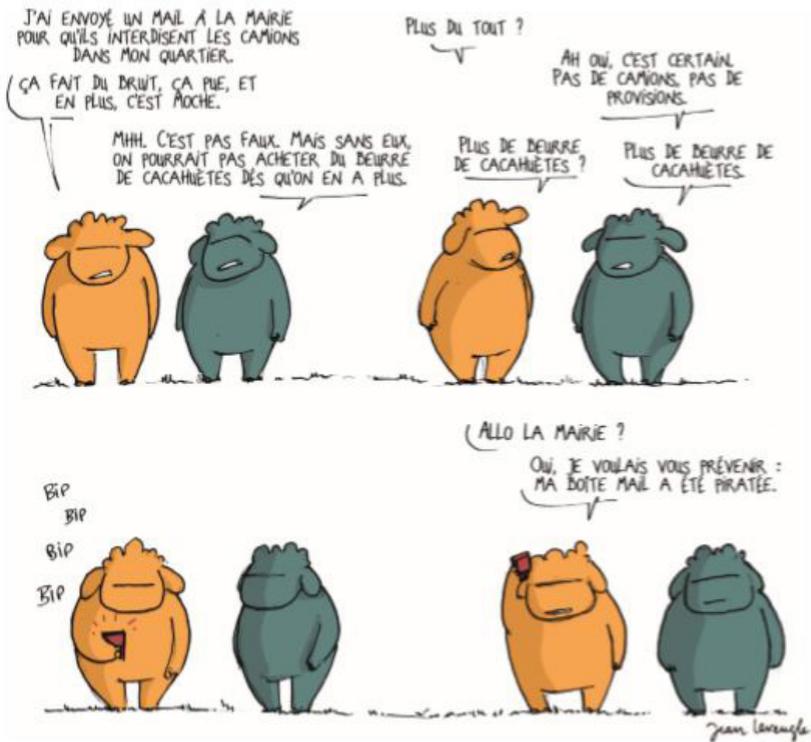
*« La dénonciation régulière, jusque dans les grands canaux médiatiques et aux heures de grande écoute, des errements de l'industrialisation de l'agriculture accompagne une prise de conscience de la rupture des liens entre nos sociétés et la nature. Et nos sociétés hypermodernes semblent découvrir que l'alimentation et la production des aliments sont centrales et incontournables dans le tissage des liens. »<sup>9</sup>*

L'industrialisation du système agroalimentaire a donc subi une mécanisation généralisée. C'est d'une certaine façon comme ça que les machines ont remplacé les hommes.

7 BRAND C., « Le retour de l'alimentation à l'agenda des territoires », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P 26-29.

8 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de Léchiquier, 2016. P 211

9 LEGER F., « Les paradoxes de l'agriculture en ville », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P 40-41.



Certaines réalités ©JeanLeveugle

*« Le transfert de compétences et la perte de lien direct sont visibles à toutes les échelles de la chaîne alimentaire. Il y a rupture entre le vendeur et le client, et entre le producteur et le consommateur »<sup>10</sup>*

Le libre-service est la première rupture entre vendeur et client. Avant cela, l'échange qui s'opérait entre les deux ne constituait pas uniquement un échange monnayé.<sup>11</sup> Il en est de même pour les scans automatiques qu'on trouve désormais dans les supermarchés et qui, finalement, arrivent à nous convaincre qu'on peut faire le travail du caissier gratuitement.

La rupture s'effectue donc entre le vendeur et le consommateur, mais également entre le producteur et le consommateur de par les intermédiaires multiples. Le producteur ne régule plus la consommation. Elle est régulée par l'offre que proposent les supermarchés qui ont prévu les pertes et les invendus.<sup>12</sup>

Aujourd'hui les producteurs ne sont pas valorisés et, comme mentionné dans le chapitre introductif, c'est en moyenne seulement 20% des dépenses alimentaires des ménages qui reviennent au producteur. On observe également une très grande perversion du système marketing. L'année passée, en France, on nous alarmait face à une « pénurie de beurre » qui fut largement médiatisée. La véritable raison est qu'une trop grande quantité de lait avait été récolté cette année-là, et qu'il fallait l'écouler avant qu'il ne tourne, et donc pousser les gens à faire des provisions.

### *L'importation ne date pas d'hier*

Il faut également rester lucide sur les enjeux de l'importation qui n'est pas systématiquement à dénoncer. Elle a en effet un grand impact sur l'histoire de l'alimentation et sur le développement des villes.

*« la tomate, désormais considérée comme un ingrédient essentiel de la cuisine italienne, fut importée du Pérou en 1650 comme plante d'ornement et n'intégra la cuisine courante qu'au 19<sup>e</sup> siècle »<sup>13</sup>*

Difficile d'imaginer une époque où la tomate ne faisait pas partie de la cuisine italienne. Si l'importation est pointée du doigt aujourd'hui, il est nécessaire de rappeler que ce processus a permis de forger la culture alimentaire d'aujourd'hui en Europe.

---

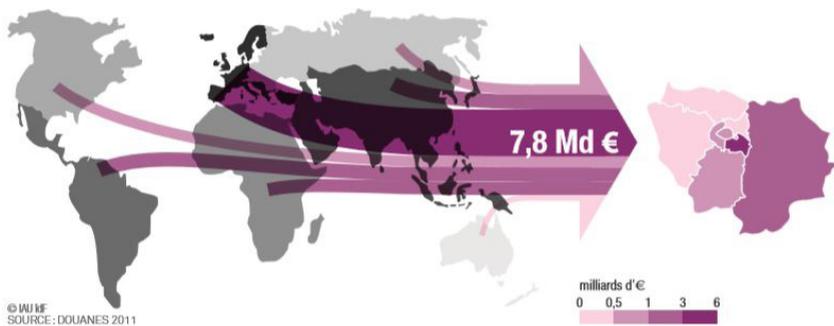
10 DURET B., *L'agriculture et la ville, vers une complémentarité réinventée*, Bruxelles, PUB, 2016.

11 *Ibidem.*

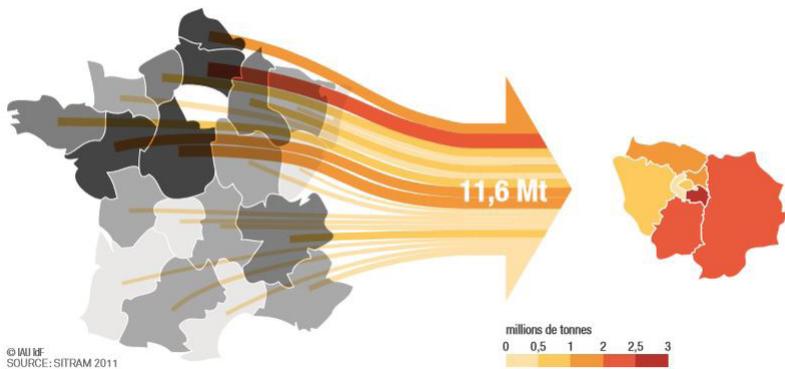
12 *Ibidem.*

13 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de Léchiquier, 2016. P 306

## LES FLUX ALIMENTAIRES DU MONDE VERS L'ÎLE-DE-FRANCE



## LES FLUX ALIMENTAIRES DE LA FRANCE VERS L'ÎLE-DE-FRANCE



La prédominance des importations internationales dans l'approvisionnement Parisien ©IAU îdf

*« Les premières villes ont vu le jour car il était possible de les nourrir par l'agriculture locale (avant industrialisation) mais le commerce de longue distance a toujours eu lieu (par bateau) Si ce ne sont pas les aliments qui viennent de loin, ce sont les fertilisants. »<sup>14</sup>*

Il ne faut pas oublier qu'aujourd'hui, l'importation fait partie de la stratégie internationale de l'Union Européenne. Elle se positionne comme leader sur certains marchés où elle a un avantage compétitif et laisse tout le reste au marché libre. C'est-à-dire qu'il n'est pas question de cultiver du soja en Belgique, mais plutôt de l'importer d'Amérique latine. Par contre la Belgique produira de la viande de bonne qualité qu'elle exportera dans le monde, et importera de la viande de mauvaise qualité, ou du moins, moins chère, depuis les Etats Unis. Si d'un côté on a affaire à de nombreux labels bio ou qui visent une alimentation éthique et équitable, de l'autre on se retrouve avec des règles de bases qui restent formatés pour l'agro-industrie et des accords internationaux qui favorisent ça avec l'ouverture à la viande américaine, la disparition des quotas et par extension l'ouverture à la mondialisation de l'alimentation.<sup>15</sup>

*« En dépit de l'abondance des ressources locales, Londres ne perdit jamais l'habitude d'importer des denrées de l'étranger. »<sup>16</sup>*

Le prix du transport étant ce qu'il est, il n'est pas étonnant que l'importation soit aussi généralisée. Pour manger des pommes hors saison à Bruxelles, il est préférable qu'elles soient cultivées sous serre, sans chauffage en Espagne, plutôt qu'elles ne viennent de Saintron, à 40km de Bruxelles, dans des serres chauffées. L'idéal est évidemment de manger des pommes lorsqu'elles sont mûres. Mais il faut rester réaliste. Il faut encourager les populations à manger local, mais la transition va être lente car aujourd'hui les gens ne consomment plus comme ça.

*« La pauvreté des sols ne fut pas l'unique raison pour laquelle les villes importèrent leurs aliments. Rome, Londres, Anvers et Venise possédaient des hinterlands fertiles, et faisaient pourtant venir leur nourriture de l'étranger, notamment parce que les denrées d'importation – comme aujourd'hui – revenaient souvent moins cher »<sup>17</sup>*

---

14  
Été 2017. P 33-35.

BRIXAS N., « Relocaliser : une fausse bonne idée ? », *Urbanisme*, n°405,

15

Mathieu Strale, Interview du 28 mai 2018.

16

STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de L'échiquier, 2016.p 112

17

*Ibidem.*



La Carte des terroirs Français ©Larousse

Dans ce sens, tant qu'on voudra manger des tomates et des pommes tout au long de l'année, c'est malheureusement le modèle du supermarché qui sera le plus efficace. Efficace économiquement et en partie environnementalement, mais, je tiens à la rappeler, absolument pas socialement car il n'est pas capable de générer du lien social.<sup>18</sup>

*Ne s'agirait-il pas de tirer parti de la performance de la logistique du supermarché à d'autres fins ?*

### *La notion du Patrimoine culinaire*

Il s'agit ici de développer un enjeu cognitif de l'alimentation qui s'est développé au fil du temps et revêt désormais une valeur certaine dans la conscience collective.

Ainsi, dès l'antiquité, les importations devenaient monnaie courante pour les grandes villes. Elles ont également leur importance dans l'évolution de notre mode d'alimentation. Les importations ont permis de bâtir un patrimoine culinaire européen, aujourd'hui extrêmement valorisé.

Il est intéressant de détailler la notion du mot « terroir » que j'employais plus tôt. Ce mot français ne trouve pas sa traduction en anglais, et représente bien la notion de patrimoine culinaire, très défendue en France. Il se définit par :

*« L'ensemble des terres d'une région, considérées du point de vue de leurs aptitudes agricoles et fournissant un ou plusieurs produits caractéristiques, par exemple un vin »<sup>19</sup>*

Traditionnellement lié au sol, c'est une notion qui transcende la frontière urbain-rural. Les notions de localité, saisonnalité, identité, variété, tradition, savoir-faire, confiance, propre à ce terme sont aussi applicables à la ville. Si on les associe à la ville, on peut penser aux pubs londoniens, aux trattorias romaines, aux cafés parisiens. Ces établissements sont des exemples de terroir urbain.<sup>20</sup>

Carolyn Steel donne sa vision de la ville idéale. Il s'agirait d'une ville « *sitopique*<sup>21</sup> » qui « *entretiendrait des liens forts avec son hinterland local grâce à un réseau en treillis avec des marchés actifs, des boutiques de proximité et un sens aigu de l'identité alimentaire.* »<sup>22</sup>

---

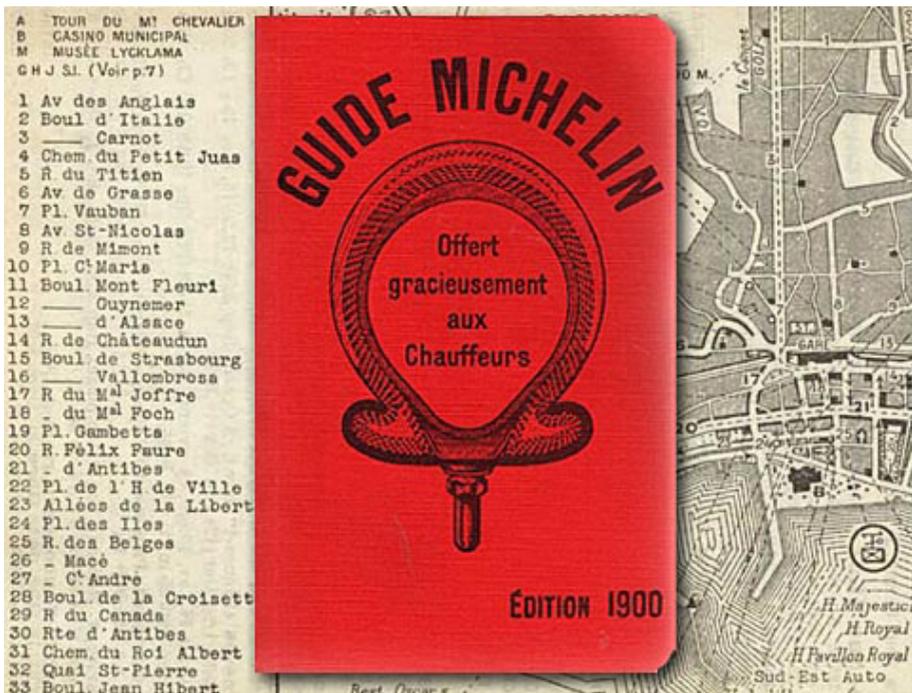
18 Mathieu Strale, Interview du 28 mai 2018.

19 Cf.art, « Terroir » in Larousse

20 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de Léchiquier, 2016.p 412

21 Plutôt qu'une Utopie, Carolyn Steel nous propose une « Sitopie », un espace où la nourriture retrouve sa vraie valeur

22 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit



Le premier Guide Michelin - Publié à l'occasion de l'exposition universelle de 1900.  
 Il s'agissait d'un guide publicitaire offert pour l'achat de pneumatiques.

Dans le chapitre précédent, je parlais du repas gastronomique des français qui figurait désormais sur la liste représentative du patrimoine culturel immatériel de l'humanité. On peut faire référence aussi au guide restaurant, créé en 1803 par un avocat parisien : ce dernier décida de vagabonder à travers Paris et de référencer tous les restaurants ainsi que la nourriture qu'ils servaient. De cette manière, le guide procure des informations pratiques tout en établissant une norme critique.<sup>23</sup> Plus tard apparut le guide Michelin. Son fondateur, André Michelin publia en 1900 la toute première édition dans le but d'aider les voyageurs à trouver un logement décent et des restaurants de qualité lors de leurs voyages en France. Aujourd'hui, les meilleurs restaurant du monde travaillent pour obtenir une étoile Michelin.<sup>24</sup>

A travers ces propos, on se rend compte qu'il existe d'un côté, une alimentation bon marché, discount et globalisée qui ne revêt plus de valeur sociale ou éthique et d'un autre côté, on côtoie une alimentation chère, liée à des pratiques sociales et des traditions conservatrices d'un patrimoine.

Ainsi, la question du lien entre le producteur et le consommateurs, l'idée d'un patrimoine culinaires et la nuance lié à l'importance de l'importation pour les villes font partis des véritables enjeux qui de la relocalisation alimentaire.

Bien que cette relocalisation alimentaire semble un point évident en faveur de l'agriculture urbaine, elle présentes plusieurs limites.

---

par M. Bouvier). Paris, Rue de Léchiquier, 2016.p 413

23 DE ROODEN P. et al., *Food for the City: A Future for the Metropolis*. Amsterdam, NAI Publishers, 2012. p16.

24 *Ibidem*.

## Les limites de l'ambition de relocalisation

*« Si historiquement la ville, un regroupement de populations qui ne produisent pas elles-mêmes leurs moyens de subsistance alimentaire, s'est progressivement affranchie de sa ceinture vivrière, les initiatives visant à se réapproprier la production alimentaire locale foisonnent. »<sup>25</sup>*

Il existe un processus intéressant en terme d'actions qui vise à se réapproprier la ceinture vivrière. A Liège on parie là-dessus.

Depuis quelques années, il y a une mise en relation de toutes sortes d'acteurs, à la fois associatifs, citoyens, économiques, culturels et maraîchers qui ont l'ambition de relocaliser cette production maraîchère dans une ceinture autour de Liège. Ce projet émane de la volonté de transformer en profondeur le système alimentaire régional. A Liège de nombreuses initiatives de productions et ventes alternatives se sont lancées *« à contre-courant de la tendance à la disparition d'un nombre important d'exploitations agricoles et d'une perte de souveraineté alimentaire régionale et, plus largement, européenne »*.<sup>26</sup> L'idée de la *« Ceinture aliment-terre liégeoise »* est d'initier réflexion et plan d'action dans le but que la part locale de la nourriture consommée dans l'espace périurbain autour de Liège augmente significativement. L'enjeu est alors de déceler les besoins précis des acteurs du secteur et *« se donner les moyens d'y répondre, via une filière économique encore largement à créer. »*<sup>27</sup>

Appliquer à Bruxelles, cela serait très compliqué puisque la ville n'a pas de mainmise, de prise sur l'aménagement du territoire de la forte séparation du territoire Bruxellois et la Flandre qui l'entoure.. On peut toujours imaginer des négociations, mais c'est fastidieux. Chloé Deligne reste également réaliste : *« Et il ne faut pas oublier l'alimentation de base ce sont les céréales, et ça depuis le moyen âge nos régions sont alimentées par les baltiques ! »*<sup>28</sup>

*On se pose alors la question du but de ce type d'initiatives, s'agit-il de nourrir la ville ?*

---

25 BAVAY R., « Alimenter la ville », *Trait d'agence – supplément de Traits Urbains*, n°80, Hivers 2016. P7.

26 Ceinture Alimen-terre Liégeoise : <https://www.catl.be/presentation/>

27 *Ibidem.*

28 Chloé Deligne, Interview du 28 mai 2018.

## *Une Métropole Locavore n'est pas une métropole nourricière*

« Il faut dépasser la figure de la métropole locavore, circonscrite aux enjeux d'approvisionnement, pour aller vers celle de la métropole nourricière, qui se confronte aux multiples facettes de la question alimentaire. »<sup>29</sup>

On commence à prescrire que les nouveaux circuits courts ainsi que l'agriculture urbaine soit durable à la fois sur le plan économique, social et environnemental. Gardons cependant à l'esprit que l'autosuffisance n'est pas atteignable pour de grandes métropoles. Nous n'allons jamais nourrir Paris, Bruxelles ou Londres avec de l'agriculture urbaine.

Prenons le cas de Paris : Il faudrait 660 000 hectares pour nourrir les Parisiens et 3 millions d'hectares pour nourrir les Franciliens.<sup>30</sup> Même si une grande partie du territoire est occupé par de l'agriculture, l'Île-de-France produit moins de 10% de ses besoins en fruits et légumes, 1% de ses besoins en viande.<sup>31</sup>

« Contrairement à un nombre de métropoles comme Londres ou New York, l'Île-de-France possède un socle agricole parmi les plus fertiles du monde. Près de la moitié de la superficie régionale est occupée par de l'agriculture, majoritairement des grandes cultures ( 64% de céréales ) »<sup>32</sup>

Ainsi, la grande région agricole pourrait subvenir à certains besoins pour certains produits. Pour le blé de panification, la salade, le cresson, les oignons, c'est envisageable.<sup>33</sup> « En revanche c'est plus compliqué pour la viande, les produits laitiers, les fruits et légumes, alors qu'ils constituent l'essentiel du panier alimentaire francilien. »<sup>34</sup> La grande couronne, « représente près de 80% de la surface logistique alimentaire de la grande distribution en Île-de-France, et le Val-de-Marne »<sup>35</sup> cela est du au marché de Rungis qui absorbe la quasi-totalité la production de la petite couronne.

---

29 DE BIASI L. et ROPITAL C., « Des Terres agricoles aux politiques alimentaires », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P 36-39.

30 GARRIC A. « L'agriculture urbaine peut-elle nourrir les villes », *Le Monde*, 29 mars 2018, en ligne : [http://www.lemonde.fr/planete/article/2018/03/29/l-agriculture-urbaine-peut-elle-nourrir-les-villes\\_5277804\\_3244.html#Kjp5K1QMDBc8gOOT.99](http://www.lemonde.fr/planete/article/2018/03/29/l-agriculture-urbaine-peut-elle-nourrir-les-villes_5277804_3244.html#Kjp5K1QMDBc8gOOT.99), page consultée le 5 avril 2018.

31 DE BIASI L., ROPITAL C., « Filière courtes de proximité et logistique en Île-de-France », *Traits d'agence – supplément de Traits Urbains*, n°80, Hivers 2016. P13

32 BRIXAS N., « Relocaliser : une fausse bonne idée ? », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P 33-35.

33 ROPITAL C., « La logistique, ingrédient essentiel pour nourrir les villes. », *Les Cahiers de l'IAU*, n° 173, Janvier 2017. P 23-26.

34 *Ibidem*.

35 *Ibidem*.



Projet de Ferme Urbaine dans le 18e, Paris ©Cultivate

3 millions d'hectares cultivés sont nécessaires pour nourrir l'agglomération parisienne, ce qui représente 6 fois plus de que la surface de la région elle-même. Alors en étant un peu réaliste, on se rend compte que « *si on rapprochait les lieux de production, les producteurs franciliens devraient tout de même parcourir des distances de 200 à 300 km* »<sup>36</sup>

Dans un article récent du Monde, A. Garric s'interroge : *L'agriculture urbaine peut-elle nourrir les villes ?*

Conscient que la plupart des projets qui cherchent à recréer un lien avec la nature meurent dès la première année faute de modèle économique fiable, l'auteur s'interroge sur le dernier projet en date dans le secteur de l'agriculture urbaine française. Le Quartier Chapelle International, dans le 18<sup>e</sup> arrondissement, consiste en une friche en cours de réhabilitation qui va accueillir la plus grande ferme urbaine de la capitale.

Il s'agit d'une structure de 7 000 m<sup>2</sup> dont les récoltes sont programmées et estimées à 50 tonnes par an. En termes de quantité, pour se faire une idée, Paris produit par année 500 tonnes de fruits et légumes, 100 kg de miel, 3 tonnes de poissons et 8 000 litres de bière. Cette ferme urbaine aurait donc l'ambition de produire 10% de ce que Paris produit déjà aujourd'hui ce qui paraît assez incohérent. L'ambition du projet est de « *proposer une offre différente qui ne soit pas gadget, répondre aux besoins des restaurateurs et des épiceries d'avoir des produits frais, locaux et sans pesticides, créer des espaces verts en ville et des emplois* ». <sup>37</sup>

D'autres exemples sont aussi parlants en termes d'incapacité d'indépendance alimentaire. A Montpellier non plus il n'est pas possible de nourrir localement la ville entière. Toute les terres de l'Hérault ne suffiraient pas à nourrir la ville. L'intensité démographique de la ville est beaucoup trop grande par rapport à la capacité productive de la campagne qui l'entoure. <sup>38</sup>

A Bruxelles, on ne peut pas reprocher aux politiques d'être ambitieux. En effet, une stratégie **Goodfood** a été mise en place. C'est l'idée que 30% des légumes nourrissants les bruxellois soient produits dans un rayon de 10 km. Mais cette stratégie est-elle vraiment réalisable ? Aujourd'hui, la part de la production locale Bruxelloise s'élève à 2%. L'ambition est donc de la multiplier par 15 : de quoi se poser quelques questions tout de même.

---

36 MADRY P., « Entre Hyper-discount et post-discount », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P49-51.

37 DELOURME S. et MSIKA S., cité dans GARRIC A. « L'agriculture urbaine peut-elle nourrir les villes », *Le Monde*, 29 mars 2018, URL : [http://www.lemonde.fr/planete/article/2018/03/29/l-agriculture-urbaine-peut-elle-nourrir-les-villes\\_5277804\\_3244.html#Kjp5K1QMDBc8gOOT.99](http://www.lemonde.fr/planete/article/2018/03/29/l-agriculture-urbaine-peut-elle-nourrir-les-villes_5277804_3244.html#Kjp5K1QMDBc8gOOT.99), page consultée le 5 avril 2018.

38 BRIXAS N., « Relocaliser : une fausse bonne idée ? », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P 33-35.



Potager urbain à Hero, Bruxelles



Les potagers urbain de Bruxelles ©DURET B.

A Montréal, érigée en ville modèle, plusieurs études similaires ont été faites. Chloé Deligne exprime quelques réticences à ce sujet

*« Ce sont des chiffres qui donnent des idées mais sont à la fois trompeurs. Eric Duchemin avait calculé, si on voulait nourrir en légumes la population de Montréal, il faudrait que la totalité de l'île soit occupée par des jardins partagés. Ça rejoint ce qu'on disait, les villes ne peuvent être nourries localement. Et il faudrait une très grande partie de la périphérie seulement pour une partie. »<sup>39</sup>*

Mais toutes ces initiatives de paniers alimentaires ont-elles vraiment l'ambition de nourrir la ville ? Nous savons bien que ce qui nous nourrit réellement, ce sont les céréales, l'agriculture en plein champ, celle qui prend de la place.

*« Avoir une radioscopie de l'alimentation contemporaine de Bruxelles est intéressant et compliqué à faire. Les imports représentent une géographie très complexe. Dans notre livre, on s'est focalisés sur la question : à quoi tient-on dans la ville ? Notre point d'entrée est davantage « quelle est la ville qu'on veut ? »<sup>40</sup>*

L'auteure de "Terre des villes" propose ainsi de ne pas s'attarder sur des questions quantitatives mais de s'intéresser davantage à la dimension sociétale de l'agriculture urbaine. Les circuits courts et l'agriculture urbaine représentent davantage un laboratoire de réflexions et d'expériences. Finalement, en encourageant ces initiatives, nous finirons peut-être par trouver un levier qui permettra de changer durablement le système alimentaire dans sa globalité.<sup>41</sup>

### *Qui bénéficient de ces alternatives ?*

La production alimentaire relocalisée a un prix, bien plus conséquent que celui de la production de masse. Le bio coûterait 35% de plus qu'une marque de distributeur.<sup>42</sup> On se pose alors la question de l'équité de l'accès à la nourriture. Les classes sociales les plus basses n'ont certainement pas accès aux mêmes produits que l'on prônait plus tôt. Ces initiatives me semblent assez discriminant et classistes malgré tout. A travers l'idée d'un patrimoine culinaire valorisé détaillé plus tôt, je commençais à me rendre compte qu'on avait développé une alimentation binaire. D'un côté très cher, de bonne qualité et liée à la gastronomie ainsi qu'à des moments festifs. D'un autre, il s'agissait d'une alimentation de très mauvaise qualité, très bon marché et liée à la vie

---

39 Chloé Deligne, Interview du 28 mai 2018.

40 Chloé Deligne, Interview du 28 mai 2018.

41 DE BIASI L. et ROPITAL C., « Des Terres agricoles aux politiques alimentaires », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P 36-39.

42 DURET B., *L'agriculture et la ville, vers une complémentarité réinventée*, Bruxelles, PUB, 2016.



Les potagers sur le toit de la Bibliothèque Royale de Bruxelles ©Nicolas Delannoy

de tous les jours. Il me semblait alors presque hypocrite de penser que la relocalisation de systèmes alimentaires pouvait être suffisante, si elle n'était envisagée qu'à travers l'angle des potagers urbains destiné à une petite partie de la population, plus aisée et issue des classes sociales dominantes.

Socialement, pour avoir accès aux chaînes alternatives, il faut déjà pouvoir avoir un budget suffisant, mais il faut aussi pouvoir y investir du temps. Prenons l'exemple du Bees Coop de Schaerbeek<sup>43</sup>. Ce magasin coopératif alimentaire a l'objectif de justement s'ouvrir à d'autres publics. Cependant, il faut quand même être coopérant pour pouvoir y acheter quelque chose. Ce n'est ainsi pas vraiment « ouvert ». De plus, n'oublions pas qu'un dispositif coopératif, c'est du travail gratuit ! Les personnes impliquées sont des bénévoles qui, en partie, remplacent un travail commerçant rémunéré. Ce sont des modèles qui posent question car uniquement accessible à des gens qui gagnent suffisamment d'argent pour se permettre d'être bénévole. <sup>44</sup> « Ça pose bien les questions du modèle social caché derrière. »<sup>45</sup>

A Toronto ou à Bristol, deux villes que je prenais en exemple plus tôt vis-à-vis de leur gouvernance alimentaire, les moteurs de changements étaient les enjeux d'obésité ou les inégalités sociales. Cela montre bien que l'accès à la nourriture est une question qui crée un clivage économique et social au sein de la population. En Europe, on importe progressivement le modèle américain. C'est-à-dire que les gens les plus pauvres deviennent les gens plus gros, ce qui n'était pas le cas il y a quelques décennies. Quand on étudie les populations immigrées on voit que ce sont les deuxièmes ou troisièmes générations qui mangent beaucoup plus mal que les premiers arrivants. Parce que les premiers arrivants avaient finalement gardé leur tradition alimentaire dans la mesure du possible. Les autres intègrent la nourriture de type fast-food qui est bien moins cher.<sup>46</sup>

---

43 Le beescoop est une « cooperative bruxelloise écologique économique et sociale. L'initiative citoyenne a pour but de créer une alternative à la grande distribution classique, en proposant des produits de qualité à des prix accessibles à tous. »

<http://bees-coop.be/>

44 Mathieu Strale, Interview du 28 mai 2018.

45 *Ibidem.*

46 ITW Mathieu Strale

## *L'autosuffisance et les enjeux sociaux liés à la terre, qu'en est-il de l'agriculture de subsistance ?*

C'est un sujet que j'ai eu l'occasion d'aborder avec Chloé Deligne. En m'interrogeant sur les cultures sur toit. Un jour, je fus intriguée en voyant passer sur un réseau social, un message de Cécile Fremault, la ministre de l'Environnement à Bruxelles. Son message stipulait qu'énormément de toits à Bruxelles pourraient être végétalisés, et produire de la nourriture. A Paris, on mentionne même que 80 hectares de toits-terrasses seraient végétalisables.<sup>47</sup> En pensant à des limites comme la portance ou l'étanchéité des toitures, la consommation d'énergie et d'eau ou encore la question de la pollution avec des installations en métaux lourds, je me demandais ce que pouvait représenter ce type d'agriculture pour la ville.

Chloé Deligne m'expliqua qu'en effet, cela pose la question de ce qu'on cherche à promouvoir avec l'agriculture sur toit aujourd'hui. Il s'agit d'un modèle high-tech qui, ne produit que des cultures à basse valeur ajoutée, comme des salades. Ce n'est pas un exemple de nourriture vivrière, il ne s'agira jamais de pommes de terres sur les toits !<sup>48</sup> Par ailleurs, ce type de jardin partagés pose toujours la question des conflits d'usage avec les espaces verts qui eux, profitent à plus de citoyens. Miser sur le développement de l'agriculture sur toit signifie choisir de proposer un nouvel espace de reconnexion à la terre, mais pour seulement une infime partie de la population.

L'interview nous amène alors à parler d'un autre aspect : le fait que toute l'alimentation et la production ne soient aujourd'hui plus qu'un immense marché. Traditionnellement dans les terres urbaines jusque dans l'année 50, une partie de la production se voulait vivrière et donc autoconsommatrice. C'est la simple idée qu'on produit pour se nourrir. Ce processus a complètement disparu même s'il en reste des traces. Pour Chloé Deligne, c'est vraiment ça le grand changement.<sup>49</sup>

Ces enjeux sont une des raisons pour lesquelles les producteurs soulignent leur rôle social. Il s'agit de recréer un lien entre ce que l'on produit et ce que l'on mange, et dans ce sens la viabilité économique des projets n'est pas l'unique enjeu, et doit parfois passer au second plan.

*« Si tous mettent en valeur les multiples fonctions de l'agriculture urbaine, c'est que cela ne fait de mystère pour personne : l'autonomie alimentaire n'est que pure utopie dans des villes où le foncier est rare et cher. »<sup>50</sup>*

---

47 GARRIC A. « L'agriculture urbaine peut-elle nourrir les villes », Le Monde, 29 mars 2018, URL : [http://www.lemonde.fr/planete/article/2018/03/29/l-agriculture-urbaine-peut-elle-nourrir-les-villes\\_5277804\\_3244.html#Kjp5K1QMdBc8gOOT.99](http://www.lemonde.fr/planete/article/2018/03/29/l-agriculture-urbaine-peut-elle-nourrir-les-villes_5277804_3244.html#Kjp5K1QMdBc8gOOT.99), page consultée le 5 avril 2018.

48 Chloé Deligne, Interview du 28 mai 2018.

49 *Ibidem.*

50 GARRIC A. « L'agriculture urbaine peut-elle nourrir les villes », Le Monde,

L'agriculture de subsistance aurait sa place à jouer dans le modèle économique. Imaginons qu'on estime que 10% des populations Bruxelloises devraient désormais être autosuffisantes en légumes. Cela pourrait devenir un paramètre mis en place par plusieurs outils. Il faudrait que ces personnes cultivent leur jardin avec une obligation de produire.

On peut alors faire référence aux jardins ouvriers. Cette initiative paternaliste du 19<sup>ème</sup> siècle donnait à l'ouvrier une possibilité de cultiver eux-mêmes une parcelle de terre en rapport avec leur foyer. « Avec l'idée morale que de cette manière ils n'iront pas au cabaret, et qu'une partie de leur alimentation sera produite en autosuffisance, ce qui leur permet d'économiser pour acheter une maison et être propriétaire. »<sup>51</sup>. D'ailleurs aujourd'hui ces jardins existent encore, comme par exemple à Jette. La surface est grande et une des raisons pour laquelle on a réussi à les maintenir, c'est parce qu'il y est exigé que deux tiers de la parcelle doit être de l'autoproduction et qu'il est interdit de faire du marché avec la production ou de vendre la parcelle. Aujourd'hui, elles sont principalement utilisées par des pensionnés et lorsqu'une n'est plus cultivée, elle est attribuée à quelqu'un d'autre.<sup>52</sup>

Si je tiens à discuter de ces terres-là, c'est parce qu'elles soulèvent aussi la question des possibles. Si on les abandonne sous la pression du foncier, cela revient à se priver de nombreuses opportunités en termes de subsistance et d'auto alimentation. La stratégie Good Food ne fait pas référence à une autosuffisance productive, et dans les 2% de notre production maraîchère qui est urbaine, très peu concernent l'autosubsistance.

En somme, il s'agit d'un point à développer si on veut travailler un lien social à la production et à la terre. Le problème est similaire en France, ces terres sont très prisées et suscitent le débat.

*« En France, cet intérêt nouveau part d'abord des inquiétudes liées à l'étalement protéiforme et incontrôlé des périphéries urbaines, dont les lotissements et les zones d'activité dévorent à grande vitesse les espaces agricoles. »*<sup>53</sup>

Conservé ces terres fait également sens si on désire encourager les fermes bio de proximité. Pour subsister elles ont besoin d'un accès aux terres. Aujourd'hui elles n'y arrivent pas car soit l'urbanisation gagne du terrain et les privent de ces espaces, soit les anciens fermiers plus conventionnels tiennent

---

29 mars 2018, URL : [http://www.lemonde.fr/planete/article/2018/03/29/l-agriculture-urbaine-peut-elle-nourrir-les-villes\\_5277804\\_3244.html#Kjp5K1QMDBc8OOT.99](http://www.lemonde.fr/planete/article/2018/03/29/l-agriculture-urbaine-peut-elle-nourrir-les-villes_5277804_3244.html#Kjp5K1QMDBc8OOT.99), page consultée le 5 avril 2018.

51 *Ibidem.*

52 Chloé Deligne, Interview du 28 mai 2018.

53 LEGER F, « Les paradoxes de l'agriculture en ville », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P 40-41.



à leurs terres aussi et ne les lâchent pas. C'est ainsi très dur de recréer ce lien, ou de l'amplifier. A Bruxelles, le problème est d'autant plus grand qu'il faudrait négocier avec le brabant flamand pour réussir à avoir accès à des terres.

Pour finir d'illustrer l'enjeu considérable de ce rapport à la terre, je propose de démontrer qu'il n'est pas récent dans les consciences en la mettant en parallèle avec des propos recueillis dans « Utopia » la nouvelle de Thomas Mores, écrite en 1516. Cette utopie propose un commentaire social sur le changement de la société contemporaine.

*« Un minimum de vingt mille pas de terrain est assigné à chaque ville pour la consommation et la culture. En général, l'étendue du territoire est proportionnelle à l'éloignement des villes. Ces heureuses cités ne cherchent pas à reculer les limites fixées par la loi. Les habitants se regardent comme les fermiers, plutôt que comme les propriétaires du sol.*

*Il y a, au milieu des champs, des maisons commodément construites, garnies de toutes espèces d'instruments d'agriculture, et qui servent d'habitations aux armées de travailleurs que la ville envoie périodiquement à la campagne.*

*Chaque année, vingt cultivateurs de chaque famille retournent à la ville ; ce sont ceux qui ont fini leurs deux ans de service agricole. Ils sont remplacés par vingt individus qui n'ont pas encore servi. Les nouveaux venus reçoivent l'instruction de ceux qui ont déjà travaillé un an à la campagne, et l'année suivante, ils deviennent instructeurs à leur tour. Ainsi, les cultivateurs ne sont jamais tout à la fois ignorants et novices, et la subsistance publique n'a rien à craindre de l'impéritie des citoyens chargés de l'entretenir.*

*Ce renouvellement annuel a encore un autre but, c'est de ne pas user trop longtemps la vie des citoyens dans des travaux matériels et pénibles. Cependant, quelques-uns prennent naturellement goût à l'agriculture, et obtiennent l'autorisation de passer plusieurs années à la campagne. »<sup>54</sup>*

Ici, les citadins sont envoyés à la campagne pour travailler. De cette manière ils restent connectés à l'agriculture. De cette façon, Thomas More exprimait déjà la l'importance du lien humain avec la terre et les valeurs cognitives qu'il peut générer. Il précise ainsi que certains citoyens choisissait de rester à la campagne car préférant ce mode de vie.

J'ai assisté au Métrolab à La conférence de Joëlle Zask sur son livre : *Du Jardin d'Eden aux jardin partagés : comment l'agriculture cultive les valeurs démocratiques.*

Pour l'auteure, Le jardin partagé est un laboratoire du vivre ensemble. Elle se pose également la question de l'image et de la représentation du paysan qui est opposé à la notion de vivre ensemble et à la démocratie. Quant au

rapport à la terre, elle détaille la figure du jardin partagé de 1840 qui est celui du jardin ouvrier ou familial. En effet les community gardens en Angleterre sont des lieux pour souffler, se protéger et servir de soutien économique à des gens très démunis. Pour Maria Montessori<sup>55</sup>, le jardin partagé est un intermédiaire entre l'école, la ville, et la nature. Les jardins partagés n'appartiennent soit "à personne, à la collectivité, à dieu, aux ancêtres et on y exerce des droits multiples." <sup>56</sup>

Ces propos appuient davantage l'idée de la production urbaine, du maraîchage comme vecteur de lien social.

---

55 Médecin pédagogue mondialement connue pour la méthode pédagogique qui porte son nom.

56 Joelle Zask, « Conférence n°1 : Pratiques et politiques d'alimentation : cultiver en milieu urbain / cultiver la démocratie », », *Cycle Ecologies urbaines : pratiques et politiques d'alimentation*, Metrolab, 23 novembre 2017

## Conclusion du chapitre :

### *La relocalisation est-elle suffisante et pertinente ?*

« Les villes se détournent de leurs terres agricoles, allant chercher des produits toujours plus loin. L'agriculture se détourne progressivement de la ville, en se spécialisant et en répondant aux logiques de marché »<sup>57</sup>

Ainsi, les deux enjeux sont liés. La délocalisation entraîne la perte du rapport cognitif à la nourriture. En révélant certaines réalités et paradoxes quant aux ambitions que visent la relocalisation, j'ai réalisé qu'il été fastidieux de déceler la frontière fine entre bonne conscience et vraie remise en cause de la consommation.

Cependant, la réflexion m'a permis de dissocier les véritables enjeux quant aux ambitions pour l'alimentation. Le lien entre le producteur et le consommateur est un vecteur essentiel et quand on constate les résultats médiocres du « commerce équitable »<sup>58</sup> cela fait prendre conscience qu'il faut dépasser les initiatives individuelles et entrer dans l'arène des politiques publiques pour espérer changer quelque chose.<sup>59</sup>

Il faut s'appuyer sur des expérimentations citoyennes pour leur donner de l'ampleur au travers de véritables politiques, comme le font déjà Toronto et Bristol, et comme Paris, Bruxelles et Londres commencent à le faire. Protéger des espaces agricoles dans la planification foncière ou encore se servir de la commande publique pour inventer de nouveaux rapports plus solidaires entre villes et agriculteurs est un bon début, mais ne suffira pas.<sup>60</sup>

Le but de ce processus de relocalisation ne doit pas être de nourrir la ville et de lui permettre une utopique autonomie et autosuffisance.

Lorsqu'on parle de relocalisation de la production, il ne s'agit pas uniquement d'en démontrer la rentabilité économique, ce qui serait très souvent voué à l'échec. Il s'agit davantage de transmettre l'idée que la relocalisation est vectrice de beaucoup d'autres choses. Elle soulève des enjeux de lien social, de rapport à la terre, d'équité et de valeurs communautaires. Il ne faut pas envisager la relocalisation comme une solution pour une métropole nourricière. Je le rappelle, on ne saura jamais nourrir la métropole localement au 21<sup>e</sup> siècle, et

---

57 DE BIASI L., ROPITAL C., « Filière courtes de proximité et logistique en Île-de-France », *Traits d'agence – supplément de Traits Urbains*, n°80, Hivers 2016. P13

58 « Fairtrade est un système international détenu à 50 % par les organisations de producteurs. L'idée est que les producteurs reçoivent une rémunération équitable pour leur production durable. » Fair Trade : en ligne : <http://fairtradebelgium.be/fr/le-fairtrade/quest-ce-que-fairtrade/comment-fonctionne-fairtrade>

59 BRIXAS N., « Relocaliser : une fausse bonne idée ? », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P 33-35.

60 *Ibidem*.

même si on le pouvait, ce serait absurde comme démontré dans les nombreux paradoxes de cette idée de métropole Locavore.

*« Limiter les politiques alimentaires urbaines à la relocalisation de leurs approvisionnements revient enfin à réduire l'alimentation à une question de consommation de produits dont il vaudrait mieux maîtriser l'origine. Or l'alimentation a bien d'autres fonctions que de nourrir : c'est un support fondamental de l'interaction sociale ».*<sup>61</sup>

En encourageant le développement d'initiative à l'échelle locale, on donne l'exemple pour gérer l'alimentation de demain. Quant aux importations, elles continueront d'exister car elles permettent aujourd'hui de nourrir les métropoles qui sont, qu'on le veuille ou non, définitivement globalisées.

*N'est-il pas temps d'envisager la question autrement ?*

Si nous voulons vraiment améliorer l'alimentation des urbains et réduire l'impact du système d'approvisionnement alimentaire sur la ville, il est nécessaire d'ouvrir le champ de réflexion et lui donner une dimension plus pragmatique.

---

61  
Été 2017. P 33-35.

BRIXAS N., « Relocaliser : une fausse bonne idée ? », *Urbanisme*, n°405,



## **Introduction au chapitre**

### **Première Partie : les modes d'approvisionnements**

Le transport routier

*La logistique du dernier kilomètre. Le cas de city dépôt à Bruxelles.*

Le transport ferroviaire

*Explorer les possibles : le Cargo-Tram*

*Opportunité pour Bruxelles ?*

Le transport maritime et fluvial

*la logistique route-bateau-route du groupe alimentaire Franprix à Paris*

*Opportunité pour Bruxelles ?*

le transport aérien

### **Deuxième partie : Géographies des acteurs de la logistique urbaine**

La logistique dans la ville

*Quelle opportunité Les Centre de Distribution Urbaine*

*Commerce détail et commerce intégré*

*Qui intégrera le mieux les nouvelles tendances ?*

Le cas du site du Marché Matinal Bruxellois

Intégrer la logistique au plan d'aménagement

*L'état doit il prendre sa part ?*

L'exemple d'un nouveau projet Bruxellois : CHOU'D'Bruxelles

### **Conclusion du chapitre**

## Chapitre 2

# LA LOGISTIQUE : UN LEVIER POUR UNE ALIMENTATION DURABLE



Godfrey Reggio - Koyaanisqatsi 1982- film documentaire

## Introduction au chapitre :

En 1856, George Dodd écrivait un rapport intitulé « The Food of London »<sup>1</sup> Dans cet ouvrage, il recense de manière exhaustive tout ce qui a rapport à l'approvisionnement alimentaire de la ville à l'époque victorienne. Il y décrit :

*« Les principales variétés, les sources d'approvisionnement, les quantités présumées, les modes d'acheminement, les procédés de fabrication, les falsifications supposées, et les mécanismes de distribution des denrées pour une communauté de deux millions et demi d'habitants. »<sup>2</sup>*

En essayant d'avoir des informations similaires sur le Marché Matinal Bruxellois – Mabru est aujourd'hui un des plus gros acteurs de l'alimentation à Bruxelles - je rencontrai beaucoup de difficultés. Il me parut alors invraisemblable que le rapport de George Dodd précise combien de navires accostaient chaque jour dans les ports Londoniens, ou même combien d'animaux y étaient ramenés en 1856 alors que les informations sur Mabru aujourd'hui restent très vagues. Les données sur l'approvisionnement ne sont plus transparentes, il est difficile d'en avoir une vision d'ensemble. Il est donc difficile de connaître la provenance de ce que l'on mange.

L'importation permit un très rapide développement des grandes villes. Par exemple, Rome se positionna comme le précurseur des kilomètres alimentaires très tôt. Grâce à l'importation sur son fleuve, la métropole put s'étendre et comptait un million d'habitants au 1<sup>er</sup> siècle.

Londres ne connut une telle démographie qu'au 19<sup>e</sup> siècle.<sup>3</sup> Aujourd'hui, le Marché Matinal de Bruxelles représente 5 % du transport de marchandises dans la ville. 40% de la nourriture qui arrive à Mabru est destiné à Bruxelles. Le reste ne fait qu'y transiter et est destiné au reste de la Belgique ou à l'étranger.<sup>4</sup> L'impact d'une telle structure sur la ville est considérable, et l'a toujours été.

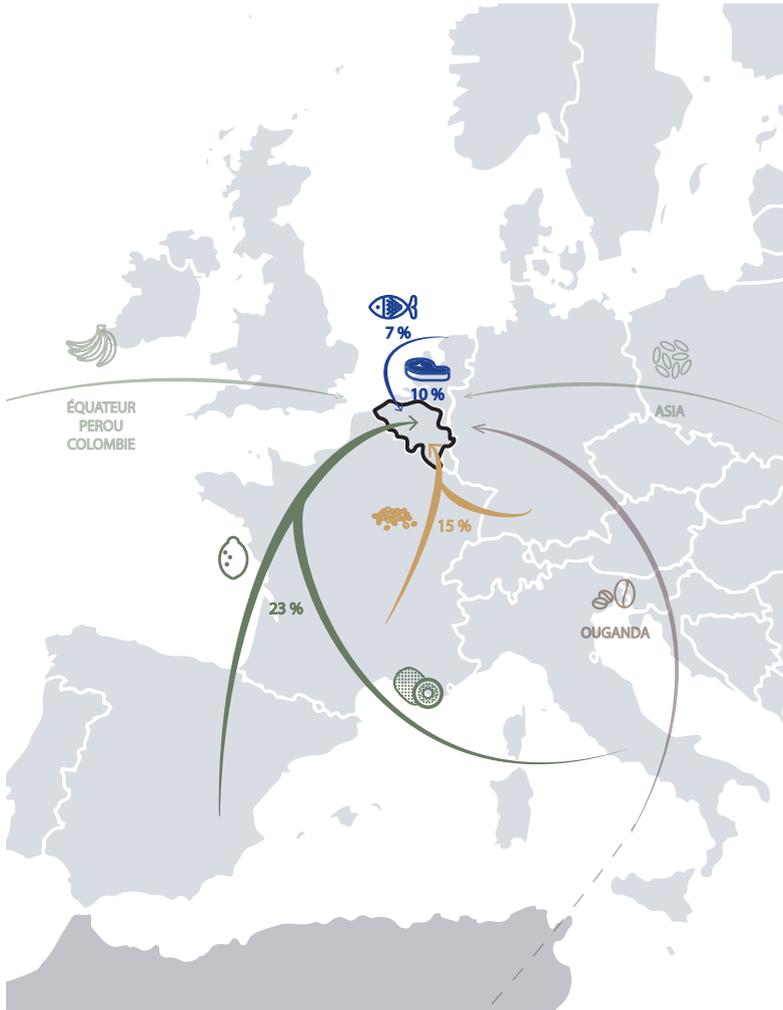
Le développement des importations ne rendit pas la distribution alimentaire urbaine plus aisée pour autant. Au fur et à mesure que les villes s'enrichissaient et grandissaient, la surface à alimenter continuait d'augmenter. C'est aujourd'hui un réel défi pour les villes.

1 DODD G., *The Food Of London*, Londres, Longman, 1856.

2 *Ibidem*.

3 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de L'échiquier, 2016. P101

4 Mabru, « Rapport annuel 2016 », en ligne : [https://www.mabru.be/wp-content/uploads/2017/07/20170710\\_Rapport\\_Annuel\\_FR\\_web.pdf](https://www.mabru.be/wp-content/uploads/2017/07/20170710_Rapport_Annuel_FR_web.pdf), page consultée le 10 février 2018.



Comprendre les importations alimentaires en Belgique - document personnel

« *L'étalement urbain a rendu la distribution alimentaire au sein des villes aussi problématique que le fut jadis l'approvisionnement des anciennes cités. Du temps où les quartiers d'habitation disposaient de leurs boutiques et marchés de proximité, la nourriture parvenait dans la moindre rue de la ville par le biais d'un réseau de distribution à maillage fin reposant sur un commerce de gros. Mais ces systèmes d'approvisionnement ont disparu depuis longtemps.* »<sup>5</sup>

En effet, c'est tout un nouveau système qui fut à inventer pour acheminer la nourriture jusqu'à nous, à l'échelle de notre société actuelle, et désormais en lien avec nos nouvelles attentes en termes de nourriture.

*Mais comment procède-t-on pour nourrir chaque jour, 8 millions de Londoniens, 12 millions de franciliens, 1.175 millions de Bruxellois ?*

La logistique à mettre en place génère des transports, des flux, de l'immobilier, des emplois, des nuisances.<sup>6</sup> Une grande question se pose :

*Dans quelle mesure peut-on considérer la logistique comme un levier en faveur d'une alimentation durable ?*

La logistique urbaine est à la croisée d'enjeux fonctionnels, environnementaux, économiques et sociétaux.<sup>7</sup> Il s'agit donc d'un enjeu transversal conséquent qui revêt un rôle de levier pour une future urbanité.

« *Peu importe le nombre de ruptures, cela (la logistique) fonctionne. La logistique se déploie, se ramifie, de la production à la consommation. Elle s'appuie sur les réseaux de transport, les ports, les aéroports et plates-formes voués aux échanges intercontinentaux, continentaux, régionaux et urbains.* »<sup>8</sup>

Comme je l'ai détaillé dans l'introduction, un système alimentaire repose sur trois points : la production de denrées, leur transformation et la distribution. J'ai étudié les deux premiers points dans la première partie du mémoire. En essayant de comprendre en quoi la relocalisation de la production était bénéfique pour la ville, j'ai soulevé plusieurs enjeux et paradoxes. L'étude des circuits court m'a également permis d'appréhender l'enjeu de la distribution. Il est désormais question de s'intéresser de plus près à cette 3ème grande phase de notre système alimentaire qui reste, elle aussi, relativement invisible et incomprise.

---

5 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de L'échiquier, 2016. P192

6 Mathieu Strale, *Interview du 28 mai 2018*.

7 MOIROUX X., « Logistique urbaine marseillaise, de la sensibilisation à l'action », *Traits d'agence – supplément de Traits Urbains*, n°80, Hivers 2016. P20

8 ROPITAL C., « La logistique, ingrédient essentiel pour nourrir les villes. », *Les Cahiers de l'IAU*, n° 173, Janvier 2017. P 23-26.

Jusqu'ici mes recherches m'ont fait comprendre plusieurs choses :

- *Le système alimentaire actuel est étroitement lié à notre mode de vie consumériste et ne peut être complètement à rejeter.*

- *La relocalisation, bien qu'ambitieuse et pertinente pour l'économie locale et les enjeux environnementaux et sanitaires, n'est définitivement pas suffisante pour offrir une réponse satisfaisante à l'enjeu qu'est de nourrir nos métropoles.*

Si nous avons désormais une image plus claire de ce que représente l'alimentation aujourd'hui, de la place qu'elle occupe dans nos vies, dans la ville et dans la société, nous ne sommes toujours pas conscients de l'ensemble des enjeux de nos systèmes alimentaires.

Le premier objectif est alors d'esquisser une réponse à la question simple : *Comment arrive la nourriture ? Quels flux génèrent elle ?*

Pour étudier concrètement la phase de la distribution, je passerai en revue chacun des modes de transport mobilisés pour approvisionner nos villes. Ils ont chacun leurs caractéristiques propres, les rendant plus ou moins adaptés pour acheminer la nourriture jusqu'à nos villes.

**J'étudierai dans l'ordre : le transport routier, le transport ferroviaire, le fret fluvial et finalement le fret aérien.** Je m'intéresserai à la mesure dans laquelle ils sont sollicités pour l'approvisionnement alimentaire. *Quelles sont les coopérations possibles entre les différents modes de transport, permettant de créer des chaînes de distribution multimodales ? Dans quelles mesures ces innovations de transport représentent une opportunité pour l'approvisionnement alimentaire ?*

*« On peut consommer ici à tout instant ce qui est produit ailleurs. Un gigot d'agneau peut venir de Nouvelle-Zélande, un melon du Maroc, des crevettes de Madagascar... grâce à la logistique. »<sup>9</sup>*

À travers la comparaison des systèmes d'approvisionnement alimentaire des villes européennes, je chercherais à comprendre plus concrètement la situation de Bruxelles. Il sera alors question de chercher des solutions et d'explorer le champ des possibles. À travers des exemples d'innovations concrètes et appliquées, j'explorerai les options qui s'offrent à nous dans un futur proche.

*Comment Bruxelles, une ville qui a tous les atouts pour devenir un pôle d'accès multimodal, saisit les opportunités qui lui sont présentées en termes d'approvisionnement ?*

9 ROPITAL C., « La logistique, ingrédient essentiel pour nourrir les villes. », Les Cahiers de l'IAU, 2017/1 n° 173, p.23-26, URL <http://www.iau-idf.fr/savoir-faire/environnement/defis-alimentaires/la-logistique-ingredient-essentiel-pour-nourrir-les-villes.html> , page consultée le 13 mars 2018. P24

*Comment, dans l'autre sens, l'alimentation peut-elle tirer parti de certains types de transport pour un approvisionnement plus durable ?*

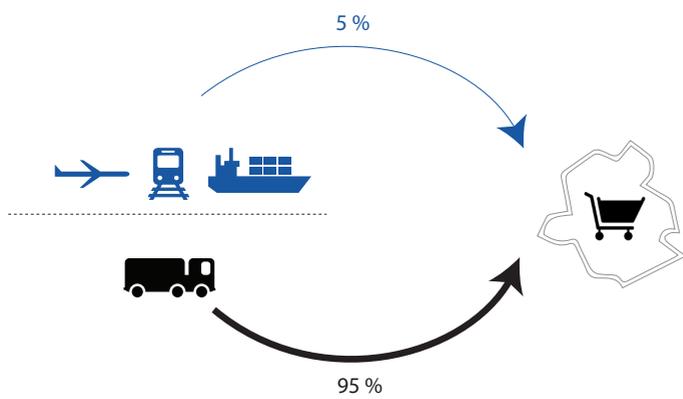
*Quelles sont nos options pour sortir de « l'impasse » routière ?*

Par la suite, je dresserai un portrait des impacts géographiques des acteurs de la logistique alimentaire sur la ville. *Quelles espaces occupent ces activités logistiques dans les villes ?*

Le cas du site du Marché Matinal de Bruxelles et les controverses qu'il suscite seront étudiés pour avoir une vision plus précise des différents acteurs qui opère dans la logistique. Un projet Bruxellois me permettra quant à lui de conforter mes propos par le biais d'une approche locale et pleine d'espoir. Je chercherai également à savoir dans quelle mesure l'intégration de la logistique comme domaine à part entière dans les plans d'aménagement est un levier pour des villes plus durables.

Finalement, tout l'objectif de ce dernier chapitre est de répondre à la question clef de ce mémoire :

*En quoi la logistique est un levier pour l'approvisionnement alimentaire urbain de demain ?*



Le transport de marchandise à Bruxelles - document personnel

# Première partie :

## Les modes d’approvisionnement

« *La logistique alimentaire participe à la diversification et à la globalisation grâce à la fiabilisation des transports et aux économies d’échelle dues à la massification du champ à l’assiette* »<sup>10</sup>

Les transports liés à la logistique d’approvisionnement ont un impact sur nos villes. Les avancées technologiques des moyens de transport et de communication ont conduit à la mondialisation. « L’annihilation de l’espace par le temps »<sup>11</sup> permet d’amener de la nourriture des 4 coins du monde jusque dans nos assiettes. Mais quels rôles les modes de transports contemporains ont dans l’approvisionnement alimentaire aujourd’hui ? Quels sont les changements possibles dans les modes de transport routier, ferroviaire et fluvial pour acheminer la nourriture ?

### Le transport routier

À Bruxelles, la route occupe plus de 95% des parts modales.<sup>12</sup>

Comme presque partout, la majorité des marchandises sont véhiculées par la route. 14% du trafic automobile Bruxellois est représenté par le transport de marchandises. Ce transport est responsable de 30% des émissions de gaz à effet de serre et sans régulation, le trafic devrait augmenter de 80% d’ici 2050.<sup>13</sup>

À Paris, le bilan prend une tournure similaire. Le transport de marchandises représente 4 millions d’enlèvements ou livraisons par an, c’est à dire 12% des déplacements routiers. Les véhicules légers de type camionnette ainsi que les poids lourds représentent 40% des émissions de CO2 et sont responsable de l’émission de 33% des particules fines à Paris.<sup>14</sup>

10 ROPITALC., « La face cachée du système », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P 38-39.

11 MARX K, *Le Capital* (traduit par M.J. Roy). Paris, Broché, 2016.

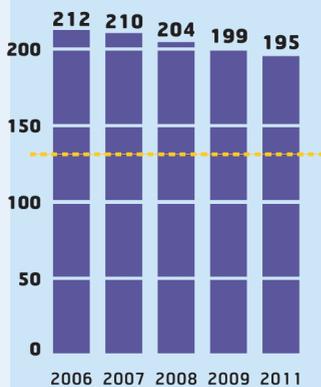
12 Mathieu Strale, « Conférence n°2 : Approvisionner la ville », *Cycle Ecologies urbaines : pratiques et politiques d’alimentation*, Metrolab, 2 mars 2018.

13 MATAGNE J., « D’abord il y eut la roue », *Bruxelles En Mouvement*, n°280, janvier/ février 2016.

14 DEMANGEON E., « Franprix, une success story en logistique urbaine fluviale », *l’antenne*, 4 juillet 2017, en ligne : [https://www.lantenne.com/Franprix-une-success-story-en-logistique-urbaine-fluviale\\_a37747.html](https://www.lantenne.com/Franprix-une-success-story-en-logistique-urbaine-fluviale_a37747.html), page consultée le 3 mars 2018.

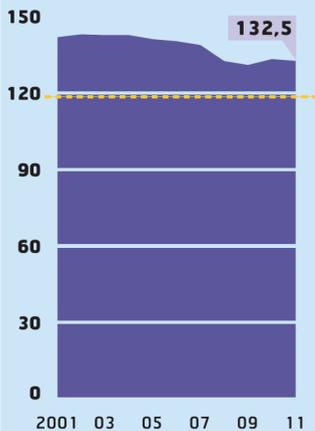
### Consommation finale d'énergie 2006-2010 du parc des bâtiments résidentiels, EN KWH/M<sup>2</sup>/AN

OBJECTIF GRENELLE : 131,6



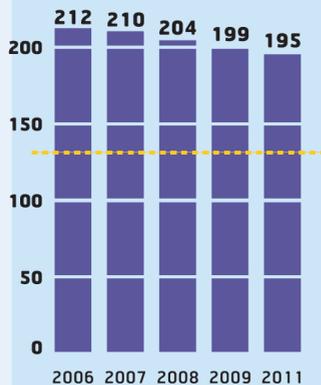
### Émissions de GES du secteur des transports, EN M T-eq CO<sup>2</sup>

OBJECTIF GRENELLE : 119,5



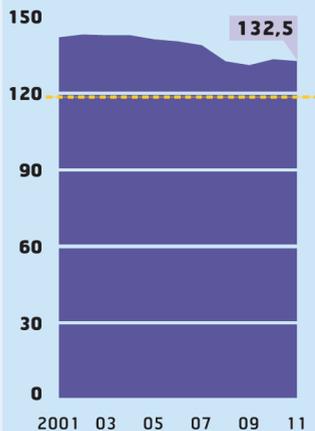
### Consommation finale d'énergie 2006-2010 du parc des bâtiments résidentiels, EN KWH/M<sup>2</sup>/AN

OBJECTIF GRENELLE : 131,6



### Émissions de GES du secteur des transports, EN M T-eq CO<sup>2</sup>

OBJECTIF GRENELLE : 119,5



S'il est complexe de mesurer la proportion du secteur alimentaire dans ces déplacements, il est déjà clair que la route est le mode de transport privilégié des supermarchés qui gèrent notre alimentation actuelle.

*« En deux siècles, la distance moyenne d'approvisionnement de l'Ile-de-France est passée de 150 à 660 km, et la population est passée de 700 000 à 12 millions d'individus. Cet « étirement » a profité à la route qui assure la quasi-totalité des flux alimentaires, y compris pour des produits arrivant de pays limitrophes. Mode compétitif, hyper maillé, proximité et dispersion des ressources l'expliquent. Premier et dernier maillons sont d'ailleurs toujours routiers. »<sup>15</sup>*

Dans la mesure où le coût du transport ne représente en moyenne que 15% du coût total de la chaîne logistique, on peut se demander si nous ne sommes pas condamnés à rester dans ce système encore longtemps. À Paris et en France, le problème a été compris et les ambitions sont claires. Il faut quitter la route.

*« Le Grenelle de l'Environnement<sup>16</sup> a fixé en 2009 l'objectif de doubler la part des transports de marchandises autres que la route et l'avion (le ferroviaire, le maritime et le fluvial) en 10 ans »<sup>17</sup>*

À Bruxelles, on parle notamment d'agir sur le dernier kilomètre, et cela à juste titre. Le dernier kilomètre de la chaîne d'approvisionnement représente en métropole 25% du coût total du transport de marchandises. C'est à la fois un coût économique et environnemental

### *La logistique du dernier kilomètre. Le cas de CityDepot à Bruxelles.*

À Bruxelles, on estime que chaque emploi induit en moyenne une livraison ou retrait par semaine. L'économie Bruxelloise génère 800 000 livraisons par semaine : la plus grande part concerne les commerces de détails isolés, puis les commerces de gros, et enfin l'artisanat.<sup>18</sup>

*« Si les fonctions logistiques principales comme l'entreposage se sont le plus souvent retiré des grandes villes, le dernier maillon de la chaîne logistique, appelé le « dernier kilomètre », revêt aujourd'hui une importance croissante. »<sup>19</sup>*

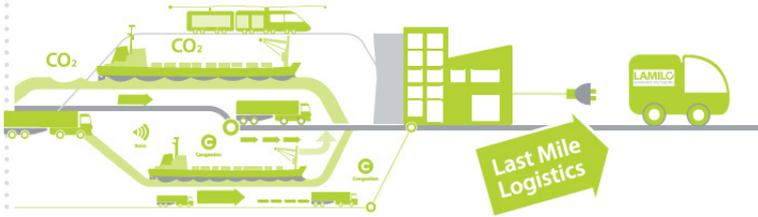
<sup>15</sup> ROPITAL C., « La logistique, ingrédient essentiel pour nourrir les villes. », *Les Cahiers de l'IAU*, n° 173, Janvier 2017. P 23-26.

<sup>16</sup> Le Grenelle Environnement est un ensemble de rencontres politiques organisées en France en septembre et décembre 2007, visant à prendre des décisions à long terme en matière d'environnement et de développement durable. Cf.art « Grenelle Environnement » in *Wikipédia*.

<sup>17</sup> X., « La Seine au service de la logistique urbaine », *transport&distribution*, 2 mai 2012, en ligne : <http://transport.sia-partners.com/la-seine-au-service-de-la-logistique-urbaine>, page consultée le 2 avril 2018.

<sup>18</sup> Mathieu Strale, « Conférence n°2 : Approvisionner la ville », *Cycle Ecologies urbaines : pratiques et politiques d'alimentation*, Metrolab, 2 mars 2018.

<sup>19</sup> MOIROUX X., « Logistique urbaine marseillaise, de la sensibilisation à l'action »,



Réflexions sur la logistique du dernier kilomètre ©LaMiLo



L'entrepôt de CityDépot, au nord du bassin de Vergote

En raison de la complexité du trafic, le dernier kilomètre représente en moyenne 25% du prix du transport sur la chaîne d'approvisionnement complète. Il est donc nécessaire d'agir sur ce point.

Le projet CityDepot est subventionné par l'union Européenne depuis 2014, il consiste en un projet pilote de centre de distribution urbaine. A l'origine, il visait 800 commerçants du centre-ville Bruxellois. L'idée est de stopper le transport de marchandises en périphérie de la ville, puis de mutualiser et acheminer avec des véhicules électriques jusqu'aux commerces de centre-ville. L'idée est d'une part de réduire les émissions de CO2, mais aussi l'engorgement des routes en centre-ville. Le projet de CityDepot vise donc à améliorer la logistique du dernier kilomètre.

*« Le concept est simple : les transporteurs ne livrent plus leurs biens individuellement dans chaque magasin ou entreprise du centre-ville mais dans l'entrepôt de CityDepot en dehors du centre-ville, près du canal. À partir de là, les marchandises sont transportées dans des petits véhicules écologiques vers les commerçants du centre-ville. »<sup>20</sup>*

Bien qu'ambitieux, ce projet présente des limites, notamment en termes économiques. Il ne peut en effet devenir rentable économiquement ni présenter une réelle alternative compétitive. Son existence n'est due qu'à des subventions. Au départ il s'agissait d'une collaboration entre le projet européen LaMilo (Last Mile Logistics) et la Région Bruxelloise. L'entreprise a été rachetée par Bpost et est désormais une filiale de la Poste. CityDepot, est donc à l'origine un projet pilote plus qu'une solution généralisée (sur les 800 000 trajets de livraison par jour à Bruxelles, ceux transitant par City Depot ne sont qu'une centaine). Le projet va continuer de se développer mais dans une optique différente. Le projet abandonne ainsi les livraisons vers les magasins en raison de contraintes trop nombreuses par rapport aux volumes transportés. City Dépôt prend désormais en charge les livraisons des transporteurs allemands pour des raisons de rentabilité économique. City Dépôt devient une sorte de filiale de transporteurs mais plus un livreur de magasins.<sup>21</sup>

*« Ses résultats semblent confirmer que ce genre de dispositif est intéressant d'un point de vue sociétal global mais n'est pas forcément rentable d'un point de vue économique »<sup>22</sup>*

---

Traits d'agence – supplément de Traits Urbains, n°80, hivers 2016. P20

20 X., « CityDepot prend son envol à Bruxelles », *Canal.Brussels*, 29 janvier 2015, en ligne : <http://canal.brussels/fr/content/citydepot-prend-son-envol-bruxelles>, page consultée le 12 mars 2018.

21 Mathieu Strale, Interview du 28 mai 2018.

22 MATAGNE J., « D'abord il y eut la roue », *Bruxelles En Mouvement*, n°280, janvier/février 2016.



Passage d'une Flying Scotsman et de son convoi approchant Clapham près de Londres.

## Le transport ferroviaire

« Avant l'avènement du chemin de fer, c'était une toute autre histoire. Transporter la nourriture était souvent plus difficile que de la produire. Notamment pour le blé, qui était l'aliment de base de toutes les villes. Celui-ci était trop lourd et volumineux pour pouvoir être transporté sur plus de quelques kilomètres par voie de terre : du temps des Romains, un trajet de 150km en charrette coûtait la moitié de la valeur de la marchandise. »<sup>23</sup>

Le train fit son entrée en 1820 en Angleterre et jusqu'en 1835 dans les principales capitales européennes. Il représenta une révolution pour l'approvisionnement alimentaire et le « Great Western Railway<sup>24</sup> » dessina des routes pour amener la nourriture dans les villes depuis les hinterlands cultivés.<sup>25</sup>

Avant l'apparition du train, les grandes villes importaient par la mer. Ainsi, celles privées d'un accès direct à la mer eurent du mal à se nourrir et son aujourd'hui moins développées.<sup>26</sup>

Carolyn Steel nous explique que « Avant l'apparition du chemin de fer, l'approvisionnement alimentaire était la principale difficulté que les villes avaient à surmonter »<sup>27</sup> et que dans le même sens, la variété des marchandises et les prix pratiqués dépendaient directement du mode de transport, si fortement que cela était pratiquement devenu « une question de vie ou de mort pour les habitants ». <sup>28</sup>

C'est en grande partie le chemin de fer qui a permis de construire des villes à peu près où on le souhaitait, et surtout, sans restriction de taille. On s'émancipait alors progressivement des anciennes ceintures vivrières que j'évoquais dans le chapitre précédent.

23 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de Léchiquier, 2016. P92.

24 Le Great Western Railway est une entreprise ferroviaire britannique qui exploite, dans le cadre d'une concession attribuée au groupe First Group par la Strategic Rail Authority, le réseau du Great Western Main Line. Cf.arct « Great Western Railway » in *Wikipédia*.

25 DE ROODEN P. et al., *Food for the City : A Future for the Metropolis*. Amsterdam, NAi Publishers, 2012.

26 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de Léchiquier, 2016.

27 *Ibidem*.

28 *Ibidem*, P119.



La voie ferrée du train Perpignan / Rungis au départ de Perpignan.



L'ancien tracé ferroviaire toujours visible à Mabroux

Un exemple assez concret, en termes d'efficacité et de changement, est l'exemple du lait. Cette denrée avait jusque-là toujours requis d'être produite sur place pour éviter qu'il ne tourne avant d'arriver en ville. Dès lors que le chemin de fer s'installa à Londres, le lait devint une denrée bien plus rentable et courante. Cela mena en outre à l'institutionnalisation du désormais renommé et gastronomique « English breakfast ». <sup>29</sup>

Le train cumule de nombreux avantages : un faible impact environnemental, un moindre coût au kilomètre ainsi qu'une grande capacité pour le transport. Cependant ce mode de transport est sous-exploité à Bruxelles et dans de nombreuses villes européennes.

Une des principales raisons du détachement pour cette voie modale est le manque de fiabilité. Le réseau ferré est saturé et sont privilégiés les flux de passagers. On est donc, assez réticent à développer le train pour le secteur logistique.

De plus, les infrastructures ne sont plus adaptées aux activités logistiques comme le transport de marchandises. Les lignes à grande vitesse ne peuvent pour l'instant pas recevoir le type de wagon qui transporte des tonnes de fruits et légumes.<sup>30</sup> C'est très regrettable quand on sait que la desserte ferroviaire est excellente et que son potentiel dans Bruxelles et vers l'Europe est large.<sup>31</sup>

Le contre-exemple le plus représentatif de cette réticence est celui du plus gros marché matinal au monde. Il se situe à Rungis, à côté de Paris. Ce marché matinal dispose justement d'une ligne ferroviaire reliée à Perpignan. Elle est capable de ramener 1.100 tonnes de fruits et légumes chaque jour, principalement produits en Espagne ou dans le sud de la France. Les 2 trains de 24 wagons frigorifiés traversent la France en un temps record.<sup>32</sup>

En se rendant sur le site du Marché Matinal de Bruxelles, on peut encore voir les rails, aujourd'hui inutilisés. Alors, pourquoi Bruxelles ne tire plus partie de son ancienne connexion au rail ?

Lors de l'interview, Mathieu Strale répondait à mes questions.

*« Si cela fonctionne bien à Paris, c'est parce qu'il s'agit d'un seul opérateur, sur un seul réseau d'un même pays. Il est compliqué d'imaginer un train qui passe par l'Espagne, la France et arriverait vers Bruxelles. Mais si cela a disparu à*

<sup>29</sup> STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de Léchiquier, 2016.P121

<sup>30</sup> DEBOUCQ S., « Décollage du fret aérien », *Bruxelles En Mouvement*, n°280, janvier/février 2016.

<sup>31</sup> MATAGNE J., « D'abord il y eut la roue », *Bruxelles En Mouvement*, n°280, janvier/février 2016.

<sup>32</sup> DESFILHES F, « 400.000 tonnes par an de fruits et légumes par rail à Rungis, avec un nouveau terminal », *Les Echos*, 20 mai 2010, en ligne : [https://www.lesechos.fr/20/05/2010/LesEchos/20681-044-ECH\\_400-000-tonnes-par-an-de-fruits-et-legumes-par-rail-a-rungis--avec-un-nouveau-terminal.htm](https://www.lesechos.fr/20/05/2010/LesEchos/20681-044-ECH_400-000-tonnes-par-an-de-fruits-et-legumes-par-rail-a-rungis--avec-un-nouveau-terminal.htm), page consultée le 6 mars 2018.



L'usine Ceres, avenue de Vilvorde 300 ©Iris Monument



L'usine Audi à Forest

*Bruxelles, c'est certainement à cause de la forte pression sur le réseau de chemin de fer Bruxellois. Les passagers ont la priorité et tant que toutes les voies n'ont pas été doublées, les capacités sont limitées. Cela induit une irrégularité assez forte des flux de marchandises. En général sur le réseau Européen les passagers ont la priorité et les marchandises passent plutôt en second lieu. Ainsi, pour les produits frais la fiabilité est visiblement un facteur qui limite fortement ce genre de liaison. »<sup>33</sup>*

Sa réponse confirmait mon a priori : il ne s'agit pas d'un manque de « bonne volonté » mais plutôt d'un processus compliqué. D'une part, cela dépend de plusieurs organisations de différents pays, d'autre part cela dépend de différents acteurs auxquels sont associés des intérêts variés. Le bilan de la situation est qu'aujourd'hui à Bruxelles, outre le fait que l'alimentation n'emprunte pas les rails, la voie ferrée représente moins de 1% des parts modales du transport de marchandises.<sup>34</sup>

En 2000, il n'y avait déjà plus que 2% du transport de marchandises qui utilisait le train. TRW<sup>35</sup> a abandonné ses activités intermodales, ensuite en 2014 CERES, l'usine de farine, a fait de même. Aujourd'hui l'usine Audi située à Forest est la seule à utiliser les rails. 3 fois par semaine, elle envoie des voitures et des pièces automobiles par les rails en direction de l'Allemagne.<sup>36</sup>

*« De ce qui se dit les clients du Mabru ne seraient pas contre le rétablissement d'une liaison ferroviaire mais cela demande de retravailler ensemble, avec des fournisseurs qui seraient groupés, un opérateur ferroviaire qui accepte de faire ces liaisons. Je ne pense pas que le site actuel soit tout à fait contradictoire avec une connexion ferroviaire. »<sup>37</sup>*

Réinstaurer une ligne ferroviaire, c'est changer tout un système. Si cette ligne existait à l'époque pour ramener des tomates et des oranges depuis l'Espagne jusque Bruxelles, elle ne correspond plus aux pratiques actuelles. La distribution et les commerces sont aujourd'hui protéiformes, et pour ce qui est des commerces indépendants, la mutualisation est bien plus complexe que ce que l'on pense à mettre en place.

33 Mathieu Strale, Interview du 28 mai 2018.

34 Mathieu Strale, « Conférence n°2 : Approvisionner la ville », Cycle Ecologies urbaines : pratiques et politiques d'alimentation, Metrolab, 2 mars 2018.

35 TRW Automotive est l'un des principaux fournisseurs de systèmes pour l'automobile. Son siège social est situé à Livonia, aux États-Unis

36 Bruxelles Mobilité, « Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale : Le transport de marchandises et la logistique à Bruxelles : état des lieux et perspectives », en ligne : [https://mobilité-mobilité.brussels/sites/default/files/le\\_transport\\_de\\_marchandises\\_0.pdf](https://mobilité-mobilité.brussels/sites/default/files/le_transport_de_marchandises_0.pdf), page consultée de 12 juillet 2018. P53.

37 Mathieu Strale, Interview du 28 mai 2018.



Le principal producteur de fraises de l'Europe. Huelva, Andalousie, Espagne © JC Milhet



L'usine de conditionnement des fraises, à proximité du champ de production, Andalousie, Espagne © JC Milhet



Manutention des fraises de Perpignan a 16h © JC Milhet



Arrivée à Rungis à 3h du matin © JC Milhet



Déchargement sur la plateforme de Rungis © JC Milhet



Arrivée sur le marché de gros où les restaurateurs d'îles de France vont venir se fournir © JC Milhet

L'idée ne date pas d'hier, et le projet Euro Carex avait déjà tenté sa chance. Il s'agit d'un projet qui « propose d'utiliser des trains à grande vitesse pour le transport de marchandises sur des distances entre 200 et 800 kilomètres et de connecter ainsi les plus grands sites logistiques européens. »<sup>38</sup> Ce projet qui n'a pas pu se développer faute de rentabilité avait l'ambition dans un premier temps de relier les aéroports d'Amsterdam, Paris et Londres, puis de s'étendre à l'Allemagne, l'Espagne et l'Italie. Un train Euro Carex représentait 100 à 140 tonnes de fret, l'équivalent de 20 à 30 camionnettes, ou 8 semi-remorques. Le projet avait pour but d'améliorer la mobilité des marchandises, d'optimiser l'utilisation des infrastructures et de développer une logistique verte en réduisant les émissions polluantes, et par la même occasion d'améliorer l'image du transport de marchandise. Il était destiné à transporter sur rails les palettes et conteneurs aériens dans des TGV en construisant des terminaux ferroviaires, les « railports », à proximité immédiate des aéroports et des lignes ferroviaires à grande vitesse.<sup>39</sup> Le projet avait pour qualité de vouloir mettre en relation des participants publics comme les communes ou le département, avec des acteurs privés comme la Poste.

Ce projet, bien que très prometteur a ainsi été abandonné faute de rentabilité. Cela n'est pas encourageant vis-à-vis des initiatives pour le transport ferroviaire en général. *Quelles seraient alors les opportunités pour Bruxelles pour un approvisionnement alimentaire par les rails ?*

Aujourd'hui le site cargo de la SNCB est privé, et se concentre sur quelques grands clients, c'est-à-dire essentiellement l'usine Audi comme je l'expliquais plus tôt. Mabru fait pâle figure comme client potentiel. La liaison qui existait avant a été délaissée à cause de ces problématiques locales. Réintroduire la voie ferrée pour Mabru consisterait en une action politique et subventionnée mais également en un grand changement de mentalité des acteurs de l'alimentation urbaine. Je développerai ce point plus tard à travers l'étude du cas du site de Mabru.

Finalement, la par transport ferroviaire dans le secteur de l'alimentation, à destination et au départ de Bruxelles, peut être qualifié d'insignifiant.

Pour œuvrer à un approvisionnement plus durable, des exemples existent et des initiatives se multiplient. Il visent d'avantage le réseau de tramway des métropole. Je propose alors d'en étudier certains, puis d'essayer de comprendre dans quelle mesure ils seraient ou non applicables à Bruxelles.

---

38 Euro Carex : <http://www.eurocarex.com/carex-presentation.php?cat=1&sscat=4>

39 Euro Carex : <http://www.eurocarex.com/carex-presentation.php?cat=1&sscat=4>



Le Cargo Tram de Dresden, en Allemagne ©Michael Taylor



L'intérieur du Cargo Tram de Saint-Etienne, en France © railforthvalley

La plupart des informations sur le Cargo-Tram sont tirées de la présentation orale du jury intermédiaire et final d'un groupe d'étudiants de l'atelier Space Speculation.<sup>40</sup> La réflexion sur son application Bruxelloise s'appuie quant à elle sur des expérimentations personnelles ainsi que sur l'interview de Mathieu Strale.<sup>41</sup>

Un Cargo-Tram est un tramway à double sens, qui est constitué en général de 5 wagons et de deux wagons pilotes. Plein, il peut transporter l'équivalent de 3 camions. C'est-à-dire environ 214 mètres cubes, l'équivalent de 100 palettes.<sup>42</sup> En voici trois exemples :

Le Cargo-Tram de Dresden, en Allemagne, approvisionne une usine Volkswagen avec des pièces pour la construction d'automobiles. Ces pièces sont transportées par le tramway depuis un centre logistique jusqu'à la nouvelles usine, utilisant les infrastructures à l'origine destinée au tramway pour passagers. La route de 4 km entre le centre logistique et l'usine traverse la ville de Dresden. L'utilisation des camions aurait causé l'augmentation de la congestion en ville, d'où la proposition de cette alternative qui se met ici au service d'une entreprise privée.<sup>43</sup>

À Zurich en Suisse, la société de transport public et l'agence de collecte et recyclage ont mis en place un Cargo-Tram également. Le principe est d'utiliser le tramway pour collecter les déchets volumineux, le métal et les produits électroniques.<sup>44</sup> Le tramway est composé de deux services : le Cargo-Tram et le E-tram. Le Cargo-Tram collecte les objets volumineux, le E-Tram collecte les produits électronique et informatiques. 11 stops sont planifiés à travers la ville avec une alternance entre les deux trams tous les 15 jours. Chaque stop dure en moyenne une demi-journée. Le tramway est fabriqué à partir d'un ancien wagon de 1930 qui tire deux autres wagons de collecte. L'opération est assurée par trois agents qui aident les particuliers à vider leurs déchets dans la benne. Cette initiative publique répond ici à des ambitions écologiques et de sensibilisation de la population.<sup>45</sup>

---

40 Mathide Junger, Pierre Langlois, Stephane Michel, « A Cargo Tram for Bruxelles », *Oral du jury de projet – atelier Space Speculation*, Ecole d'Architecture La Cambre-Horta, 29 Juin 2018.

41 Mathieu Strale, Interview du 28 mai 2018.

42 DESFILHES F, « 400.000 tonnes par an de fruits et légumes par rail à Rungis, avec un nouveau terminal », *Les Echos*, 20 mai 2010, en ligne : [https://www.lesechos.fr/20/05/2010/LeEchos/20681-044-ECH\\_400-000-tonnes-par-an-de-fruits-et-legumes-par-rail-a-rungis--avec-un-nouveau-terminal.htm](https://www.lesechos.fr/20/05/2010/LeEchos/20681-044-ECH_400-000-tonnes-par-an-de-fruits-et-legumes-par-rail-a-rungis--avec-un-nouveau-terminal.htm), page consultée le 6 mars 2018.

43 Mathide Junger, Pierre Langlois, Stephane Michel, « A Cargo Tram for Bruxelles », *Oral du jury de projet – atelier Space Speculation*, Ecole d'Architecture La Cambre-Horta, 29 Juin 2018.

44 *Ibidem*.

45 LIBESKING J., « Le Cargo-Tram de Zürich, ou comment utiliser le tramway pour la collecte des déchets », *logicités*, 23 février 2015, en ligne : <http://www.logicités.fr/2015/02/23/le-cargo-tram-de-zurich-ou-comment-utiliser-le-tramway-pour-la-collecte-des-dechets/>, page consultée le 6 juin 2018

Le Cargo-Tram de Saint-Étienne, quant à lui, travaille avec la grande distribution alimentaire. L'expérience a été réalisée durant l'été 2017 où deux tests ont été effectués. Un tramway de passagers a été réhabilité et adapté pour le transport de marchandises. Avec une capacité équivalente d'un camion porteur d'entre 10 et 15 tonnes, la partie roulante et tout le processus expérimental ont été faits sous le contrôle sécuritaire nécessaire. En partenariat avec l'enseigne Casino et sur les 6 jours de test, 17 tonnes ont été acheminées sans impact sur le trafic de passagers. Le temps de déchargement fut compétitif en comparaison au système conventionnel routier actuel. Ces résultats démontrent la faisabilité opérationnelle et logistique du système de Cargo-Tram.<sup>46</sup>

### *Quelle opportunité pour Bruxelles ?*

J'essayai alors de voir s'il serait possible de proposer aux supermarchés du centre une transition modale vers le cargo tram au niveau de l'entrée de Bruxelles. Cependant, il faut rester réaliste, les supermarchés ont une logistique qui est déjà infaillible comme je m'efforçais de le démontrer dans le chapitre introductif. La mise en œuvre d'un tel système serait extrêmement compliquée, le coût du transfert et la manutention des marchandises seraient difficilement compétitifs. Il semble plus simple d'investir pour développer des technologies pour des poids lourds électriques même si, pour l'instant, cela reste une technique complexe en raison de la puissance requise pour de tels engins qui est trop grande.

En changeant le destinataire de cette idée de Cargo-tram, et en misant plutôt sur un service pour les commerces indépendants, cela pourrait cependant constituer une opportunité pour Bruxelles.

Les avantages d'un Cargo-Tram seraient nombreux. La distance entre les commerces et Mabru est limitée et cela permettrait que les produits soient livrés sur plusieurs points à proximité des commerces. Cela engendrerait une réduction de la pollution en ville due aux véhicules, les commerçants économiseraient en carburant en ne se rendant plus à Mabru, parfois pour des petites quantités. Les transports de denrée alimentaire seraient optimisés en ayant la même destination et ce tramway pourrait même s'occuper du recyclage des matières organiques. De plus, le réseau de tram est très bon, bien qu'il faille cependant l'adapter. Il s'agirait de mobiliser la STIB la nuit qui devrait adapter son réseau pour garantir des créneaux d'utilisation de ce Cargo Tram.

Il faut néanmoins se rendre compte que cela demande un changement de mentalité très fort. Dans un premier temps au niveau de la STIB qui ne serait plus uniquement un opérateur pour les flux passagers. Il faudrait également proposer une digitalisation très efficace de la logistique de Mabru.

---

<sup>46</sup> Mathide Junger, Pierre Langlois, Stéphane Michel, « A Cargo Tram for Bruxelles », *Oral du jury de projet – atelier Space Speculation*, Ecole d'Architecture La Cambre-Horta, 29 Juin 2018.

Il ne faut pas négliger non plus le fait que les commerçants indépendants ont une logique indépendante. Il est compliqué de changer leur modèle de pensée pour voir les choses globalement. Ce qui a l'air inefficace à une échelle globale ne l'est pas à leur échelle individuelle. Si chaque commerçant va avec sa camionnette chez Mabru, c'est aussi qu'il y trouve son compte. Déjà, ce mode de transport est bien plus flexible et en plus cela lui permet de choisir son produit, d'avoir une relation personnelle avec son grossiste. Cette relation personnelle est finalement ce dans quoi le commerçant pense trouver sa plus-value. En bref, un lien bien difficile à rompre.

Cependant il n'est pas nécessaire que les commerçants se rendent chaque jour à Mabru. On pourrait imaginer un rendez-vous hebdomadaire associé à des livraisons journalières par Cargo-tram. Pour que ce modèle fonctionne, un changement de philosophie est indispensable.

L'intérêt de cette étude est de constater que la mutualisation des moyens de transport (parfois innovante) peut être plus profitable d'un point de vue global que d'un point de vue individuel. Je me suis efforcée de développer dans le chapitre précédent l'importance du lien à la nourriture pour le consommateur, à une époque où il a l'ambition d'être un acteur conscient de son environnement à travers sa consommation. Cette connexion à la nourriture et ce lien au producteur sont des choses dotées d'une haute valeur cognitive que l'on ne doit pas mépriser. Les commerçants sont en première ligne de cette nouvelle mentalité et le lien qu'ils entretiennent avec leur fournisseur est alors essentiel et permet ensuite au consommateur de retrouver ce lien à leur nourriture. Ce lien dont je parle est celui qu'on aime retrouver ponctuellement lorsqu'on se rend au marché. Un lien, à notre échelle, avec notre nourriture. Dans ces conditions, comment demander aux commerçants indépendants de rompre avec leur logique de fonctionnement tellement en accord avec les nouvelles attentes des consommateurs ?

Pour ces opportunités d'approvisionnement, il reste tout de même une cible potentielle. Les marchés alimentaires pourraient s'adapter à ce fonctionnement. On pourrait imaginer une connexion entre le marché de la gare du Midi et Mabru. Par nature, le fonctionnement des marchés alimentaires est organisé par quartiers : ce la représente déjà un moyen de grouper les marchandises. Il est vrai qu'il s'agit d'un groupage à l'échelle du marchand, mais c'est un groupage tout de même sur lequel on pourrait travailler.

# SUPER/HYPERMARKET in Brussels

Lidl / Colruyt / Carrefour / Delhaize

- Localisation
- canal
- Tram
- Rails
- Metro



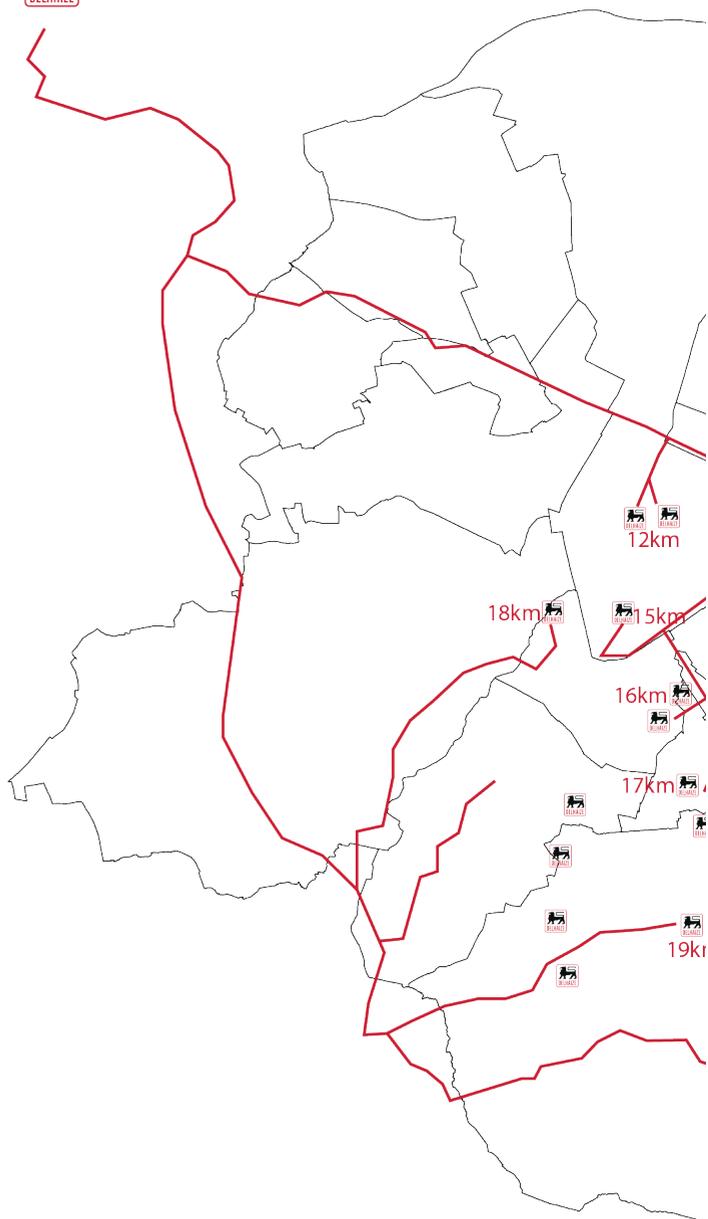


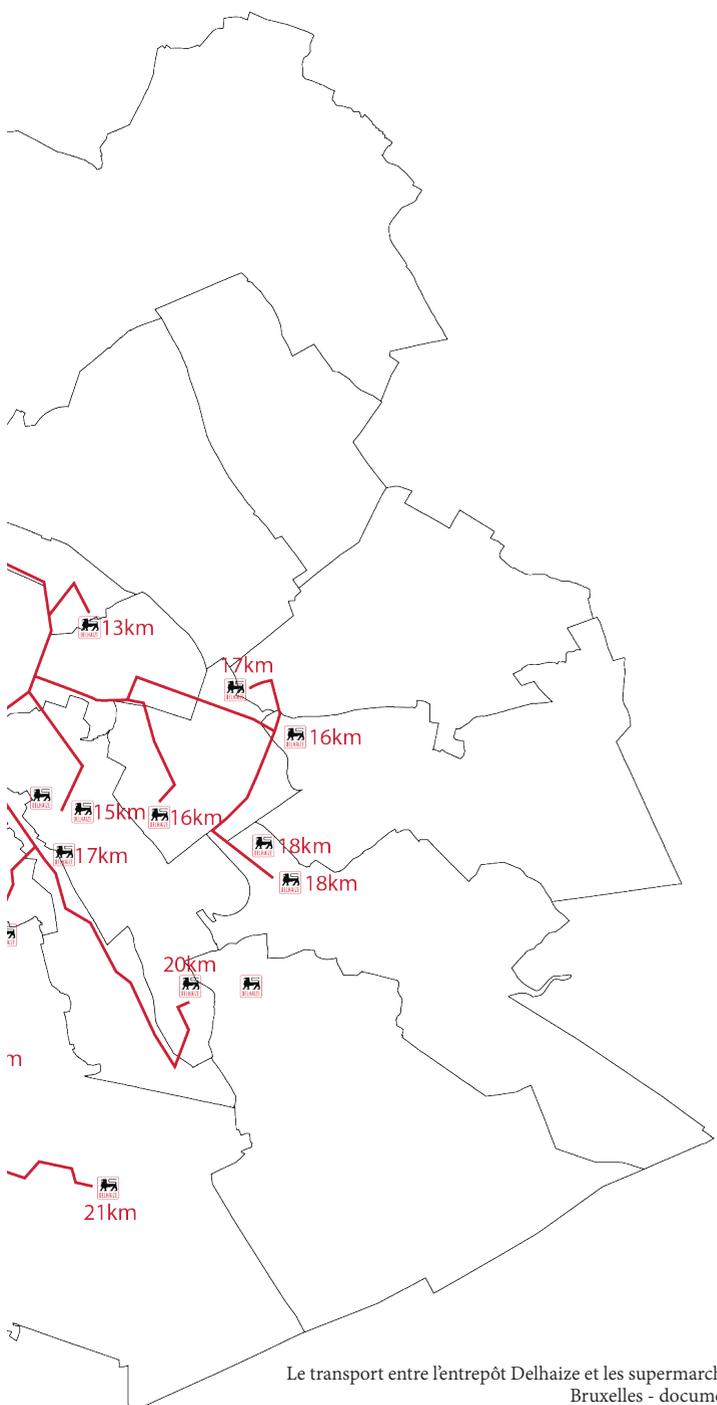
Localisation des supermarchés par rapport aux réseaux de transport  
- Bruxelles - document personnel

# Delhaize

## Distribution Centre

Z.4 Broekooi 40, 1730 Asse



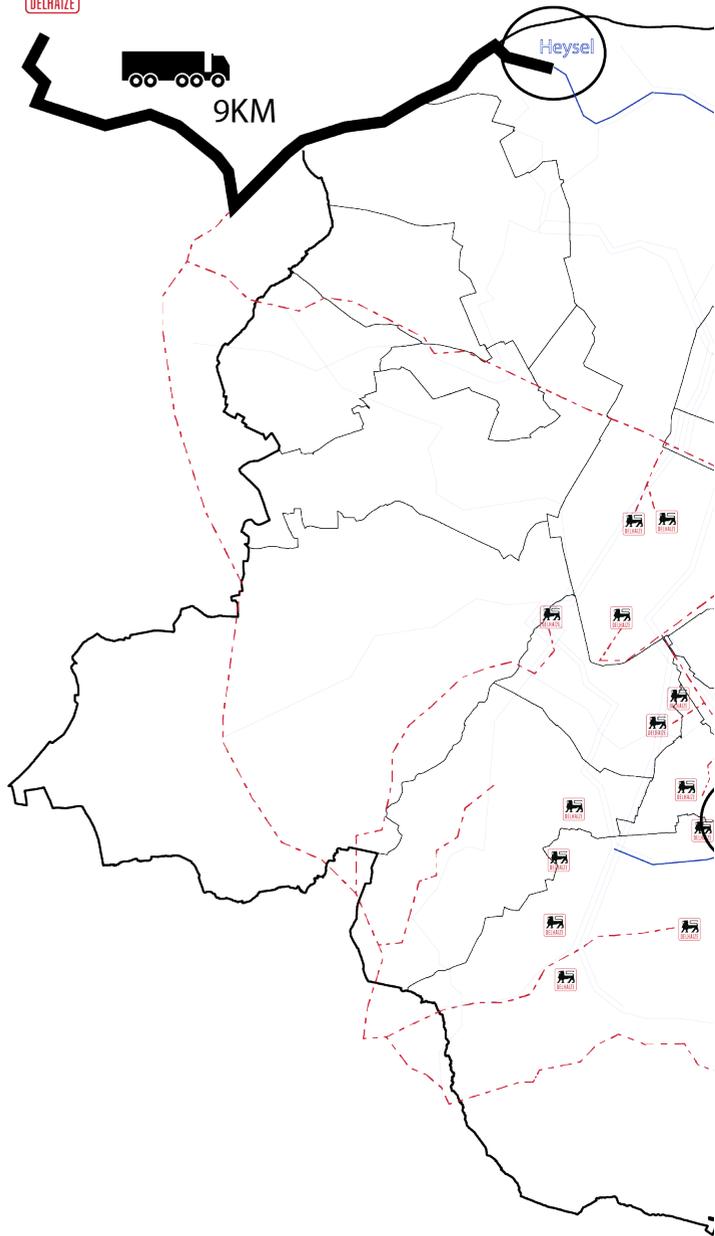


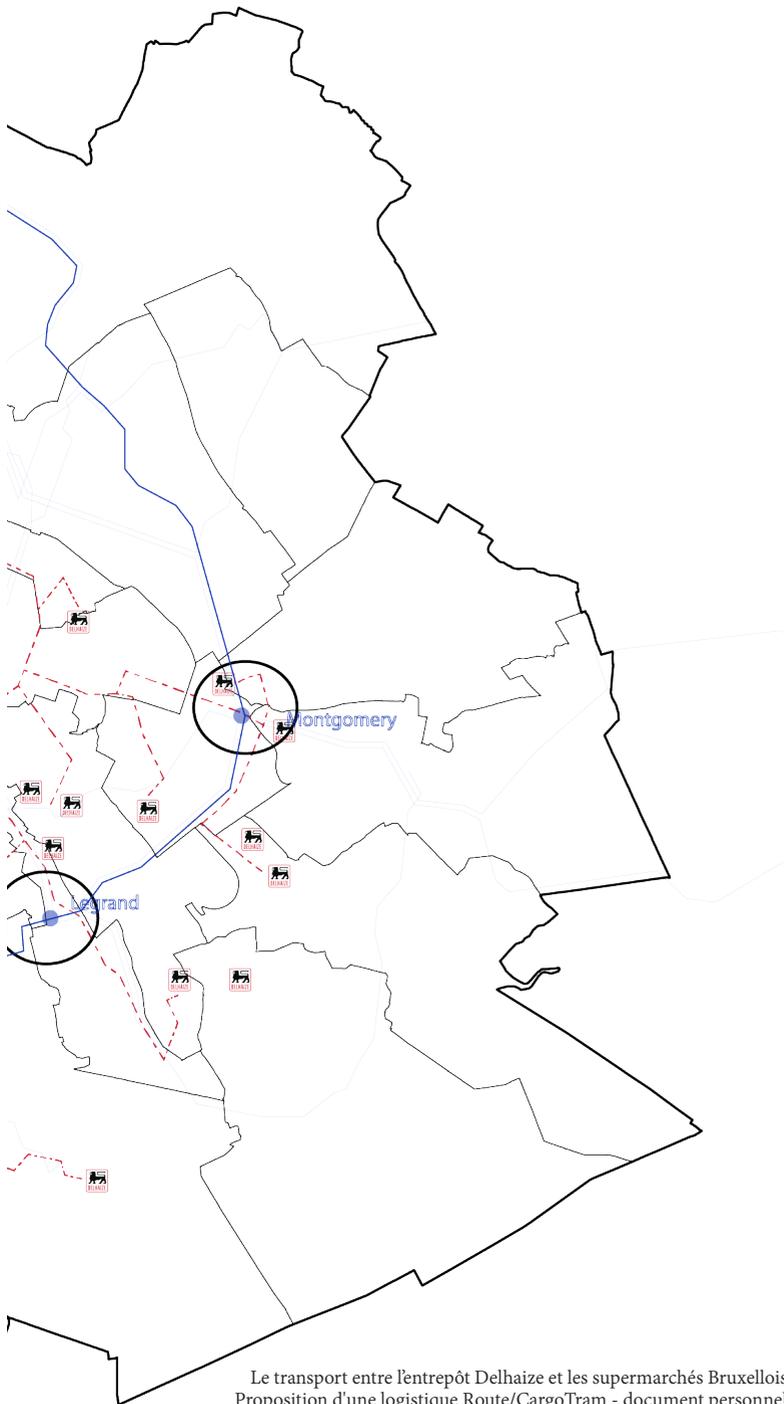
Le transport entre l'entrepôt Delhaize et les supermarchés Bruxellois  
 Bruxelles - document personnel

# Delhaize

## Distribution Centre

Z.4 Broekooi 40, 1730 Asse





Le transport entre l'entrepôt Delhaize et les supermarchés Bruxellois  
Proposition d'une logistique Route/CargoTram - document personnel



Le Port de Bruxelles © Port Brussels

## Le transport maritime et fluvial

Les plus grandes villes ont toujours importé de la nourriture par bateau car, même si elles possédaient des hinterlands fertiles, cela revenait en moyenne 42 fois moins cher de transporter la nourriture par voie d'eau.<sup>47</sup> Paris, a contrario, dépendit longtemps de son hinterland local pour sa subsistance car il s'agissait en 1950 de nourrir 650 000 habitants, à plus de 300km de la mer. C'est-à-dire bien trop loin pour importer du blé étranger.<sup>48</sup> La présence d'un fleuve bien connecté ou d'un accès à la mer était un réel tremplin pour le développement d'une ville.

*« C'est ainsi qu'une cité pouvait atteindre un degré élevé de richesse et de splendeur alors que non seulement la campagne avoisinante mais tous les pays avec lesquels elle faisait commerce se trouvaient dans la pauvreté et l'infortune. »<sup>49</sup>*

A Bruxelles, ce n'est pas moins de 7 millions de tonnes de marchandises qui transitent par le port. Il s'agit principalement de matériaux de construction, qui viennent de l'étranger. En effet, imaginer que de la nourriture pourrait arriver par bateau peut sembler complexe. Les marchandises qui circulent sont surtout des produits en vrac et il y a très peu de palettes et conteneurs. A noter par ailleurs que seulement la moitié des matériaux qui arrivent au port ont Bruxelles comme destination finale. De par sa position, le port de Bruxelles sert évidemment de transition à l'échelle du pays et de l'Europe.

*« Il n'existe pas d'activité économique qui puisse se passer intégralement de fournitures ou de déchets : les commerces vivent de l'échange de biens [...] ; le secteur de la construction nécessite un approvisionnement régulier de matériaux et une évacuation continue de rebuts. »<sup>50</sup>*

47 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de L'échiquier, 2016. P112

48 *Ibidem*.

49 *Ibidem*, P118.

50 MATAGNE J., « D'abord il y eut la roue », *Bruxelles En Mouvement*, n°280, janvier/ février 2016.

Pour ce qui est du sens inverse, les exportations depuis Bruxelles consistent principalement en des déchets de construction et ne représentent que 8 % du trafic.<sup>51</sup>

Le Canal relie Anvers, Bruxelles et Charleroi avec des péniches. Pour aller de Bruxelles à Anvers, il faut compter 5h. Bruxelles possède un terminal à conteneurs situé à l'avant-port, au nord de la ville : il s'agit de Cargovil. Ce terminal ainsi que le bassin Vergote accueillent à eux seuls 90% des chargements et déchargements.<sup>52</sup>

C'est en moyenne 24 millions de tonnes de marchandises qui traversent le port. Seulement, parmi elles, il n'y a que 7 millions qui utilisent le canal et seulement 4.5 ont Bruxelles comme origine ou destination.<sup>53</sup>

L'activité fluviale n'est donc pas l'activité principale du site. Ce n'est pas moins de 17 millions de tonnes supplémentaires qui transitent sur la plateforme logistique routière, le centre TIR.<sup>54</sup> Sur les 132 entreprises situés sur le port, seulement 39 utilisent l'eau.<sup>55</sup>

Si aujourd'hui le port est en progression, il n'est que récemment revalorisé notamment dans le cadre du Plan Canal, qui vise à conforter l'activité économique, créer du logement, améliorer l'espace public, favoriser la mixité des fonctions et populations sur la zone définie autour du Canal.<sup>56</sup> Cependant, les activités fluviales ont extrêmement diminué ces dernières décennies. D'abord en 2008, la crise économique engendra une baisse de la demande. Il n'était d'ailleurs plus rentable d'utiliser l'eau. Par ailleurs à cause de la compétitivité et de la flexibilité du transport routier. Le transport fluvial est principalement rentable lorsqu'il s'agit de gros volumes à transporter, et surtout lorsqu'il s'agit de produits en vrac comme je l'expliquais plus tôt. Ainsi la désindustrialisation a mené à la baisse de la consommation de ces produits en vrac, ce qui engendra la baisse des activités du port. Aujourd'hui, ce qui circule principalement, c'est le béton et le pétrole qui à eux deux représentent 87 % des flux, il s'agit ensuite des céréales.<sup>57</sup>

---

51 *Ibidem.*

52 Bruxelles Mobilité, « Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale : Le transport de marchandises et la logistique à Bruxelles : état des lieux et perspectives », en ligne : [https://mobilitate-mobiliteit.brussels/sites/default/files/le\\_transport\\_de\\_marchandises\\_0.pdf](https://mobilitate-mobiliteit.brussels/sites/default/files/le_transport_de_marchandises_0.pdf), page consultée de 12 juillet 2018.

53 Bruxelles Mobilité, « Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale : Le transport de marchandises et la logistique à Bruxelles : état des lieux et perspectives », en ligne : [https://mobilitate-mobiliteit.brussels/sites/default/files/le\\_transport\\_de\\_marchandises\\_0.pdf](https://mobilitate-mobiliteit.brussels/sites/default/files/le_transport_de_marchandises_0.pdf), page consultée de 12 juillet 2018.

54 MATAGNE J., « D'abord il y eut la roue », *Bruxelles En Mouvement*, n°280, janvier/ février 2016.

55 Port de Bruxelles, « Rapport annuel 2017 », en ligne : <http://rapportannuel.port.brussels/>, page consultée le 6 juin 2018.

56 Plan canal : <http://canal.brussels/>

57 Port de Bruxelles, « Rapport annuel 2017 », en ligne : <http://rapportannuel.port.brussels/>, page consultée le 6 juin 2018.

« Le plan marchandise place le Port de Bruxelles au cœur de sa stratégie, pour en faire l'acteur pivot de la distribution urbaine à Bruxelles. »<sup>58</sup>

Le plan marchandise de Bruxelles vise à garantir l'approvisionnement de la ville tout en limitant les nuisances et en tenant compte de la volonté de développement durable de la région. Il vise également à intégrer des activités logistiques dans son développement.<sup>59</sup> Il stipule que le port pourrait permettre d'éviter 700 000 camions par an sur la route entre Anvers et Bruxelles.<sup>60</sup>

Aujourd'hui à Bruxelles, la voie fluviale représente moins de 5% des parts modales.<sup>61</sup> Cependant, le Canal est aujourd'hui la modalité sur laquelle la ville parie le plus. Il constitue « le plus grand potentiel d'alternative à la route ». <sup>62</sup> Le port a la particularité d'être accessible pour les bateaux de mer jusqu'à 6000 tonnes mais reste principalement utilisé par des péniches.<sup>63</sup> M'interrogeant sur ce fait, je demandais des explications à Mathieu Strate lors de l'interview. *Pourquoi est-ce que l'on se limite à des bateaux de type péniche alors que l'on pourrait, avec des bateaux de mer, transporter beaucoup plus de marchandises ?*

*« En théorie le port de Bruxelles est un port de mer, c'est-à-dire qu'il y a les infrastructures réglementaires. Mais c'est assez limité, il s'agit de bateaux de 6000 tonnes. Pour l'instant le transport fluviomaritime a toujours cette possibilité. On pourrait imaginer des navires qui iraient sur de longues distances comme entre la Russie et le port de Bruxelles pour amener du bois d'œuvre pour les constructions de chemin de fer. Cela existait il y a encore une dizaine d'années. Cela faisait partie des liaisons possibles, mais c'est vraiment très limité car 6000 tonnes, à l'échelle maritime, c'est très peu. Ça semble énorme comme ça, mais par rapport au transport maritime c'est en fait peu rentable. C'est effectivement essentiellement du trafic fluvial qui était exercé sur ces zones. Autant en transport fluvial le port est compétitif, autant pour le transport maritime en fait, c'est plus compliqué. Soit on continue à naviguer avec ces navires de 6000T qui restent relativement petits à l'échelle internationale et donc peu compétitifs sur le maillon maritime, soit il faut transborder dans un port pour passer d'un très grand navire à des navires fluviaux. De ce fait, autant passer à des péniches directement finalement. Elles sont plus adaptées et nécessitent moins de manutention. »<sup>64</sup>*

58 MATAGNE J., « D'abord il y eut la roue », *Bruxelles En Mouvement*, n°280, janvier/ février 2016.

59 Bruxelles Mobilité, « Plan stratégique pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale », en ligne : [https://mobile-mobiliteit.brussels/sites/default/files/plan\\_marchandises.pdf](https://mobile-mobiliteit.brussels/sites/default/files/plan_marchandises.pdf), page consultée le 1 juillet 2018.

60 Bruxelles Mobilité, « Plan stratégique pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale », en ligne : [https://mobile-mobiliteit.brussels/sites/default/files/plan\\_marchandises.pdf](https://mobile-mobiliteit.brussels/sites/default/files/plan_marchandises.pdf), page consultée le 1 juillet 2018.

61 Mathieu Strale, « Conférence n°2 : Approvisionner la ville », *Cycle Ecologies urbaines : pratiques et politiques d'alimentation*, Metrolab, 2 mars 2018.

62 MATAGNE J., « D'abord il y eut la roue », *Bruxelles En Mouvement*, n°280, janvier/ février 2016.

63 *Ibidem*.

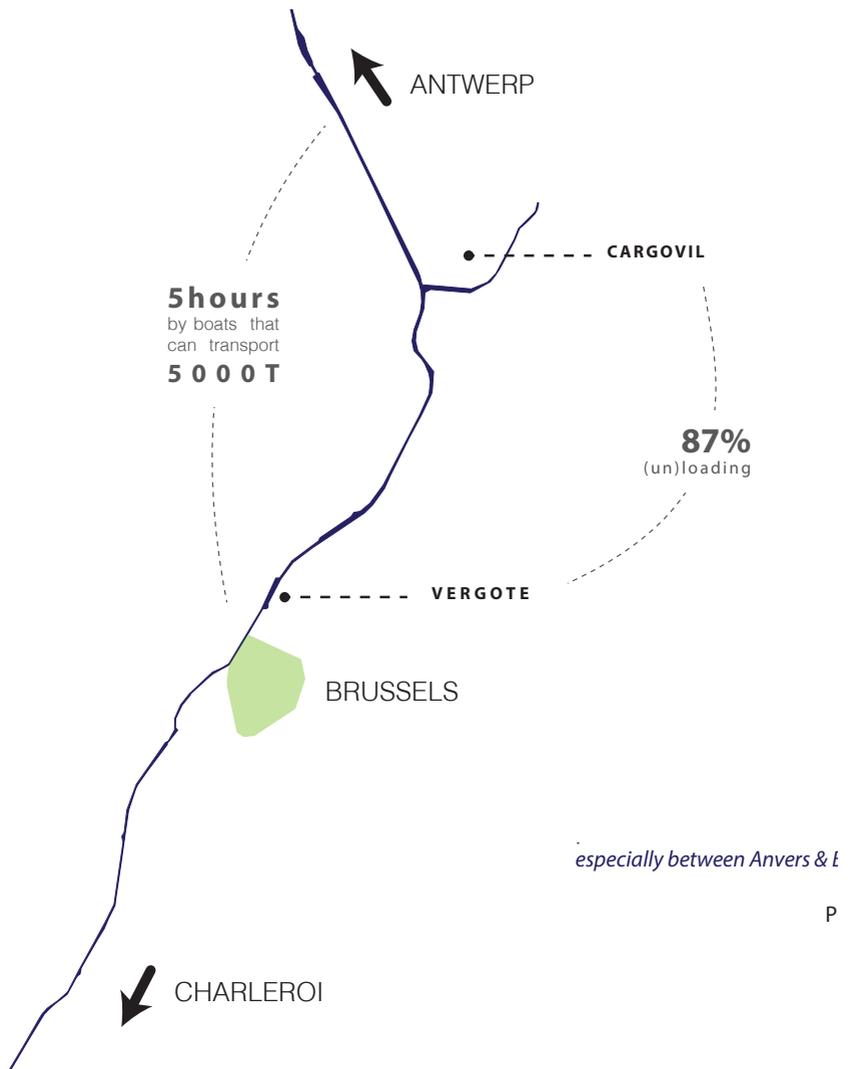
64 Mathieu Strale, Interview du 28 mai 2018.



Le Port d'Anvers © Flanders Today



Un porte-conteneurs de 366 mètres de long dans le Port d'Anvers ©Omroep Zeeland



La voie fluviale du Canal Bruxelles Charleroi - document personnel



Transport de Béton sur des péniches dans le Port de Bruxelles © Bruxelles Mobilité

En résumé, le transport fluvial n'est pas le mode d'acheminement le plus simple à mettre en œuvre. En effet, il pose systématiquement le problème de la multiplication des manutentions. C'est ce que l'on appelle des « ruptures de charge » dans la chaîne d'approvisionnement. Il s'agit également du chargement et déchargement, ainsi que du reconditionnement. Il ne faut pas oublier que ce n'est pas le moyen de transport le plus rapide.

« *Ce transport de masse reste soumis à des délais longs du fait de la lenteur du bateau en lui-même* »<sup>65</sup>

C'est en général la raison pour laquelle le transport fluvial est principalement réservé aux minéraux bruts et aux matériaux de construction qui ont l'avantage d'être stockés en vrac. Le transport de denrées périssables obligerait à l'ajout de plusieurs étapes de manutention qui seraient d'autant plus de frais qui écartent alors la voie fluviale de toute compétitivité avec la route.

Je me demandais alors, si le problème est surtout dû à la manutention, cela changerait-il quelque chose de créer des quais de transbordement ? Pour faire parvenir des palettes et conteneurs depuis les bateaux, il existe désormais des systèmes fixés sur les ports qui viennent décharger les palettes directement sur le bateau qui reste à quai. Cela pourrait convenir pour la nourriture. Mathieu Strale m'expliquait qu'à Bruxelles de telles approches étaient en cours. Elles visent les flux palettisés, mais principalement pour des marchandises comme des matériaux de construction de nouveau, notamment dans la cadre du projet du Village de la construction<sup>66</sup> qui consiste en un nouveau hub pour l'approvisionnement en matériaux de constructions depuis le canal, en association avec différents opérateurs qui traitent et distribuent les matériaux vers les chantiers bruxellois.<sup>67</sup>

Pour l'instant, la voie fluviale pour l'approvisionnement alimentaire ne reconnaît pas un très grand essor. Ce qui arrive principalement à Anvers et qui pourrait être acheminé en bateau jusque Bruxelles, ce sont des marchandises non-alimentaires. La chaîne de jouets ainsi que les ventes par correspondance du groupe Colruyt utilisent déjà ce mode de transport. Les produits qui arrivent au port proviennent essentiellement d'Asie. Il s'agit tout de même du deuxième port Européen qui est une porte d'entrée à l'échelle belge et européenne.

Ce qui pourrait être acheminé, à la rigueur, ce serait des produits alimentaires exotiques en provenance du port d'Anvers. Cela nécarterait cependant toujours pas le problème du reconditionnement. Le cas des bananes

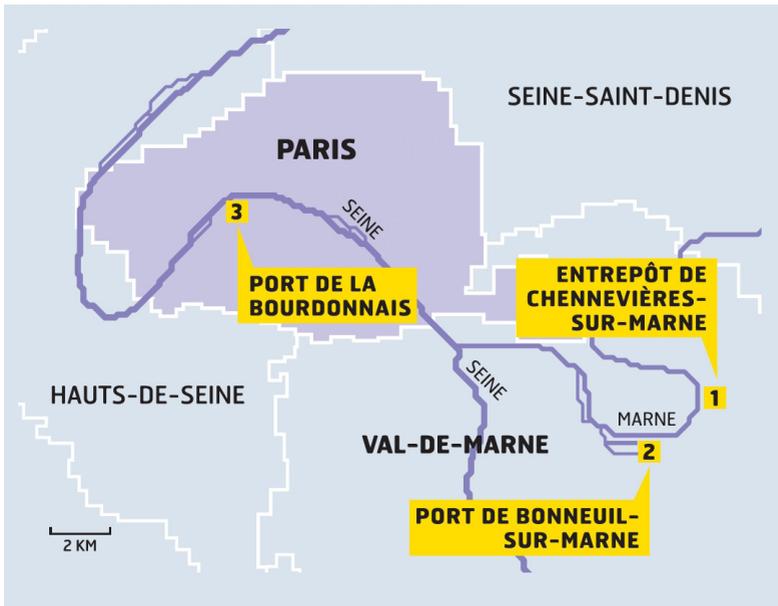
65 X, « La Seine au service de la logistique urbaine », *transport&distribution*, 2 mai 2012, en ligne : <http://transport.sia-partners.com/la-seine-au-service-de-la-logistique-urbaine>, page consultée le 2 avril 2018.

66 « Le projet de Village de la Construction, qui est installé au bassin Vergote et dont les travaux seront terminés dès l'automne, vise à mieux intégrer dans le tissu urbain la distribution de matériaux de construction aux professionnels et aux particuliers menant des projets de rénovation importants. » Port de Bruxelles: <https://www.port.brussels/fr/content/village-de-la-construction>

67 Port de Bruxelles: <https://www.port.brussels/fr/content/village-de-la-construction>



Manutention sur le port de La Bourdonnais, en plein cœur de Paris ©HAROPA Ports-de-Paris



Des denrées alimentaires acheminées par barges dans Paris ©Les Echos

qui mûrissent dans les entrepôts du port, dont je parlais dans le chapitre introductif, rend cette idée assez paradoxale. Rajouter un jour de transport en conteneurs à cette logistique millimétrée, reconditionner tous les fruits... Cela implique des coûts qui font, une fois de plus, perdre l'avantage économique à la voie fluviale.

Je propose alors, de la même manière que je l'ai fait pour la partie sur le transport ferroviaire, d'étudier un exemple notable qui suscite la réflexion et démontre l'intérêt de certaines initiatives. J'essayerai ensuite de me positionner sur son application à Bruxelles, de comprendre si cet exemple peut être source d'inspiration ou s'il rencontre trop de limites pour être applicable.

### *Logistique route-bateau-route du groupe alimentaire Franprix, à Paris.*

Depuis les dernières décennies, la Seine revêt à nouveau un rôle important dans la logistique urbaine à Paris. En Île de France, le trafic fluvial a été multiplié par 10 entre 1997 et 2007. Plus de 20 millions de tonnes de marchandises transitent par les terminaux des ports parisiens. En résumé, 13 % de l'approvisionnement régional en marchandises est transporté par l'eau. Cependant ce fret fluvial s'arrête souvent aux portes de Paris où les transports routiers prennent le relais.<sup>68</sup>

*« Sous ces impulsions, des projets, tel que le canal Seine-Nord Europe qui reliera l'Oise au canal de Dunkerque, sont de véritables opportunités pour les chargeurs. Le canal sera mis en service en 2015 et permettra de relier 20 000 km de voies fluviales à grand gabarit en Europe. De fait, le développement des infrastructures s'accélère afin d'anticiper la hausse de 200% du trafic fluvial de conteneurs prévue d'ici 2020 par Ports de Paris. »<sup>69</sup>*

La politique de la ville de Paris est clairement en faveur d'une revalorisation du transport fluvial. Les ports le long de la Seine devraient devenir intermodaux, avec une connexion qui va miser sur des mobilités douces ou sur les réseaux ferroviaires. L'ambition est d'intégrer au mieux la voie d'eau dans la chaîne logistique.<sup>70</sup>

Cette politique favorable a permis à Franprix de développer un nouveau chaînon dans sa chaîne logistique, dont la seine semblait être le maillon manquant. En effet, la proximité entre leur centre de distribution et la Marne, qui se jette dans la Seine, rendait presque évident le choix du transport fluvial pour acheminer les marchandises Franprix jusqu'au centre de Paris.

68 X, « La Seine au service de la logistique urbaine », *transport&distribution*, 2 mai 2012, en ligne : <http://transport.sia-partners.com/la-seine-au-service-de-la-logistique-urbaine>, page consultée le 2 avril 2018.

69 *Ibidem.*

70 *Ibidem.*

Jusqu'alors, qu'est ce qui circule sur la Seine ?

*« Des minéraux bruts et matériaux de construction (55 %), ainsi que des produits agricoles (21 %) tandis que l'activité des ports parisiens est toujours fortement liée au BTP avec : l'approvisionnement en matériaux neufs (agrégat et ciment), la fabrication de béton prêt à l'emploi, l'évacuation de déchets et déblais de chantiers du BTP et le négoce des produits du bâtiment. »<sup>71</sup>*

Franprix innove donc en invitant l'alimentaire sur l'eau. Grâce à une collaboration entre acteurs privés et publics, la chaîne de magasins a permis de proposer une toute nouvelle logistique mixte, qui alterne route, fret, et mobilité douce une fois au cœur de Paris. L'entrepôt se situant à proximité de la Marne permet de transporter des conteneurs jusqu'au quai de la Bourdonnais, à deux pas du pont de l'Alma. C'est ici que se situe désormais le quai pour charger et décharger les conteneurs. À cet endroit, les mobilités douces prennent le relais. Il s'agit de camionnettes électriques et de vélos qui acheminent les marchandises jusqu'aux magasins de la ville. Le transbordement s'effectue par un transporteur chargé de la distribution des derniers kilomètres.

À l'origine du projet « route-fluve-route », 26 conteneurs allaient de Chennevières jusqu'au centre de distribution, puis jusqu'au port intramuros. Il s'agissait d'un ballet au timing parfaitement réglé. Aujourd'hui, on dénombre 6700 conteneurs par an, soit l'équivalent de 113.000 palettes.<sup>72</sup>

*« En décidant de livrer 80 de ses magasins de proximité parisiens via la Seine et la route, Franprix fait entrer le transport de denrées alimentaires dans le secteur du fret fluvial urbain. »<sup>73</sup>*

C'est fin 2015 que Franprix a donc décidé de louer au port parisien un entrepôt à Bonneuil, le long de la Marne, afin de mettre en place cette logistique. Aujourd'hui grâce à ce rachat le nombre de conteneurs est pratiquement doublé et permet d'étendre l'approvisionnement à 300 magasins situés dans Paris.<sup>74</sup> Bien sûr, la nourriture transportée consiste en des denrées relativement lentement périssables. Les bateaux ne sont pas déchargés immédiatement et même si le trajet est court, la manutention prend du temps.

71 Mairie de Paris : <https://www.paris.fr/>

72 X, « La Seine au service de la logistique urbaine », *transport&distribution*, 2 mai 2012, en ligne : <http://transport.sia-partners.com/la-seine-au-service-de-la-logistique-urbaine>, page consultée le 2 avril 2018.

73 *Ibidem.*

74 DEMANGEON E., « Franprix, une success story en logistique urbaine fluviale », *l'antenne*, 4 juillet 2017, en ligne : [https://www.lantenne.com/Franprix-une-success-story-en-logistique-urbaine-fluviale\\_a37747.html](https://www.lantenne.com/Franprix-une-success-story-en-logistique-urbaine-fluviale_a37747.html), page consultée le 3 mars 2018.

*« Les moyens fluviaux déployés aujourd’hui se composent d’une barge et d’un pousseur. Sur deux hauteurs, le convoi part du lundi au vendredi en fin de journée de Bonneuil afin de franchir deux écluses sur la Marne avant 20 h 30. Il arrive en soirée au port de La Bourdonnais, au pied de la tour Eiffel, et y stationne jusqu’à 5 h 30 du matin, heure à laquelle démarrent les premières manutentions. »<sup>75</sup>*

Le bilan est assez intéressant : c’est 7000 véhicules qui évitent la route *« soit l’économie de 90.000 litres de carburant par an, la suppression de 234 tonnes de CO<sub>2</sub>, et entre 20 à 40 % d’émissions de CO<sub>2</sub>, d’oxyde d’azote et de particules. »<sup>76</sup>*

S’il faut bien-sûr saluer l’initiative qui permet de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et allège la congestion des routes, il ne faut pas oublier qu’il s’agissait à l’origine d’une opération marketing qui plaça Franprix comme un acteur dans l’innovation et le développement du transport fluvial. Le point positif est que nous sommes conscients de l’intérêt de valoriser les mobilités douces pour nos villes. Si la logistique Franprix est devenue économiquement compétitive par rapport à la route, c’est également grâce aux subventions versées par la ville pour encourager les transports combinés. Cependant, cette fois-ci, le projet original est devenu rapidement rentable à Paris, ce qui a permis de le maintenir.

Il y a ici de quoi inspirer toutes les villes qui jouissent d’un port fluvial. Désormais, les ports *« réfléchissent avec des transporteurs fluviaux à des organisations faisant appel à des bateaux fluviaux auto-déchargeant et rouliers. »* Une approche qui, d’après Haropa-Ports Paris, *« ouvrirait le champ des possibles de la logistique urbaine sur les autres ports urbains »*. À une échelle locale, il s’agit encore d’expérimenter de nouveau le transport fluvial pour le dernier kilomètre avant de le considérer comme une alternative économique globale.

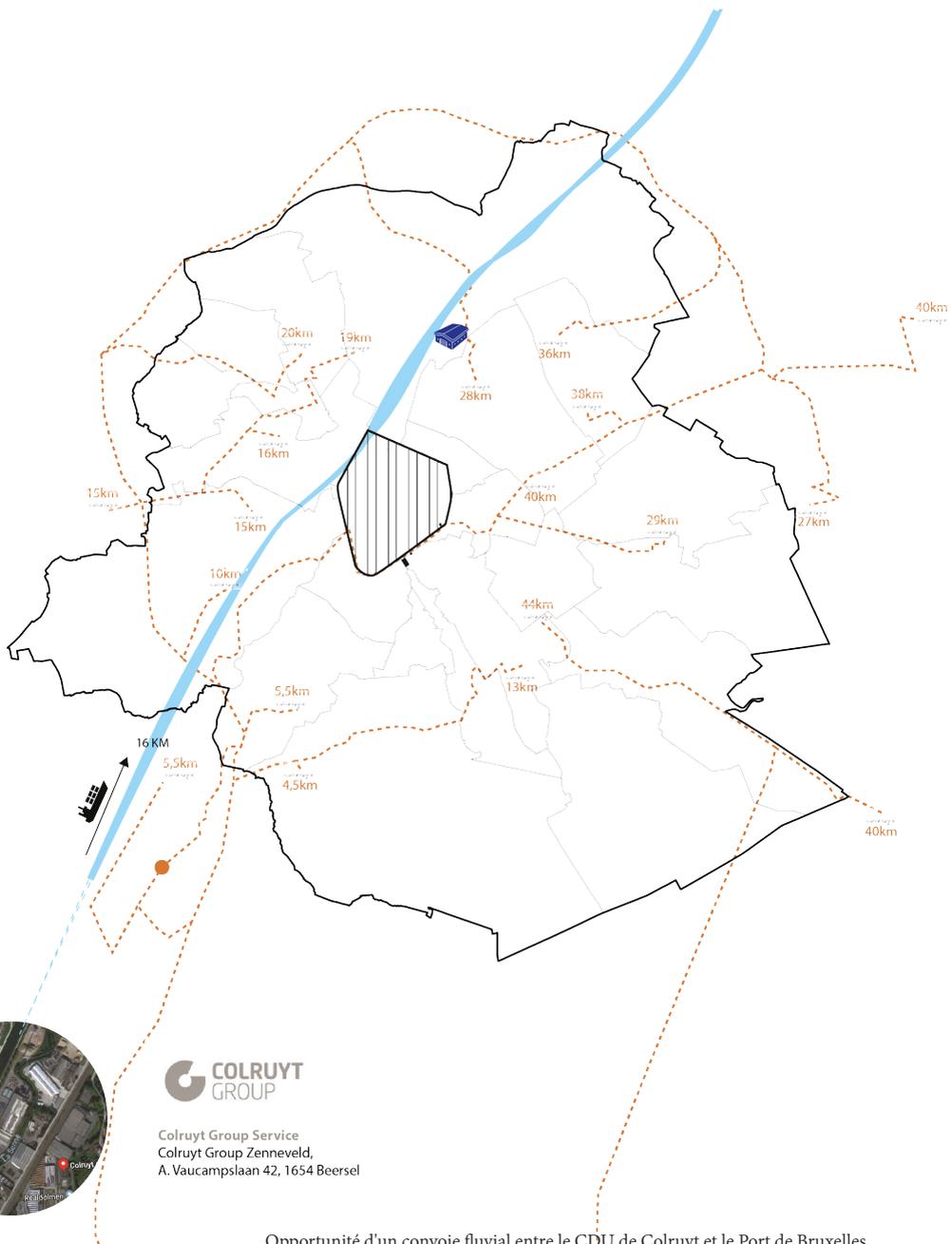
*« Le transport intermodal incluant une partie fluviale concourt au développement durable, permet le désengorgement du trafic routier et s’inscrit pleinement dans la logique du Grenelle de l’environnement et de la politique de transport des villes. Cette intermodalité reste pourtant à développer pour inciter plus d’entreprises à investir ce secteur et à adapter leur chaîne logistique en fonction des opportunités fluviales »<sup>77</sup>*

---

75 DEMANGEON E., « Franprix, une success story en logistique urbaine fluviale », *l’antenne*, 4 juillet 2017, en ligne : [https://www.lantenne.com/Franprix-une-success-story-en-logistique-urbaine-fluviale\\_a37747.html](https://www.lantenne.com/Franprix-une-success-story-en-logistique-urbaine-fluviale_a37747.html), page consultée le 3 mars 2018.

76 *Ibidem.*

77 *Ibidem.*



Colruyt Group Service  
 Colruyt Group Zenneveld,  
 A. Vaucampsiaan 42, 1654 Beersel

Opportunité d'un convoie fluvial entre le CDU de Colruyt et le Port de Bruxelles  
 - document personnel

## Quelle opportunité pour Bruxelles ?

Cette innovation peut-elle être appliquée au domaine de l'approvisionnement alimentaire Bruxellois ?

Il est intéressant d'étudier la possibilité pour l'entrepôt de Colruyt, qui se situe à Halle en bordure du Canal, de faire partie d'un système similairesimilaire. Cela pourrait en effet être un axe de développement de voir le groupe Colruyt amener ses conteneurs par le canal, pour ses derniers kilomètres.

Cependant, une des raisons pour laquelle ce système fonctionne bien à Paris, est que le volume de vente y est bien plus grand qu'à Bruxelles. Paradoxalement, il y a déjà un terminal à conteneurs dans le port de Bruxelles, à côté de l'incinérateur. Un des clients de ce terminal est justement le groupe Colruyt. De cette manière l'enseigne amène des conteneurs maritimes qui sont ensuite mis sur un bateau jusqu'au port de Bruxelles. De là, ils sont débarqués vers la route. Ce qui est paradoxal c'est que les conteneurs débarqués au port de Bruxelles sur la route, retournent ensuite sur le ring et se dirigent vers les entrepôts en dehors de Bruxelles.<sup>78</sup>

La raison pour laquelle Colruyt fonctionne d'une telle manière est liée au fait que, pour fonctionner, ce terminal du port de Bruxelles reçoit des subventions pour être compétitif vis-à-vis de la route. Finalement, pour Colruyt, il est plus rentable de procéder ainsi. « *Mais d'un point de vue logistique durable, ça pose question car ça veut dire qu'on ajoute des camions sur le ring, pas spécialement pour approvisionner Bruxelles de plus !* » me confie Mathieu Strale.



## Le transport aérien

L'article de S. Deboucq « Décollage du fret aérien » dans le magazine *Bruxelles En Mouvement* de janvier 2016 m'a permis d'obtenir des informations sur ce mode de transport qui, bien qu'il ne présente pas en lui-même une alternative ou une opportunité pour un approvisionnement durable, permet de compléter la compréhension du système de transport, notamment à Bruxelles.

Le transport par avion reste connu pour être le moyen de transport le plus polluant en termes d'émissions de gaz à effet de serre. Il émet 6.5 fois plus de CO<sub>2</sub> qu'un camion, et 80 fois plus qu'un train ou un bateau. Écologiquement le fret aérien n'est définitivement pas à encourager.

*Quelle place occupe-t-il cependant à Bruxelles ?* En 2015, c'était 489 303 tonnes qui transitaient par Zaventem alors qu'en 2010, on comptait 1.5 Millions de tonnes. (On rappelle que le transport routier représentait la même année 57 milliards de tonnes.) Le trafic aérien est en baisse mais reste marginal bien que la Belgique représente un pôle de croisements des flux commerciaux de par sa position centrale en Europe.<sup>79</sup>

Ce qu'on importe principalement à Bruxelles en avion, ce sont les denrées alimentaires. Il s'agit de produits périssables comme les fruits et légumes frais, exotiques ou moins exotiques. Une partie des imports consiste en des produits agricoles et même, des animaux vivants. Les produits chimiques, les machines et les vêtements de l'industrie textile représentent une plus petite part de ces imports.

Quant aux exportations par avion, ce n'est pas très glorieux. Elles sont principalement représentées par des machines et pièces détachées, dont beaucoup sous forme de déchets.<sup>80</sup>

L'opportunité qui reste à saisir au niveau du transport aérien est la mixité des courriers, c'est-à-dire profiter d'un flux passagers pour envoyer des produits alimentaires. Le transport aérien reste l'option la moins écologique pour le transport alimentaire.

---

79 DEBOUCQ S., « Décollage du fret aérien », *Bruxelles En Mouvement*, n°280, janvier/ février 2016.

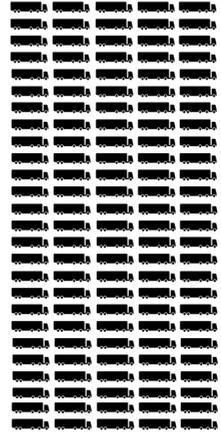
80 *Ibidem.*



=



=



1T transported on 350km

12€

22€

21€

Comparaison des modes de transport pour 5000Tonnes de marchandise - document personnel

## Conclusion sur les modes d’approvisionnement

Des initiatives se multiplient dans la ville pour essayer de réduire la part de la route sur l’approvisionnement alimentaire. Le schéma comparatif souligne l’intérêt écologique, et dans une moindre mesure économique, d’emprunter les rails ou l’eau plutôt que la route.

Désormais, la question du transport de nourriture et la répartition des voies modales est plus claire. Une image des flux de nourritures se dessine. Les possibilités de transport fluvial et ferroviaire, notamment au niveau des derniers kilomètres sont innovantes et représentent de réelles opportunités. Économiquement, il est toujours compliqué pour elles de devenir rentable mais avec de bonnes politiques publiques, elles pourraient bien se généraliser.

Pour avoir une compréhension complète de l’impact de la logistique alimentaire sur la ville, je vais maintenant questionner l’impact géographique des acteurs de l’approvisionnement sur nos territoires.



## Deuxième partie :

# Géographies des acteurs de la logistique urbaine

« Coût salarial et produits plus faibles ailleurs, accords de libre-échange, ouverture des frontières, et échange d'informations numériques en temps réel ont modifié la géographie d'approvisionnement alimentaire. Les mobilités de nourriture sont devenues plurielles grâce aux transports et à la logistique qui ont connu de grands progrès technologiques en faveur de leur fiabilité, même sur des milliers de kilomètres... »<sup>81</sup>

Les problématiques logistiques pour l'alimentation mobilisent de l'espace en ville. En France les schémas logistiques sont des modèles basés sur le découpage en régions associé à des plates-formes tantôt plus généralistes ou plus spécifiques.<sup>82</sup> Une organisation à l'échelle du territoire. Mais le stock a un coût et on cherche de plus en plus à le reporter vers un foncier moins cher. Il s'agit ici de découvrir avec quoi la logistique rentre en concordance et au détriment de quoi elle s'effectue.

### La logistique dans la ville

A Bruxelles, chaque habitant absorbe environ 40 tonnes de marchandises par an. Ce chiffre comprend les matériaux de construction, engrais, produits manufacturés divers. Les denrées alimentaires, boissons et tabac représentent en moyenne 20% de ce chiffre. En France, c'est un entrepôt sur trois qui reçoit des denrées alimentaires. Quant aux entrepôts, un quart d'entre eux est frigorifique.<sup>83</sup>

Le coût du foncier et le manque de place ont causé la multiplication des livraisons. Le coût du dernier kilomètre dont je parlais plus tôt fait que, dans l'absolu, l'entrepôt devrait être situé en ville ce qui n'est évidemment pas possible. À Bruxelles, on compte 2.5 millions de m<sup>2</sup> d'espaces logistiques, soit la moitié du parc immobilier productif régional.<sup>84</sup> En effet, il est essentiel de penser à l'intégration et à l'optimisation de ces zones logistiques dans la ville. Lorsqu'on manque de place, le risque est que l'espace public serve d'espace logistique, aux détriments des autres usagers de la rue.<sup>85</sup>

---

81 ROPITAL C., « La logistique, ingrédient essentiel pour nourrir les villes. », *Les Cahiers de l'IAU*, n° 173, Janvier 2017. P 23-26.

82 *Ibidem*.

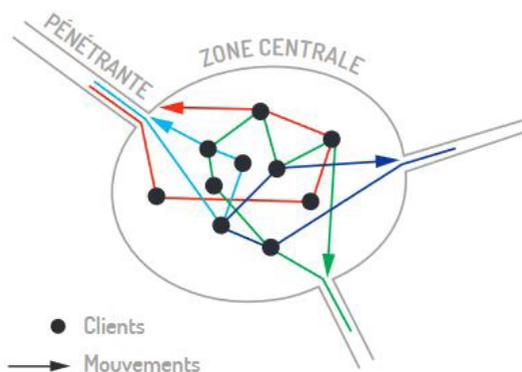
83 *Ibidem*.

84 Mathieu Strale, « Conférence n°2 : Approvisionner la ville », *Cycle Ecologies urbaines : pratiques et politiques d'alimentation*, Metrolab, 2 mars 2018.

85 Benjamin Wayens, « Conférence n°2 : Approvisionner la ville », *Cycle Ecologies ur-*

## Sans CDU

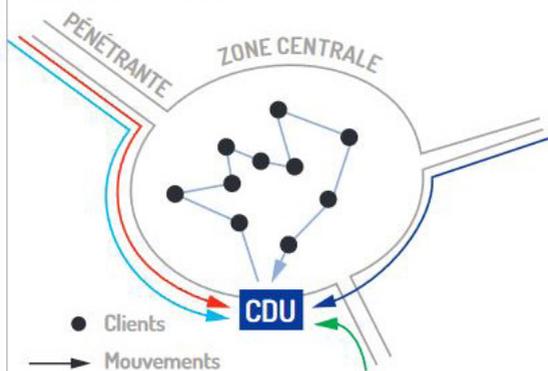
Multiples mouvements qui perturbent le fonctionnement de la ville (y compris la desserte en marchandises) et participent à la dégradation de l'environnement.



## DISPERSION DES VÉHICULES SELON DES LOGIQUES PROPRES À CHAQUE PRESTATAIRE

## Avec CDU

Rationalisation des parcours de livraison (et réciproquement pour les enlèvements).  
Mais création d'une rupture de charge supplémentaire (donc surcoût).



## CENTRALISATION DES OPÉRATIONS AVEC DÉLÉGATION DE LA DESSERTE À UN SEUL OPÉRATEUR

Schémas explicatifs de l'intérêt des Centre de Distribution Urbain  
© Bruxelles Mobilité - Observatoire

Il faut savoir que la moitié des livraisons génèrent à Bruxelles 80% des trajets de livraisons. Et que l'autre moitié génèrent seulement 10% de ces trajets.<sup>86</sup> De nombreux véhicules sont ainsi peu remplis et on manque de points de dépôts et de stocks pour accueillir toutes les marchandises. Dans nos villes saturées, se pose la question de l'emplacement des structures participant à la dernière étape de la distribution.

### *Quelle opportunité pour les Centre de Distribution Urbaine*

En 2004, l'expérimentation du centre de distribution pour la livraison de marchandises en ville sur le territoire clermontois a permis d'étudier pour le cas des villes moyennes. Ainsi, créer un CDU permettrait de massifier les flux, et de supprimer 4 camions sur 5 dans l'hypercentre de Clermont-Ferrand. Pour qu'un CDU soit pertinent dans une ville moyenne, doivent être réunies certaines conditions. Il faut acquérir une flotte de véhicules propres ainsi qu'un logiciel innovant pour gérer les informations et les livraisons en temps réel. Le prototype clermontois est ainsi pertinent pour les villes moyennes (30 000 à 40 000 habitants). Il s'adapte à l'essor de l'E-commerce, à la réduction des stocks en ville et, malheureusement, au raccourcissement du cycle de vie des produits, en général causé par l'obsolescence programmée.<sup>87</sup>

Cette solution ne semble pas adaptée à l'alimentation. *Quel rôle aurait alors à jouer un CDU pour l'approvisionnement alimentaire en ville ?* La question alimentaire se heurte souvent à des problèmes réglementaires. Une solution serait de mettre en place des Centres de Distribution Urbaine qui se trouvent en dehors de la ville associés à des micro-centres de distribution qui se trouvent à l'intérieur des villes. Cela fonctionne très bien lorsqu'on parle des produits de e-commerce acheminés sous forme de paquets, mais lorsqu'on parle des produits alimentaires, on ne peut pas juste déposer les denrées quelque part et attendre que quelqu'un vienne les chercher. Il faut faire le suivi, contrôler, mettre en place des chambres froides, etc...

Les villes qui ont expérimenté des centres de distribution pour les produits alimentaires étaient subventionnées. Ces subvention semblent indiquer l'absence de rentabilité de ce CDU appliqué à l'approvisionnement alimentaire. Même s'ils sont encouragés dans le cadre du plan marchandises, les CDU ne représentent pas un réel tremplin pour l'alimentation.

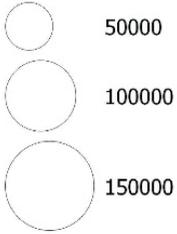
---

*baines : pratiques et politiques d'alimentation*, Metrolab, 2 mars 2018.

86 MATAGNE J., « De l'importance de la logistique et du transport de marchandises à Bruxelles », *ieb*, 23 février 2016, en ligne : <http://www.ieb.be/De-l-importance-de-la-logistique-et-du-transport-de-marchandises-a-Bruxelles>, page consultée le 12 juillet.

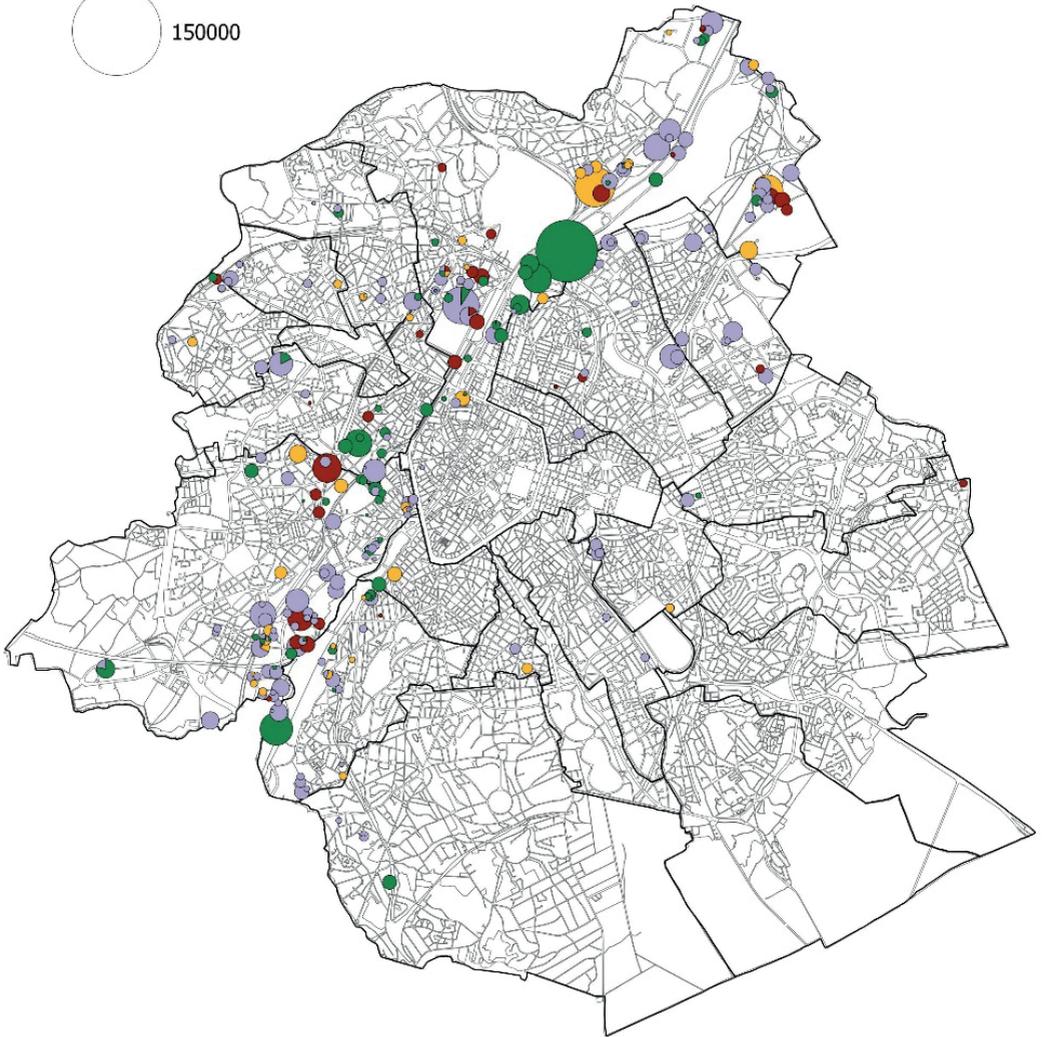
87 ZUKOW C., « Une expérimentation de Centre de distribution urbain pour l'EcoCité Clermont Métropole », *Traits d'agence – supplément de Traits Urbains*, n°80, hivers 2016. P18

**m<sup>2</sup> de commerce de gros**



**activités de commerce de gros**

- Commerce de gros non différencié
- Commerce de gros alimentaire
- Commerce de gros non-alimentaire
- commerce de gros matériaux de construction



Localisation de l'activité logistique dans la ville de Bruxelles © Bruxelles Mobilité - Observatoire

*« L'idée d'un CDU pose plusieurs questions et cela dépend de la manière dont on l'envisage. Le CDU comme structure publique : c'est-à-dire à proximité du piétonnier, où les commerçants se rendent, ça ne marche pas. Ça implique des coûts énormes de gestion, ça implique que les commerçants s'organisent entre eux. Ce que Bruxelles Mobilité a envisagé, ce sont plutôt des structures comme CityDepot, des acteurs privés qui se mettent autour de la ville et gèrent eux-mêmes leur business. »<sup>88</sup>*

Si les entrepôts des commerces intégrés ne se situent plus dans la ville, la zone privilégiée des opérateurs du commerce de gros est la zone du canal (ou se trouve Mabru, Les abattoirs). Cet emplacement a pourtant longtemps suscité et suscite encore le débat, un point que j'aborderais à l'occasion de l'étude de cas du site de Mabru. Pour l'instant, une question se pose : *quels sont les impacts des acteurs de l'alimentation sur le territoire ?*

### *Commerce de détail et commerce intégré.*

*« Le marché de Rungis, premier marché de gros au monde en produits frais accueille 1200 entreprises. La région compte par ailleurs 600 entreprises de transformation, 12300 commerces de bouche, 23 000 restaurants dont plus d'une centaine sont étoilés. »*

Il faut visiter cette structure pour se rendre compte des moyens mis en œuvre pour alimenter la ville. La logistique a été poussée progressivement loin du centre à cause de la densification urbaine. Le foncier en ville n'est désormais plus accessible pour les activités logistiques. Néanmoins, tous les enchaînements de la chaîne d'approvisionnement se traduisent par des besoins d'espace.

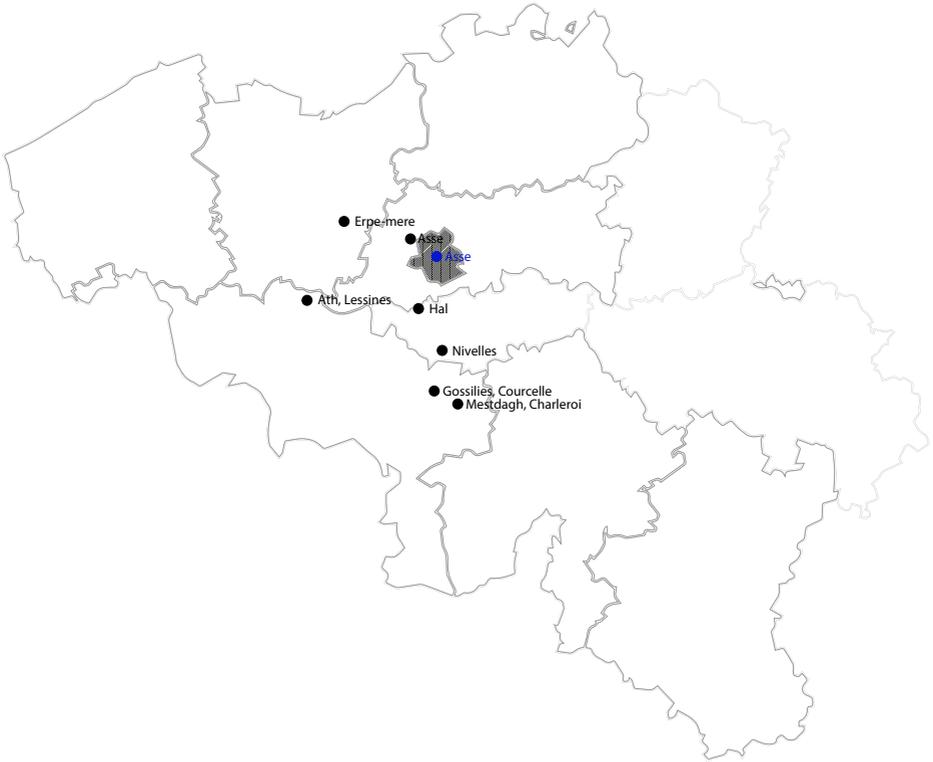
A Bruxelles, il existe des clivages entre les secteurs de la distribution. On remarque une opposition structurante entre commerçants indépendants isolés et commerce intégré.

En termes de géographie, les commerces intégrés<sup>89</sup> n'utilisent pas les marchés de gros. Chaque enseigne a sa propre stratégie qui se traduit dans l'espace et qui a intégré la fonction de grossiste et de distributeur dans sa logistique. Les grandes chaînes ont implanté leur centre de distribution à l'extérieur de la ville. Delhaize possède plusieurs entrepôts et Carrefour mutualise des stocks afin de couvrir de très larges zones depuis le même entrepôt. D'autres acteurs choisissent de louer des locaux bien plus proches du centre.<sup>90</sup>

88 Alexis Nsamzinshuti, Interview du 18 juin 2018.

89 Le commerce intégré est une forme de commerce qui regroupe des points de vente appartenant ou dépendant de grandes enseignes nationales et gérés par des salariés. Cf.act, « commerce intégré » in *Définition Marketing*.

90 ROPITALC., « La face cachée du système », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P 38-39.



Localisation des Centres de Distributions des Supermarchés Bruxellois - document personnel

Les détaillants indépendants isolés<sup>91</sup>, se situent principalement en ville, tant au niveau des points de vente que du commerce de gros comme Mabru et CEFL. Les logiques d'optimisation sont dictées par l'accessibilité routière. Cela a plusieurs impacts comme la faible optimisation des flux de livraisons liés à la logique indépendantes, mais dans un autre sens on observe une relation de proximité entre grossistes et commerçants. Les commerces indépendants ont un approvisionnement optimisé individuellement et non collectivement. Il est très peu intégré. Il existe de nombreux intermédiaires en milieu urbain, ainsi qu'une forte utilisation de petits véhicules.

Pour ce qui est des commerces intégrés généralistes, géographiquement on remarque un éloignement des centres logistiques vis-à-vis des centres villes au profit d'une plus grande centralisation et une organisation à une échelle régionale, voire nationale, basée sur le transport routier par poids lourds. La gestion logistique du groupe Delhaize est parlante: la logistique interne représente 86% des marchandises, avec les sites de Zellik et Ninove. La logistique externe représente 14% des marchandises, avec un site au Luxembourg qui traite des produits régionaux. Les produits frais des Proxi et Shop'n Go sont quant à eux stockés à Londerzeel.<sup>92</sup> On constate que pour approvisionner les petites surfaces ou livrer à domicile, « *la grande distribution développe et rapproche ses outils logistiques.* »<sup>93</sup>

Les commerces intégrés approvisionnent en optimisant à l'échelle du groupe. Il s'agit de nœuds logistiques plus éloignés des centres urbains permettant une optimisation des flux et la disparition des intermédiaires. Les implantations modernes tiennent compte des contraintes d'accès routiers et des normes d'entreposage actuelles. Des chaînes comme Metro ou Viangros choisissent des sites en proche périphérie urbaine, avec une bonne accessibilité routière.

La situation urbaine des marchés alimentaires témoignent quant à eux d'un héritage. Leur localisation ancienne est insérée dans le tissu urbain dense, à proximité des clients. Il s'intègre avec l'artisanat urbain et dans des logiques ethniques. La contrainte du transport routier est alors plus faible : l'accessibilité des habitants du quartier prime.

On se pose alors la question de qui intégrera le mieux les nouvelles tendances. Je pense ici à l'économie circulaire, les circuits courts, les produits bio, et tout ce que les consommateurs réclament aujourd'hui.

---

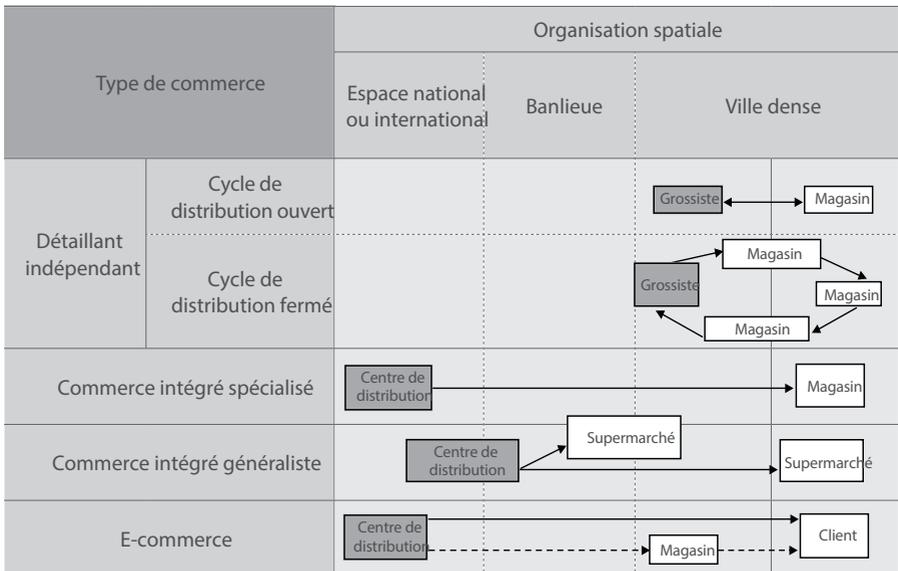
91 Le commerce indépendant isolé se compose de tous les « petits commerçants » gérant de manière autonome et isolée un point de vente qui peut parfois être cependant d'une superficie importante. Cf.act, « commerce indépendant isolé » in *Définition Marketing*.

92 ROPITAL C., « La logistique, ingrédient essentiel pour nourrir les villes. », *Les Cahiers de l'IAU*, n° 173, Janvier 2017. P 23-26.

93 *Ibidem*.

La gestion logistique							
Logistique interne : 85-90% des marchandises				Logistique externe : 10-15% des marchandises			
Frais : fruits, légumes, pain, poisson, produits laitiers	Viandes : viandes, volailles, poisson fumé et plats préparés	Epicerie et articles non alimentaires	Boissons, lait, vin + récupération vides	Disor : accessoires et aliments pour animaux	Disor Fresh : Produits frais Proxy - City - Shop 'n Go + charcuterie et fromages supermarchés	Salvesen Deepfreeze : surgelés	Kehlen : produits régionaux luxembourgeois
Zellik	Zellik	Zellik	Ninove	Londerzeel	Londerzeel	Zellik	Luxembourg
27.000 m <sup>2</sup>	11.500 m <sup>2</sup>	60.000 m <sup>2</sup>	56.000 m <sup>2</sup>	8.500 m <sup>2</sup>	5.000 m <sup>2</sup>	6.500 m <sup>2</sup>	7.500 m <sup>2</sup>
24h/24	6j/7 - 21h/24	6j/7 - 15h/24	6j/7 - 15h/24		7j/7	6j/7 - 15h/24	5j/7

Gestion logistique du groupe Delhaize © Bruxelles Mobilité - Observatoire



Organisation spatiale par type de commerce ©Plan Marchandise

## Qui intégrera le mieux les nouvelles tendances ?

Les marges des commerçants indépendants étant faibles, leurs livraisons dépendent généralement des choix effectués par les grossistes dont ils dépendent. Alors que les grandes compagnies peuvent plus facilement se substituer aux fournisseurs. Ils ont des marges d'investissement bien plus grandes.

*« La logistique alimentaire participe à la diversification et la globalisation grâce à la fiabilisation des transports et aux économies d'échelle dues à la massification du champ à l'assiette »<sup>94</sup>*

Les chaînes logistiques des grandes enseignes leur sont propres et on a la capacité d'intégrer n'importe quel nouveau concept. Du point de vue de l'organisation, on peut même dire que les supermarchés fonctionnent en « circuit court ». La massification du transport pourrait suggérer un impact écologique moindre que celui des commerces indépendants, mais cette idée est à nuancer car on se rend généralement dans un supermarché en voiture. Il y a un fort trafic du client final alors que lorsqu'on se rend à pied à une épicerie de proximité, l'impact est moins important.

Il est aussi possible que les initiatives pour des systèmes alternatifs se multiplient pour devenir les formes dominantes de consommation. Le tissu commercial indépendant a l'avantage d'être plus dynamique : les entreprises naissent et disparaissent très vite.

C'est ce dynamisme qui pourrait permettre l'intégration et le développement de nouvelles formules. Cependant il ne faut pas perdre de vue que la consommation dans le commerce de détail augmente uniquement avec la démographie. L'augmentation du revenu ne change rien, car l'argent supplémentaire va systématiquement ailleurs. Une hausse de salaire va d'avantage avoir une influence sur la consommation de services et de biens non matériels.<sup>95</sup>

Comme je l'exposais dans le premier chapitre, au sujet d'une gouvernance alimentaire, je pense que nous pourrions nous diriger vers une sorte d'hybridation entre le modèle moderne et les modèles alternatifs. Les supermarchés répondent à la demande. Si la demande change, ils changeront aussi.

La vision de Mathieu Strale sur la question me semble pertinente. Elle conforte l'idée d'une alimentation binaire et classiste que j'exposais dans le premier chapitre, à l'occasion de l'étude des limites de la relocalisation alimentaire.

94 Rapport Pipame, « Logistique mutualisée la filière fruits et légumes du Marché d'Intérêt National, octobre 2009, p13.

95 Benjamin Wayens, « Conférence n°2 : Approvisionner la ville », *Cycle Ecologies urbaines : pratiques et politiques d'alimentation*, Metrolab, 2 mars 2018.

Le vrai prix des bonnes choses

Le vrai prix des bonnes choses

SI BON, SI **BIO**

DÉCOUVREZ NOTRE NOUVEAU RAYON BIO

Mercredi 29 SEPTEMBRE

Pains de saumon bio 599g 5.99

Huile d'olive vierge extra bio 50 cl 3.59

RETROUVEZ AUSSI :

FOIRE À LA VIANDE

LES ESSENTIELS DU MOIS

VOTRE PAIN FAIT MAISON

Regardez la possibilité. Photo: (cc) iStockphoto

PAF 10/2016

La capacité d'adaptation des supermarchés aux tendances Bio  
- Prospectus Lidl

*« C'est peut-être un peu pessimiste mais je pense que les systèmes alimentaires sont le reflet de la société dans laquelle on est. Et que si l'on va vers une société plus duale, avec autant d'inégalités, on ira probablement aussi vers un système alimentaire qui alimente très bien localement à prix haut et sur base d'un investissement de temps important, et en parallèle le maintien des supermarchés. Tu vois bien comme Lidl et Aldi investissent de plus en plus Bruxelles ! On aura certainement deux systèmes. Une alimentation pas chère et relativement de mauvaise qualité, et une alimentation plus chère et de relativement bonne qualité... »<sup>96</sup>*

Alexis Nsamzinshuti y voit d'avantage la nécessité de donner tous les moyens nécessaires aux petits producteurs pour être plus compétitifs par rapport aux autres systèmes. Cependant, il est persuadé que si nous ne faisons rien, si les producteurs ne changent pas leur manière de travailler, nous allons tendre vers un système où les consommateurs iront chercher leur nourriture au supermarché au même titre que n'importe quel autre produit et que les supermarchés continueront de répondre à la demande comme il le font très bien. Ainsi, on verra de plus en plus de produits bios locaux à des prix accessibles.<sup>97</sup>

De plus en plus de produits des producteurs belges sont visibles dans les rayons des supermarchés. Ils se sont associés à l'idée que les consommateurs veulent connaître l'histoire des produits. Les supermarchés organisent ainsi des foires, ils ramènent les producteurs au contact des consommateurs. Ils s'adaptent à toutes les demandes. Ainsi, si les autorités ne mettent pas en place des mesures pour favoriser les véritables circuits courts, le marché évoluera davantage vers le système classique.<sup>98</sup>

Il est complexe de savoir si l'impact urbain des structures liées à l'alimentation va augmenter, si les supermarchés vont continuer de ronger nos villes où si ils vont laisser la place à des modèles plus en accord avec les nouvelles attentes des consommateurs. L'impact des commerces indépendants semble plus important en termes de flux, à cause du manque d'optimisation. À l'inverse, les commerces intégrés empiètent davantage sur l'espace urbain, ne générant que du service rapide et fonctionnel, bien loin d'apporter un quelconque caractère social à l'espace public.

---

96 Mathieu Strale, Interview du 28 mai 2018.

97 Alexis Nsamzinshuti, Interview du 18 juin 2018.

98 *Ibidem*.



## Le cas du site du Marché Matinal à Bruxelles.

L'implantation du site Mabru est très controversée. Analyser les controverses liées à ce site est intéressant pour comprendre l'enjeu de la logistique alimentaire dans la ville.

Mabru représente 22 000 visiteurs par mois, 600 à 700 employés, 131 entreprises et 9.000 tonnes de nourriture par semaine.<sup>99</sup>

En 2013, il était question que Mabru soit déplacé. La compétition du pôle Schaerbeek-Formation gagné par Bernardo Secchi et Paola Viganò fut approuvée par le gouvernement bruxellois. L'idée était de faire un pôle logistique, avec le renfort des activités portuaires qui incluait le nouveau Mabru. Le site actuel serait remplacé par un éco quartier de 2000 habitations, profitant d'une excellente situation géographique.<sup>100</sup>

Les réactions furent vives. L'UCM<sup>101</sup> considérait que déplacer les marchés était une erreur. Mabru emploie jusqu'à 700 personnes dont la plupart sont peu ou moyennement qualifiées et vivent à Bruxelles grâce au réseau de transport public qui comporte de bonnes connexions.<sup>102</sup> D'une part, Mabru fonctionne très bien aujourd'hui, il serait donc risqué de le déplacer. D'autre part, créer de nouveaux entrepôts à l'aide de subsides régionaux serait conséquent et était perçu comme du gâchis.

En 2016, les rumeurs d'une relocalisation du marché matinal inquiètent. Rien n'était encore concret mais les marchands se posaient la question de savoir s'ils allaient suivre la relocalisation. Je me posais donc la question de savoir si, d'un point de vue logistique, la position actuelle de Mabru était la plus adéquate pour distribuer la nourriture à l'échelle de la ville.

Dans les pratiques, il est intéressant que les marchandises arrivent groupées au Mabru. Elles arrivent en camion depuis les fournisseurs qui peuvent être Belges ou Européens. Ensuite, elles repartent dégroupées. Les commerçants viennent avec leurs camionnettes et achètent ce qu'ils vendront. Le marché de gros est ainsi essentiellement destiné à des petits acteurs. Les supermarchés ne se fournissent pas au Mabru car ils ont leur propres producteurs, leur propre système logistique et leurs propres entrepôts de distribution qui sont déjà en dehors des villes. Mathieu Strale m'explique alors que la position actuelle de Mabru est pertinente :

---

99 Mabru, « Rapport annuel 2016 », en ligne : [https://www.mabru.be/wp-content/uploads/2017/07/20170710\\_Rapport\\_Annuel\\_FR\\_web.pdf](https://www.mabru.be/wp-content/uploads/2017/07/20170710_Rapport_Annuel_FR_web.pdf), page consultée le 10 février 2018.

100 Studio Associato Bernardo Secchi Paola Viganò : [http://www.secchi-vigano.eu/atS08/at%20S08\\_schaerbeek.html](http://www.secchi-vigano.eu/atS08/at%20S08_schaerbeek.html)

101 Union de la Classe Moyenne.

102 Mabru, « Rapport annuel 2016 », en ligne : [https://www.mabru.be/wp-content/uploads/2017/07/20170710\\_Rapport\\_Annuel\\_FR\\_web.pdf](https://www.mabru.be/wp-content/uploads/2017/07/20170710_Rapport_Annuel_FR_web.pdf), page consultée le 10 février 2018.



Le Marché Minal de Bruxelles © Mabru

« Dans ce cadre-là, au plus près tu places ton point d'éclatement des flux de la ville, au plus tu raccourcis ce dernier trajet. Or c'est à ce dernier trajet-là finalement que l'impact environnemental sera le plus négatif. Les commerçants viennent avec leur camionnette qui ne sera pas nécessairement remplie, il n'y a pas de mutualisation. Ça consomme énormément alors que quand tu arrives avec des véhicules plutôt remplis finalement tu réduis le coût environnemental. De ce point de vue-là : mettre le point de dégroupage le plus proche de la ville, a priori c'est une bonne position, on est proche de la clientèle. »<sup>103</sup>

Il s'agit donc, du point de vue de la logistique du dernier kilomètre, d'un emplacement tout à fait stratégique. Cependant, je rappelle que Mabru ne sert pas que Bruxelles, mais aussi toute l'agglomération.

Déplacer le site à Schaerbeek Formation revient à éloigner le marché du centre, et donc augmenter les trajets et les coûts environnementaux liés aux trajets. On peut se demander si le l'intérêt éventuel d'un quartier durable justifie l'allongement des trajets. Il est compréhensible de vouloir déplacer le site pour récupérer le foncier qui devient de plus en plus valorisable de par sa position dans la ville et ses qualités spatiales. Cependant, le projet bute sur d'autres problèmes. Le site est d'une part toujours pollué, et d'autre part toujours en possession de la SNCB.<sup>104</sup>

Aujourd'hui, en partie grâce à la pression exercée par les différents acteurs impliqués au Mabru, la ville a décidé que le marché restera sur son site au moins jusque 2042. Le projet sort donc de l'incertitude et de nouveaux investissements peuvent désormais voir le jour, comme par exemple la rénovation ou de futurs projets en lien avec CEFL.

Aujourd'hui, c'est 13 000 m<sup>2</sup>, c'est à dire près de 8000 panneaux photovoltaïques qui sont installés sur le toit de Mabru. La compagnie Engie les a financés (ce qui représente 2.5 millions d'euros). Ils resteront sous la propriété de l'entreprise qui en conservera l'usufruit, et la production énergétique pour les 10 prochaines années. Passé ce délai, ils appartiendront à Mabru qui pourra en profiter pour produire jusqu'à 30% de ses besoins en énergie annuels. En produisant 2.1 mégawatts, l'équivalent de la consommation de 600 familles belges, c'est le grand projet de panneau photovoltaïque du territoire bruxellois.<sup>105</sup>

---

103 Mathieu Strale, Interview du 28 mai 2018.

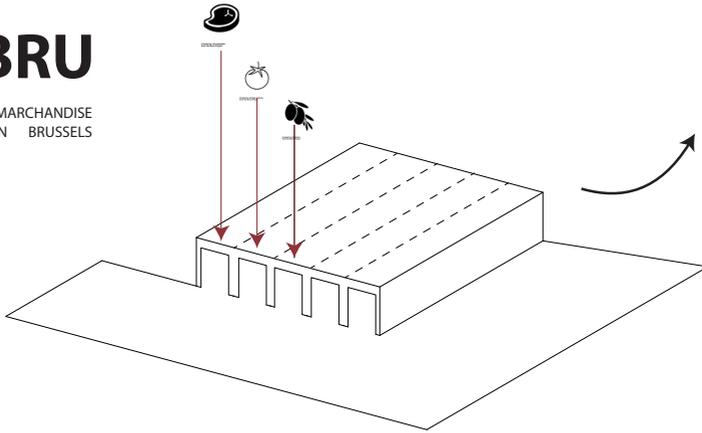
104 *Ibidem*.

105 X., « Mabru : la plus grande installation de panneaux photovoltaïque de Bruxelles », *Engie*, 24 janvier 2018, en ligne : <http://www.engie.be/fr/mabru-la-plus-grande-installation-de-panneaux-photovoltaïques-de-bruxelles>, page consultée le 12 juillet.

# MABRU

5% OF THE MARCHANDISE TRANSPORT IN BRUSSELS

40% BRUSSELS  
60% ABROAD



22.000  
Visitors/month



450  
Workers



137  
Firms



9.000  
Tons/semaines

## MEAT & FISH

FRANCE  
HOLLAND  
ENGLAND  
BELGIUM  
GERMANY



HOLLAND  
DANEMARK  
BELGIUM



RUNGIS



PROFESSIONAL



RESTAURANT



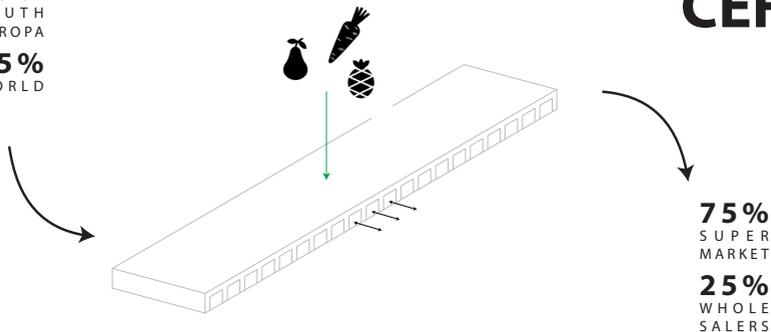
STREET MARKET



CANTEEN

75%  
SOUTH  
EUROPA  
25%  
WORLD

**CEFL**



75%  
SUPER  
MARKET  
25%  
WHOLE  
SALERS



40  
Wholers



450  
Workers

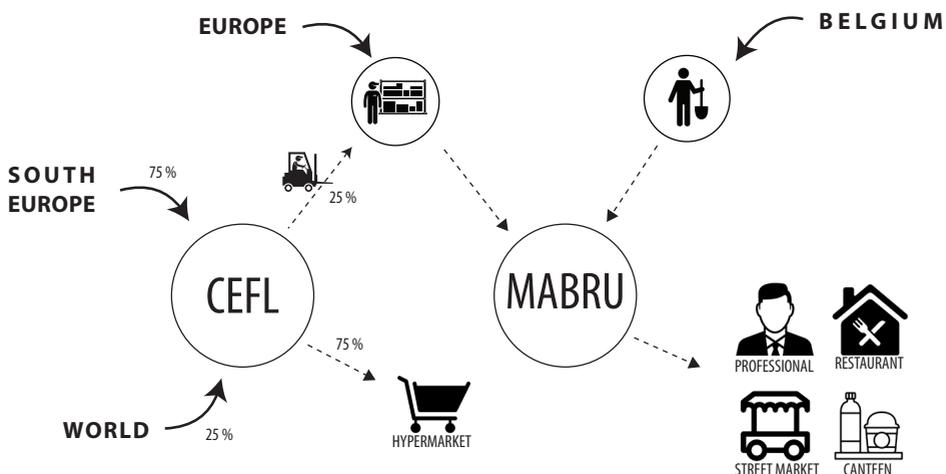


20  
Importation Cie



11.500  
Tons/week

## FRUITS & VEGETABLES



## Intégrer la logistique au plan d'aménagement

« Pour éviter de toujours repousser plus loin les activités logistiques, à quelles conditions intégrer la logistique urbaine dans l'aménagement de l'espace urbain et la construction ? »<sup>106</sup>

Certaines villes ont pris les devants et traitent désormais la logistique comme un domaine à part entière dans l'aménagement de la ville. Par exemple, la ville de Marseille a décidé d'organiser les fonctions logistiques dans l'espace urbain. La logistique est considérée comme une forme d'aménagement et va alors plus loin que le simple établissement de recommandations politiques. On parle de ZLU : Zone Logistique Urbaine, CDU, Centre de Distribution Urbain, ELP : Espace Logistique de Proximité, BLU : Boîte Logistique Urbaine. Toutes ces sous-catégories sont des structures dont la fonction et la forme s'adaptent à l'échelle de la distribution. Elles permettent un réseau cohérent au service de la distribution urbaine.<sup>107</sup>

A Paris, la logistique figure dans le plan d'aménagement, ce qui n'est pas le cas de Bruxelles.

L'APUR<sup>108</sup> a élaboré un schéma d'organisation du dernier kilomètre, pour répondre à l'impact très important du transport routier de marchandises à Paris.<sup>109</sup> Il s'agissait de rechercher des sites adaptés pour recevoir les plateformes. Le schéma d'organisation de L'APUR nous est détaillé dans l'article de M. Nicol « La logistique du dernier kilomètre au cœur des problématiques urbaines à Paris » dans le magazine *Trait d'Agence*. Les mesures parisiennes prises pour le dernier kilomètre en ville se présente par le biais d'un schéma qui consiste en un maillage homogène de la ville par des espaces logistiques de plusieurs échelles.<sup>110</sup> On distingue :

- Les plateformes logistiques urbaines de plus de 10 000m<sup>2</sup>, correspondant aux flux optimisés de la redistribution à l'échelle de la ville.
- Les espaces logistiques urbains de 200 à 3000 m<sup>2</sup>, correspondant à la redistribution à l'échelle du quartier.
- Les relais de quartiers, de quelques dizaines de m<sup>2</sup>, principalement des rez-de-chaussée commerciaux, qui correspondent à des points de retrait.

---

106 BAVAY R., « Alimenter la ville », *Trait d'agence – supplément de Traits Urbains*, n°80, Hivers 2016. P7.

107 MOIROUX X., « Logistique urbaine marseillaise, de la sensibilisation à l'action », *Traits d'agence – supplément de Traits Urbains*, n°80, Hivers 2016. P20

108 Atelier Parisien d'Urbanisme.

109 NICOL M., « La logistique du dernier kilomètre au cœur des problématiques urbaines à Paris », *Traits d'agence – supplément de Traits Urbains*, n°80, hivers 2016. P19

110 *Ibidem*.

L'enjeu est de parvenir à intensifier la vie urbaine tout en s'adaptant aux constantes du foncier dans une zone aussi dense que Paris. La recherche d'espace et le recensement des parcelles propices à accueillir la logistique s'est faite en prenant en compte des critères spécifiques, comme la mixité fonctionnelle ou les innovations dans l'architecture d'insertion urbaine. D'autre part, l'attention portée à la temporalité des usages est intéressante et permet de faire un lien avec les pratiques bruxelloises. Lors de la conférence sur le rapport des activités productives dans le Quartier Masui, à Perspective Bruxelles, Les conférencières insistent sur le potentiel des espaces qui ne servent qu'à certains moments et pourrait justement servir pour ces activités logistiques, comme les parkings de supermarché par exemple.<sup>111</sup> Jouer sur la temporalité des usages est une piste car la sélection de nouvelles parcelles se fait en fonction de contraintes à la fois politiques et techniques, ce qui ne rend pas la tâche facile.<sup>112</sup>

Finalement, ce qu'il est intéressant de retenir, c'est que ces espaces logistiques ont bel et bien été institutionnalisés à Paris. Avant, les sites logistiques étaient considérés comme des sites industriels qui pouvaient être délocalisés et leur impact sur nos villes n'était pas mesuré ou pris en compte.

*« Les PLU considèrent l'équipement logistique non plus comme une nuisance mais comme un service nécessaire à la vie des habitants et acteurs économiques de la ville, au même titre que les équipements publics. »<sup>113</sup>*

Cependant, si le changement au niveau de la réglementation de l'aménagement parisien compte désormais les espaces logistiques comme des espaces d'équipements, ce sont surtout des acteurs privés qui prennent le processus en charge. La région Île de France garantit le maintien et la réserve d'espace pour la logistique en réalisant des travaux de recherche pour identifier les espaces propices à recevoir ces activités. Cependant ce sont bien les opérateurs privés qui s'en emparent et décident d'y voir ou non une opportunité.<sup>114</sup>

*« Les ELU entrent désormais dans la définition des CINASPIC (constructions et installations nécessaires à l'accueil des services publics d'intérêt collectif), ce qui permet de créer des ELU quel que soit le zonage du PLU et de « sanctuariser » la destination de ces équipements »*

À Bruxelles, bien que la logistique ne soit toujours pas intégrée dans les plans d'aménagement, la région réalise cependant des études. « L'observatoire des activités productives » produit par Bruxelles Mobilité

---

111 Conférence « Quartier Masui », Perspective Bruxelles.

112 NICOL M., « La logistique du dernier kilomètre au cœur des problématiques urbaines à Paris », Traits d'agence – supplément de Traits Urbains, n°80, hivers 2016. P19

113 Rapport de L'Apur « insérer des espaces logistiques dans le tissu dense » en ligne, Février 2016. [https://www.apur.org/sites/default/files/documents/Espaces\\_logistiques.pdf](https://www.apur.org/sites/default/files/documents/Espaces_logistiques.pdf)

114 Mathieu Strale, Interview du 28 mai 2018.

consiste en un recensement des sites industriels. La nouvelle édition se focalise sur l'immobilier logistique. Il s'agit d'identifier où se trouve ce dernier, de comprendre de quelle manière il évolue et d'identifier les acteurs de la logistique. Il y a donc des réflexions sur la position de cet immobilier, ses occupants et son fonctionnement. Des recherches qui pourront donner naissance à de futurs projets adaptés.

L'idée à Bruxelles est alors plutôt de conserver des espaces et des bâtiments pour des acteurs comme CityDepot, dont on parlait plus tôt. La ville préfère les voir se développer plutôt que d'investir en tant qu'opérateur. Dans ce cadre-là l'inventaire de l'immobilier logistique sert d'avantage à conserver de la place pour des acteurs logistiques et urbains, mais sans que la municipalité s'y investissent elle-même.<sup>115</sup>

Bruxelles devrait prendre la même tournure que Paris et intégrer la logistique dans son plan d'aménagement. Si ce n'est pas encore le cas c'est parce qu'il y a encore une méconnaissance relative de la problématique. Comme je l'expliquais, le transport ses marchandises a longtemps été envisagé comme une nuisance. (On limite l'accès aux poids lourds, on limite les heures d'accès, on déplace les activités). Habiter à côté d'un centre logistique n'est en effet pas agréable et l'on parle de nuisance à juste titre. Cependant, on se rend désormais compte que ce sont des sites qui sont utiles et nécessaires. D'abord ils sont utiles pour l'économie locale. La réflexion porte aussi sur le développement des livraisons à domicile et du commerce en ligne qui induisent énormément de petits trajets et énormément de flux aller/retour puisque beaucoup d'entreprises garantissent maintenant les retours. Pour Mathieu Strale, cette augmentation de flux va certainement nécessiter des sites proches des centres villes parce que c'est à cet endroit-là que la demande est présente.<sup>116</sup>

### *L'état doit il prendre sa part ?*

Les limites restent nombreuses. Même si l'on met en place des réglementations appropriées, des schémas de distribution qui favorisent la multimodalité des CDU, cela ne suffira pas. « *En l'absence d'un modèle économique viable, de nombreuses actions, pourtant a priori vertueuses, ont été abandonnées après quelques années d'expérimentations.* »<sup>117</sup>

Il est nécessaire d'intégrer la logistique mise à mal par la densification urbaine au sein des plans d'aménagement.<sup>118</sup> Le problème est donc que la

---

115 Mathieu Strale, Interview du 28 mai 2018.

116 *Ibidem.*

117 FOUILLE L., MYKOLENKO L., RIOU D., « Logistique urbaine : développer le dialogue entre acteurs privés et publics », *Traits d'agence – supplément de Traits Urbains*, n°80, Hivers 2016. P17

118 ROPITAL C., « La logistique, ingrédient essentiel pour nourrir les villes. », *Les Cahiers*

logistique reste l'affaire de l'initiative privée. Les nombreux acteurs de la logistique «doivent trouver leur équilibre économique sans intervention durable de la puissance publique et sans contrôle de sa part ». Il n'existe pas d'organisation publique qui s'occupe des transports de marchandise.<sup>119</sup>

Cependant le pouvoir public ne devrait pas uniquement encourager, mais bien affiner des objectifs vis-à-vis du transport de marchandises sur son territoire. « Si les entreprises sont de plus en plus pro-actives, elles attendent en retour que les pouvoirs publics apportent une vision à moyen termes pour leur permettre de faire leurs choix économiques, de mettre en place leur business-model et d'investir. »<sup>120</sup> Sans un plan officiel pour le secteur logistique sur plusieurs années, il est compliqué d'investir pour les entreprises. Le risque pour elles est que les réglementations changent subitement et qu'elles se retrouvent au pied du mur. Si les pouvoirs publics s'engageaient dans l'intégration de l'approvisionnement et des livraisons dans l'aménagement et le projet urbain. Cela permettrait aux acteurs privés de s'engager sereinement : les villes y seraient alors gagnantes. De nombreux espaces logistiques urbains déjà expérimentés en France en sont la preuve.<sup>121</sup>

Les auteurs de l'article « Logistique urbaine : développer le dialogue entre acteurs privés et publics » de la revue *Trait d'agence* précise que ce serait aux agences d'urbanisme d'agir. Hybrides par nature, elles pourraient permettre le dialogue entre la sphère publique et la sphère privée. Comprendre les enjeux de chacun et susciter le dialogue et la compréhension sont souvent la clef pour « faire émerger les bonnes solutions, adaptées aux acteurs et à leur territoire. »<sup>122</sup>

---

de l'IAU, n° 173, Janvier 2017. P 23-26.

119 FOUILLE L., MYKOLENKO L., RIOU D., « Logistique urbaine : développer le dialogue entre acteurs privés et publics », *Traits d'agence – supplément de Traits Urbains*, n°80, Hivers 2016. P17

120 SAMSON C., cité dans : FOUILLE L., MYKOLENKO L., RIOU D., « Logistique urbaine : développer le dialogue entre acteurs privés et publics », *Traits d'agence – supplément de Traits Urbains*, n°80, Hivers 2016. P17

121 *Ibidem.*

122 *Ibidem.*

## L'exemple d'un nouveau projet logistique Bruxellois : CHOUD'Bruxelles

J'ai eu l'occasion de découvrir un projet Bruxellois qui répond justement à de nombreux points développés dans ce mémoire. Je propose ici de l'étudier pour argumenter davantage ce que je me suis efforcée de démontrer dans ce mémoire. Les propos sont en majeure partie tirés de l'interview du chercheur Alexis Nsamzinshuti qui porte le projet et m'a reçue pour une interview. Le projet CHOUD'Bruxelles pose la question suivante :

*« Est-il possible de mettre en place une solution logistique collaborative qui soit durable et économiquement viable pour la distribution de produits locaux dans et vers la Région de Bruxelles-Capitale ? »<sup>123</sup>*

L'objectif du projet est ainsi de travailler en collaboration avec plusieurs acteurs de l'alimentation durable dans le but de trouver de nouvelles solutions logistiques innovantes adaptées à la distribution en circuit court.<sup>124</sup> Il s'agit ici de comprendre comment la logistique peut jouer sur l'approvisionnement de la ville en produits locaux. C'est dans un dialogue étroit entre les réseaux des Gasap, le Beescoop<sup>125</sup> et le RABAD<sup>126</sup> que les chercheurs ont développé une solution.

Le problème mis en évidence est le suivant : les producteurs qui veulent travailler le circuit court sont soumis à des coûts et charges importantes dues à leur logistique. Cela rend les produits locaux difficilement accessibles à tous les Bruxellois.<sup>127</sup> Les producteurs qui travaillent avec les acteurs comme les Gasap n'ont pas de connaissances en logistique. Il en découle de nombreuses inefficiences en termes de coût et de fiabilité. En résumé, travailler en circuit court leur complique la tâche.

En effet, comme je le décrivais plus tôt, dans le cas des circuits de distribution classiques, des logisticiens et transporteurs professionnels des grandes chaînes de distribution maîtrisent leur domaine à la perfection. L'agriculteur quant à lui n'a jamais eu de formation en logistique. La contrainte de l'alimentation locale et des circuits courts font que la plupart

---

123 Action co-create : Choux Bruxelles : <http://www.cocreate.brussels/-Choud-Bruxelles->

124 *Ibidem.*

125 Cooperative bruxelloise écologique économique et sociale. A Schaerbeek.

126 Réseau des Acteurs Bruxellois pour une Alimentation Durable

127 Action co-create : Choux Bruxelles : <http://www.cocreate.brussels/-Choud-Bruxelles->

des producteurs locaux intégrés dans le processus doivent gérer la logistique d'approvisionnement par eux-mêmes. Je suggèrai plus tôt que la logistique des supermarchés pourrait être détournée et utilisée pour des circuits courts avec des producteurs locaux. Pour plus d'efficacité et moins de coûts, il était nécessaire de se pencher là-dessus.

*« On a réalisé une comparaison des types de distributions : direct, collaborative et par plateforme. En comparant les 3 on a démontré que la distribution collaborative permet de réduire le plus les coûts des producteurs »<sup>128</sup>*

Le projet propose de travailler la « logistique collaborative ». Par le biais des recherches, un point primordial et facteur de succès a été mis en exergue : « la disponibilité d'un système fiable et efficace permettra aux acteurs de s'échanger les informations. »<sup>129</sup> Ainsi, toute la question tourne autour de la communication. Cependant, mettre en place une réponse soulève plusieurs problèmes. Il est question de la confiance entre les acteurs de leur volonté de travailler ensemble, la confidentialité vis-à-vis des échanges d'informations, etc... L'objectif porté est de savoir comment il était possible de mettre en place un système collaboratif entre producteurs, et ainsi optimiser leur logistique.

La réponse proposée fut la mise en place de la plateforme informatique « CHOUD'Bruxelles » qui facilite l'échange des informations nécessaires entre les acteurs.<sup>130</sup> En effet, sans visibilité des flux et sans informations il n'est pas possible de mettre en place une solution collaborative. Ce qu'on vise ici, c'est bien l'indispensable mutualisation des flux que je développais plus tôt.

*« Là on vise plusieurs objectifs, l'augmentation du temps de chargement, la réduction des coûts logistiques, la réduction de l'impact sur l'environnement, et aussi on est engagés sur l'aspect social parce que pour la plupart des producteurs avec qui l'on a parlé, la logistique est vraiment une charge qui leur pèse au niveau de leur qualité de vie »<sup>131</sup>*

Si les producteurs fonctionnent de cette manière c'est aussi qu'ils ont la volonté de rencontrer les consommateurs. C'est là que se situe la valeur ajoutée et c'est également ce qui va être permis par la plateforme. La question de l'importance du lien social entre producteur et consommateur développé dans ce mémoire a été complètement assimilée dans le processus du projet CHOUD'Bruxelles.

Cependant, c'est le résultat du projet pilote qui nous dira si la collaboration logistique est réellement performante, en termes de coût et en termes de qualité de vie des producteurs. Ici l'enjeu est à la fois social est

---

128 Alexis Nsamzinshuti, Interview du 18 juin 2018

129 Action co-create : Choux Bruxelles : <http://www.cocreate.brussels/-Choud-Bruxelles->

130 *Ibidem.*

131 Alexis Nsamzinshuti, Interview du 18 juin 2018.

économique. Je rappelle mon postulat que cette double vision est nécessaire pour le développement des projets futurs pour une alimentation durable.

Quant à l'accessibilité financière et sociale des produits, il faut savoir qu'aujourd'hui les coûts logistiques représentent 30 à 40% du prix.<sup>132</sup>

C'est conséquent, mais si on réussit à les réduire ne serait-ce que de moitié, il y aura un impact direct sur le prix du produit et en améliorera ainsi l'accessibilité au niveau du prix pour les consommateurs. Même si le focus du projet est mis sur les producteurs et que les Gasap ont tout intérêt à contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des producteurs, les consommateurs sont aussi gagnant.

Le projet consiste donc en l'expérimentation de plusieurs projets pilotes. Ils permettront de démontrer, ou non, la faisabilité de la collaboration logistique.<sup>133</sup> L'objectif serait de pouvoir permettre aux circuits courts d'être aussi compétitif que les autres circuits. La logistique reverrait ainsi son rôle de "levier clef" et donnerait du sens à l'idée d'une relocalisation alimentaire, malgré les nombreux paradoxes que j'ai présenté plus tôt.

Un des exemples que me présente Alexis est celui de trois producteurs qui venaient s'approvisionner à Bruxelles. On expérimente une situation dans laquelle c'est un seul des producteurs qui va ramasser les produits et qui allait habituellement sur un marché à Bruxelles pour y vendre ses produits et qui le soir allait distribuer dans d'autres magasins des Gasap. Dans l'expérimentation, ce dernier va toujours se rendre sur le marché où se trouvera un transporteur à vélo qui va récupérer les produits et les distribuer dans les Gasap. Il s'agit ainsi d'une combinaison de plusieurs modes de livraison.

Un autre des pilotes va permettre de savoir dans quelle mesure la collaboration peut intégrer de nouveaux producteurs dans le processus, alors qu'ils n'avaient à l'origine pas les ressources nécessaires pour approvisionner Bruxelles.

La difficulté du processus n'est pas uniquement en termes de prix. Il arrive aussi que les producteurs refusent de venir à Bruxelles en raison de la congestion routière. Ils font ainsi le choix de vendre à la grande distribution et de rester dans le circuit classique. En effet, même les supermarchés Bio comme Interbio et les magasins en circuits courts s'approvisionnent via des grossistes spécialisés en produits locaux. Mabru ne compte pas encore de secteurs pour les fruits et légumes locaux. De cette manière ces magasins évitent des charges supplémentaires car, je le rappelle, se fournir auprès des producteurs locaux qui optimisent pas leur transport et leur logistique coûte cher.

---

132 *Ibidem.*

133 Action co-create : Choux Bruxelles : <http://www.cocreate.brussels/-Choud-Bruxelles->

Le projet met en valeurs d'autres points, comme la performance logistique ou l'importance des liens sociaux entre les producteurs et consommateurs ou encore la transition vers la numérisation des outils des différents acteurs de l'alimentation durable. Finalement, il s'agit des points que j'ai évoqués tout au long du mémoire.<sup>134</sup>

J'expliquai à Alexis Nsamzinshuti que je m'étais justement rendue compte lors de l'expérimentation de l'idée du cargo-tram que le problème qui se posait était bien celui du lien social qu'on risquait de perdre. Son avis me sembla très pertinent. Il m'expliqua justement que tout dépendait de où je choisissais de « placer le curseur », entre efficacité de la logistique et valorisation du lien social.

*« Le problème des nouvelles solutions logistiques c'est que tu ajoutes souvent un intermédiaire. Il y a alors deux enjeux : l'efficacité logistique et les liens sociaux. On peut trouver des solutions, c'est vrai, mais moi en tant que logisticien je me dis qu'un prestataire logistique va proposer une superbe solution, vraiment pas chère. Dans ce cas, le curseur se dirige vers l'efficacité logistique. C'est ça, la grosse difficulté qui fait qu'il n'y a pas une seule solution par canal de distribution ! La solution qui fonctionnera pour l'approvisionnement des Gasap ne sera pas la même que la distribution vers un restaurant ou une cantine par exemple. La cantine par exemple a forcément besoin d'efficacité. La nourriture arrive à 6h du matin, il ne faut pas que le restaurateur qui doit préparer reçoive dix producteurs par jours et décharge dix camionnettes. Il faut donc qu'en amont ce soit bien organisé. Par contre pour le cas des Gasap, on a affaire à des consommateurs qui sont plus engagés et qui peuvent accepter de réduire l'efficacité logistique en faveur de la valorisation du vecteur social. »*

La solution miracle n'existe pas, il faudrait s'adapter à chaque situation et chaque type de restauration. L'idée qu'une bonne logique locale pourrait s'étendre et se réinterpréter ailleurs prend son sens ici à travers les projets pilotes. L'exemple renforce le propos défendu dans la seconde partie de ce mémoire : la logistique est un levier clef pour une alimentation durable.



## Conclusion du chapitre 2

*« S'il ne fait aucun doute que les supermarchés ont un rôle à jouer dans nos vies, c'est néanmoins à nous de décider en quoi il doit consister. Les grandes surfaces sont des entreprises qui remplissent une tâche : dans certains cas, elles le font très bien. Elles correspondent à nos modes de vie fous et trépidants. Mais souhaitons-nous vraiment qu'elles conçoivent les lieux où nous vivons ? »<sup>135</sup>*

La question que l'on posait plus tôt était justement de savoir ce que nous voulions. En éclaircissant ce point, je réalisai vraiment ce que représentait l'idée d'une relocalisation. Je compris qu'utiliser les principes de la logistique des supermarchés à des fins différentes pourrait potentiellement nous conduire à un système hybride désirable. Un système ni noir ni blanc, ni complètement capitaliste, ni complètement alternatif. Chaque système rencontre des limites et la logistique est un réel levier pour une alimentation plus sociale et durable.

Explorer les possibles en termes de transport permettra de trouver des réponses locales à l'approvisionnement alimentaire. Chaque ville possédant sa propre typologie et ses propres ressources sera en mesure de déceler les opportunités modales et de trouver des solutions pour une alimentation durable. Pour cela, il faut encourager les initiatives. Cela doit également passer par une prise en charge de la part des municipalités. Intégrer la logistique au plan d'aménagement est un bon point de départ. Inclure la question alimentaire dans la politique territoriale sera le début d'une véritable réponse.

---

135 STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de L'échiquier, 2016. P198



# Conclusion et ouverture



Image extraite du Clip Vidéo de Daft Punk - Révolution 909.

## Renverser les modes de penser

Il est évident que les supermarchés nous ont fait perdre beaucoup de choses, en termes sanitaires et sociaux. Les autorités ont laissé ces entreprises dopées par un système économique capitaliste prendre une ampleur démesurée sur nos villes. C'est presque à croire que ce sont les supermarchés qui les dessinent. Au fur et à mesure que le modèle du système alimentaire moderne se développait, nous changions notre rapport et nos pratiques vis à vis de la nourriture.

Alors que l'on semblait arrivé à un point de non-retour, des initiatives émergent pour proposer des alternatives. Suite à des crises et des scandales sanitaires, les consommateurs ont commencé à renverser l'échelle de préoccupations. Les initiatives et alternatives se multipliaient en même temps que les exigences changeaient. On lutte désormais contre la distanciation cognitive et géographique de sa nourriture. Circuit court et locavorisme sont les conséquences directes de cette réaction. On devient conscient que la nourriture n'est pas uniquement un outil de subsistance, qu'elle a un rôle social dans notre société et reste déterminante de notre qualité de vie. On désire allouer davantage de foncier pour de la production agricole urbaine, on cherche à relocaliser notre alimentation. Cependant, cela ne sera jamais suffisant. Nos hinterlands ne suffiront jamais à nourrir nos métropoles qui ont toutes été victimes de l'étalement urbain. La relocalisation bien que pertinente doit être envisagée pour tout ce qu'elle a à nous apporter : une reconnexion avec la terre, la (re)création de lien social, un processus éthique et responsable vis-à-vis des producteurs, etc...

Les flux d'importations qui découlent du système alimentaire actuel ont un impact considérable sur l'urbanité. Aujourd'hui, la route reste encore le transport préféré bien qu'il soit le plus polluant. Il est nécessaire de s'efforcer de trouver des manières de favoriser la voie fluviale et la voie ferrée. Nous l'avons vu, c'est une démarche très complexe qui rencontre des problèmes de rentabilité économique. Les ruptures dans la chaîne logistique et l'augmentation de la manutention rendent les coûts des alternatives éloignés de la réalité économique compétitive.

Sans l'aide des autorités gouvernantes, les alternatives logistiques visant à limiter l'impact du dernier kilomètre ou visant la relocalisation de la chaîne alimentaire doivent être soutenues, encouragées et subventionnées. Elles pourront ainsi donner naissance à des systèmes adaptés à l'échelle des territoires sujets à se propager ailleurs. La question est ainsi double, d'un côté il faut expérimenter l'agriculture urbaine dans toute son ingéniosité, en restant conscient de ses limites. D'un autre côté, il faut encourager les alternatives modales d'approvisionnement.

Pour aller plus loin dans ce processus, il faut sensibiliser les populations à un tel système alimentaire durable et valoriser les liens sociaux comme moteur de changement. Il s'agit de renverser le mode de penser, de changer d'attitude. Et cela commence évidemment par repenser le système économique qui génère notre système alimentaire.

J.K Gibson- Graham<sup>1</sup> pense que l'enjeu réside en notre attitude « capitalocentrée »

*« Capitalocentrism refers to the positioning of all economic identities with reference to capitalism as fundamentally the same as capitalism, or as being deficient or substandard imitation; as being opposite to capitalism; as being the complement of capitalism; as existing in the capitalism's space or orbit. »<sup>2</sup>*

Leur projet pour repenser l'économie est dans un premier temps de s'éloigner de ce qu'elles appellent les « théories fortes » qui d'après elles réduisent le champ des significations. Les auteures préconisent de se tourner vers des « théories faibles » qui développent quant à elles une description approfondie et nuancée en qui définissent précisément la situation et de cette manière représente de meilleurs leviers de réflexions. Ces « théories faibles » ne veulent confirmer ce que nous savons déjà. Par l'observation et l'interprétation, elles font émerger des connaissances.<sup>3</sup>

*« Repenser l'économie en utilisant une description approfondie et un apport théorique plus faible revient à reconsidérer prudemment les grands enjeux que les petits faits dévoilent »<sup>4</sup>*

De cette manière, d'épaisses descriptions ethnographiques pourront permettre de repenser l'économie. Ces propos visent à valoriser l'expérience et l'expérimentation. Valorisées, nous l'avons vu, elles peuvent générer de vraies opportunités. Cette théorie est à mettre en lien avec celle du Bottom-up.

L'idée du « Bottom-up » ou approche ascendante est de partir du territoire et de ses acteurs pour progressivement générer une synthèse et tirer des conclusions à une échelle supérieure.<sup>5</sup> Il peut par exemple s'agir d'un pilotage participatif qui part des perceptions ou initiatives des échelons plus « bas » au sens hiérarchique, c'est-à-dire les citoyens qui sont ainsi près

---

1 J. K. Gibson-Graham et un pseudonyme partagé par les géographes économiques féministes Julie Graham and Katherine Gibson.

2 GIBSON-GRAHAM J.K, « rethinking the economy with thick description and weak theory », *current Anthropology*, Aout 2014, en ligne : <https://www.journals.uchicago.edu/doi/10.1086/676646>, consulté le 3 décembre 2017.

3 *Ibidem*.

4 Traduction personnelle de GIBSON-GRAHAM J.K, « rethinking the economy with thick description and weak theory », *current Anthropology*, Aout 2014, en ligne : <https://www.journals.uchicago.edu/doi/10.1086/676646>, consulté le 3 décembre 2017.

5 SCHEPENS V., « Mérenne E., Géographie des transports », Belgeo, 28 octobre 2013, en ligne : <http://journals.openedition.org/belgeo/12359>, page consultée le 08 juillet 2018

du terrain. Le but est de répercuter et décliner les données pour ensuite les prendre en compte dans les étapes décisionnelles <sup>6</sup>

Ainsi, l'initiative est importante à valoriser, les citoyens et leurs motivations peuvent être un moteur de changement pour des systèmes alimentaire durable. Cependant, mon avis est qu'il est invraisemblable, compte tenue la situation alarmante actuelle, de penser que la méthode « colibris<sup>7</sup> » va nous sortir de l'impasse écologique. Je pense ainsi qu'il n'est pas envisageable de changer notre système alimentaire sans changer notre système économique. Rien ne sera possible sous le capitalisme et les réponses que nous proposons ne font que retarder la catastrophe. Cette vision peut paraître pessimiste, c'est pourquoi je l'appuierai par les propos soutenus Romain Felli. Son ouvrage « Les deux âmes de l'écologie » interroge la vision « profondément subversive de l'écologie politique des années 1970 » qui a été délaissée au profit du « très consensuel développement durable » <sup>8</sup>

L'écologie à ses débuts en 1970 consistait en une remise en cause totale de la société industrielle de croissance. Elle parlait de changer complètement les modes de productions et les modes de vie : le but était simple et unique, protéger l'environnement. <sup>9</sup>

*« Les premiers penseurs demandaient une remise en cause fondamentale de nos modes de vies (valeurs d'autonomie, autogestion, décentralisation.) Ils voulaient changer le monde. » <sup>10</sup>*

Aujourd'hui, le développement durable consiste en l'idée que la société s'adapterait aux limites de la planète. Or, ce qu'il faut, c'est « *sortir de l'âge industriel, de l'exploitation de l'homme par l'homme et de la destruction de la nature pour le profit* ». <sup>11</sup>

---

6 Cf.art « Approche ascendante », in Wikipédia

7 -Le mouvement Colibris tire son nom d'une légende amérindienne :

Un jour, dit la légende, il y eut un immense incendie de forêt. Tous les animaux terrifiés, atterrés, observaient impuissants le désastre. Seul le petit colibri s'activait, allant chercher quelques gouttes avec son bec pour les jeter sur le feu. Après un moment, le tatou, agacé par cette agitation dérisoire, lui dit : « *Colibri ! Tu n'es pas fou ? Ce n'est pas avec ces gouttes d'eau que tu vas éteindre le feu !* »

Et le colibri lui répondit : « *Je le sais, mais je fais ma part.* »

Mouvement Colibris : <https://www.colibris-lemouvement.org/mouvement/legende-colibri>

8 FELLI R., *Les deux âmes de l'écologie : une critique du développement durable*. Paris, L'Harmattan, 2008. P7

9 *Ibidem*.

10 *Ibidem*, P12.

11 FELLI R., *Les deux âmes de l'écologie : une critique du développement durable*. Paris, L'Harmattan, 2008. p10

La crise environnementale s'aggrave toujours et le discours politique n'a pas changé. On essaie de pallier aux problèmes trop visibles, on ne s'occupe que des choses les plus apparentes. On essaie de lutter pour éviter le réchauffement climatique avec des instruments qui sont en inadéquation complète avec l'ampleur des dégâts. Demander la « réorientation de l'économie » n'est pas la solution et ne fait que préserver à long terme le système existant en essayant de le rendre durable.

L'auteur parle de développement durable comme l'écologie par en haut et développement durable : comme l'écologie par en bas. Il défend que le second ne découle pas du premier. Mais qu'il s'est construit contre l'écologie politique, en tant qu'alternative. Le développement durable s'appuie sur l'état dont il est issu et qui, se suffit de l'idée de la « participation » pour intégrer les citoyens.<sup>12</sup>

L'écologie politique visait l'autonomie pour les individus et les communautés et ainsi, une radicale égalité entre les citoyens. Ces ambitions d'autogestion critique et utopique ont laissé la place à des politiques technocratiques et conservatrices.<sup>13</sup>

*« Elle valorise une maîtrise immédiate de leur environnement par les individus et la société civile, dénonçant la « volonté de puissance » de la société industrielle étatique et de croissance. [...] Elle prône une autolimitation, politique et économique, qui s'incarne dans la démocratie directe et le changement radical de monde de production, vers une société conviviale »<sup>14</sup>*

Quand on voit les réactions des autorités Française vis-à-vis des ZAD et communautés autogérées, on comprend bien que la rupture radicale qu'on cherchait à l'époque n'est pas prête d'être acceptée.

*« Le développement durable est l'idéologie de la résignation politique devant le capitalisme néo-libéral triomphant. »<sup>15</sup>*

Evidemment, devenir végétarien est déjà un début, mais pour changer quelque chose et changer nos systèmes alimentaires avant qu'il ne soit trop tard, les autorités ne doivent pas uniquement encourager les initiatives modales et locavore. C'est tout le système qui doit adopter une attitude consciente, réactive et adaptative vis-à-vis de ce qu'il génère.

Il est temps d'agir. Je termine ce mémoire enthousiaste : il y a encore beaucoup de travail pour les urbanistes et les acteurs du territoire qui vont devoir faire preuve de créativité. Il ne sera pas suffisant d'arrêter de manger des tomates en décembre.

---

12 FELLI R., *Les deux âmes de l'écologie : une critique du développement durable*. Paris, L'Harmattan, 2008. P85

13 *Ibidem*, P10

14 *Ibidem*, P89

15 *Ibidem*, P85





# Sources et Bibliographie



BRAND C., *construire des politiques alimentaires urbaines, concepts et démarches*. Paris, Editions Quae, 2017.

DE ROODEN P. et al., *Food for the City : A Future for the Metropolis*. Amsterdam, NAI Publishers, 2012.

DODD G., *The Food Of London*, Londres, Longman, 1856.

FELLI R., *Les deux âmes de l'écologie : une critique du développement durable*. Paris, L'Harmattan, 2008

JACOBS J., *Déclin et survie des grandes villes américaines* (traduit par C.Parin). Marseille, Parenthèses, 2012.

LANG T. et HEASMAN M., *Food Wars : The Global Battle for Mouths, Minds and Markets*. Londres, Earthscan, 2004.

KIND A., SCHNEIDER B., *The First Global Revolution : A Report by the Council of the Club of Rome*, , New-York, Panthéon book, 1991.

LEVENSTEIN H., *The paraox of Plenty – a social History of Eating in Modern America*, Oxford, Oxford University Press, 1993.

MARX K., *Le Capital* ( traduit par M.J. Roy). Paris, Broché, 2016.

MORE T., *L'utopie* (traduit par V. Stouvenel). Paris, Paulin, 1842.

SINCLAIR U., *La Jungle* (traduit par A. Jayez). Paris, Editions Gutenberg, 2008.

SMITH A., *recherche sur la nature et les causes de la richesse des nations* (traduit par C. Baker). Paris, Economica, 2000.

STEEL C., *Ville affamée : Comment l'alimentation façonne nos vies* (traduit par M. Bouvier). Paris, Rue de Léchiquier, 2016.

## MÉMOIRE DE FIN D'ÉTUDE

DURET B., *L'agriculture et la ville, vers une complémentarité réinventée*, Bruxelles, PUB, 2016.

## ARTICLES DE PÉRIODIQUE

**BAVAY R.**, « Alimenter la ville », *Trait d'agence – supplément de Traits Urbains*, n°80, Hivers 2016. P7.

**BRAIN-SUPKOVA M.** et **FRANCOIS E.**, « Quels ingrédients pour une stratégie alimentaire durable ? », *Traits d'agence – supplément de Traits Urbains*, n°80, Hivers 2016. P17

**BRAND C.**, « Le retour de l'alimentation à l'agenda des territoires », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P 26-29.

**BRIXAS N.**, « Relocaliser : une fausse bonne idée ? », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P 33-35.

**DARROT C.**, « Comment les mangeurs ont renversé l'ordre des préoccupations », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P30-32.

**DE BIASI L.**, **ROPITAL C.**, « Filière courtes de proximité et logistique en Île-de-France », *Traits d'agence – supplément de Traits Urbains*, n°80, Hivers 2016. P13

**DE BIASI L.** et **ROPITAL C.**, « Des Terres agricoles aux politiques alimentaires », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P 36-39.

**DEBOUCQ S.**, « Décollage du fret aérien », *Bruxelles En Mouvement*, n°280, janvier/février 2016.

**FOUILLE L.**, **MYKOLENKO L.**, **RIOU D.**, « Logistique urbaine : développer le dialogue entre acteurs privés et publics », *Traits d'agence – supplément de Traits Urbains*, n°80, Hivers 2016. P17

**LEGER F.**, « Les paradoxes de l'agriculture en ville », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P 40-41.

**MADRY P.**, « Entre Hyper-discount et post-discount », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P49-51.

**MATAGNE J.**, « D'abord il y eut la roue », *Bruxelles En Mouvement*, n°280, janvier/février 2016.

**MOIROUX X.**, « Logistique urbaine marseillaise, de la sensibilisation à l'action », *Traits d'agence – supplément de Traits Urbains*, n°80, Hivers 2016. P20

NICOL M., « La logistique du dernier kilomètre au cœur des problématiques urbaines à Parose », *Traits d'agence – supplément de Traits Urbains*, n°80, hivers 2016. P19

ROPITAL C., « La logistique, ingrédient essentiel pour nourrir les villes. », *Les Cahiers de l'IAU*, n° 173, Janvier 2017. P 23-26.

ROPITAL C., « La face cachée du système », *Urbanisme*, n°405, Été 2017. P 38-39.

ZUKOW C., « Une expérimentation de Centre de distribution urbain pour l'EcoCité Clermont Métropole », *Traits d'agence – supplément de Traits Urbains*, n°80, hivers 2016. P18

## ARTICLES EN LIGNE

BOELEN C., « Ahold Delhaize veut doubler le chiffre d'affaires de ses activités online », *Gondola.*, en ligne : <http://www.gondola.be/fr/news/food-retail/ahold-delhaize-veut-doubler-le-chiffre-daffaires-de-ses-activites-online>, page consultée le 3 mars 2018.

DEMANGEON E., « Franprix, une success story en logistique urbaine fluviale », *l'antenne*, 4 juillet 2017, en ligne : [https://www.lantenne.com/Franprix-une-success-story-en-logistique-urbaine-fluviale\\_a37747.html](https://www.lantenne.com/Franprix-une-success-story-en-logistique-urbaine-fluviale_a37747.html), page consultée le 3 mars 2018.

DESFILHES F, « 400.000 tonnes par an de fruits et légumes par rail à Rungis, avec un nouveau terminal », *Les Echos*, 20 mai 2010, en ligne : [https://www.lesechos.fr/20/05/2010/LesEchos/20681-044-ECH\\_400-000-tonnes-par-an-de-fruits-et-legumes-par-rail-a-rungis--avec-un-nouveau-terminal.htm](https://www.lesechos.fr/20/05/2010/LesEchos/20681-044-ECH_400-000-tonnes-par-an-de-fruits-et-legumes-par-rail-a-rungis--avec-un-nouveau-terminal.htm), page consultée le 6 mars 2018.

GARRIC A. « L'agriculture urbaine peut-elle nourrir les villes », *Le Monde*, 29 mars 2018, en ligne : [http://www.lemonde.fr/planete/article/2018/03/29/l-agriculture-urbaine-peut-elle-nourrir-les-ville\\_5277804\\_3244.html#Kjp5K1QMDBc8gOOT.99](http://www.lemonde.fr/planete/article/2018/03/29/l-agriculture-urbaine-peut-elle-nourrir-les-ville_5277804_3244.html#Kjp5K1QMDBc8gOOT.99), page consultée le 5 avril 2018.

GIBSON-GRAHAM J.K., « rethinking the economy with thick description and weak theory », *current Anthropology*, Aout 2014, en ligne : <https://www.journals.uchicago.edu/doi/10.1086/676646>, consulté le 3 décembre 2017.

NAVEREAU B., « Le commerce alimentaire de proximité dans le centre-ville des grandes agglomérations : l'exemple de Toulouse et de Saragosse », *HAL Archives ouvertes*, en ligne : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00631184v2/document>, page consultée le 8 mars 2018

LIBESKING J., « Le Cargo-Tram de Zürich, ou comment utiliser le tramway pour la collecte des déchets », *logicités*, 23 février 2015, en ligne : <http://www.logicites.fr/2015/02/23/le-cargo-tram-de-zurich-ou-comment-utiliser-le-tramway-pour-la-collecte-des-dechets/>, page consultée le 6 juin 2018

MATAGNE J., « De l'importance de la logistique et du transport de marchandises à Bruxelles », *ieb*, 23 février 2016, en ligne : <http://www.ieb.be/De-l-importance-de-la-logistique-et-du-transport-de-marchandises-a-Bruxelles>, page consultée le 12 juillet.

SCHEPENS V., « Mérenne E., *Géographie des transports* », *Belgeo*, 28 octobre 2013, en ligne : <http://journals.openedition.org/belgeo/12359>, page consultée le 08 juillet 2018

X., « Mabru : la plus grande installation de panneaux photovoltaïque de Bruxelles », *Engie*, 24 janvier 2018, en ligne : <http://www.engie.be/fr/mabru-la-plus-grande-installation-de-panneaux-photovoltaïques-de-bruxelles>, page consultée le 12 juillet.

X., « CityDepot prend son envol à Bruxelles », *Canal.Brussels*, 29 janvier 2015, en ligne : <http://canal.brussels/fr/content/citydepot-prend-son-envol-bruxelles>, page consultée le 12 mars 2018.

X., « La Seine au service de la logistique urbaine », *transport&distribution*, 2 mai 2012, en ligne : <http://transport.sia-partners.com/la-seine-au-service-de-la-logistique-urbaine>, page consultée le 2 avril 2018.

X., « Tram-Fret, une bonne idée qui a du mal à monter sur les rails », *rail passion*, 23 mars 2011, en ligne : <https://www.railpassion.fr/transports-urbains/011-11197-tram-fret-une-bonne-idee-qui-a-du-mal-a-monter-sur-les-rails/>, page consultée le 6 juin 2018.

X, « La cuve de Bruxelles », en ligne : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Cuve\\_de\\_Bruxelles](https://fr.wikipedia.org/wiki/Cuve_de_Bruxelles), page consultée le 20 juillet 2018.

X, « Le Club de Rome », en ligne : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Club\\_de\\_Rome](https://fr.wikipedia.org/wiki/Club_de_Rome), page consultée le 10 juillet 2018.

## DOCUMENTS ET RAPPORTS

**Action Aid International**, « Power Hungry – Six Reasons to Regulate Global Food Corporation », en ligne : [www.actionaid.org.uk](http://www.actionaid.org.uk), page consultée le 4 avril 2018.

**Bruxelles Mobilité**, « Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de a Région de Bruxelles-Capitale : Le transport de marchandises et la logistique à Bruxelles : état des lieux et perspectives », en ligne : [https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/le\\_transport\\_de\\_marchandises\\_0.pdf](https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/le_transport_de_marchandises_0.pdf), page consultée de 12 juillet 2018.

**Bruxelles Mobilité**, « Plan stratégique pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale », en ligne : [https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/plan\\_marchandises.pdf](https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/plan_marchandises.pdf), page consultée le 1 juillet 2018.

**Chambre d'agriculture de Rhône-Alpes**, « Le plan Barnier pour les circuits courts », en ligne : En ligne : <http://savoie.synagri.com/synagri/synagri.nsf/pages/le-plan-barnier-pour-les-circuits-courts>, page consultée le 2 juillet 2018.

**Mabru**, « Rapport annuel 2016 », en ligne : [https://www.mabru.be/wp-content/uploads/2017/07/20170710\\_Rapport\\_Annuel\\_FR\\_web.pdf](https://www.mabru.be/wp-content/uploads/2017/07/20170710_Rapport_Annuel_FR_web.pdf), page consultée le 10 février 2018.

**Port de Bruxelles**, « Rapport annuel 2017 », en ligne : <http://rapport-annuel.port.brussels/>, page consultée le 6 juin 2018.

**Rdc environnement**, «inventaire et analyse des données existantes en matière d'offre alimentaire en région de Bruxelles-Capitale. En ligne : [http://document.environnement.brussels/doc\\_num.php?explnum\\_id=6473](http://document.environnement.brussels/doc_num.php?explnum_id=6473), page consultée le 2 mars 2018.

**Unesco**, « le repas gastronomique des Français », en ligne : <https://ich.unesco.org/fr/RL/le-repas-gastronomique-des-francais-00437>, page consultée le 8 mai 2018.

## SITOGRAPHIE

**Action co-create** : Choux Bruxelles : <http://www.cocreate.brussels/-Choud-Bruxelles->

**Alimenterre** : <http://www.alimenterre.org/ressource/pacte-politique-alimentaire-urbaine-milan-selection-bonnes-pratiques>

**Amap** : <http://www.reseau-amap.org/amap.php>

**Bees-coop** : <http://bees-coop.be/>

**Ceinture Alimen-terre Liègeoise** : <https://www.catl.be/presentation>

**Euro Carex** : <http://www.eurocarex.com/carex-presentation.php?cat=1&ssc=4>

**Europa « Règles de concurrence »** : [https://europa.eu/youreurope/business/sell-abroad/free-competition/index\\_fr.htm](https://europa.eu/youreurope/business/sell-abroad/free-competition/index_fr.htm)

**Fairtrade Belgium** : <http://fairtradebelgium.be/fr/le-fairtrade/quest-ce-que-fairtrade/comment-fonctionne-fairtrade>

**Gasap** : <https://gasap.be/>

**Larousse** : <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/>

**Légifrance** « Loi n° 73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientation du commerce et de l'artisanat » : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006068459&dateTexte=20180728>

**Locavor** : <https://locavor.fr/definition-locavore-locavorisme-et-circuit-court>

**Mairie de Paris** : <https://www.paris.fr/>

**Mouvement Colibris** : <https://www.colibris-lemouvement.org/mouvement/legende-colibri>

**Plan canal** : <http://canal.brussels/>

**Port.brussels** : <https://www.port.brussels/>

**Transition Towns** : <http://www.transitionfrance.fr>

**United Nation « Déclaration universelle des droits de l'homme »** : [www.un.org/fr/universal-declaration-human-rights/](http://www.un.org/fr/universal-declaration-human-rights/)

**Studio Associato Bernardo Secchi Paola Viganò** : [http://www.secchi-vigano.eu/atS08/at%20S08\\_schaerbeek.html](http://www.secchi-vigano.eu/atS08/at%20S08_schaerbeek.html)

## ENTRETIENS

**Mathieu Strale**, Interview du 28 mai 2018.

**Chloé Deligne**, Interview du 28 mai 2018.

**Alexis Nsamzinshuti**, Interview du 18 juin 2018.

## CONFÉRENCES

Joelle Zask, « Conférence n°1 : Pratiques et politiques d'alimentation : cultiver en milieu urbain / cultiver la démocratie », », *Cycle Ecologies urbaines : pratiques et politiques d'alimentation*, Metrolab, 23 novembre 2017

Mickaël Guyot, « Economie du projet », *cours de Master 2*, Ecole d'Architecture La Cambre-Horta, 8 Mars 2018.

Benjamin Wayens et Mathieu Strale, « Conférence n°2 : Approvisionner la ville », *Cycle Ecologies urbaines : pratiques et politiques d'alimentation*, Metrolab, 2 mars 2018.

Mathide Junger, Pierre Langlois, Stéphane Michel, « A Cargo Tram for Bruxelles », *Oral du jury de projet – atelier Space Speculation*, Ecole d'Architecture La Cambre-Horta, 29 Juin 2018.

Conférence « Quartier Masui », Perspective Bruxelles.

Conférence Aristide etc

## FILMS, DOCUMENTAIRES, VIDEOS

DAFT PUNK., *Revolution 909*, 1997

DION C., *Demain*

FURTADO J., *L'Île aux fleurs*, 1989.

REGGIO G., *Koyaanisqatsi*, 1982.

RIBOT J-C., *Les villes intelligentes*, ARTE France, Docside, Rare Media, 2014.

ROBIN M-M., *Le monde selon Monsanto*, ARTE, 2008.

RMC, *Amazon : le défi logistique*, 2016

VARDA A., *Les Glaneurs et la Glaneuse*, 2000.





# Annexes



**J'ai d'abord présenté brièvement mon sujet de mémoire à Mathieu Strale qui m'a ensuite parlé de son travail.**

**Mathieu :** Alors moi je me suis intéressé à ce sujet, au niveau des filaires de livraisons et la logistique qui se cache derrière. Il y a beaucoup de choses à dire sur l'approvisionnement alimentaire, la distance n'est pas toujours ce qui va déterminer le mieux la durabilité, ça dépend si tu réfléchis dans le cadre économique actuel ou pas. Ça dépend de quelle saison tu parles également. Alors il y a aussi tous les enjeux sociaux économiques. Si tu mobilises de l'espace en ville pour faire de l'alimentation. De la culture ou de la logistique. Tu mobilises de l'espace dans un milieu contraint, quel espace tu mobilises ? Au détriment de quoi ?

**Aujourd'hui il est compliqué en connaître les provenances de tout ce qui arrive à Mabru, ils n'ont pas un rapport très clair et détaillé de ce qui vient, en quelle quantité, et depuis quelle partie du monde. Par exemple, quand on achète des tomates, on voit que la provenance change d'une saison à un autre. Cependant on sait que 5% du transport de marchandises à Bruxelles est dû à Mabru. Donc l'impact est assez significatif. Par rapport à la position de Mabru, c'est assez controversé. Est-ce que la position est la plus adéquate pour distribuer la nourriture à l'échelle de la ville ?**

Moi je vais d'abord te dire que je pense te dire et je vais t'expliquer pourquoi. Ce qui est intéressant c'est que des marchandises arrivent groupées au Mabru, elles arrivent en camion depuis les fournisseurs qui peuvent être effectivement Belges ou Européens. Ensuite, les marchandises repartent dégroupées. C'est-à-dire que les commerçants viennent avec leurs camionnettes, les restaurateurs viennent. Le marché de gros est essentiellement destiné à des petits acteurs. Les supermarchés ne se fournissent pas au Mabru car ils ont leur propre système logistique, ils ont leurs propres entrepôts de distribution qui sont déjà en dehors des villes. \*Dans ce cadre-là, au plus près tu places ton point d'éclatement des flux de la ville, au plus tu raccourcis ce dernier trajet. Or c'est à ce dernier trajet-là finalement que l'impact environnemental sera le plus négatif. Les commerçants viennent avec leur camionnette qui ne sera pas nécessairement remplie, il n'y a pas de mutualisation. Ça consomme énormément alors que quand tu arrives avec des véhicules plutôt remplis finalement tu réduis le coût environnemental. Pour ce point de vue-là : mettre le point de dégroupage le plus proche de la ville, à priori c'est une bonne position, on est proche de la clientèle. Après, le Mabru ne sert pas que Bruxelles, mais aussi toute l'agglomération et sans doute même plus largement.

**J'ai en effet trouvé que 40 % des marchandises qui partent du Mabru sont à destination du Mabru, et les 60% restant iraient à l'extérieur, même proche agglomération, et transiteraient par Mabru.**

Alors oui se pose la question, qu'est-ce que l'on pourrait faire ? D'abord où on le déplacerait ? À Schaerbeek Formation on éloigne le projet et donc on augmente les trajets et les coûts environnementaux liés, et pour faire quoi à la place ? Il y avait un village durable, un quartier durable... Est-ce que le bénéfice environnemental éventuel justifie l'allongement des trajets ?

**Mais alors, si on veut le déplacer, est-ce uniquement pour récupérer le foncier qui devient peu un peu un lieu de prédilection de par sa position dans la ville et ses qualités spatiales, ou est-ce plutôt pour profiter d'un potentiel lien avec le train, dans le cadre de l'approvisionnement ?**

Dans les projets il est question d'un jour rassembler un genre de pôle logistique autour de Schaerbeek Formation et le déplacement du Marché matinal en ferait partie. Cependant, pour l'instant rien n'avance car les terrains sont toujours pollués et appartiennent toujours à la Sncb. Les visions sont différentes et il n'est pas certain que ce site devienne un pôle logistique. Du point de vue de la connexion au rail, le Marché Matinal en avait une avant, encore visible sur le site mais inutilisée. De ce qui se dit les clients du Mabru ne seraient pas contre le rétablissement d'une liaison ferroviaire mais cela demande de retravailler ensemble, avec des fournisseurs qui seraient groupés, un opérateur ferroviaire qui accepte de faire ces liaisons. Je ne pense pas que le site actuel soit tout à fait contradictoire avec une connexion ferroviaire. Par contre, contradictoire, il l'est avec une connexion fluviale mais pour l'instant, la voie fluviale pour l'approvisionnement alimentaire n'a pas un très grand essor.

**Ce qu'on pourrait faire venir, ce serait d'Anvers, à la rigueur ?**

On pourrait imaginer qu'une partie vienne d'Anvers, en effet. Ce qui existait avant c'était des trains depuis l'Espagne. Par exemple, pour toutes les tomates, les oranges, etc...

**Je pense en effet à la ligne Rungis-Perpignan, qui est directe et ramène entre autres des légumes du sud de la France et de l'Espagne jusqu'à Paris. Pourquoi est-ce qu'on ne pourrait pas imaginer un cas similaire pour Bruxelles finalement ?**

C'est ce qui existait avant ! Alors, pourquoi est-ce que ça a disparu ? Certainement parce qu'il y a une pression assez forte sur le réseau de chemin de fer Bruxellois car les passagers ont la priorité et tant que toutes les voies n'ont pas été doublées, les capacités sont limitées. Cela induit une irrégularité assez forte des flux de marchandises. En général sur le réseau Européen les passagers ont la priorité et les marchandises sont plutôt en second lieu. Ainsi, pour les produits frais la fiabilité est visiblement un facteur qui limite fortement ce genre de liaison.

**Par exemple, entre Rungis et Perpignan cela fonctionne extrêmement bien, c'est moins de 3 heures !**

Oui, mais c'est un seul opérateur, un seul réseau ! Alors que sinon tu aurais au moins les Français et les Belges et peut-être même les Espagnols si ce train part de plus au sud.

**Vous voulez dire que cela devient plus complexe, car il y a davantage de ramifications ?**

Il y a des enjeux très locaux également. La SNCB, a un site de Cargo qui est maintenant privé. Elle s'est concentrée sur quelques grands clients, c'est-à-dire par exemple Audi. Un seul train part par jours ou quelque chose comme ça. Le Mabru ne fait pas figure de grand client potentiel, alors ils ont plutôt délaissé ce genre de liaisons.

**Mais alors, sommes-nous condamnés à des coûts de transports et environnementaux ? Le transport routier représente 15% du coût global du transport, alors ce sera toujours ce qui va être choisi. Pensez-vous qu'à Bruxelles, on pourrait tendre vers une politique (car ça viendra forcément de l'état si il y a un changement) qui réinstaurerait OU le canal, OU le train ? Ou au moins essaierait de les valoriser ?**

Alors cette question, pour y répondre il faut savoir si on est dans le cadre économique et politique actuel ou est-ce qu'on peut imaginer à terme en sortir ou évoluer ? Car oui c'est clair, pour l'instant, dans les coûts économiques actuels, et sans contraintes politiques, la route risque de rester le modèle dominant. Mais ce n'était pas le cas il y a 25/30 ans, la preuve il y avait encore un train ! Et on ne peut pas dire comment ce sera dans 25/30 ans non plus ! Il y a des outils qui existent et qui permettraient sans doute de changer les choses ! Par exemple de plus en plus en Europe on a des taxations des poids lourds qui se basent sur le kilométrage et qui induisent d'abord un coup plus élevé pour les transports plus longs, et aussi à faire la collecte de données sur ces transports plus longs. Et donc on a de plus en plus d'infos pour mutualiser par exemple. On pourrait imaginer qu'à terme derrière il y ait des outils politiques, soit de contraintes coût soit de contraintes réglementaires qui disent voilà, quand on est sur des liaisons de plus d'un certain nombre de camions transportant des marchandises similaires qui voyagent, on contraint à utiliser un autre mode. Mais pour l'instant c'est tout à faire utopique, c'est plus ou moins ce que fait la Suisse à son échelle.

En Belgique et en Europe ça ne fonctionne pas car la première règle, c'est la libre concurrence.

**J'ai entendu parler du projet CityDepot pour le dernier kilomètre. C'est intéressant à tout points de vue, mais économiquement ce n'est pas vraiment rentable. Tant que c'est subsidié c'est viable.**

Effectivement, les dernières nouvelles de city dépôts, c'est que l'entreprise a été rachetée par Bpost et que donc c'est une filiale de la poste. Bpost fait ça avec plusieurs entreprises de ce type-là. Il laisse des start-up se développer, si elles fonctionnent souvent elles sont racheter par un grand groupe.

**Ça va se développer alors CityDepot ?**

Ça se développe mais plus dans la même optique. C'est-à-dire que CityDepot a abandonné les livraisons vers les magasins parce qu'il y a trop de contraintes par rapport aux volumes transportés. Ce qu'ils font plutôt c'est prendre en charge les livraisons de transporteurs allemands par exemple. CityDepot devient une sorte de filiale de transporteurs mais pas un livreur de magasin.

**Mais c'est très peu tout ça, c'est un projet pilote ?**

Oui, il y a 800 000 trajets de livraisons par jours à Bruxelles et eux doivent correspondent à une centaine...

**Par rapport au canal il n'y a aujourd'hui que des bateaux du type péniche et pas de bateaux de mer qui pourraient transporter beaucoup plus.**

Alors, en théorie le port de Bruxelles est un port de mer, c'est-à-dire qu'il a les infrastructures réglementaires. Mais c'est assez limité, il s'agit de bateaux de 6000 tonnes. Pour l'instant le transport fluviomaritime, cette possibilité de navires qui iraient sur de longues distances comme entre la Russie et le port de Bruxelles comme il y a encore une dizaine d'années pour amener du bois. Il s'agissait du bois d'œuvre pour la construction, pour les chemins de fer, etc... Ca faisait partie des liaisons possibles, mais c'est vraiment très limité car 6000 tonnes à l'échelle maritime, c'est très peu. Ça paraît énorme comme ça, mais par rapport au transport maritime c'est en fait peu rentable. Et donc c'est effectivement essentiellement du trafic fluvial qui était exercé sur ces zones. Autant en transport fluvial le port est compétitif, autant pour le transport maritime en fait c'est plus compliqué. Soit tu continues à naviguer avec ce navire de 6000T mais qui est relativement petit à l'échelle international et donc t'es peu compétitif sur le maillon maritime, soit il faut transborder dans un port pour passer d'un très grand navire à des navires fluviaux. De ce fait, autant passer à des péniches finalement. Elles sont plus adaptées et nécessitent moins de manutention.

**Si on crée des quais de transbordement ? Maintenant pour les palettes et les containers il existe des systèmes qui restent accrochés sur le port et qui viennent décharger les palettes. Serait-ce possible pour la nourriture ?**

L'objectif de ce projet là c'est plutôt pour des marchandises comme des matériaux de construction. Pour les flux palettisés c'est essentiellement ça qui est visé. Et d'ailleurs il y a ce projet de Village de la construction qui est une sorte de hub, de nœud pour l'approvisionnement en matériaux de construction depuis le canal avec à côté différents opérateurs qui les traitent et ensuite distribuent vers les chantiers bruxellois.

**Connaissez-vous la logistique des magasins Franprix qui utilise des containers pour les derniers kilomètres ? C'est tout de même intéressant car ils ont réalisé la proximité entre leur centre de distribution et la Marne qui permet d'accéder à la Seine. Ça pourrait être intéressant au niveau des supermarchés qui ont des centres de distribution ?**

On pourrait imaginer ça ! Le truc c'est qu'il faut que l'entrepôt du supermarché soit proche du canal. On pourrait imaginer les entrepôts de Colruyt, à Halle, ils sont tout près du canal. En effet ça pourrait être un axe que Colruyt amène ses containers par le canal pour ses derniers kilomètres. Mais il faut savoir que le projet de Franprix au départ c'était un projet de marketing. Par la suite ils se sont rendu compte que c'était relativement rentable et ils l'ont maintenu.

**Oui en effet, il s'agit de petits containers, avec le nom bien visible. Le port de déchargement se situe juste sous le pont de l'Alma...**

Oui et le volume de vente à Paris est bien plus grand qu'à Bruxelles et certainement suffisant. Ce qu'il faut savoir et qui est un peu paradoxal, c'est qu'il y a déjà un terminal à containers dans le port de Bruxelles, à côté de l'incinérateur. Un des clients de ce terminal, c'est Colruyt justement ! Donc Colruyt amène des containers maritimes qui sont ensuite mis sur un bateau jusqu'au port de Bruxelles et là, ils sont débarqués vers la route. Ce qui est paradoxal c'est que les containers sont débarqués au port de Bruxelles sur la route, ensuite ils remontent sur le ring et vont vers les entrepôts en dehors de Bruxelles. La raison pour laquelle Colruyt fonctionne comme ça, c'est parce que pour fonctionner ce terminal du port de Bruxelles reçoit des subsides pour être compétitif vis-à-vis de la route. En fait pour Colruyt c'est plus rentable de faire comme ça. Mais d'un point de vue logistique durable, ça pose question car ça veut dire qu'on ajoute des camions sur le ring, pas spécialement pour approvisionner Bruxelles de plus !

**On parle donc de containers qui viennent d'Anvers. Mais qu'est-ce qui arrive à Anvers ?**

Les marchandises non-alimentaires ! Tout ce qui est jouets de leur chaîne de jouets. Il y a tout de même beaucoup de ventes par correspondance faites chez Colruyt. Qui arrivent à Anvers en bateau. Essentiellement des produits asiatiques.

**Le port d'Anvers est de quelle envergure ?**

Il peut accueillir les plus grands navires. C'est le 2ème port Européen et la porte d'entrée à l'échelle belge sans aucun doute mais même à l'échelle européenne c'est vraiment un acteur...

**Au niveau de l'approvisionnement alimentaire, le seul rôle qu'il pourrait jouer c'est au niveau des produits exotiques.**

Les bananes par exemples, qui arrivent par containers. Qu'on pourrait imaginer reprendre le container pour Bruxelles. Aujourd'hui elles arrivent par bateau jusqu'à Anvers où se trouve un entrepôt de mûrissement. Donc les bananes arrivent très peu mûres en Europe et mûrissent dans les ports européens. Lorsqu'elles arrivent, ce n'est pas pour rien qu'elles sont mûres une semaine après que tu les achètes. C'est calculé pour que ce soit comme ça. On les sort de l'entrepôt juste à temps et on les amène en camion. Les produits qui viennent par avion sont vraiment les produits très périssables qui ne conservent absolument pas. Donc les haricots, qui viennent d'Afrique, les fruits rouges qui viendraient d'hors Europe, les poissons, la viande. D'un point de vue logistique c'est complexe de faire venir des fruits depuis Anvers en bateau s'ils ne conservent pas. La chaîne logistique est calibrée aujourd'hui pour que les produits mûrissent à Anvers, et ensuite soit distribués dans la journée. Rajouter un jour de conteneur, reconditionner tout implique des coûts qui ne valent pas la peine.

**Je voulais vous parler des CDU, est-ce qu'à Bruxelles on a un schéma d'organisation, pour la logistique du dernier kilomètre? Je sais qu'à Paris par exemple, l'APUR a fait une étude pour se rendre compte de terrains qui étaient disponibles et pourraient être propices à implanter des centres de distribution urbaine, et du coup y a t-il quelque chose de semblable à Bruxelles ?**

Alors, à Bruxelles, tu connais l'observatoire des activités productives. Ça consiste en un recensement des sites industriels. La nouvelle édition se focalise sur l'immobilier logistique. Il s'agit d'identifier où il est, comment il évolue, qui sont les acteurs. Il y a donc des réflexions sur la position de cet immobilier, qui l'occupe, comment cela fonctionne....

### **Avec le plan de marchandises par exemple, on compte implanter de nouveaux centres de distribution ?**

En fait le CDU pose beaucoup de questions. Ça dépend de comment on l'envisage. Le CDU comme structure publique : c'est-à-dire à proximité du piétonnier, où les commerçants se rendent. Ça ne marche pas. Ça implique des coûts énormes de gestion, ça implique que les commerçants s'organisent entre eux. Qui prend le risque etc... ce que Bruxelles Mobilité envisage, c'est plutôt des structures comme CityDepot, des acteurs privés qui se mettent autour de la ville mais peut-être dans la région. Les acteurs gèrent eux même leur business. L'idée c'est plutôt de conserver des espaces et des bâtiments pour que des acteurs comme ça se développent plutôt que d'investir eux-mêmes en tant qu'opérateur. Dans ce cadre-là l'inventaire de l'immobilier logistique est plutôt envisagé comme ça, il faut conserver de la place pour des acteurs logistiques et urbains, mais sans investir eux-mêmes.

### **Pensez-vous que ce soit une question d'échelle ? Dans des plus grosses villes comme Paris on pourrait faire ça ?**

Effectivement ce qui s'est passé à Paris aussi c'est au niveau de la réglementation de l'aménagement. C'est que les espaces logistiques sont comptés comme des espaces d'équipements maintenant, ce qui n'est pas le cas à Bruxelles. Cela signifie que dans le cadre d'un grand projet, il faut réserver de l'espace pour ça. Avant ce n'était qu'un site industriel qui pourrait partir.

Après, à Paris ce sont surtout des acteurs privés qui prennent ça en charge, c'est plutôt la Ville de Paris, la région Ile de France qui gèrerait elle-même le centre. Elle garantit le maintien d'espace et réalise des travaux de recherche pour identifier où placer ces lieux, mais c'est à des opérateurs privés de s'en emparer et d'y voir une opportunité ou non.

### **Le fait que les CDU ne soient pas considérés de la même façon en Belgique (davantage comme une nuisance) pose-t-il le problème ? Faudrait-il intégrer la logistique dans les plans d'aménagement ?**

Moi je pense que oui, probablement c'est vers ça qu'on va ! Et si ce n'est pas encore fait c'est parce qu'il y a encore une relativement grande méconnaissance de la problématique. Les marchandises ont longtemps été envisagées comme une nuisance. On limite l'accès aux poids lourds, on limite les heures d'accès, on déplace les activités etc. et c'est vrai que ça crée de la nuisance. Habiter à côté d'un centre logistique n'est pas agréable. Mais désormais on se rend compte que ce sont des sites qui sont utiles. D'abord pour l'économie actuelle mais aussi parce qu'il y a de plus en plus de réflexion sur le développement des livraisons à domicile, du commerce en ligne, qui induisent énormément de petit trajet, énormément de flux aller/retour puisque beaucoup d'entreprises garantissent maintenant les retours. Cela crée énormément de flux et certainement que ça va nécessiter des sites proches des centres villes parce que c'est à cet endroit-là que tout va se faire. Comment conserver ce type d'espace ?

## **Quel sera le futur du transport ? Des drones pour livrer, des camions électriques ?**

Les drones ça va être compliqué en Europe et en ville encore plus. Peut-être qu'en périphérie ça peut être un système parce qu'une fois que tu as une densité trop élevée ça risque d'être dangereux. Les véhicules électriques vont pour leur part certainement se développer sous différentes formes. Sans doute davantage des camionnettes et des vélos électriques en ville. Pour l'instant les camions lourds électriques ça reste une technique complexe parce que la puissance à déployer est trop grande

**Pourtant cela pourrait être intéressant pour les supermarchés qui ont une logistique tellement performante et infaillible qu'on ne peut plus vraiment faire grand-chose contre.**

Exactement, ce sont eux les leaders. C'est ça aussi dans la question de l'alimentation durable, paradoxalement, ceux qui ont la chaîne logistique la plus courte, ce sont les supermarchés ! Et ce qui va aussi se passer c'est l'automatisation accrue des entrepôts, et il y aura de moins en moins de logisticiens dans les entrepôts. C'est de plus en plus automatisé et standardisé.

**Oui, par exemple chez Amazon ils ont un algorithme si performant qu'ils arrivent à tout stocker en mélangeant tous les produits et optimisant ainsi tout l'espace.**

Rien que chez Colruyt, le fait que les fruits et légumes soit tous dans des cageots bleus de la même taille c'est parce qu'en fait derrière il y a un robot. Le réassortiment est de plus en plus automatisé.

Alors, si tu veux réfléchir à des questions d'alimentation durable, tout ce qui est chaîne alternative va avoir du mal à développer ce type de technique sans intervention de l'état ou de subsides.

**Je trouve qu'aujourd'hui, c'est un peu noir ou blanc. D'un côté ou va avoir des potagers urbains qui finalement ne vont pas être destinés à la même population non plus! ça paraît parfois un peu hypocrite, on se demande si la relocalisation des systèmes alimentaires est suffisante! Surtout que je pense qu'il y a un côté paradoxal. Ce que je trouve hypocrite c'est que la culture alimentaire a toujours été créée en important. Des tomates avant 1600 il n'y en avait pas en Italie alors que c'est la base de l'alimentation !**

Oui c'est bien vrai, socialement, qui a accès aux chaînes alternatives d'un point de vue évidemment du prix mais aussi du temps que tu y passes. Tu connais le beescoop à Schaerbeek ? C'est une espèce de magasin coopératif alimentaire et leur objectif c'est justement de s'ouvrir à d'autres publics. Sauf qu'il faut quand même être coopérant pour pouvoir y acheter quelque chose. Ce n'est pas vraiment « ouvert ». Et en plus, n'oublions pas qu'un dispositif coopératif c'est du travail gratuit ! Les gens qui sont là-dedans sont des bénévoles qui, en partie, prennent le boulot des commerçants finalement ! Ce sont des modèles qui posent questions ! Ce sont des gens qui gagnent

suffisamment d'argent pour se permettre d'être bénévole. Ça pose bien les questions du modèle social caché derrière.

**Pensez-vous que ces initiatives sont amenées à se démultiplier pour devenir les formes dominantes de production, ou alors allons-nous aller vers une sorte d'hybridation entre le système des supermarchés et ces systèmes alternatifs finalement.**

C'est peut-être un peu pessimiste mais je pense que les systèmes alimentaires sont le reflet de la société dans laquelle on est. Et que si l'on va vers une société plus duale, avec autant d'inégalités, on ira probablement aussi vers un système alimentaire qui alimente très bien localement à prix haut et sur base d'un investissement de temps important, et en parallèle les maintiens des supermarchés. Tu vois bien comme Lidl et Aldi investissent de plus en plus Bruxelles ! On aura certainement deux systèmes. Une alimentation pas chère et relativement de mauvaise qualité, et une alimentation plus chère et de relativement bonne qualité. Le cadre européen, finalement, du point de vue des politiques fonctionne comme cela. D'un côté la constitution de pas mal de labes bios, de protection etc, et de l'autre les règles de bases qui restent formatés pour l'agro-industrie. Des accords internationaux qui favorisent ça avec l'ouverture à la viande américaine, la disparition des quotas... et donc l'ouverture.

**J'ai lu des articles et, honnêtement, ça me fait peur. C'est réel ce qui se passe pour la viande ?**

Oui complètement, la plupart des quotas avaient une échéance, et tombent les uns après les autres. Il y a eu le lait, le sucre, maintenant ce sont des accords qui se négocient sur la viande sud-américaine. Oui clairement il y a une volonté d'ouverture. Et alors là ça fait partie vraiment de la stratégie internationale de l'Union Européenne de se positionner comme leader sur certains marchés où elle a un avantage compétitif et de laisser tout le reste au marché libre. C'est-à-dire qu'on ne va pas cultiver du soja chez nous, on va l'importer d'Amérique latine, mais par contre on produira de la viande de bonne qualité qu'on exportera dans le monde, et on importera de la viande de mauvaise qualité, ou du moins, moins chère, depuis les Etats-Unis.

**Alors j'avais cru entendre que à Bruxelles, on exportait beaucoup, ce qui était de meilleure qualité (je parle du plein champ) et qu'on importait de la moins bonne qualité, notamment pour nourrir le bétail)**

Ce n'est en effet pas parce que la ferme est à côté de Bruxelles qu'elle nourrit Bruxelles. Alors il y a quand même des logiques locales ! Il ne faut pas imaginer le pire ! Mais ce n'est pas systématique.

**Quand on voit que les commerces intégrés s'adaptent déjà très bien aux tendances bios, etc... c'est ça qui commence à faire peur. Si même eux y arrivent, bon...**

Ah ça oui, mais ils ont les chaînes logistiques appropriées pour pouvoir intégrer ce que tu veux ! Et de nouveau, est-ce qu'on discute dans le cadre ou hors du cadre économique actuel? C'est aujourd'hui vers ça qu'on va mais on peut espérer qu'il y ait une résistance. Pour l'instant cela reste une résistance relativement locale. Après, l'alimentaire est un sujet assez sensible et tu vois que chaque fois qu'il y a une crise alimentaire cela peut tout de même modifier les habitudes que ce soit des crises relativement locales, comme les œufs à la dioxine en Belgique, mais aussi des crises beaucoup plus larges comme la vache folle. Ça induit des changements de comportement et ça tu ne peux pas préjuger de ce qui va se passer dans les dix prochaines années là-dessus.

**Mais c'est ça en fait, les moteurs de changement. Je pense à des villes comme Toronto ou Bristol, ce sont des villes qu'on peut considérer comme modèles en termes d'alimentation un peu plus durable. Mais c'est bien parce qu'il y a eu des enjeux d'obésité beaucoup trop fort ou des inégalités sociales.**

Tu vois que par exemple en Europe, on importe progressivement le modèle américain. C'est-à-dire que les pauvres deviennent les gens plus gros. Ce n'était pas le cas il y a quelques décennies. Donc on adopte ce système. Quand on étudie les populations immigrées on voit que c'est les deuxièmes, troisièmes populations qui mangent beaucoup plus mal que les premiers arrivants. Parce que les premiers arrivants avaient gardé finalement leur tradition alimentaire dans la mesure du possible. Les autres intègrent le fastfood, le Dorum, etc... et c'est moins cher.

**Et puis tout ce qui est américanisation de la nourriture, dans le but d'obtenir une nourriture « commune » à la suite de vagues d'immigrations, pour simplifier l'accès à la nourriture.**

**Pensez-vous que le problème réside dans le fait qu'on est dans un « développement durable » plutôt qu'une écologie politique ? C'est-à-dire dans un système d'alternative au sein du système, mais jamais de révolution finalement ?**

Ma vision personnelle, et pas scientifique, c'est que je ne pense pas qu'on y arrive sans point de vue révolutionnaire. Tant qu'on reste dans un développement durable, de fait l'économie prime. Ou du moins est incontournable. On cherche à adapter le système sans le changer.

Je voulais vous parler aussi du Cargo-tram. A Saint-Etienne, ils ont justement essayé de faire un prototype pour alimenter des supermarchés. Ça n'a pas marché. Economiquement ce n'était pas rentable. Est-ce que ça, ce serait envisageable entre Mabru et le centre? Avec le réseau de tram qui n'est quand même pas si mauvais ! On ne pourrait pas envisager quelque chose comme ça ?

Techniquement, ce serait faisable. Après il faut adapter les processus. La STIB utilisé plutôt la nuit, revoir le réseau pour garantir des créneaux d'utilisation. Après ça demande des changements de mentalité très forte. Au niveau de la STIB déjà. Au niveau des commerçant surtout ! Ils ont une logique d'indépendant. C'est-à-dire qu'ils ont du mal à changer leur modèle de pensée pour penser globalement. Et donc ce qui a l'air inefficace globalement : chaque commerçant va avec sa camionnette chez Mabru, individuellement pour eux ça ne l'est pas. Ça leur permet d'aller choisir leurs produits, d'avoir une relation personnelle avec leur grossiste. Cette relation personnelle dans laquelle le commerçant pense trouver une plus-value est difficile à rompre.

Ce n'est pas pour autant que le commerçant doit aller chaque jour au Mabru, une fois par semaine, puis des livraisons par tram, ça pourrait fonctionner mais ça demande des changements de philosophie.

**C'est complètement compréhensible et c'est intéressant car c'est ce qu'on essaie de prôner, finalement, une reconnexion à la nourriture. Devenir des « consom-acteurs » et non pas des consommateurs passifs. C'est ce qu'on aime retrouver avec les marchés, à notre échelle. Alors ON comprend aussi que les commerçants qui n'ont jamais perdu ce lien, veulent le garder.**

Les marchés pourraient être un point à aborder. Le système de marchés par quartier est un moyen de grouper les marchandises quasiment jusqu'au consommateur. Alors un groupage à l'échelle du marchand mais tout de même.

**Au marché du Midi, ce serait intéressant de compter chaque camion derrière chaque étalage, calculer la distance depuis Mabru, le taux de consommation et de production de CO2, et comparer avec le Colruyt. Finalement quand on veut comparer des bilans carbone, des bilans économiques, c'est assez défaitiste.**

**Vis-à-vis des villes moyennes, où les périphéries et zones commerciales vident les centres villes, est ce que des centres de distribution sont adaptables à cette échelle ? Je sais que ça existe à Clermont-Ferrand.**

Je ne pense que CityDepot a des implantations dans des villes moyennes, comme Charleroi. Alors c'est vrai que pour qu'il y ait un CDU, il faut une clientèle urbaine et oui, c'est particulièrement vrai dans les villes françaises, les centres commerciaux périphériques ont vidé les centres villes en particulier moyens, de leurs commerces de détails. Et là c'est d'office en voiture. Et ce qui contredit un peu cette histoire du Colruyt qui est plus environnementalement efficace sur la logistique, c'est que par contre, il induit

un très fort trafic du client final. Alors que quand tu as une épicerie à côté de chez toi, ton impact est moins grand.

### Un paradoxe

Si tu manges des pommes hors saison ici, il vaut mieux qu'elles soient cultivées en serre, sans chauffage, que depuis Saintron, à 40km d'ici, mais dans des serres chauffées. L'idéal c'est de manger des pommes quand elles sont mûres, en Belgique. Mais de fait les gens ne consomment plus comme ça, si tu veux des tomates et des pommes en toutes saisons, le modèle du supermarché est plus efficace. Il l'est économiquement, mais il l'est en partie environnementalement. Il ne l'est pas socialement.

Chloé Deligne, Interview du 28 mai 2018.

**On peut difficilement penser que des potagers urbains vont alimenter la ville. Les ambitions productivistes doivent être prises avec un certain recul. Mais les potagers urbains, c'est vrai que ce n'est pas que ça. Le lien à la terre, le lien social qui en découle, ce sont des choses dont je veux également parler. Par rapports aux espaces périurbains, je lisais une étude qui stipulait qu'il faudrait 660 000 hectares pour nourrir Paris. Qu'en est-il de Bruxelles ?**

**Chloé :** Le problème des données chiffrées, c'est que c'est un appauvrissement terrible de la réalité parce qu'on voudrait savoir : quelle alimentation ? Comme ce sont des mesures standardisées, c'est qu'on parle d'une alimentation standardisée. S'alimenter dépend de la classe sociale, au régime végétarien ou non.

De plus il n'y a pas un hinterland mais des hinterlands, différentes géographies par rapport à différents produits. A mettre en lien avec les travaux de Gilles Billen :

*« L'agriculture française, agronomiquement et économiquement très performante, est responsable d'importantes pertes d'azote vers l'hydrosphère et l'atmosphère, provoquant de graves problèmes environnementaux. À partir de l'analyse de la base de données SitraM sur les transports de marchandises entre départements et avec l'étranger, un bilan des échanges de denrées agricoles, exprimé en flux d'azote protéique contenu, a été établi pour sept groupes de produits agricoles. Les 95 départements français ont été regroupés en 33 territoires agricoles, définis selon leur proximité géographique et la similitude de leur système de production.*

*Les résultats montrent l'ampleur de la mobilité commerciale des denrées agricoles. Les échanges entre territoires et avec l'étranger en 2006 représentent 1,6 fois la production agricole nationale. Globalement, la France apparaît comme exportatrice nette de protéines avec l'étranger, important 284 kilotonnes d'azote par an (ktN/an) d'aliments pour bétail et exportant 390 ktN/an principalement*

*sous forme de céréales. L'analyse révèle l'extrême spécialisation de la plupart des territoires, soit vers les grandes cultures, soit vers l'élevage, et fait apparaître cinq grands ensembles de territoires en fonction de l'ampleur et de la destination de leurs échanges commerciaux dominants. La maîtrise du cycle de l'azote et de ses perturbations ne saurait faire l'économie d'une prise en compte des flux commerciaux de denrées agricoles. »*

A Montréal, il y a eu des études similaires. Ce sont des chiffres qui donnent des idées mais sont à la fois trompeurs. Eric Duchemin avait calculé que si on voulait nourrir en légumes la population de Montréal, il faudrait que la totalité de l'île soit occupée par des jardins partagés. Ça rejoint ce qu'on disait, les villes ne peuvent être nourries localement. Et il faudrait une très grande partie de la périphérie seulement pour une partie.

### *La ceinture vivrière de Liège*

A Liège depuis 3 ou 4 ans il y a une mise en relation de toute sortes d'acteurs, à la fois associatifs, publics voire maraîchers pour relocaliser cette production maraîchère. (Uniquement maraîchère) dans une ceinture autour de Liège. Le problème supplémentaire avec Bruxelles c'est qu'elle n'a pas de mainmise, de prise sur l'aménagement du territoire. On peut toujours imaginer des négociations, mais c'est fastidieux. Et il ne faut pas oublier que l'alimentation de base c'est les céréales, et ça depuis le moyen âge nos régions sont alimentées par les baltiques!

**On parle d'une sorte d'hypocrisie dans cette idée de paniers alimentaires pour nourrir la population alors que ce qui nous nourrit ce sont les céréales, c'est-à-dire de la culture en plein champs qui prend beaucoup de place.**

Avoir une radioscopie de l'alimentation contemporaine de Bruxelles est intéressant et compliqué à faire. Les imports représentent une géographie très complexe. Dans notre livre, on s'est focalisé sur la question : à quoi on tient dans la ville ? Notre point d'entrée est davantage « quelle est la ville qu'on veut ? » un des autres aspects : " tout n'est plus que marché". Alors que traditionnellement, dans les terres urbaines, jusque dans les années 50, il y a quand même une partie de la production qui est vivrière, auto consommatrice. C'est-à-dire qu'on produit pour se nourrir, et ça, ça a complètement disparu. Il y a des traces, mais c'est vraiment ça le grand changement.

**La relocalisation alimentaire est-elle suffisante ? Pas en termes de quantité, en termes de philosophie.**

La question de savoir ce qu'est le territoire et ce qu'est le paysage qu'on défend. Sachant que l'alimentation est un problème d'une autre échelle. Cependant, si on abandonne ces terres-là, c'est aussi la question des possibles, c'est se priver d'un tas de possibles, y compris en termes de subsistance, d'autoalimentation etc...

## *Les fermes bios de proximité*

Pour subsister elles ont besoin d'un accès aux terres, et aujourd'hui elles n'y arrivent pas car soit l'urbanisation gagne du terrain et les privent, soit les anciens fermiers plus conventionnels tiennent à leur terres aussi et ne les lâchent pas. C'est très dur de recréer ces liens, ou de les amplifier, pour cette raison. L'accès à la terre est très compliqué dans le Brabant Flamand.

**Tout ce qui est alternative du type culture sur toit, est ce que ça peut vraiment représenter quelque chose ?**

Qu'est-ce qu'on promet avec l'agriculture sur toit aujourd'hui ? C'est un modèle high-tech souvent avec des cultures à haute valeur ajoutée. Des salades par exemple, ce n'est pas vivrier, ce n'est pas des pommes de terres sur les toits !

### *L'agriculture de subsistance*

Si elle a sa place à jouer dans le modèle économique, voilà, si on estime que 10% des bruxellois serait autosuffisants en légumes, et qu'on met ça dans le modèle, ça change les autres paramètres ! si on veut arriver à ça, ça demande aussi des outils. Il faut que ces personnes-là cultivent leur jardin, ou aient accès à un certain nombre de lieux et soient obligées de produire ! Chaque variable de quelque chose qui reste un modèle doit être travaillé et nécessite lui-même un certain nombre d'outils.

### *Les moteurs de changements*

Je pense qu'il faut continuer toute les initiatives et que chacune ne se suffit à elle-même.

### *La stratégie Good Food*

Elle est très ambitieuse, c'est l'idée qu'il y ait 30% des légumes nourrissant les Bruxellois soient produits dans un rayon de 10 km. Donc on ne peut pas reprocher aux politiques d'être ambitieux, mais en même temps on se pose des questions car aujourd'hui on est à 2% ce qui veut dire qu'il faut 15 fois plus !

La stratégie Good Food ne parle même pas de l'autosuffisance productive ! Pouvoir produire ne serait-ce que 50% de sa consommation de légumes en autosubsistance c'est déjà énorme. Dans les 2% actuels je ne sais même pas combien sont en autosubsistance. Il y a une marge de progression énorme !

## *Les jardins ouvriers*

C'est une initiative paternaliste du 19<sup>ème</sup> siècle pour donner à l'ouvrier une possibilité de cultiver lui-même une parcelle de terre en rapport avec son foyer. Avec l'idée « morale » que de cette manière ils n'iront pas au cabaret, et qu'une partie de leur alimentation sera produite en autosuffisance, ce qui leur permet d'économiser pour acheter une maison et être propriétaire. On est dans le modèle paternaliste ! N'empêche aujourd'hui, ils existent encore, à Jette sur de grandes surfaces et l'exigence qui les a fait tenir est celle de la production. 2/3 de la parcelle doit être de l'autoproduction. La seconde règle est l'interdiction de vendre. On ne peut pas faire du marché.

Il y a un système, lorsqu'une parcelle n'est plus cultivée, elle est attribuée sur base d'une liste d'attente... Cela profite à des pensionnés, mais aussi à d'autres.

**Alexis Nsamzinshuti**, Interview du 18 juin 2018.

### *Présentation du projet*

**Alexis** : Le projet Choud Bruxelles est issu d'un laboratoire qui s'est intéressé à l'approvisionnement et au transport en ville. On a cherché comment la logistique pouvait jouer sur l'approvisionnement en ville, sur la partie alimentaire et à ce moment-là de nombreux acteurs se sont posé la question de comment approvisionner les villes en produits locaux et donc on a réuni autour de la table les réseaux des Gasap, le supermarché qui venait d'ouvrir, Bioscoop, et le RABAD et donc on les a réunis et on s'est dit qu'il fallait réfléchir aux solutions en permettant d'améliorer l'approvisionnement des produits locaux à Bruxelles. Sur base du constat que, en fait, les producteurs qui travaillaient avec ces acteurs n'avaient d'une part, aucune connaissance en logistique et donc avait beaucoup d'inefficience en terme de coûts et en terme de fiabilité, en terme de toute une série de critères de la performance logistique et eux-mêmes se demandaient comment aider les producteurs car les producteurs, il faut savoir leur métier c'est l'agriculture, tout ce qu'il y a après ils font ça un peu comme ça, ils n'ont pas vraiment le temps de s'asseoir pour le faire.... Dans d'autres cas dans les circuits de distribution classiques on a des acteurs qui sont des logisticiens, des transporteurs qui eux connaissent très bien leur métier mais la contrainte de l'alimentation locale, les circuits courts font que la plupart des producteurs qui travaillent avec les partenaires du projet faisaient la logistique par eux-mêmes. on s'est donc dit on veut essayer de réfléchir sur les solutions logistiques adaptées pour les circuits courts et les producteurs locaux. On a déposé ce projet auprès de la région bruxelloise qui nous a donné la mission d'investiguer pour les solutions. Mais la logistique c'est très vaste, on ne pouvait pas non plus s'attaquer à tout alors on a réuni d'abord des producteurs pour savoir quels étaient les problèmes qu'ils rencontraient et se demander vers quelle voie ils pouvaient aller. Et donc après une série d'ateliers qu'on a organisés, on s'est focalisé sur une solution innovante qui est

la collaboration logistique. Il faut savoir que ce n'est pas quelque chose qu'on a créé, c'est quelque chose qui existe mais qui est très difficile à mettre en place notamment parce que, quand on met des acteurs ensemble il y a toute une série de questions qui émergent : la confiance entre les acteurs, la volonté de travailler ensemble, la confidentialité et des choses qui s'échangent et donc c'est très difficile à mettre en place mais dans ce secteur-là, c'était une opportunité parce qu'on avait des acteurs qui voulait travailler ensemble. Allons vers cette solution alors ! L'objectif de ce projet était : comment mettre en place un système collaboratif entre les producteurs pour améliorer leur logistique? On s'est rendu compte que pour pouvoir mettre en place une solution collaborative il faut en amont savoir qui fait quoi. Parce que si on n'a pas une visibilité des flux, des informations sur les flux logistiques, on ne peut pas mettre en place une solution collaborative. Et donc avant d'arriver à une collaboration logistique plus concrète, on a voulu mettre en place une plateforme qu'on a appelé Choud bruxelles dont l'objectif est de faciliter l'échange d'informations entre les producteurs. Mais l'information logistique c'est « qui livre, ou, quand, comment, avec quel moyen de transport... » Les producteurs intègrent leur informations et la plateforme va trier ces éléments et moi si je suis un producteur à Wavre, je serais en mesure de savoir si je veux collaborer avec mon voisin même si je le connais très bien mais je devrais savoir, ou est-ce qu'il est, et si bien sûr il permet à ce que moi je le vois. Je saurais où est-ce qu'il livre quand je livre et l'outil va pouvoir proposer des solutions de mutualisation. Moi je vais intégrer" voilà le mardi je livre à Ixelles, Schaerbeek et Uccle", et l'autre livre le mercredi presque les mêmes endroits donc il va proposer pourquoi pas ne pas réunir un même jour et il va proposer le trajet pour que un seul producteur puisse livrer tous les points. Là on vise plusieurs objectifs, l'augmentation du temps de chargement, la réduction des coûts logistiques, la réduction de l'impact sur l'environnement, et aussi on est engagé sur l'aspect social parce que la plupart des producteurs avec qui on a parlé la logistique est vraiment une charge qui pèse lourdement sur leur vie. Lorsqu'ils ont passé la journée dans leur champ le soir au lieu de passer la soirée avec leur famille ils doivent faire leur tournée même si, ils se sont engagés à faire ça. Leur volonté c'est de pouvoir rencontrer les consommateurs mais le faire systématiquement tout en sachant que ce pas réellement le transport ce n'est pas une valeur ajoutée pour eux. La valeur ajoutée c'est vraiment de rencontrer les consommateurs. Donc de cette façon on permet au producteur d'améliorer sa qualité de vie. C'était l'objectif de la plateforme qui est presque terminée.

L'objectif c'est que avec cette plateforme, on va essayer de lancer plusieurs pilotes dans lesquels on va réellement expérimenter la collaboration logistique et mesurer quel est l'impact au niveau des critères de performance, au niveau des coûts, on ne va pas quantifier mais essayer de sentir quel est l'avantage en terme de bien-être des producteurs.

**C'est donc plus un projet pour les producteurs, pour leur faciliter la vie, qu'un projet qui viserait à rendre ces produits, la nourriture plus accessible. Parce que par exemple les Gasap ou le Bioscoop c'est encore quelque chose qui n'est pas destiné à toute la population, ça a quand même un prix. Mais les réductions de coût logistiques ne permettront pas forcément une plus grande accessibilité, ce n'était pas forcément dans les critères ?**

Tu parles en termes d'accessibilité, financière, sociale ? Alors non pas vraiment, il y a d'autres projets qui travaillent sur cette accessibilité. Nous on estime qu'on travaille, qu'on essaie d'améliorer l'accessibilité en essayant de contribuer à réduire les coûts logistiques car il faut savoir, on a fait des calculs, qu'on estime que le coût de la logistique représente entre 30 et 40% ce qui est énorme. Et si on arrive à réduire ne fût que la moitié, ça veut dire que de nouveaux producteurs pourraient se lancer dans des partenariats avec les Gasap. On estime qu'on va influencer la réduction des prix du produit et peut être améliorer l'accessibilité.

**L'idée serait de permettre au Gasap serait de se développer d'avantage ?**

En fait l'objectif du projet, même si ça a été poussé par ce qu'on appelle les receveurs, ceux qui reçoivent des produits de la part des producteurs mais le focus c'est les producteurs. Ici l'avantage pour les Gasap c'est de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des producteurs. De leur permettre d'avoir plus de débouchés. Ce qui nous intéresse à Bruxelles c'est d'avoir ça.

**Comme aujourd'hui leur production ne va pas systématiquement à Bruxelles elle va où ?**

On travaille essentiellement avec des producteurs qui venaient déjà à Bruxelles, mais qui avaient des difficultés. Et justement avec un des pilotes qu'on va lancer on va essayer de voir dans quelle mesure la collaboration permet de faire venir des nouveaux producteurs qui n'avaient pas les ressources nécessaires pour pouvoir approvisionner Bruxelles, parce que la difficulté n'est pas uniquement en terme de prix, il y a aussi des producteurs qui ne vont pas venir à Bruxelles parce que pour eux conduire à Bruxelles avec des embouteillages... ils préfèrent vendre en circuit classique. Nous on vise principalement les circuits courts directs entre le consommateur et le produit donc les Gasap. Mais il y a aussi des supermarchés qui s'approvisionnent en produit locaux. Il y a le supermarché des Tanneurs ou le Belgomark qui s'approvisionnent beaucoup en direct. Mais sinon la grande majorité, ici à Bruxelles, des circuits courts ou des magasins qui s'approvisionnent en produit locaux c'est via des grossistes spécialisés en produit locaux (pas au mabru !) Comme Interbio. Pour eux c'est plus facile parce que ça leur permet d'éviter la logistique. Se fournir aux producteurs locaux ce sont des charges supplémentaires car ils n'optimisent pas leur transport et la logistique donc ça coûte plus cher. Et donc l'objectif est de pouvoir permettre à ce circuit court de pouvoir être aussi compétitif que les autres circuits.

**En termes d'alternatives, en étudiant toutes les possibilités avez-vous pensé à des alternatives de transport ? Parce que là j'imagine que ce sont surtout des camionnettes.**

La difficulté du transport c'est qu'on a affaire à des produits alimentaires. Et donc identifier des possibilités c'est beaucoup plus compliqué parce qu'on doit prouver que ça fonctionne. Sinon il y a de plus en plus de transport par vélo. Même si on est limité en termes de quantités dans un des pilotes on va expérimenter une solution dans laquelle on a 3 ou 4 producteurs qui venaient s'approvisionner à Bruxelles. Ici on expérimente une situation par laquelle on a un seul des producteurs qui va ramasser les produits et qui, habituellement venait sur un marché à Bruxelles vendre ses produits et le soir allait distribuer dans d'autres magasins des Gasap. Ici on va expérimenter que celui-là va ramasser donc il va venir ici sur le marché et au niveau du marché il y aura un transporteur par vélo qui va récupérer les produits et les distribuer. Donc c'est un peu les combinaisons de plusieurs modes de livraison.

**Quand j'explorais l'idée du cargo tram, je voyais bien qu'un problème qui se posait était celui du lien social qu'on risquait de perdre.**

Le problème des nouvelles solutions logistiques c'est que tu ajoutes un intermédiaire et pour certains, il y a l'efficacité logistique et les liens sociaux que soit le producteur soit le consommateur veut avoir et il faut donc voir où on met le curseur. On peut trouver des solutions c'est vrai mais moi en tant que logisticien je me dis quelle est la solution pour l'approvisionnement ? Un prestataire logistique va vous faire ça super bien, pas cher, mais du coup le curseur est sur l'efficacité logistique, alors on se pose la question. C'est ça la grosse difficulté qui fait qu'il n'y a pas une seule solution par canal de distribution. La solution qui fonctionnera pour l'approvisionnement des Gasap ne sera pas la même que la distribution vers un restaurant ou une cantine par exemple ce sera pas du tout la même chose parce que la cantine par exemple a forcément besoin d'efficacité. Ça arrive à 6h du matin, il ne faut pas que le restaurateur qui doit préparer, il ne doit pas venir voir 10 producteurs par jours décharger ? Il faut qu'il y ait un seul producteur qui arrive donc il faut qu'en amont ce soit bien organisé. Par contre les Gasap ce sont des consommateurs qui sont plus engagés et peuvent accepter de réduire l'efficacité logistique

**Pensez-vous qu'on va se diriger vers une hybridation des systèmes alternatifs et celui des supermarchés ou qu'il y aura deux types d'alimentation ? Une alimentation plus efficace de type supermarché de moins bonne qualité et en parallèle une alimentation plus locale et de meilleure qualité avec un coup environnemental plus bas.**

Depuis quelques années les supermarchés ont vu un grand intérêt en le local et donc tu vois maintenant dans tous les supermarchés des produits locaux qui sont presque aussi bons que ceux qu'on reçoit en circuit court. Il y a Carrefour qui a mis en place une stratégie d'approvisionnement auprès des producteurs locaux. Eux ils ont une logistique bien établie en plus. Moi ce que je vois en tous cas c'est aussi la volonté de pouvoir donner tous les moyens nécessaires

au petits producteurs d'être plus compétitifs par rapport à d'autres systèmes mais si on ne fait rien, si les producteurs ne changent pas leur manière de travailler, on va avoir un système où en fait, les consommateurs vont chercher leur produit au supermarché qui sont en fait des produits, les supermarchés vont répondre à la demande et on verra de plus en plus de produits bios locaux à des prix accessibles. On voit de plus en plus des produits dans les rayons des producteurs belges. Avec aussi cette idée que les consommateurs veulent savoir l'histoire des produits. Alors les supermarchés organisent des foires, ils ramènent les producteurs et bref, si on ne fait rien au niveau des autorités, si les autorités ne mettent pas en place des mesures pour favoriser un circuit réellement court, le marché va se diriger davantage vers le système classique.

### **Oui mais le système classique est bien plus optimisé.**

En terme de coût et d'environnement oui ! Et donc je dirais que si le supermarché classique prend ce marché en fait ils vont gagner parce qu'ils pourront démontrer que leur « bilan carbone » est meilleur. Et on l'a déjà démontré, en termes d'approvisionnement et au niveau des coûts, une pomme qu'on a amenée de loin représente un impact moindre que la pomme qu'on va acheter à Tournai.

### **En terme de ce que ça représente en quantité, pour alimenter Bruxelles, on en est où ?**

La quantité aujourd'hui ? Oui ça c'est une grosse question ! Presque personne ne sait ! Le ministère de l'agriculture a commandé une étude des espaces disponibles pour essayer de faire ce match entre les deux. Et puis il y a Good Food qui est ambitieux. En tout cas la politique de Bruxelles est complètement en faveur de tout ça, et ce n'est pas le cas de toutes les villes

### **Les CDU vont-ils avoir un rôle à jouer ? Dans le cadre du plan marchandise il va y en avoir de nouveau mais il sera lié à l'alimentation ?**

La question alimentaire se heurte toujours à des problèmes réglementaires. Une des solutions serait de mettre en place des Centres de distribution urbaine, qui se trouvent en dehors mais aussi des micro-centres de distribution qui se trouvent à l'intérieur des villes mais le problème, c'est que lorsqu'on parle des produits de e-commerce, des paquets il y a aucun souci, mais lorsqu'on parle des produits alimentaires c'est-à-dire qu'on ne doit pas juste déposer là et attendre que quelqu'un vienne les chercher, il faut faire le suivi, il faut contrôler. Il faut qu'il y a une personne qui surveille ou alors mettre en place des chambre froides contrôlées etc... C'est ça la grosse difficulté. Il y a beaucoup de villes qui ont expérimenté des centres de distribution pour les produits alimentaires mais on voit en fait que le coût induit par ça, à nouveau ça ne vaut pas réellement la peine. Mais ici à Bruxelles il y a quand même une expérience, SUMY, qui travaille avec les magasins Farm. L'objectif c'est d'expérimenter l'approvisionnement des magasins via une plateforme à Vorenbeek où les producteurs viennent déposer et à partir de ces plateformes l'entreprise distribue les produits dans les supermarchés avec des véhicules au gaz comprimé. En termes de coût ce n'est pas ce qu'il y a de moins cher

**J'étais pessimiste vis-à-vis du système, mais si les supermarchés continuent de répondre à la demande, c'est la demande qui peut devenir meilleure. A travers la sensibilisation...**

Ça permet d'avoir des prix plus intéressants en supermarché, mais le hic derrière c'est qu'il y a aussi un système... les circuits courts ont aussi cet aspect de relocaliser le contrôle de la chaîne du supermarché vers le producteur. Par exemple dans les vrais circuits courts c'est le producteur qui détermine le prix, et les autres n'ont pas à négocier. Voilà, c'est le prix estimé nécessaire. Alors que dans les supermarchés c'est des négociants qui sont en face et qui disent voilà, on va vous prendre x quantités vous prenez ou pas ? Si vous ne prenez pas on ira chez votre voisin. En sachant qu'ils sont dans une meilleure position, ils prennent tout leur produits mais les producteurs n'ont rien à dire et en plus de ça, il est imposé le choix de la culture, la manière de cultiver... la question est compliquée. A travers le projet on veut vraiment faire tout pour garder quand même ce système. On veut donner des outils au producteur par contre pour les producteurs je pense que l'avenir c'est peut être avoir plusieurs, diversifié dans sa distribution. Donc avoir une part vers les grossistes, vers les supermarchés et quand même garder une part de consommateurs directs.

**Le problème est aussi la monoculture c'est vrai. Qu'en est-il de la distribution collaborative, est-elle rentable ?**

Comparaison des distributions : directe, collaborative et plateforme. En comparant les 3 on a démontré que la distribution collaborative permet de réduire le plus ! Ici on a pas traité du produit, mais globalement. On a pris un exemple de livraison vers les Gasap. Il y a une trentaine de producteurs qui distribuent une centaine de Gasap ici à Bruxelles. on essaie de faire des simulations, si ces producteurs faisaient du transport collaboratif, si ils passaient par une plateforme logistique urbaine, ou bien s'ils faisaient de la vente directe.





# Remerciements



*Ce mémoire marque également l'aboutissement de mes études d'Architecture. À cette occasion, j'aimerais remercier les personnes qui m'ont permis d'arriver jusque-là.*

### **Concernant ce mémoire, merci**

*à mon promoteur Geoffrey Grullois, pour le suivi de mon travail et l'intérêt porté à ce mémoire.*

*à Chloé Deligne, Mathieu Strale et Alexis Nsamzinshuti, pour avoir pris le temps de répondre à toutes les questions que je me posais.*

*aux enseignants de l'atelier Space Speculation, et particulièrement Nadia Casabella, pour m'avoir donné un tout nouveau goût pour les questions urbaines.*

*à mes amis de La Cambre, et surtout à Roxane, pour son amitié, ses encouragements et sa perspicacité qui ont rendu la rédaction de ce mémoire bien plus douce que prévue.*

*à Pauline, Arthur et Fran6, pour les corrections avisées entre deux vols, et les blagues de qualité.*

### **Concernant ces années, merci**

*à ma mère, pour son soutien et sa confiance sans limite durant toutes mes études.*

*à Flore, pour ne m'avoir jamais laissée tomber, de mon tout premier trait de rotring à la mise en page de ce mémoire.*

*à Max, pour son parrainage alternatif et pour m'avoir toujours (un peu) inspirée.*

*à Adèle pour son intérêt pour mon travail, et sa merveilleuse amitié.*

*à Tous mes amis de La Cambre et de Saint Luc, grâce à qui j'ai traversé ces études avec passion.*

### **Concernant absolument tout, merci**

*à ma Sœur, pour les nuits à rester éveillée pour me faire à manger pendant les charrettes, pour les milliers de morceaux de carton coupés, pour les idées inspirantes, pour le soutien dans les pires moments, pour les fous-rires dans les meilleurs.*