

Thèse délivrée par l'Université de Lille

**Pour l'obtention du grade de Docteur en aménagement de l'espace,
urbanisme**

présentée et soutenue publiquement par

Jonathan HAQUET

Le 13 décembre 2024

**Le *food court* dans le projet urbain : évolution des espaces et des
pratiques (Lille, Paris, Valladolid)**

Tome 1 : mémoire

JURY

Directeurs de thèse :

Philippe MENERAULT, Professeur émérite, Université de Lille (Directeur)

Thomas PERRIN, Maître de conférence HDR, Université de Lille – Attaché de coopération scientifique et universitaire à l'Institut français de Slovaquie (Co-directeur)

Présidente du jury :

Annette GROUX, Professeure des Universités, Université de Lille

Rapporteurs :

Dominique BADARIOTTI, Professeur des Universités, Université de Strasbourg

Sandra MALLET, Professeure des Universités, Université de Reims Champagne-Ardenne

Examinatrice :

Frédérique HERNANDEZ, Directrice de Recherche, Université Gustave Eiffel

Résumé

Au cours des années 2010, un essor du nombre de *food courts* a été observable dans les métropoles françaises et espagnoles, y compris dans leurs projets urbains. L'objectif principal de notre thèse en aménagement de l'espace et urbanisme est de comprendre ce que cette diffusion révèle de l'évolution des projets urbains et de la fabrique urbaine dans les métropoles, à partir de terrains étudiés à Lille, Paris et Valladolid. Trois parties structurent la thèse.

La première partie livre une géographie des *food courts* des métropoles françaises et espagnoles. Nous établissons d'abord une définition de cet objet protéiforme qu'est le *food court*, en combinant l'observation de terrain à l'étude de plusieurs définitions académiques et pratiques. Afin de mieux saisir cet objet, nous apportons un éclairage sur sa genèse à l'échelle internationale. Puis à partir d'une base de données inédite, nous dressons une géographie des *food courts* en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les métropoles françaises et espagnoles, à partir de leurs caractéristiques spatiales et temporelles. Nous précisons le cas des *food courts* situés dans des projets urbains.

La deuxième partie interroge la fabrique des projets urbains contemporains menés dans des sites en renouvellement urbain, à partir de trois études de cas nourries par la lecture de documents scientifiques et pratiques, des observations et des entretiens semi-directifs. Elle consiste d'abord à s'interroger sur les modèles de projets urbains contemporains à partir de l'étude de leurs dynamiques morphologiques et programmatiques. Puis elle questionne les enjeux et les modes d'insertion des *food courts* au sein de trois projets urbains.

La troisième partie analyse l'évolution de la fabrique de la ville. Pour mener ce travail, nous analysons d'abord les usages, les règles de gestion et les appropriations développés dans les *food courts* temporaires étudiés dans la deuxième partie. Puis nous cherchons à comprendre en quoi les *food courts* insérés dans des projets urbains rejoignent des tendances sociétales dans les modes de vie et de consommation contemporains. Enfin, nous montrons en quoi les *food courts* et les projets urbains qui y sont associés révèlent des utopies, des modèles urbains et de nouvelles manières de fabriquer la ville.

Finalement, le *food court* illustre des évolutions dans la fabrique des projets urbains, et plus largement dans la fabrique urbaine en France et en Espagne, depuis l'apparition des premiers projets urbains dans les années 1970. Le *food court* montre un élargissement de la gamme d'acteurs participants aux projets urbains. On observe aussi, à travers les espaces d'implantation

des *food courts*, une tendance à l'accentuation de la conservation du patrimoine bâti dans les projets urbains.

À l'inverse, cet objet urbain illustre des permanences dans la fabrique des projets urbains depuis leur apparition. À cet égard, les processus d'insertion de *food courts* dans des projets urbains montrent que des objets urbains sont toujours imposés aux citoyens par des équipes de maîtrise d'ouvrage de projets urbains. Par ailleurs, dans les projets urbains contemporains, nous n'observons pas de modèle urbain dominant, mais plutôt une dynamique d'emprunts à des références urbanistiques – comme des projets de *food courts* – tout en tenant compte du contexte des sites.

Abstract

During the 2010s, a boom in the number of food courts has been observed in French and Spanish metropolises, including in their urban projects. The main aim of our thesis in spatial and urban planning is to understand to which extent this trend reveals an evolution of urban projects and urban making in metropolises, based on field studies in Lille, Paris and Valladolid. The thesis is divided into three parts.

The first part provides a geography of food courts in French and Spanish metropolises. We first establish a definition of this multi-faceted object that is food court, by combining field observation with a study of several academic and practical definitions. In order to gain a better understanding of this object, we shed light on its genesis on an international scale. Then, using an unpublished database, we draw up a geography of food courts operating for at least one day between 2018 and 2021 in French and Spanish metropolises, based on their spatial and temporal characteristics. We focus on the case of food courts located in urban projects.

The second part examines the construction of contemporary urban projects on sites undergoing urban renewal, based on three case studies using the reading of scientific and practical documents, observations and semi-structured interviews. It begins by examining contemporary urban projects models, with a study of their morphological and programmatic dynamics. It then looks at the issues involved and the ways in which food courts are incorporated into three urban projects.

The third part looks at the evolution of urban making. To carry out this work, we first analyse the uses, management rules and appropriations developed in the temporary food courts studied

in the second part. We then seek to understand how food courts incorporated into urban projects reflect societal trends in contemporary lifestyles and consumption patterns. Finally, we show how food courts and urban projects associated with them reveal utopias, urban models and new ways of making the city.

Finally, food court illustrates changes in urban projects, and more broadly in the urban making in France and Spain, since the first urban projects appeared in the 1970s. The food court shows a broadening of the range of players involved in urban projects. We can also see, through the areas in which food courts are being set up, a trend towards greater conservation of built heritage in urban projects.

Conversely, this urban object illustrates continuities in the way urban projects have been carried out since their inception. In this respect, the process of incorporating food courts into urban projects shows that urban objects are still being imposed on city dwellers by urban project management teams. Moreover, in contemporary urban projects, we do not identify a dominant urban model, but rather a dynamic of borrowing from urban planning references - such as food court projects - while taking into account the context of the sites.

Remerciements

J'arrive au bout d'un parcours doctoral entamé à l'automne 2018. Je remercie vivement toutes les personnes rencontrées depuis cette période qui m'ont aidé de près ou de loin à vivre cette expérience humainement et professionnellement très riche.

Je remercie d'abord les personnes qui m'ont conduit au choix de réaliser une thèse. Je pense notamment à Jean-Marie Seïté qui m'a donné le goût de l'urbanisme dès ma première année à l'ESGT en 2014 et à Élisabeth Botrel pour son encadrement la deuxième année dans un premier travail de recherche en autonomie. Je remercie aussi chaleureusement Gérald Billard de m'avoir proposé d'effectuer au sein de son laboratoire un Travail de Fin d'Études qui m'a beaucoup intéressé sur les quartiers de gare TGV de Bretagne et Pays de la Loire. Ces expériences m'auront permis de convaincre Philippe Menerault, Didier Paris et Élodie Castex de m'accueillir en M2 Urbanisme et Aménagement à l'IAUL. J'ai ensuite pu nouer une relation de recherche fructueuse avec Philippe Menerault et Thomas Perrin dans le cadre d'un mémoire portant sur l'urbanisme des quartiers de grands stades en Europe avant de poursuivre le chemin avec eux sur la thèse ci-présente. Je souhaite tout particulièrement les remercier de m'avoir fait confiance et de m'avoir aiguillé avec une remarquable bienveillance pendant six années passionnantes sur le plan intellectuel. Ils ont grandement contribué à l'élaboration de ce mémoire par leur grande disponibilité et leurs nombreux conseils et propositions dans le cadre de réunions régulières et de nombreuses relectures. J'ai été très heureux d'apprendre beaucoup de choses grâce à vous deux.

Je remercie également les autres personnes qui m'ont accordé du temps pour que je puisse améliorer ma recherche : Didier Paris et Alain L'Hostis qui ont été membres de mon CSI, toutes les personnes qui m'ont accordé un entretien, le public des événements scientifiques et des réunions de TVES qui m'ont écouté et posé des questions. Je remercie aussi tous les auteurs des documents cités dans cette thèse pour leur travail qui a permis de nourrir le mien.

Je suis très reconnaissant envers les membres de mon jury de soutenance, Dominique Badariotti, Annette Groux, Frédérique Hernandez et Sandra Mallet, qui ont accepté de lire et d'évaluer ce travail de recherche.

Je remercie également Philippe Lahousse de m'avoir fait confiance en me proposant d'enseigner des cours-TD de géographie lors de mes deuxièmes et troisièmes années de thèse. Je remercie également les membres du jury de recrutement qui m'ont sélectionné pour devenir ATER en urbanisme et en géographie à l'Université de Lille lors de ma quatrième année de

thèse ainsi que les membres du jury de recrutement qui m'ont sélectionné pour devenir ATER en géographie à l'Université Polytechnique des Hauts-de-France l'année suivante. J'ai pris un grand plaisir à enseigner, ce qui m'a d'ailleurs permis de donner du recul à ma thèse et d'explorer de nouvelles idées de recherche. Je remercie toutes les personnes de ces deux universités que j'ai pu côtoyer durant ces six années, qu'il s'agisse des étudiants, des doctorants, des ATER, des post-doctorants, des enseignants-chercheurs, des BIATSS et des personnels administratifs.

Je remercie Luis Santos y Ganges de m'avoir accueilli à l'IUU et d'avoir également passé beaucoup de temps à échanger avec moi sur les projets que j'étudiais à Valladolid. Je remercie également José Luis Lalana Soto, Miguel Fernández Maroto, Juan Luis de las Rivas Sanz, María A. Castrillo Romón, Enrique Rodrigo González, tous enseignants-chercheurs à l'IUU ainsi qu'Alonso d'avoir échangé avec moi sur ce sujet et d'autres.

Je remercie Julia et Lucie de m'avoir chaleureusement accueilli dans le bureau des doctorants qu'elles occupaient, les autres personnes que j'ai pu y côtoyer : Ahmad, Eugénie, Marie, Stephanie et tout particulièrement Mamadou avec qui j'y ai passé le plus de temps. J'ai également pris plaisir à échanger avec Julien et Robin de TVES ULCO notamment dans le cadre de la journée d'études doctorales que l'on a organisée avec Julia, Eugénie et Marie. Enfin, je remercie Christine pour son suivi au quotidien du bien-être et des démarches administratives des doctorants du laboratoire.

Merci aux amis (Moisés, Thibault, Damien, Mathilde), aux collègues de Lilliad et aux membres de ma famille (maman, Florence, Manon, Matthieu) qui m'ont accompagné dans des *food courts*, alors que je ne soupçonnais pas encore leur existence, mais également après pour passer de bons moments et pour y mener des observations. Merci aussi à Romain, Thibault et Damien pour leurs relectures.

Je remercie plus largement toute ma famille et tous mes amis de leurs présences et du partage de bons moments ensemble lors de ces six années de thèse.

Sommaire

Résumé	3
Remerciements	6
Sommaire	8
Introduction générale.....	13
1) Appréhender le <i>food court</i> dans une recherche en urbanisme.....	13
2) Problématique.....	17
3) Hypothèses	17
4) Une inscription disciplinaire et un cadre théorique caractéristiques d'une thèse en urbanisme	18
5) Méthodologie générale de la recherche.....	21
6) Plan.....	25
Première partie : <i>Food courts</i>, métropoles et projets urbains.....	29
Chapitre 1) Le <i>food court</i> , objet urbain. Essai de définition	30
1.1) Les <i>food courts</i> français et espagnols : des objets essentiellement urbains.....	30
1.2) Définition d'un <i>food court</i>	36
1.3) Définitions de concepts commerciaux proches des <i>food courts</i>	47
1.4) Recherche d'une catégorisation des <i>food courts</i> pertinente en urbanisme	50
1.5) Une grande diversité d'expressions génériques employées par les dirigeants de <i>food courts</i> pour désigner leur concept	56
1.6) Analyse des sept piliers constitutifs des <i>food courts</i> français repérés par le cabinet Xerfi	59
Conclusion du chapitre 1	65
Chapitre 2) L'émergence et le développement des <i>food courts</i>	67
2.1) Des <i>food courts</i> apparus aux États-Unis dans les années 1960 ou 1970 avant de connaître une diffusion mondiale	68
2.2) Les <i>food courts</i> étasuniens ouverts depuis les années 1960 ou 1970 : enjeux, espaces et pratiques	70
2.3) Les <i>food courts</i> et <i>hawker centres</i> singapouriens ouverts depuis les années 1970 : enjeux, espaces et pratiques.....	73
2.4) Le <i>food court</i> : un objet urbain ancien en pratique	81
2.5) Un engouement pour les <i>food courts</i> de métropoles françaises et espagnoles depuis les années 2010.....	84
Conclusion du chapitre 2	93

Chapitre 3) L'insertion des <i>food courts</i> dans les projets urbains : éléments spatiaux et temporels	95
3.1) Des <i>food courts</i> surreprésentés dans les métropoles les plus peuplées.....	101
3.2) Des <i>food courts</i> ayant des nombres de jours d'ouverture variés.....	107
3.3) Des <i>food courts</i> majoritairement situés dans des villes-centres.....	110
3.4) Des <i>food courts</i> exclusivement situés dans des zones déjà urbanisées qui font peu souvent l'objet d'un projet urbain	111
3.5) Des <i>food courts</i> majoritairement inaugurés avant la moitié de la phase opérationnelle d'un projet urbain	123
3.6) Une majorité de <i>food courts</i> situés dans des projets urbains fait l'objet d'une communication des maîtres d'ouvrage et aménageurs de ces derniers	126
3.7) Des <i>food courts</i> occupant très majoritairement plus de 1 000 mètres carrés.....	129
3.8) Des <i>food courts</i> occupant des espaces variés à l'échelle parcellaire	131
3.9) Des <i>food courts</i> participant principalement sur de courtes durées au processus de privatisation des espaces de propriété publique	135
3.10) Des <i>food courts</i> pratiquement tous situés dans des espaces qui n'ont pas été construits dans le but de les accueillir	141
3.11) Les stands de restauration mobiles permettent d'installer rapidement des <i>food courts</i> éphémères et temporaires	146
3.12) Une majorité de <i>food courts</i> ouvrent de la fin de matinée jusqu'en soirée.....	149
3.13) Des <i>food courts</i> temporaires et permanents très majoritairement ouverts six à sept jours par semaine et des <i>food courts</i> éphémères très majoritairement ouverts moins de six jours par semaine.....	157
Conclusion du chapitre 3.....	159
Conclusion de la première partie.....	159
Deuxième partie : <i>Food courts</i> et renouvellement urbain : études de cas en France et en Espagne	165
Chapitre 4) Évolution des formes et de la programmation de projets urbains.....	166
4.1) Le projet urbain en question : caractéristiques morphologiques et classification... 166	
4.2) Plans, programmes et projet : approche diachronique du cas de <i>Fives Cail Babcock</i> à Lille	185
4.3) Plans, programmes et projet : approche diachronique du cas des <i>Messageries</i> à Paris	212
4.4) Plans, programmes et projet : approche diachronique du cas de <i>Talleres</i> à Valladolid	231
4.5) Mise en perspective des trois terrains d'études	254
Conclusion du chapitre 4.....	257

Chapitre 5 : Insertion de <i>food courts</i> dans des projets urbains : enjeux et opérationnalisation	260
5.1) La mise sur agenda et les enjeux associés de l'insertion de <i>food courts</i> dans des projets urbains	261
5.2) Le contexte territorial de projets de <i>food courts</i> dans leur ville et métropole	271
5.3) Les espaces mobilisés pour installer un <i>food court</i> dans un projet urbain.....	299
5.4) Les procédures juridiques et économiques employées pour installer des <i>food courts</i> dans des projets urbains.....	309
5.5) Des processus de participation citoyenne dans les projets urbains sans lien avec la décision d'y installer des <i>food courts</i>	318
5.6) Des transformations matérielles peu coûteuses et rapidement effectuées pour lancer l'ouverture de <i>food courts</i> temporaires dans des projets urbains	331
Conclusion du chapitre 5.....	340
Conclusion de la deuxième partie	342
Troisième partie : <i>Food courts</i> et projets urbains : révélateurs d'évolutions dans la fabrique urbaine.....	345
Chapitre 6) Les <i>food courts</i> : usages, gestion et appropriation	346
6.1) Des attentes d'acteurs de projets urbains sur les appropriations de <i>food courts</i>	348
6.2) Une assez faible liberté d'appropriation accordée au public fréquentant les <i>food courts</i>	351
6.3) Le <i>food court</i> : un dispositif assez renfermé sur lui-même et pourtant source de nuisances pour les riverains.....	361
6.4) Le <i>food court</i> : un degré d'adaptabilité élevé utile pour un projet urbain	375
6.5) Des appropriations de <i>food courts</i> vécues plutôt positivement par les acteurs des projets urbains FCB et Les Messageries	383
Conclusion du chapitre 6.....	400
Chapitre 7) <i>Food courts</i> , grandes tendances sociétales et urbanistiques : accompagnement et ruptures.....	404
7.1) Le <i>food court</i> répond au besoin de vivre des expériences, entouré, mais sans engagement.....	405
7.2) Le <i>food court</i> répond à une demande d'individualisation croissante.....	414
7.3) Les dirigeants de <i>food courts</i> prennent en compte le besoin de sécurité des personnes et de tranquillité des riverains	420
7.4) Le <i>food court</i> dans le projet urbain rejoint une dynamique de prise en compte croissante et importante de l'alimentation dans les sociétés françaises et espagnoles...	423
7.5) Le <i>food court</i> rejoint les tendances alimentaires contemporaines	426
7.6) Le <i>food court</i> rejoint les tendances de consommation contemporaines	439

Conclusion du chapitre 7	444
Chapitre 8) Le <i>food court</i> dans le projet urbain : vers quels modèles de ville ?	445
8.1) Les parentés des projets urbains contemporains avec les utopies mégastructuralistes des années 1960	447
8.2) Des projets urbains contemporains inscrits dans l'objectif de la ville durable	456
Conclusion du chapitre 8	465
Conclusion de la troisième partie	465
Conclusion générale	467
1) Synthèse des principaux apports et résultats de la thèse	467
2) Perspectives de recherche	471
Bibliographie	477
Articles scientifiques et ouvrages	477
Communications présentées à des congrès	493
Conférences en ligne	493
Appels à contributions	494
Mémoires de master et thèses de doctorat	494
Journaux des projets urbains étudiés	495
Études, rapports, revues spécialisées, documents de travail, candidatures et observatoires	496
Appels à manifestation d'intérêt et appel à projets	503
Documents d'urbanisme et leurs études	503
Dossiers de presse	503
Reportages et interviews en ligne	504
Liste des entretiens semi-directifs	505
Liste des sigles	508
Table des illustrations	510
Table des figures	510
Table des cartes	514
Table des tableaux	514
Table des matières	516

Introduction générale

1) Appréhender le *food court* dans une recherche en urbanisme

On retrouve actuellement des *food courts* dans l'ensemble des continents, en témoigne par exemple le contenu de l'ouvrage « *Food Court* » de D. Gervais (2014) ou encore celui de l'article de Wikipédia en anglais sur les *food courts*¹. L'extrait d'un article publié en 2017 dans *Les Échos Entrepreneurs* atteste de l'essor des *food courts* au niveau mondial tout en soulignant leur présence dans des villes mondialement connues :

« Le modèle de l'aire de restauration qui fédère plusieurs restaurants autour d'une salle commune s'est répandu sur les cinq continents... mais patine encore en France. [...] Les voyageurs passionnés d'Amérique du Nord n'ont pas pu les rater [...], les food courts sont des lieux de restauration incontournables outre-Atlantique depuis des décennies. Ces dernières années, ils ont essaimé aux quatre coins du monde. De Singapour à New York, en passant par Sydney, Rio ou encore Londres et Dubaï, les aires de restauration se comptent aujourd'hui par centaines »².

Or, malgré l'importance de son développement, ce dispositif de restauration pose un double problème de définition et de quantification. D'une part, il existe de nombreuses définitions d'un *food court*. Elles sont généralement assez courtes et aucune d'entre elles ne contient à notre sens de nomenclature nous permettant d'identifier qu'un lieu est un *food court*. Nous avons donc vite pris la décision d'établir notre propre définition. D'autre part, les recherches webographiques menées ne nous ont pas permis d'obtenir de base de données (BDD) de *food courts* en activité en Europe. C'est pourquoi lors des mois de décembre 2018 et de janvier 2019, nous avons contacté 71 institutions à travers l'Europe (États membres de l'UE, Albanie, Islande, Macédoine, Norvège, Russie, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine) – dont systématiquement l'institut national de statistiques et la chambre de commerce nationale des États membres de l'Union européenne (UE) – pour savoir si elles disposaient de BDD de *food courts* et en cas de réponse négative si elles envisageaient d'en créer une prochainement. Finalement, les 26 institutions qui nous ont répondu nous ont indiqué qu'elles n'en avaient pas. De plus, aucune d'entre elles n'envisageait de créer prochainement une BDD ou bien elles ne répondaient pas à cette

¹ Food court. (2021, 25 juin). Dans Wikipédia. https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Food_court&oldid=1030347329

² Colas des Francs, O. (2017, 24 novembre). Le food court ne fait pas (encore) recette en France. *Les Échos Entrepreneurs*. <https://business.lesechos.fr/entrepreneurs/franchise/efra-00053036-le-food-court-ne-fait-pas-encore-recette-en-france-316070.php>

question³. Les *food courts* pâtissent donc actuellement d'un manque de reconnaissance sur le plan statistique, à l'instar des espaces de coworking (P. Ananian et D. Leducq, 2021). Les établissements qui se trouvent dans des *food courts* sont comptabilisés un à un au sein de la catégorie qui leur est rattachée au sein de la nomenclature des activités économiques de leur État, appelée « nomenclature d'activités française » (NAF) par l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) en France et appelée « Clasificación Nacional de Actividades Económicas » (CNAE) par l'Instituto Nacional de Estadística (INE) en Espagne⁴. Ces nomenclatures d'activités économiques ne contiennent pas de catégorie spécifique pour les *food courts*. Finalement, il n'existait pas à notre connaissance de BDD de *food courts* en activité accessible au grand public au lancement de notre recherche au sein des États de l'UE. Il est intéressant de noter que ce constat ne constitue pas une exception dans le domaine des activités commerciales. En effet, B. Mérenne-Schoumaker et S. Deprez (2016, p. 14) estiment que « *l'activité commerciale est généralement peu recensée par les instituts de statistiques ou les organismes professionnels (type chambres de commerce en France)* ». Ainsi, il nous a semblé primordial dès le lancement de notre recherche d'établir par nos propres moyens une BDD de *food courts* en faisant figurer les noms de *food courts* et un certain nombre de leurs caractéristiques afin de pouvoir les étudier. Cette démarche qui sera précisée dans le premier chapitre est d'ailleurs classique dans les travaux de géographie du commerce que ce soit en raison de

³ Dans le détail, ont été contactés en France :

- Instituts de statistiques : INSEE (pas de BDD) et CREDOC (pas de BDD, pas de projet de création d'une BDD)
- Ministère de l'Agriculture : DGAL et CEP
- Syndicats de restaurateurs : CFDT-HTR, SNARR, UMIH et SYNHORCAT
- Chambre de commerce : CCI France
- Chambre de métiers et d'artisanat : CMA Hauts-de-France (pas de BDD, pas de projet de création d'une BDD) et CMA France
- Cabinets de consulting en alimentation : Gira Food Service et Food Service Vision

Dans le détail, ont été contactés en Espagne :

- Institut de statistiques : Instituto Nacional de Estadística (pas de BDD, pas de projet de création d'une BDD)
- Chambre de commerce : Cámara de Comercio de España

⁴ C'est en effet ce que nous avons constaté pour le *food court* parisien « Ground Control ». L'établissement « Ground Control » qui exploite plusieurs stands de boissons dans le *food court* dispose du code NAF 56.30Z qui le classe dans la catégorie « 56.3 - Débits de boissons ». Les stands de restauration « Solina » et « Kalimera » disposent quant à eux du code NAF 56.10C qui les classent dans la catégorie « 56.1 - Restaurants et service de restauration mobile » et plus particulièrement dans la catégorie de la restauration rapide. De façon similaire, au sein du *food court* « Mercabañal » de Valence en Espagne, on repère que l'entreprise « Baovan S.L. » qui détient un stand dans ce *food court* dispose du CNAE « 5629 - Autres services de restauration », tandis que l'entreprise « Las Cremositas S.L. » qui a un stand dans ce *food court* dispose du CNAE « 4729 - Autres commerces de détail alimentaires en magasin spécialisé » (notre traduction). Enfin, la société « Zorros del mar Patacona 18 Sociedad Limitada. en Valencia » qui a pour nom commercial : « Mercabañal Gastro Espai » – ce qui correspond bien au *food court* étudié – possède le CNAE suivant : « 5610 - Restaurants et service de restauration mobile » (notre traduction). Sources : Pages Jaunes, INSEE, E Informa

l'absence de BDD ou du caractère peu exploitable de celles qui existent pour une recherche scientifique (B. Mérenne-Schoumaker et S. Deprez, 2016).

En 2021, la journaliste culinaire M.-C. de la Roche proposait une présentation générale des *food courts*, axée sur ceux qui étaient présents en France :

« Lieux de gastronomie, de vie, ouvertes tous les jours du petit déjeuner au dîner, ces nouvelles cours des miracles alimentaires réinventent l'art de passer à table. À des milliers de mètres carrés du bistrot de papa, mais se réclamant de l'esprit bonne franquette, ces hyper-lieux déferlent partout en France. Né dans les années 1960 en Asie et aux États-Unis, après avoir gagné Londres, Lisbonne, Copenhague, le phénomène a franchi le Rubicon du pays du Guide rouge. Le principe : réunir sur un plateau XXL étoilés et talents dénichés, gastronomie métissée et totems terroir. Design spectaculaire, scénographie léchée, programmation culturelle font aussi partie de la recette. Il faut dire qu'à l'heure du grand zapping culinaire ces gastro-agoras ont de quoi attirer le chaland. En décroissant la table, elles en réinventent le partage. On butine ici une entrée, là un plat, ailleurs un dessert, au gré de ses envies, pour mieux faire table commune avec son butin. Viandard ou végétarien, gluten-sensible ou fana de pasta, chacun trouvant couvercle à sa marmite »⁵.

On y retrouve encore mentionné des villes situées dans des États différents, mais aussi un historique, des explications sur le fonctionnement général de ces lieux à propos de leurs horaires et jours d'ouverture, de leurs superficies et de leurs programmations et enfin les caractéristiques des plats qui y sont servis. Cette description nous permet de supposer que la majorité des *food courts* français ont été inaugurés récemment, ouvrent quotidiennement du matin au soir, occupent de vastes espaces, sont des lieux qui en plus de la restauration proposent des événements culturels et s'adaptent aux goûts culinaires de chacun. D'un point de vue spatial, l'adaptabilité des *food courts* à des espaces vacants ressort dans certains documents, à l'image de cet extrait d'un article de presse abordant le cas de Toulouse :

« Depuis plusieurs années, des restaurateurs développent dans d'anciens sites industriels, des guinguettes et restaurants éphémères. Cette semaine, la Friche Gourmande ouvre ses portes dans le quartier Montaudran, dans un ancien entrepôt,

⁵ De la Roche, M.-C. (2021, 29 juin). Les food courts ou la folie des halles gourmandes. *Le Figaro*. <https://www.lefigaro.fr/gastronomie/les-food-courts-ou-la-folie-des-halles-gourmandes-20210629>

avec un concept à l'image du Time Out Market de Lisbonne. Ces nouveaux lieux permettent de réinvestir des lieux désaffectés »⁶.

Des articles de presse évoquent également la possibilité d'implanter des *food courts* au cours de durées variées⁷. Finalement, il faut souligner que par certaines caractéristiques physiques (superficie importante), de flexibilité (adaptation spatiale et temporelle de fonctionnement) ou sociétales (correspondant à une évolution des modes de vie), les *food courts* peuvent constituer des dispositifs attractifs pour les opérateurs, dans le cadre de projets urbains spécifiques⁸.

En ce sens, ils constituent des objets urbains qui peuvent s'apparenter à d'autres lieux déjà étudiés en urbanisme, comme les tiers-lieux (R. Besson, 2017) qui comprennent entre autres les espaces de coworking (A. C. Jamal, 2018 ; D. Leducq et P. Ananian, 2019), les living labs, les fablabs et les hackerspaces (F. Ferchaud, 2018). Il est intéressant de noter à cet égard qu'« *un certain nombre de cafés, librairies et espaces intermédiaires où les individus peuvent se rencontrer et se réunir pour échanger de façon informelle* » constituaient des tiers-lieux pour Ray Oldenburg lorsqu'il a présenté cette notion en 1989 (R. Besson, 2017, §3). Une partie des auteurs contemporains sur les tiers-lieux considèrent à cet égard qu'ils « *peuvent être des cafés, des restaurants, des halls de gare ou tout autre lieu public pourvu qu'ils offrent une connexion wifi et permettent à chacun de surfer sur les réseaux sociaux ou de travailler à distance* » (C. Liefoghe, 2018, §3). Si des restaurants, des cafés, des librairies et des espaces de coworking étaient ou sont encore aujourd'hui associés à des tiers-lieux, alors la suite de la thèse tendra à montrer que de nombreux *food courts* peuvent être classés parmi les tiers-lieux. D'ailleurs, le *food court* lillois « Grand Scène » constitue un tiers-lieu d'après la rédactrice d'un article de presse précédemment cité⁹. L'expression « tiers-lieu » était également employée pour évoquer le *food court* parisien « Ground Control » par une cadre de SNCF Immobilier (l'entreprise qui loue le site qui accueille Ground Control)¹⁰.

⁶ Colin, B. (2021, 6 juin). Toulouse : Les friches et sites industriels, nouveaux terrains de jeux des restaurateurs. *20 Minutes*. <https://www.20minutes.fr/toulouse/3055499-20210606-toulouse-friches-sites-industriels-nouveaux-terrains-jeux-restaurateurs>

⁷ Qyrool, P. (2019, 22 mai). On a testé : le Food Market, le nouveau food court de la Part-Dieu. *Lyon City Crunch*. <https://lyon.citycrunch.fr/on-a-teste-le-food-market-le-nouveau-food-court-de-la-part-dieu/2019/05/22> ; Mahaud, H. (2020, 3 mars). À Lille, Chaud Bouillon débarque à Fives Cail avec un food court et une cuisine commune. *Actu Lille*. https://actu.fr/hautes-de-france/lille_59350/a-lille-chaud-bouillon-debarque-fives-cail-un-food-court-une-cuisine-commune_31891803.html

⁸ Nous proposerons des analyses bien plus détaillées sur ces caractéristiques dans la suite de notre thèse.

⁹ De la Roche, M.-C. (2021, 29 juin). Les food courts ou la folie des halles gourmandes. *Le Figaro*. <https://www.lefigaro.fr/gastronomie/les-food-courts-ou-la-folie-des-halles-gourmandes-20210629>

¹⁰ Girerd, C. (s. d.). *Ground Control (Paris, 12eme) : l'urbanisme transitoire comme accompagnement des transformations urbaines*. France Ville Durable. <https://francevilledurable.fr/realisations/ground-control-paris-sncf/>

2) Problématique

Alors que l'on observe un essor du nombre de *food courts* dans les métropoles françaises et espagnoles depuis le début des années 2010, y compris dans leurs projets urbains¹¹, nous allons nous interroger sur le rôle donné et joué par les *food courts* dans des projets urbains de métropoles. Ainsi, nous adopterons la problématique de recherche suivante : « Que nous dit le *food court* de l'évolution des espaces, des projets urbains et des pratiques urbaines au sein des métropoles, à partir de terrains d'études à Lille, Paris et Valladolid ? ». Cette problématique assez large sera alimentée par une réflexion sur de nombreux questionnements liant les *food courts* à la fabrique urbaine¹² actuelle. La réflexion sera menée dans une démarche multiscalaire abordant les échelles de l'espace public, du projet urbain, du quartier, de la ville, de la métropole et de l'État. Les cas de la France et de l'Espagne seront plus particulièrement étudiés. Il est en effet utile pour une recherche en urbanisme d'inscrire nos réflexions dans des territoires plus vastes que les *food courts* et les projets urbains, pour contextualiser ces projets et présenter des éléments qui les influencent. Par ailleurs, une approche diachronique de nos objets d'étude sera fréquemment mobilisée pour tenter de montrer l'évolution de la fabrique urbaine.

3) Hypothèses

L'hypothèse principale que nous voudrions formuler consiste à considérer l'essor récent du nombre de *food courts* au sein des projets urbains comme un témoin d'une évolution de la fabrique urbaine.

Elle prend appui sur plusieurs hypothèses secondaires. Tout d'abord, les projets urbains qui investissent des terrains partiellement ou totalement en friche profitent de la maniabilité des dispositifs de cuisine de rue pour installer des *food courts* éphémères ou temporaires. Ces projets urbains s'inscriraient dans des politiques publiques plus générales à l'échelle des municipalités et des métropoles consistant à faire advenir des formes urbaines de type « ville compacte » (G. B. Dantzig et T. L. Saaty, 1973) ou « ville passante » (D. Mangin, 2004). Pour y parvenir, ces institutions chercheraient à freiner l'étalement urbain, à réduire les coupures urbaines, à favoriser une mobilité partagée entre les différents modes de transport, à attirer des habitants ainsi que des emplois et des visiteurs dans chaque quartier ou encore à

¹¹ Cet essor est documenté dans le deuxième chapitre de la thèse.

¹² Selon P. Bosredon et M.-T. Grégoris (2020) « la fabrique de la ville désigne la transformation du tissu urbain, mais renvoie aussi à des valeurs, des représentations, des usages et des pratiques ; elle résulte de processus où le jeu des acteurs est primordial ».

conserver un patrimoine bâti volumineux. À cet égard, les *food courts* parviendraient à attirer ces personnes et emplois et à constituer une fonction apte à occuper un édifice patrimonial volumineux.

Par ailleurs, les *food courts* seraient perçus par les acteurs qui pilotent des projets urbains comme des locomotives commerciales et d'animation. Cela expliquerait leur engouement dans une logique de « ville intense » associant la compacité à la qualité urbaine (LMCU, 2009), leur possible place de choix dans de grands édifices réhabilités, ainsi que leur potentielle arrivée rapide dans le processus d'ouverture au public du projet urbain. L'emplacement de *food courts* dans de grands édifices serait également justifié par l'étendue importante que nécessite cette activité pour fonctionner. L'emplacement de *food courts* dans des projets urbains ayant une position centrale dans une métropole serait aussi justifié par la volonté de son exploitant d'être au cœur d'une zone de chalandise fortement peuplée. Nous faisons cependant l'hypothèse que les acteurs des projets urbains contemporains adoptent un discours élogieux en faveur du patrimoine et de son maintien dans le projet urbain, mais qu'en réalité rares sont les projets urbains se structurant essentiellement à partir de celui-ci.

Nous formulons également l'hypothèse que les *food courts* sont visuellement assez ouverts par rapport aux espaces publics adjacents et que leur entrée est gratuite pour tous, mais que les activités qui y sont accueillies peuvent constituer un motif de nuisance pour les riverains. Nous estimons par ailleurs que la liberté d'appropriation des *food courts* par ses usagers est faible.

Une autre hypothèse issue de notre problématique est que l'essor des *food courts* illustre des tendances sociétales dans l'évolution des modes de vie et de consommation et des évolutions dans la façon de mener un projet urbain qui permettent d'expliquer leur essor. Parmi celles-ci, nous pensons retrouver une hausse de l'individualisation des pratiques alimentaires et une volonté des maîtres d'ouvrage des projets urbains de se doter de lieux conviviaux qui répondent à des aspirations contemporaines des habitants.

Enfin, nous chercherons à démontrer l'hypothèse selon laquelle les *food courts* et les projets urbains qui y sont associés révèlent des utopies, des modèles urbains et de nouvelles manières de fabriquer la ville.

4) Une inscription disciplinaire et un cadre théorique caractéristiques d'une thèse en urbanisme

Nous ancrons nos objets d'études – le *food court* et le projet urbain de type renouvellement urbain dans lequel il s'insère – dans une dimension spatiale, et ce, à un double niveau. Cette

dimension est présente à une échelle macro lorsque nous procédons à la localisation des 141 *food courts* inventoriés en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les métropoles françaises et espagnoles. Elle est aussi présente à une échelle micro lorsque nous analysons trois projets urbains spécifiques et les modalités d'occupation des espaces qui accueillent des *food courts*. Notre recherche est par ailleurs axée sur un processus itératif entre la théorie et la pratique en tentant de relier nos objets d'études à l'évolution des utopies, modèles et slogans urbains (mégastructure, situationnisme, fonctionnalisme, ville durable, urbanisme de programmation, urbanisme de composition, urbanisme de révélation) et aux moyens concrets mis en œuvre pour reconstruire la ville sur elle-même (politiques publiques, planification, discours et réalisations). Nous adoptons également une démarche interdisciplinaire, consistant à convoquer des regards complémentaires sur un même objet d'étude. Cette démarche est justifiée par le fait que l'urbanisme se nourrit des apports d'autres disciplines et que très peu de recherches ont été effectuées en urbanisme sur les relations entre les projets urbains et les *food courts*. Plusieurs recherches, issues de disciplines variées, ont joué un rôle phare dans notre démarche. Nous mobilisons à ce propos des connaissances de sciences politiques relatives à la gouvernance des projets urbains. En effet, pour plusieurs auteurs comme G. Pinson (2009) l'étude des acteurs participant à ces projets et de leurs interrelations est nécessaire pour comprendre comment ces projets sont réalisés. Nous mobilisons aussi quelques travaux d'architectes – tout particulièrement un article de F. Fromonot (2011) – qui s'interrogent sur la conception des projets urbains contemporains dans notre cadre théorique. Dans le même temps, des discours d'architectes-urbanistes permettent de documenter nos études de cas. Des travaux de géographes du commerce – comme ceux d'A. Gasnier (2006) et de R.-P. Desse (2015) – nous permettent également de contextualiser et de questionner les rapports spatiaux, économiques, sociaux ou encore temporels entretenus entre les *food courts* et différents territoires, mais aussi avec d'autres espaces commerciaux. Un article de géographie sociale rédigé par F. Ripoll et V. Veschambre (2005) nous sert de cadre d'analyse pour étudier les appropriations au sein et à proximité des *food courts*. De plus, l'élaboration d'une base de données spatialisée de *food courts* relève de la géographie. En outre, des travaux de sociologues – à l'instar de ceux de F. Ascher (2004, 2005) et de C. Fischler (2013) – nous permettent d'étudier les modes de vie et de consommation pouvant expliquer l'essor des *food courts* dans les métropoles françaises et espagnoles. Par ailleurs, relevons que bon nombre d'urbanistes s'intéressent à ces objets d'étude¹³. Ainsi, certaines recherches ont constitué un substrat dans

¹³ D'ailleurs, parmi les auteurs que nous venons de citer, F. Ascher était professeur d'aménagement de l'espace, urbanisme, tout en développant des recherches en sociologie, tandis qu'A. Gasnier et R.-P. Desse sont des professeurs d'aménagement de l'espace, urbanisme, menant aussi des recherches en géographie du commerce.

l'apport de connaissances sur le projet urbain ou l'évolution des modes de vie ; d'autres ont aussi constitué un appui méthodologique comme les travaux de F. Fromonot ou de F. Ripoll et V. Veschambre. Enfin, notre travail propose une réflexion sur l'action, en tentant de comprendre ce que révèle le *food court* de l'évolution des modalités de production de la ville. De plus, en nous intéressant aux causes sociétales, économiques et urbanistiques de l'essor des *food courts* dans les projets urbains, nous nous inscrivons dans une démarche prospective, même si nous ne cherchons pas à établir de prévisions sur ces projets. Finalement, notre thèse respecte les attendus des recherches en urbanisme qui doit s'appuyer sur « *une dimension spatiale* », comporter une approche théorique et une approche opérationnelle, « *s'inscrire dans une démarche interdisciplinaire* » et développer une réflexion sur/vers l'action incluant une démarche prospective (E. Hatt et P. Menerault, 2014, p. 13).

En interrogeant la place du *food court* dans l'évolution des projets urbains et plus largement de la production urbaine, notre thèse s'inscrit dans la recherche sur les objets urbains (L. Devisme et F. Hernandez, 2020). Notre thèse s'inscrit aussi nécessairement dans la recherche sur les acteurs de la production urbaine (N. Arab et H. Dang Vu, 2019).

Notre thèse porte sur plusieurs concepts phares de l'urbanisme comme le projet urbain, l'urbanisme transitoire, l'espace public ou bien la patrimonialisation¹⁴. Nous avons mobilisé plusieurs cadres d'analyses et théories afin de pouvoir effectuer la démonstration de nos hypothèses, de façon à documenter la fabrique urbaine contemporaine. À cet égard, notre étude des projets urbains contemporains s'appuie principalement sur la classification de ces projets proposée par F. Fromonot (2011) et sur une démarche originale consistant à étudier le projet urbain « *à travers sa mise en œuvre opérationnelle* » en nous focalisant sur le *food court* (J. Idt, 2020, p. 193). L'étude de l'appropriation des *food courts* dans des projets urbains contemporains est majoritairement effectuée à partir d'un article de F. Ripoll et V. Veschambre (2005) consacré à l'appropriation des espaces et à partir de l'étude des usages et des règles de la gestion des *food courts*. Enfin, l'étude des modèles de ville contemporains est principalement effectuée à partir d'écrits d'urbanistes, d'architectes, d'économistes et de sociologues qui traitent de la mégastructure, du situationnisme et de la ville durable. Les aspects théoriques présentés rapidement seront développés dans les chapitres suivants.

¹⁴ Nous aurons l'occasion de préciser ces concepts au fur et à mesure de notre recherche.

5) Méthodologie générale de la recherche

Avant tout, il est important d'indiquer que cette thèse ne s'inscrit pas dans un programme de recherche particulier ou dans une commande d'une institution. C'est donc avec un regard indépendant de toute institution que nous avons réalisé notre recherche. Sans financement global alloué, sa réalisation a cependant bénéficié d'une bourse de la fondation I-Site de l'Université de Lille pour effectuer les enquêtes de terrain à Valladolid.

La première étape principale de notre recherche a consisté à établir une BDD permettant de recenser et de caractériser les *food courts* français et espagnols. Cette recherche s'est avérée nécessaire dans la mesure où les instituts nationaux de statistiques n'ont pas été en mesure de nous en fournir et que notre problématique, relative à leurs caractéristiques urbanistiques, requérait des informations spécifiques.

La deuxième étape principale a été d'entreprendre une revue de littérature permettant d'établir un cadre d'analyse des relations entre les *food courts* et l'aménagement urbain.

La troisième étape a consisté à confronter ce cadre d'analyse aux champs d'action de l'urbanisme associés à l'élaboration et à la mise en œuvre de projets urbains. Pour ce faire, nous avons réalisé un travail empirique avec des études de cas à Lille, Paris et Valladolid.

Le schéma suivant permet de résumer le contenu et l'enchaînement temporel de ces étapes de recherche (figure 1).

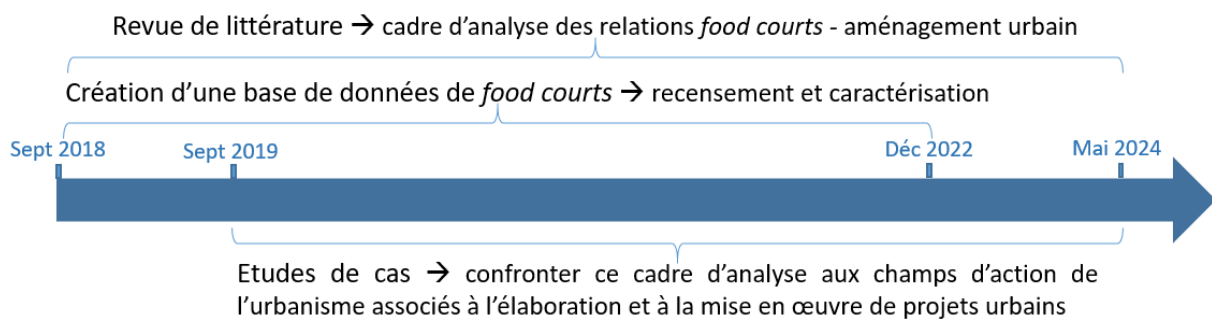


Figure 1 : Les trois étapes principales de la recherche

Réalisation : J. Haquet, 2024

L'établissement de la méthodologie de cette recherche repose principalement sur la lecture d'ouvrages dédiés à cet effet de M. Beaud (2006), S. Beaud et F. Weber (2010), Y.-C. Gagnon (2012) et de M. Morange et C. Schmoll (2016), sur la lecture d'un chapitre d'ouvrage de G. Pinson (2019) et sur les conseils de nos codirecteurs de thèse. Comme nous allons le voir, ces documents et ces personnes nous ont aidés à effectuer des choix méthodologiques et à les justifier.

Si la définition des hypothèses contribue à donner le cadre de la recherche, notre démarche pour les explorer sera essentiellement inductive. En effet, nous avons créé une base de données inédite sur les *food courts*, nous ayant permis d'en dresser une géographie. Puis à partir de cette base de données, nous avons accordé la primauté à l'enquête de terrain par la réalisation d'études de cas de projets urbains contenant un ou plusieurs *food courts*. Leur comparaison aura pour objet de favoriser une montée en généralité, afin de présenter et d'expliquer des évolutions rencontrées dans la fabrique urbaine. Le recours à cette démarche s'explique par la nécessité d'appréhender la complexité de la relation entre le *food court* et le projet urbain qui n'avait pas encore été étudiée de façon approfondie en sciences humaines et sociales. Par ailleurs, notre démarche générale de recherche s'appuie sur des méthodes de recherche quantitatives et qualitatives. Une approche quantitative a été adoptée en produisant des statistiques sur des caractéristiques des *food courts* des métropoles françaises et espagnoles, après avoir mobilisé des données très majoritairement en provenance d'articles de presse, de reportages télévisés, d'interviews ainsi que des sites Internet et réseaux sociaux d'acteurs impliqués dans la gestion des *food courts*. Ces statistiques nous ont permis de faire des classifications et des constats ayant essentiellement servi à dresser un panorama général de ces *food courts* métropolitains et donc à alimenter la première partie de cette thèse. Une approche qualitative, consistant avant tout à produire des analyses approfondies sur l'étude des relations entre les *food courts* et les projets urbains, a été au cœur de l'ensemble de notre recherche. Pour ce faire, nous nous sommes appuyés sur des consultations de documents écrits et audiovisuels théoriques, pratiques ou encore universitaires, mais aussi sur des entretiens semi-directifs et des observations.

En ce qui concerne les documents théoriques, nous nous sommes appuyés sur des articles scientifiques et des ouvrages scientifiques. Leur lecture nous a permis d'établir un cadre d'analyse des relations entre les *food courts* et l'aménagement urbain.

En ce qui concerne les documents pratiques, nous nous sommes appuyés sur des études, des rapports, des conférences, des documents d'urbanisme opérationnels (dossiers de création d'opérations d'aménagement) et réglementaires (Plan Local d'Urbanisme en France et son équivalent en Espagne : *Plan General de Ordenación Urbana*), des journaux et sites Internet de projets urbains, des sites Internet et réseaux sociaux d'acteurs impliqués dans la gestion de *food courts*, des articles de presse généraliste et spécialisée, des articles de blogs ou encore des interviews. Concernant les documents universitaires, nous avons utilisé des thèses de doctorat et des mémoires de master. Ces documents nous ont permis d'établir une géographie des *food courts* et de confronter notre cadre d'analyse aux champs d'action de l'urbanisme associés à l'élaboration et à la mise en œuvre de projets urbains.

En ce qui concerne les entretiens, nous en avons réalisé 25 avec des acteurs impliqués dans les projets urbains et de *food courts* étudiés en deuxième partie (12 pour les projets lillois, sept pour les projets parisiens et six pour les projets vallisolétains), ayant duré en moyenne une heure¹⁵.

En ce qui concerne les sessions d'observation, nous en avons réalisé 19 d'environ deux heures (neuf à Lille, cinq à Paris et cinq à Valladolid), à des dates différentes et à des moments différents de la journée et de la semaine au sein de chacun des trois projets urbains étudiés en deuxième partie¹⁶.

Le schéma suivant permet de résumer le contenu et l'enchaînement temporel des techniques d'enquête principales employées au cours de la thèse (figure 2).

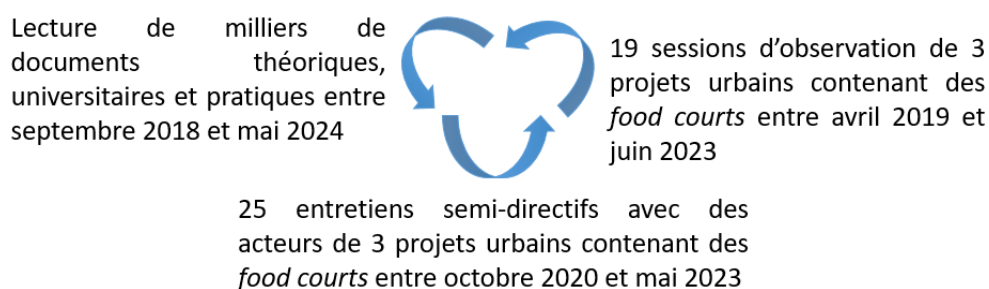


Figure 2 : Les trois techniques d'enquête principales de la recherche

Réalisation : J. Haquet, 2024

Le recours à une méthode de recherche qualitative était primordial. En effet, d'après Y.-C. Gagnon (2012) seule cette méthode peut rendre accessible la vision holistique nécessaire à la compréhension des phénomènes reliés aux systèmes sociaux étudiés tant la complexité de ces derniers est grande. De plus, M. Morange et C. Schmoll (2016, p. 19) estiment que la démarche qualitative convient à l'étude de « *phénomènes difficilement mesurables* » comme les pratiques ou les processus de décisions, qui sont des éléments que nous considérons comme absolument indispensables à notre recherche. Nos enquêtes qualitatives nous permettront ainsi d'observer et d'analyser « *comme un tout intact et intégré* » (Y.-C. Gagnon, 2012, p. 2) les projets, les pratiques et les jeux d'acteurs de nos trois cas d'étude¹⁷, qui feront l'objet d'une

¹⁵ Chaque entretien a été demandé à une personne en particulier. Toutefois, lors de deux d'entre eux, à Valladolid, d'autres personnes ont souhaité y participer, ce que nous avons accepté.

Environ la moitié des personnes que nous avons sollicitées pour obtenir un entretien ont accepté notre demande. Lorsque nous n'avons pas pu en obtenir, nous avons redoublé d'efforts pour obtenir leur point de vue sur les projets que nous étudions grâce à leur prise de parole dans divers médias. Ce procédé nous permet finalement de proposer le point de vue d'institutions similaires entre nos trois terrains principaux d'étude. Toutefois, tout projet urbanistique ou immobilier étant singulier, certains points de vue surgissent d'institutions pour lesquelles il n'y avait a priori pas d'institutions équivalentes dans les autres terrains d'études.

¹⁶ Nous avons tout particulièrement prêté attention aux pratiques, aux écrits, aux dispositions spatiales, aux interactions humaines, aux interactions hommes-objets et à nos sensations.

¹⁷ Ils feront l'objet d'une présentation détaillée dans le quatrième chapitre.

« *monographie comparée* » pour permettre une montée en généralité des résultats (G. Pinson, 2019, p. 54). Cette dernière devrait être obtenue en suivant les conseils de G. Pinson (2019, p. 58) qui estime que dans une monographie comparée, « *c'est à la fois la maîtrise de chaque contexte, spécifique à chaque ville, la comparaison entre les configurations urbaines observées et la mise en dialogue avec les théories disponibles qui permet la montée en généralité* ». Le recours à la méthode de l'étude de cas peut être justifié par le fait qu'elle « *permet une compréhension profonde des phénomènes, des processus les composant et des personnes y prenant part* » (Y.-C. Gagnon, 2012, p. 2). Nous nous retrouvons parfaitement dans ces propos, puisque nous nous intéressons en effet à des objets d'étude qui résultent de processus de réflexion ayant nécessité des interactions entre des acteurs relevant d'institutions distinctes pour aboutir à leurs déploiements. Il nous semble aussi essentiel d'avoir une compréhension profonde de ces objets et de leur association qui n'avait pas encore fait l'objet d'une recherche dédiée en urbanisme et même plus largement en sciences humaines et sociales. Par ailleurs, selon Y.-C. Gagnon (2012, p. 41) l'étude de cas multiple « *est surtout utile lorsqu'un phénomène est susceptible de se produire dans une variété de situations* ». Or, l'établissement de notre BDD de *food courts* espagnols et français mettra bien en avant une grande variété de situations, rien qu'en matière de temporalités ou d'espaces mobilisés, ce qui justifie notre recours à une étude de cas multiples. Nous sommes cependant conscients que l'étude de cas « *présente des lacunes importantes quant à la généralisation des résultats. En effet, il y a peu de chances d'avoir suffisamment d'études d'autres cas exactement comparables pour rendre les conclusions applicables à toute une population* » (Y.-C. Gagnon, 2012, p. 3)¹⁸. Nous serons donc modestes quant à la généralisation de nos résultats. Autrement, un apport de nos études de cas sera de discuter de la pertinence des modèles urbains de projets urbains contemporains proposés par F. Fromonot (2011). En effet, Y.-C. Gagnon (2012, p. 3) estime que « *l'étude de cas peut servir à raffiner une théorie ou à en établir les limites* ». Finalement, comme pour P. Ananian et D. Leducq (2021, §13) dans le cadre d'un article d'urbanisme sur les espaces de coworking

« l'étude de cas multiples a été préférée à une analyse comparative, puisqu'elle permet d'éprouver notre grille d'analyse en la confrontant à des contextes politiques et des modèles d'affaires variés. Les cas d'étude ont toutefois été sélectionnés et analysés dans

¹⁸ À ce propos, une comparaison suivant les préceptes de l'« *orthodoxie comparative* » en sciences sociales (G. Pinson, 2019) aurait été peu pertinente par le choix des projets urbains étudiés trop différents sur de nombreux points comme leurs acteurs, leurs états d'avancements, leurs superficies ou encore leurs programmations, mais aussi par les métropoles dans lesquelles ils se trouvent (Lille, Paris, Valladolid), trop différentes entre autres par leurs populations et leurs rayonnements.

une logique de "réplication" (Yin, 2009), c'est-à-dire en suivant un protocole méthodologique similaire ».

À cet égard, la sélection et l'analyse de nos cas d'étude se sont déroulées en quatre étapes : un inventaire des *food courts* en activité dans les métropoles françaises et espagnoles, débouchant sur un inventaire des *food courts* situés dans des projets urbains en cours de réalisation, permettant l'identification de trois cas d'étude, qui ont tour à tour bénéficié suivant les mêmes entrées thématiques d'une analyse urbaine couplée à une analyse de discours auprès d'acteurs impliqués dans ces projets, avant d'étudier les points de ressemblances et de divergences ainsi que des facteurs qui en étaient possiblement responsables. On notera que nos études de cas se sont appuyées – peu de temps après avoir choisi nos terrains d'études et établis des questionnements sur les projets étudiés à la suite de premières lectures – sur la réalisation d'un « guide » d'observations¹⁹ et d'un « guide » d'entretiens²⁰.

6) Plan

L'objectif principal de la recherche est de comprendre ce que la diffusion d'un lieu de restauration, le *food court*, révèle de l'évolution des projets urbains et de la fabrique urbaine dans les métropoles, à partir de terrains étudiés à Lille, Paris et Valladolid.

Nous allons d'abord livrer une géographie des *food courts* dans la première partie. Le sujet nécessitera de définir cet objet protéiforme qu'est le *food court*, en combinant l'observation de terrain à l'étude de plusieurs définitions académiques et pratiques. Afin de mieux saisir cet objet, nous apporterons un éclairage sur sa genèse à l'échelle internationale. Puis à partir d'une base de données inédite, nous dresserons une géographie des *food courts* en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les métropoles françaises et espagnoles. Pour répondre à

¹⁹ Il comportait des informations clés à recueillir dans ces lieux sur chacun des *food courts*, des périmètres de projets urbains et leurs abords. Cette étape a principalement été effectuée en 2020. Il n'a pas été possible d'observer avec ce guide d'observations deux *food courts* qui ont été fermés en 2019. Heureusement, grâce à la communication effectuée en ligne sur ces lieux, nous avons pu récolter des informations que nous voulions absolument connaître.

²⁰ De la même façon et à la même période, nous avons établis un « guide » d'entretiens comportant une présentation personnelle et de notre recherche, une demande de présentation de notre interlocuteur et de l'institution qu'il représente dans le cadre des projets étudiés, des questions qui dépendaient des corps de métiers que nous voulions interroger dans nos sites d'étude et d'une dernière section qui permettait à la personne interrogée de revenir sur des points qu'elle avait précédemment indiqués ou qu'elle avait oubliés.

Avec l'avancée de la thèse, nous avons eu de moins en moins recours au « guide » d'observations, car nous savions ce dont nous avions encore besoin d'observer. En revanche, le « guide » d'entretiens a été mobilisé tout au long de la thèse, en sachant que la grande majorité des questions ont été affinées pour chacun de nos interlocuteurs dès lors que nous connaissions son identité pour nous adapter à sa fonction professionnelle et au terrain d'étude sur lequel il travaillait.

notre problématique, elle sera axée sur leurs caractéristiques spatiales et temporelles et nous préciserons le cas des *food courts* situés dans des projets urbains.

Ce travail se prolongera dans une deuxième partie par une analyse de la fabrique des projets urbains contemporains menés dans des sites en renouvellement urbain. Elle consistera d'abord à s'interroger sur les modèles de projets urbains, à partir de l'étude de la programmation et des formes urbaines retenues dans trois projets urbains actuels, en reprenant la classification proposée par F. Fromonot (2011), distinguant l'urbanisme de programmation, de révélation et de composition. On s'interrogera ensuite sur les enjeux et sur les modes d'insertion des *food courts* au sein de ces trois projets urbains, à partir de l'étude de leurs mises sur agenda, de leurs contextes territoriaux, de leurs espaces mobilisés, de leurs procédures juridiques et économiques, de leurs liens avec des processus de participation citoyenne et de leurs transformations de l'espace mobilisé.

La troisième partie analysera l'évolution de la fabrique de la ville. Cette perspective nous conduira à questionner le sens de l'introduction du *food court* au sein de ces trois projets urbains et de constater des logiques identiques ou des singularités en matière d'appropriation révélées à travers les usages des lieux et par les règles de leur gestion. Puis nous allons chercher à comprendre en quoi les *food courts* insérés dans des projets urbains rejoignent des tendances sociétales dans les modes de vie et de consommation contemporains. Enfin, nous allons montrer en quoi les *foods courts* et les projets urbains qui y sont associés révèlent des utopies, des modèles urbains et de nouvelles manières de fabriquer la ville.

Encadré n°1 : Explications des motivations personnelles ayant conduit au choix de ce sujet de thèse et état d'esprit associé au lancement de la recherche

J'ai tout d'abord eu envie de réaliser une thèse en aménagement de l'espace, urbanisme, au cours de ma dernière année d'école d'ingénieur à l'École Supérieure des Géomètres et des Topographes par goût pour cette discipline et pour la pratique de la recherche, avec l'objectif de pouvoir devenir un jour enseignant-chercheur. J'avais en particulier pris plaisir au premier semestre 2017 à mener un mémoire de recherche consacré à l'évolution de l'aménagement de quartiers de gare, en lien avec l'inauguration imminente de la ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire, dans lequel j'avais entre autres étudié la mise en place de projets urbains. Au cours de l'année universitaire suivante, j'ai pu acquérir de nouvelles connaissances sur les projets urbains en suivant une formation de Master 2 en Urbanisme et Aménagement à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Lille, ce qui m'avait fortement intéressé. Puis par appétence pour la recherche en urbanisme, j'ai réalisé entre les mois de mars et de juin 2018 un nouveau mémoire de recherche

portant sur l'urbanisation des quartiers de grands stades en lien avec l'accueil de méga-événements sportifs. Alors que ce sujet m'intéressait et que je souhaitais l'approfondir dans le cadre d'une thèse, j'ai finalement eu l'envie d'effectuer une thèse portant sur l'évolution de la fabrique urbaine à partir de l'étude des *food courts*. J'avais pu consciemment découvrir l'existence des *food courts* en me rendant au « Holy Food Market » au mois de septembre 2017 à Gand. J'avais ensuite connu lors de l'été 2018 le *food court* lillois « La Friche Gourmande » et une zone aménagée sous la forme d'un *food court* au sein du festival de musique « Rock-en-Seine » à Saint-Cloud. J'avais eu l'impression de faire face à un nouveau concept de restauration. De plus, j'avais trouvé ces expériences positives étant donné qu'elles se situaient dans des moments de temps libre et que j'y avais plutôt bien mangé. J'ai alors eu l'envie de mieux connaître ce concept de restauration pour rédiger le premier mémoire de thèse en urbanisme dédié à l'étude des relations entre les *food courts* et les projets urbains, mais aussi pour être apte à m'impliquer ultérieurement dans la création de *food courts* en tant qu'entrepreneur ou qu'urbaniste. Le fait d'étudier les relations entre les projets urbains et les *food courts* s'inscrivait dans une volonté de réinterroger un objet d'étude emblématique de l'urbanisme par l'intermédiaire d'un objet d'étude original. C'était donc avec un regard positif sur les *food courts* et un état d'esprit marqué par le désir d'effectuer une recherche favorisant l'apport de connaissances en urbanisme que j'ai démarré officiellement cette recherche au mois de novembre 2018.

Première partie : *Food courts*, métropoles et projets urbains

La première partie de cette recherche va avoir pour principal objectif de proposer une géographie des *food courts* des métropoles françaises et espagnoles, à partir de ceux qui ont été en activité au moins une journée entre les années 2018 et 2021. Plus précisément, on se demandera si les *food courts* constituent un nouveau stimulant pour les projets urbains. Pour produire des analyses, il faudra recenser et caractériser les *food courts* dans les temporalités et les espaces géographiques retenus et ensuite répertorier les projets urbains qui contiennent ces dispositifs de restauration. Pour y parvenir, il faudra d'abord retenir une définition pour les *food courts* ; puis l'exploration de la genèse et de la diffusion des *food courts* à une échelle internationale sera utile pour mettre en perspectives les caractéristiques spatiales et temporelles des *food courts* contemporains des métropoles françaises et espagnoles que nous allons ensuite révéler. Pour finir, nous présenterons les terrains d'études sélectionnés dans la deuxième partie de la thèse pour interroger de manière approfondie l'évolution des projets urbains à travers l'implantation de *food courts* dans des secteurs en situation de renouvellement urbain.

Finalement, la première partie de la thèse est avant tout une géographie des *food courts* où il s'agit de décrire le phénomène (qualification, quantification, diffusion, répartition, temporalités) sur des territoires de différentes échelles, en nous focalisant sur les espaces métropolitains en France et en Espagne.

Chapitre 1) Le *food court*, objet urbain. Essai de définition

Afin d'entamer une réflexion sur la géographie des *food courts* dans les métropoles françaises et espagnoles, il est pertinent de montrer au préalable que ces derniers sont urbains et d'en proposer une définition complète.

1.1) Les *food courts* français et espagnols : des objets essentiellement urbains

Dès les premières semaines de la thèse, nous avons commencé à constituer une base de données (BDD) de *food courts* européens en activité au moins une journée entre le 1^{er} janvier 2017 et le 31 décembre 2019. Plusieurs étapes ont permis sa constitution. Nous avons d'abord copié-collé sur un tableur le nom des 100 *food halls* européens proposés par l'entreprise Cushman & Wakefield²¹ (C&W) en 2017 dans son étude « *Food halls of Europe* ». Puis à l'aide du moteur de recherche Google, nous avons associé les expressions : « *food court* », « *food hall* », « aire de restauration », « halle gourmande », « *street food festival* », « *food trucks festival* » avec des noms d'États et de grandes villes dans tous les États de l'UE. À partir de la description proposée par les sites Internet ou comptes Facebook des potentiels *food courts* repérés et grâce à leurs photos ou vidéos, nous avons cherché à savoir s'ils correspondaient bien à la définition d'un *food court* que nous avons alors retenue. Finalement, l'établissement d'une BDD de *food courts* européens nous a permis de faire trois constats principaux. Premièrement, nous avons trouvé au moins un *food court* en activité au moins une journée entre 2017 et 2019 dans l'ensemble des États membres de l'UE, ce qui montre que ce concept de restauration est répandu dans l'UE. Deuxièmement, cette BDD est très certainement incomplète, car nous n'avons pas eu le temps de chercher les *food courts* en activité dans toutes les communes de l'UE. Elle est aussi imparfaite, car notre définition attribuée aux *food courts* n'était pas totalement fixée, ce qui explique que nous avons par exemple laissé apparaître les *food halls* proposés par C&W (2017) sans remettre en question le fait qu'ils n'étaient pas tous des *food courts*²². Troisièmement, il serait très chronophage de répertorier au cours de notre thèse un nombre important de caractéristiques de ces *food courts* situés dans l'UE compte tenu de leur nombre important – puisque s'élevant à 460 – et d'actualiser fréquemment cette BDD.

²¹ Cushman & Wakefield se présente comme une multinationale de services dédiés à l'immobilier d'entreprise. Source : Cushman & Wakefield (s. d.). *Notre Histoire*. <https://www.cushmanwakefield.com/fr-fr/france/about-us/history>

²² En 2022, peu après avoir fixé notre proposition finale de définition d'un *food court*, nous avons remarqué qu'une minorité des *food courts* en activité dans l'UE entre 2017 et 2019 que nous avons recensés ne la respectaient pas, mais que l'on retrouvait bien dans chaque État de l'UE au moins un *food court* répondant à cette ultime définition, ce qui nous permet de maintenir le premier constat principal.

Afin d'obtenir de premiers résultats, nous avons décidé de nous concentrer sur les *food courts* français pour deux raisons principales. Nous avons repéré au début de notre thèse, au mois d'avril 2019, 51 *food courts* en activité dans les années 2010 en France. Après le Royaume-Uni, la France était l'État dans lequel nous avons trouvé le plus de *food courts*. Cela allait nous permettre de faire des analyses plus fines qu'avec un faible nombre de *food courts*. Ce choix s'explique aussi par le fait d'avoir commencé et voulu poursuivre notre formation en aménagement de l'espace, urbanisme dans des établissements d'enseignement supérieur français. Cela devait en effet faciliter notre étude des *food courts* et de leur relation à l'aménagement de l'espace d'un point de vue scientifique et pratique. En raison de l'absence apparente de BDD à leur sujet au mois de janvier 2019²³, nous avons tenté de créer la nôtre. Pour y parvenir, nous avons mené des recherches sur Internet, du mois de septembre 2018 au mois de mai 2019, à partir de l'expression « *food court* » et d'expressions que nous considérions comme synonymes ou proches (« *food hall* », « festival de *food trucks* », « festival de *street food* », « marché de *street food* », « aire de restauration », « halle gourmande »), avec le nom des régions institutionnelles, des métropoles institutionnelles²⁴ et de très nombreuses villes de plus de 10 000 habitants. Seuls les lieux correspondant à notre définition provisoire d'un *food court* ont été conservés. Il s'est avéré que les *food courts* français étaient profondément urbains et même métropolitains. En effet, parmi les 65 *food courts* en activité au moins une journée entre janvier 2018 et mai 2019 que nous avons réussi à recenser, 50 étaient situés dans des métropoles institutionnelles²⁵. Il faut aussi noter que les *food courts* qui ne se trouvaient pas dans des métropoles correspondaient presque exclusivement à des événements programmés le temps d'un week-end²⁶. En France, en 2019, il n'y avait donc que dans les métropoles où les *food courts* apparaissaient comme des activités constitutives de la ville. Face à ce constat, nous avons pris quelques semaines plus tard la décision de réaliser une BDD se concentrant uniquement sur les *food courts* français situés dans des métropoles entre 2018 et 2021. Puis peu après, nous avons décidé d'ajouter dans notre BDD les *food courts* espagnols situés dans des métropoles au cours de la même période, puisque nous voulions dès l'origine de cette thèse

²³ Finalement, nous avons pu consulter au mois d'octobre 2020 une étude publiée en juin 2019 par le cabinet de consulting en analyse économique Xerfi (2019) sur les *food courts* français dans laquelle une vingtaine d'entre eux en activité avaient été répertoriés bien qu'ils ne s'inscrivent pas tous dans notre définition de ce concept de restauration.

²⁴ « Au 1er janvier 2018, la France compte 22 métropoles : Aix-Marseille-Provence, Bordeaux, Brest, Clermont-Ferrand, Dijon, Grenoble-Alpes, Lille, Lyon, Metz, Montpellier-Méditerranée, Nancy, Nantes, Nice-Côte d'Azur, Orléans, Paris, Rennes, Rouen-Normandie, Saint-Étienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse, Tours ». Source : Commissariat général à l'égalité des territoires. (s. d.). Métropoles. <https://www.cget.gouv.fr/territoires/metropoles>

²⁵ Ils apparaissaient en effet surreprésentés dans les métropoles institutionnelles puisqu'en 2019, 39 % de la population française habitait dans une métropole institutionnelle. Source : Commissariat général à l'égalité des territoires. (s. d.). Métropoles. <https://www.cget.gouv.fr/territoires/metropoles>

²⁶ Nous avons alors recensé uniquement le *food court* « La Rocade » à Ajaccio comme ayant ouvert pour une durée indéterminée.

donner des dimensions européenne et de mise en perspectives à notre travail pour enrichir nos analyses. Ce choix porté sur l'Espagne provenait d'abord de la présence d'un nombre important de *food courts* dans cet État d'après nos premières recherches réalisées à l'échelle européenne. En effet, après le Royaume-Uni, la France et l'Italie, c'est en Espagne que nous avons initialement repéré le nombre le plus important de *food courts*²⁷. Il s'expliquait aussi par la possibilité d'être accueilli dans un laboratoire de recherche espagnol afin de réaliser une étude de cas²⁸ et enfin par la possession d'un niveau de langue courant en espagnol. En l'absence de métropoles au sens institutionnel désignées par l'État espagnol, nous avons décidé d'étudier les *food courts* dans les agglomérations urbaines les plus peuplées de cet État. Ce choix semble également pertinent si l'on accorde du crédit au fondateur d'une entreprise espagnole vendant des équipements et des fournitures pour l'industrie alimentaire et l'hôtellerie. En 2019, celui-ci estimait dans un article de son blog que les *food courts* n'étaient pas très répandus en Espagne et que ceux qui existaient étaient surtout présents dans les principales villes²⁹. En 2022, à l'issue de notre recensement des *food courts* français et espagnols en activité entre 2018 et 2021, nous avons certes constaté une surreprésentation du nombre de *food courts* dans les aires urbaines fonctionnelles (AUF)³⁰ d'au moins 300 000 habitants en Espagne puisqu'ils étaient 45 des 68 *food courts* recensés dans toute l'Espagne à avoir été situés dans cette catégorie, mais elle apparaissait moins flagrante qu'en France où 96 des 111 *food courts* recensés dans toute la France étaient situés dans des AUF d'au moins 300 000 habitants³¹. À ce propos, il faut prendre ces résultats avec précaution, car nous n'avons pas mené de recensement exhaustif des *food courts* situés en dehors des AUF d'au moins 300 000 habitants. C'est pourquoi il est plus

²⁷ Au 13 avril 2019, nous recensons 21 *food courts* en activité dans les années 2010 en Espagne.

²⁸ Au printemps 2018, nous avons pris contact avec des laboratoires de recherche espagnols spécialisés en géographie ou en urbanisme, pour leur demander s'il serait possible d'être accueilli plusieurs mois à l'avenir dans le cadre d'une thèse portant sur l'aménagement de quartiers de grands stades en lien avec l'accueil d'un méga-événement sportif. En effet, nous avons alors entamé un mémoire de recherche sur ce sujet qui comportait une étude du quartier du stade San Mamés de Bilbao dans lequel des matchs du Championnat d'Europe de football 2020 devaient avoir lieu. Notre volonté était alors de réaliser une enquête de terrain approfondie de ce site au cours d'une thèse. Seul le laboratoire de recherche « Instituto Universitario de Urbanística » (IUU) de l'Université de Valladolid avait répondu positivement à notre requête en nous proposant de nous accueillir dans ses locaux sous la supervision d'un enseignant-chercheur. Ainsi, peu avant de nous lancer dans l'établissement d'une base de données sur les *food courts* de métropoles espagnoles, nous étions assez confiants sur la possibilité d'être accueilli à l'IUU si nous en faisons la demande.

²⁹ La hostelera. (2019, 13 juin). *El negocio de los mercados gastronómicos (Food Courts)*. <https://www.lahostelera.com/blog/el-negocio-de-los-mercados-gastronomicos-food-courts/>

³⁰ Les aires urbaines fonctionnelles sont composées d'une ville-centre et des communes autour de celle-ci où au moins 15 % des personnes qui ont une activité professionnelle l'effectuent dans la ville-centre. Source : Organisation de coopération et de développement économiques. (2019, janvier). *Functionnal Urban Areas : France*. <https://www.oecd.org/cfe/regionaldevelopment/France-bis.pdf>

³¹ Le choix de s'intéresser aux AUF françaises et espagnoles d'au moins 300 000 habitants sera argumenté dans le troisième chapitre.

prudent d'indiquer qu'en France et en Espagne les *food courts* sont des objets essentiellement urbains plutôt que d'affirmer qu'il s'agit d'objets essentiellement métropolitains.

En plus des *food courts* préalablement recensés, nous avons tenté de trouver tous les *food courts* français et espagnols ouverts au moins une journée entre le 1^{er} janvier 2018 et le 31 décembre 2021 dans des métropoles. Pour ce faire, au moins une fois en 2019, en 2020, en 2021 et en 2022, nous avons utilisé sur Google le nom de concepts de restauration (« food court », « food hall », « street food », « food market », « halle gourmande », « mercado gourmet », « mercado gastronómico », « gastromercado », « plaza de comida ») en les associant à des territoires (« France », « España », nom des métropoles institutionnelles françaises, nom des villes-centres d'AUF françaises et espagnoles d'au moins 300 000 habitants³²). Pour trouver un certain nombre de *food courts*, nous avons également utilisé la méthode de recherche dite « boule de neige » qui consiste à chercher des informations sur des éléments qui sont évoqués de manière secondaire dans les documents consultés. En parallèle, notre objectif a été de créer une BDD riche en caractéristiques pertinentes pour une recherche en urbanisme afin de dresser un panorama contemporain des *food courts* français et espagnols situés dans des métropoles. La méthode de recherche des *food courts* et de leurs caractéristiques spatiales et temporelles s'est toujours appuyée sur leurs présences sur Internet³³. Chaque ligne de cette BDD renvoie aux *food courts* métropolitains recensés et chaque colonne aux caractéristiques que nous avons voulu connaître sur eux au fur et à mesure de notre recherche. Par ailleurs, lorsque nous rencontrons des *food courts* en activité entre 2015 et 2017, nous les avons recensés afin de réaliser des graphiques montrant l'évolution du nombre de *food courts* année après année entre 2015 et 2021.

Par ailleurs, tous les mois, entre janvier 2020 et juillet 2022, nous avons continué à chercher des informations sur les *food courts* au stade de projet. Pour ce faire, nous avons principalement

³² Le nom des villes-centres d'AUF espagnoles d'au moins 300 000 habitants ont été utilisées en 2021 et en 2022, peu après avoir acté que notre base de données porterait sur les AUF espagnoles d'au moins 300 000 habitants, tandis que le nom des villes-centres d'AUF françaises d'au moins 300 000 habitants ont été utilisées en 2022, peu après avoir acté que notre base de données porterait sur les AUF françaises d'au moins 300 000 habitants.

³³ Ainsi, il se peut que nous ayons oublié un faible nombre de *food courts* en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans des métropoles françaises et espagnoles lorsque la communication des directions de ces éventuels *food courts* ne reposait pas ou très peu sur des canaux de communication numériques (site Internet, réseaux sociaux) dédiés à leur concept de restauration et si ce dernier a connu une faible couverture médiatique. Toujours face à un manque de communication de la part de dirigeants et d'entités tierces, nous avons aussi été lors de quelques occasions dans l'impossibilité de récolter des informations sur des caractéristiques de certains *food courts*, et donc contraint d'acter une « absence de données ». Il a notamment été assez difficile de trouver des informations financières et juridiques sur les *food courts* en naviguant sur Internet et d'autres informations ont été difficiles à obtenir pour les *food courts* que nous avons réussi à recenser après leurs fermetures lorsque leurs propres canaux de communication numériques avaient été supprimés.

utilisé les expressions clés suivantes sur Google : « *food court* », « *food court France* », « *food court España* », « *food hall* », « *food hall France* », « *food hall España* », « halle gourmande », « halle gourmande France », « *mercado gourmet* », « *mercado gourmet España* », « *mercado gastronómico* » et « *mercado gastronómico España* » en cherchant des informations ayant moins d'un mois grâce à l'outil « date » de Google.

Signalons que nous n'avons pas fait figurer dans notre BDD les quelques *food courts* situés dans des aéroports et des aires d'autoroutes au sein des AUF françaises et espagnoles d'au moins 300 000 habitants, en raison du très faible nombre d'informations indiquées à leur sujet sur Internet. On peut néanmoins relever à leur égard l'importance des commerces dans le chiffre d'affaires des exploitants de ces lieux³⁴. Concernant les *food courts* d'aéroports internationaux de passagers civils, plusieurs articles de presse évoquent leurs existences en France dans les années 2000 et 2010. C'est par exemple le cas de l'aéroport de Bâle-Mulhouse-Fribourg³⁵, de l'aéroport de Marseille³⁶, de l'aéroport « Paris-Charles-de-Gaulle »³⁷ ou encore de l'aéroport de Nice³⁸. Selon une ancienne employée de l'entreprise « Aéroports de Paris », les deux principaux aéroports parisiens (Orly et Roissy) ont été équipés de *food courts* au milieu des années 1990³⁹. En Espagne, il est aussi possible de trouver des *food courts* dans des aéroports civils. En 2018, les aéroports de Madrid et de Barcelone disposaient chacun d'un *food court* proposant des stands de chaînes de restauration rapide internationales (McDonald's,

³⁴ À titre d'exemple pour les aéroports, « 60% des revenus du British Airport Authority proviennent de ses activités commerciales et il est à ce titre classé en bourse comme détaillant plutôt que comme transporteur (Koolhaas, 2000 : 150) » (B. Sabatier et Y. Morvan, 2007, p. 3). Concernant les aires d'autoroutes, le groupe Vinci « qui exploite la plupart des autoroutes du Sud et de l'Ouest de la France » engendrait 500 millions d'euros de chiffre d'affaires sans compter la vente de carburant au début des années 2010 dans ses 172 aires, ce qui correspond à un dixième du chiffre d'affaires obtenu grâce aux péages. Source : Agence France Presse. (2015, 31 juillet). Les aires d'autoroutes, un business juteux en pleine mutation. *L'Express*. https://www.lexpress.fr/actualites/1/societe/les-aires-d-autoroutes-un-business-juteux-en-pleine-mutation_1703806.html

³⁵ Néorestauratation. (2015, 10 juin). *Inauguration des espaces de restauration à l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freibourg*. <https://www.neorestauratation.com/article/inauguration-des-espaces-de-restauration-a-l-euroairport-basel-mulhouse-freibourg,32936> ; Euroairport Basel Mulhouse Freiburg. (s. d.). *Restaurants*. <https://www.euroairport.com/fr/passagers-visiteurs/restaurants-boutiques-services/bars-restaurants/bars-restaurants.html>

³⁶ La Provence. (2012, 30 décembre). Le seul Burger King de France décolle. <https://www.laprovence.com/article/economie/2128709/le-seul-burger-king-de-france-decolle.html> ; D. Fonsèque-Nathan, D. (2004, 24 juin). Autogrill s'installe à l'aéroport Marseille-Provence. *L'Hôtellerie Restauration*. https://www.lhotellerie-restauration.fr/lhotellerie/articles/2878_24_juin_2004/autogrill_s_installe.html

³⁷ Fedele, P. (2008, 27 mars). Eliaance ouvre un food-court à Roissy 2E et un corner en libre-service avec Guy Martin. *Néorestauratation*. <https://www.neorestauratation.com/article/eliance-ouvre-un-food-court-a-roissy-2e-et-un-corner-en-libre-service-avec-guy-martin,16612>

³⁸ BRA Tendances Restauration. (s. d.). *La restauration est un jeu*. <https://www.bra-tendances-restauration.com/edito/la-restauration-est-un-jeu-5>

³⁹ Le Bec, A.-E. (s. d.). « Anne-Elisabeth LE BEC ». *Viadeo*. <https://viadeo.journaldunet.com/p/anne-elisabeth-le-bec-4043516>

Burger King), mais également des stands plus qualitatifs (J. I. Castillo-Manzano et al., 2018). En 2020, le *food court* « Olé Food Market » ouvrait dans l'un des terminaux de l'aéroport de Malaga⁴⁰.

Le chiffre d'affaires des aires d'autoroutes exploitées par Vinci s'inscrit dans un processus de transformation de celles-ci lancé par l'entreprise dès le début des années 2010 qui visait à « réunir en un seul lieu les parties essence et restauration, et développer les enseignes connues pour que le client se sente comme en ville » et pour accroître ses revenus. Un journaliste notait à ce propos la création en 2015 d'un *food court*⁴¹ rassemblant de célèbres enseignes (Subway, Paul, Hippopotamus et Monop'Daily) sur l'aire d'autoroute de Saint-Rambert d'Albon dans la Drôme⁴². Un autre exemple de *food court* en activité dans une aire d'autoroute du département de l'Yonne en 2019 est visible dans la photographie ci-dessous (figure 3).



Figure 3 : Le mini *food court* de l'aire d'autoroute de La Chaponne à Guillon-Terre-Plaine regroupant les enseignes McDonald's et Paul

Source : photo de J. Haquet prise le 1^{er} janvier 2019 ; ajout de cercles pour conserver l'anonymat par J. Haquet

⁴⁰ Revista Hostelería. (2020, 6 novembre). *4Retail completa la construcción de un gran espacio gastronómico en el Aeropuerto de Málaga*. <https://www.revistahosteleria.com/texto-diario/mostrar/3394206/4retail-completa-construccion-gran-espacio-gastronomico-aeropuerto-malaga>

⁴¹ Nous confirmons qu'il s'agit bien d'un *food court* après la visualisation de plusieurs photos publiées sur Google Maps par des usagers de cette aire d'autoroute.

⁴² Agence France Presse. (2015, 31 juillet). Les aires d'autoroutes, un business juteux en pleine mutation. *L'Express*. https://www.lexpress.fr/actualites/1/societe/les-aires-d-autoroutes-un-business-juteux-en-pleine-mutation_1703806.html

En revanche, en Espagne, nous n'avons pas trouvé de *food courts* dans l'onglet sur les aires de repos d'autoroutes des sites Internet des groupes Repsol⁴³ et Areas⁴⁴.

Par ailleurs, on note que de plus en plus d'organiseurs d'événements festifs, comme des festivals de musique, mettent en place des espaces s'apparentant à des *food courts* depuis la fin des années 2000 en France⁴⁵. Néanmoins, faute de temps et considérant que notre recherche porte avant tout sur les *food courts* temporaires et permanents⁴⁶, nous ne vérifierons pas si les milliers de festivals⁴⁷ – ayant lieu chaque année dans les métropoles françaises et espagnoles – ne portant pas principalement sur la restauration donnent un nom à un espace regroupant plusieurs stands de restauration, ce qui aurait pu faire d'eux des *food courts* d'après la définition que nous allons à présent proposer.

1.2) Définition d'un *food court*

Afin de construire notre définition d'un *food court*, nous avons étudié plusieurs définitions proposées par des institutions et des personnes diversifiées (dictionnaires, journalistes, propriétaires de *food courts*, universitaires et consultants) ayant travaillé sur ce concept de restauration. Ces définitions ont été recueillies au fil de nos lectures de documents susceptibles d'être utiles à notre thèse, mais aussi en écrivant l'expression sur Google. Après avoir recueilli dix définitions – majoritairement écrites par des auteurs français – nous avons décidé d'ajouter uniquement celles qui se distinguaient en partie ou totalement des premières sur le fond et deux définitions données par des institutions espagnoles, puisque notre recherche porte entre autres sur les *food courts* de cet État. Puis nous avons décidé d'ajouter des définitions recueillies ultérieurement lorsqu'elles avaient été écrites par des institutions et des personnes citées à d'autres reprises dans ce mémoire. Enfin, nous avons réalisé une analyse lexicologique à partir des données recueillies en isolant d'une part, ce qui était commun à toutes les définitions et, d'autre part, ce qui constituait des singularités. Pour établir notre propre définition, les éléments

⁴³ Repsol (s. d.). *Area de descanso*. <https://www.repsol.es/particulares/vehiculos/estaciones-de-servicio/servicios/area-de-descanso/>

⁴⁴ Areas (s. d.). *Autopistas*. <https://es.areas.com/es/autopistas/>

⁴⁵ Davet S. (2022, 2 juin). Gastronomie : les festivals mettent les bouchées doubles. *Le Monde*. https://www.lemonde.fr/le-monde-passe-a-table/article/2022/06/02/gastronomie-les-festivals-mettent-les-bouchees-doubles_6128699_6082232.html

⁴⁶ Nous reviendrons d'ici peu sur cette distinction.

⁴⁷ Selon le média Brut, environ 2 000 festivals seraient organisés chaque année en France. Source : Brut (2018, 5 juin). *We Love Green : un festival sous le signe de l'éco-responsabilité* [vidéo]. YouTube https://www.youtube.com/watch?v=ExiLzjokh5s&ab_channel=Brut

communs à la grande majorité des définitions recensées ont été conservés, tandis que les éléments plus singuliers ne l'ont pas toujours été.

Définition d'un <i>food court</i>	Auteur
1 « espace commun de consommation autour duquel différentes formes de cuisines et différents types de plats cuisinés sont proposés par des prestataires indépendants » ⁴⁸	Dominique Largeron, rédacteur en chef chez « Lyon Entreprises »
2 « concept qui regroupe des corners de restauration dans un espace commun. Le client peut y naviguer librement, commander des spécialités au corner de son choix et choisir lui-même sa table » ⁴⁹	Dirigeants du <i>food court</i> « La Boca FoodCourt »
3 acception générale : « un lieu, par exemple, dans un centre commercial, qui a plusieurs petits restaurants et un espace commun de consommation » (notre traduction) ⁵⁰	Collins, dictionnaire anglais
4 acception étasunienne : « un espace, comme dans un centre commercial, avec des stands de restauration rapide entourant des tables et des chaises à usage commun » (notre traduction) ⁵¹	Collins, dictionnaire anglais
5 acception dans les points de vente : « un espace, généralement dans un centre commercial, aéroport ou gare, où plusieurs stands de restauration sont regroupés avec des sièges partagés » (notre traduction) ⁵²	Collins, dictionnaire anglais
6 « se réfère généralement à un lieu où plusieurs stands se regroupent pour offrir une variété de nourriture délicieuse et une salle à manger commune pour que les clients profitent de leur nourriture » (D. Gervais, 2014, p. 9, notre traduction)	Denis Gervais, auteur d'un livre sur les <i>food courts</i>
7 « Dans les centres commerciaux modernes, tous les restaurants sont regroupés en un même lieu, le <i>food court</i> , autour d'une « salle » commune et partageant les tables et les sièges. Les convives d'une même table se retrouvent donc ensemble dans plusieurs restaurants à la fois. Chaque consommateur peut composer son menu à partir des choix proposés par les différents restaurants. Rien ne l'empêche donc de manger au cours d'un même repas, japonais, mexicain et italien » (F. Ascher, 2005, p. 30)	François Ascher, enseignant-chercheur en urbanisme

⁴⁸ Largeron, D. (2018, 11 septembre). Restauration : ouverture en février à Lyon du premier « Food Court »/incubateur. *Lyon Entreprises*. www.lyon-entreprises.com/News/L-article-du-jour/Restauration-ouverture-en-fevrier-a-Lyon-du-premier-Food-Court-incubateur-i83982.html

⁴⁹ La Boca Food Court. (s. d.). <https://labocafoodcourt.eu/>

⁵⁰ Food court. (s. d.). Dans *Dictionnaire* Collins en ligne. <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/food-court>

⁵¹ Food court. (s. d.). Dans *Dictionnaire* Collins en ligne. <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/food-court>

⁵² Food court. (s. d.). Dans *Dictionnaire* Collins en ligne. <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/food-court>

8 dans le contexte des centres commerciaux : « <i>un espace qui regroupe cinq ou six enseignes de take away et une zone commune de places assises</i> » ⁵³	Florent Boullier, master franchisé de l'enseigne Cañas y Tapas dans le sud de la France
9 « <i>espace de repas commun à plusieurs stands de restauration proposant des mets issus de cuisines différentes</i> » (J. Lévy, 2008, p. 191)	Jacques Lévy, enseignant-chercheur en géographie et urbanisme
10 « <i>un grand restaurant fait de plein de petits restaurants réunis par un espace d'assises communes</i> » ⁵⁴	Depur Expériences, cabinet de consulting spécialisé dans la restauration
11 « <i>un lieu où se côtoient au sein du même espace des restaurants, un bar, des espaces de divertissement et où les clients s'installent sur de grandes tables, communes à tous les stands</i> » ⁵⁵	Philippe Blanchot et Guillaume Souloumiac, dirigeants des food courts « La Friche Gourmande »
12 « <i>Stricto sensu, un food court (en français : « aire de restauration » ou « halle gourmande ») désigne un lieu dédié à la gastronomie, qui réunit plusieurs stands de restauration rapide ainsi que, dans certains cas, des épiceries et des commerces de bouche. Le visiteur s'y voit proposer une offre culinaire variée sous forme de comptoirs. Il achète son repas au stand de son choix puis s'attable à sa guise. Les professionnels se partagent ainsi les tables et les commodités</i> » (Xerfi, 2019, p. 16)	Xerfi, institut d'études privé spécialisé dans les études économiques
13 « <i>Il s'agit d'un ensemble de petits îlots de restauration à thème où le client s'acquitte indépendamment des autres puis il va consommer ses plats dans une grande salle commune. Chaque propriétaire d'îlot s'acquitte d'une part de la location de la salle de restaurant</i> » ⁵⁶	Frédéric Toussaint, dirigeant du site Internet TechnoResto
14 dans le contexte singapourien : « <i>restaurants ethniques de plein air en self-service</i> » (D. Mangin, 2004, p. 263)	David Mangin, architecte-urbaniste
15 dans le contexte singapourien : « <i>Les food courts de Singapour sont des centres alimentaires climatisés qui servent des plats cuisinés, des boissons et des desserts bon marché</i> ⁵⁷ . Chaque food court abrite une série de stands de nourriture autonomes qui sont gérés et loués par un	Jean Lim

⁵³ Bra Tendances Restauration. (s. d.). Florent Boullier positionné sur les food courts. www.bra-tendances-restauration.com/terrains/florent-boullier-positionne-sur-les-food-courts

⁵⁴ Snacking. (2020, 14 janvier). Food Court, Food Hall, Food Market, les nouveaux formats F&B 2.0 selon Depur Expériences. <https://www.snacking.fr/actualites/tendances/4577-Food-Court-Food-Hall-Food-Market-les-nouveaux-formats-F-B-2-0-selon-Depur-Experiences/>

⁵⁵ Kiss kiss bank bank. (2018). La Friche Gourmande - Un food market débarque à Lille ! <https://www.kisskissbankbank.com/fr/projects/la-friche-gourmande-un-food-market-debarque-a-lille>

⁵⁶ Toussaint, F. (2001). Les différents concepts de restauration. <http://technoresto.org/tr/concepts/index.html>

⁵⁷ Huang Lijie, « A Different Court-ship, » Straits Times, 21 October 2007, 64. (From NewspaperSG)

exploitant de food court. Les food courts servent principalement de la nourriture locale et des boissons, mais on peut également y trouver des cuisines internationales comme des plats occidentaux, thaïlandais, japonais et coréens ⁵⁸ » ⁵⁹ (notre traduction)	
16 « La vérité est qu'il n'existe pas de modèle fixe, car chaque food court a sa propre personnalité. Bien sûr, ils sont généralement situés dans des espaces ouverts ou fermés et sont constitués d'une multitude de restaurants différents, avec des types de nourriture variés et des prix généralement abordables, axés sur le concept de restauration rapide. Ils ont la particularité d'être tous réunis dans un même espace et de partager des tables, des chaises... de telle sorte qu'un groupe d'amis ou de familles peut manger ensemble des aliments provenant de différents endroits, en bénéficiant de tous les confort et avantages » (notre traduction)⁶⁰	La hostelera (entreprise qui vend des équipements et des fournitures pour l'industrie alimentaire et l'hôtellerie)
17 « À l'intérieur ou à l'extérieur, le food court est un regroupement de restaurants dans lequel il y a une zone d'assise commune et qui offre différentes variétés culinaires » (notre traduction) ⁶¹	Barra de ideas (entreprise rédigeant des articles sur le secteur de l'hôtellerie-restauration)
18 « Le food court est constitué d'un regroupement de restaurateurs de type restauration rapide ou fast-food qui s'organise autour d'un espace commun. L'utilisation de ce lieu permet un gain de place et donc d'investissements, ainsi qu'une réduction des coûts de fonctionnement. [...] Si en règle générale le food court est localisé dans un espace commercial fermé (aéroport, centre commercial, musée), dans certaines villes touristiques, la juxtaposition d'enseignes de restauration dans une rue attractive peut tendre au même résultat (Mont Saint-Michel). Dans ce cas, l'espace collectif de restauration est constitué de la rue bordée de comptoirs » (R.-P. Desse, 2008, p. 142)	René-Paul Desse, enseignant-chercheur en urbanisme
19 « vaste salle de restaurant abritant une dizaine d'enseignes et chacune propose au comptoir son propre produit » (D. Blain, 2012, p. 36)	Despina Blain, professeure de cuisine en BTS Hôtellerie/Restauration

⁵⁸ « Hitting the Jackpot with Food Courts, » *Straits Times*, 6 January 1995, 1–2. (From NewspaperSG)

⁵⁹ Lim, J. (2010, 31 janvier). *Food Courts*. Infopedia. https://eresources.nlb.gov.sg/infopedia/articles/SIP_1636_2010-01-31.html

⁶⁰ La hostelera. (2019, 13 juin). *El negocio de los mercados gastronómicos (Food Courts)*. <https://www.lahostelera.com/blog/el-negocio-de-los-mercados-gastronomicos-food-courts/>

⁶¹ 10 barra de ideas. (s. d.). *¿Qué es el Food Court?* <https://barradeideas.com/que-es-el-food-court/>

20 « Ils rassemblent stands de restauration rapide, épicerie et autres commerces de bouche qui se partagent tables et commodités dans des espaces libres d'accès. Les consommateurs peuvent y prendre un repas et accéder à des activités culturelles ou festives pour pimenter leur « expérience ». Ils sont d'ailleurs souvent implantés dans d'anciennes halles de centres-villes, grands magasins voire dans des centres commerciaux avec des positionnements variés : chic, touristique, familial... » ⁶²	Xerfi
21 « Le format du food court est défini comme 10 à 30 restaurants indépendants et spécialisés qui entourent une zone d'accueil commune. Les opérateurs de restaurants permettent généralement au promoteur de contrôler certains aspects importants du projet global, tels que l'entretien et le nettoyage de la zone commune, la sécurité et les critères de conception. En contrepartie, l'exploitant se voit promettre un nombre élevé de clients, un fonctionnement simplifié et un monopole pour son segment de menu particulier » (R. J. Leard, 1984, notre traduction).	R. J. Leard travaillait en 1984 au Market Star de Dayton ⁶³
22 « Les food courts étaient un élément essentiel du commerce de détail américain (en particulier des centres commerciaux) depuis les années 1960. Ils se distinguaient par leur conception typique d'une zone d'assise commune entourée d'un périmètre de vendeurs de nourriture, avec une forte prédominance de la restauration rapide » (Cushman & Wakefield, 2016, p. 13, notre traduction)	Cushman & Wakefield, entreprise de services dans l'immobilier tertiaire

Tableau 1 : Sélection de définitions de la locution « food court »

Réalisation : J. Haquet, 2022

Nous repérons que les définitions du tableau 1 s'accordent presque toutes sur le fait qu'un *food court* comprend un espace commun de consommation de plats et plusieurs stands de restauration autour. C'est d'ailleurs quasiment mot pour mot les définitions données par J. Lévy (2008) et par Depur Expériences. Nous conserverons donc ces deux caractéristiques dans la définition finale que nous retiendrons.

Certaines définitions mettent en avant d'autres caractéristiques des *food courts*. À cet égard, les définitions 4, 12, 16, 18, 20 et 22 mettent en avant le fait que ce sont généralement des stands de restauration rapide qui sont présents dans ces lieux. Les définitions 3, 4, 5, 7, 8, 18, 20 et 22 mettent en exergue que les *food courts* peuvent se trouver dans des centres commerciaux. Par ailleurs, d'autres lieux fermés peuvent accueillir des *food courts* comme des aéroports, des musées, des halles ou de grands magasins d'après les définitions 18 et 20. Les définitions 15 et 16 relèvent le caractère abordable des plats vendus. La première définition précise que les plats

⁶² Xerfi. (2022, 10 janvier). *Food courts : les villes françaises au bord de l'indigestion*. https://www.xerfi.com/blog/Food-courts-les-villes-francaises-au-bord-de-l-indigestion_1336

⁶³ Nous n'avons pas réussi à savoir la nature exacte de cette institution.

sont cuisinés par des « prestataires indépendants ». La sixième définition, écrite par l’auteur d’un livre de design sur les *food courts*, reprend notre enseignement général, en ajoutant que l’offre proposée est de qualité. La définition proposée par F. Ascher (2005) met l’accent sur la liberté de choix qui est octroyée au client. Cette liberté de choix est aussi mise en avant dans la deuxième définition proposée par les dirigeants du *food court* « La Boca FoodCourt ». La définition proposée par un master franchisé dans le contexte des centres commerciaux sous-entend qu’il est possible de prendre son repas à emporter. La définition des dirigeants de La Friche Gourmande se distingue des autres par la spécification d’autres stands que ceux de restauration, à savoir un bar et des espaces de divertissement. Cela montre que l’offre proposée peut aller au-delà de la consommation d’un repas. Dans le même ordre d’idées, la définition de Xerfi la plus récente mentionne la présence d’activités culturelles ou festives. Les deux définitions données par Xerfi ajoutent aux caractéristiques générales déjà évoquées que des épiceries et des commerces de bouche peuvent parfois être présents. On relève également que les dirigeants de La Friche Gourmande et Xerfi proposent des traductions en français de l’expression *food court*, à savoir : « halle à manger », « aire de restauration » et « halle gourmande ». La définition du site Internet TechnoResto a la particularité de mettre en avant le fait que les dirigeants des stands de restauration payent tous une part de la location de la salle de consommation des plats. D. Mangin (2004) estime que dans le contexte singapourien les *food courts* sont en plein air, ce qui s’oppose à la définition de J. Lim qui estime que les *food courts* de cet État sont climatisés et donc dans des lieux clos. Ce dernier ajoute que l’on retrouve dans chaque *food court* singapourien un exploitant qui gère et loue les stands de restauration. Finalement, l’auteur de la seizième définition admet que les *food courts* peuvent se trouver en intérieur ou en extérieur. La définition de René-Paul Desse se distingue des autres en soulignant qu’un *food court* peut exister dans la pratique sans qu’une institution ait volontairement aménagé un espace dédié à la consommation de plats d’enseignes de restauration lorsque plusieurs d’entre elles bordent une rue. Enfin, le dictionnaire Collins donne plusieurs acceptions aux *food courts* – à la fois générale, américaine et dans la vente au détail – ce qui montre qu’il est difficile de retenir une unique définition.

À présent, en confrontant ces caractéristiques additionnelles entre elles, nous pouvons décider d’en conserver et d’en éliminer un certain nombre pour établir notre propre définition d’un *food court*. Pour trancher sur l’importance de faire apparaître certaines caractéristiques dans la définition d’un *food court*, nous mobiliserons avec parcimonie les ressources que nous avons employées pour élaborer notre base de données⁶⁴. Cette démarche consistant à vouloir arrêter

⁶⁴ Il s’agissait principalement de recherches documentaires et secondairement de quelques observations et entretiens.

notre propre définition pour étudier les *food courts* du point de vue de l'urbanisme est d'ailleurs encouragée par B. Mérenne-Schoumaker (2020, §25) qui indique à propos des activités commerciales que « *la définition même de l'activité varie selon les auteurs, d'où la nécessité d'arrêter une classification si l'on veut pouvoir comparer des espaces différents ou le même espace à des moments différents de son histoire* ».

Tout d'abord, nous avons observé une grande diversité de lieux accueillant des *food courts*, que ce soit en plein air ou en intérieur. Ainsi, nous ne limiterons pas les *food courts* à une localisation dans un centre commercial ou dans un espace en plein air. Les *food courts* sont donc situés dans des espaces intérieurs ou extérieurs ou les deux à la fois.

De plus, comme signalé par les dirigeants de La Friche Gourmande, de nombreux *food courts* proposent des offres culturelles et de divertissement⁶⁵. Cette intuition est d'ailleurs confirmée par Xerfi (2019, p. 19) pour qui un *food court* est généralement « *un lieu polyvalent, mêlant restauration et événementiel* » en proposant par exemple « *des expositions, des pop-up stores, des concerts, des projections ou encore des conférences, dans une logique de stimulation du trafic* ». De la même façon, comme expliqué par Xerfi (2019), des *food courts* peuvent contenir des épiceries et des commerces de bouche. Cependant, nous considérons que pour continuer de parler de *food court*, ces offres ne doivent pas être autant ou plus importantes que l'offre de restauration. Ainsi, des lieux qui accueillent sous un unique nom général à la fois des stands de restauration et d'autres stands dans une proportion équivalente ou bien avec une plus faible part de stands de restauration n'ont pas été considérés comme des *food courts*. On retrouve par exemple dans le premier cas de figure « Les Halles de Bacalan » à Bordeaux que nous considérons comme une halle gourmande. On retrouve dans le second cas de figure les « Halles de Wazemmes » à Lille que nous considérons comme une halle alimentaire, mais aussi plusieurs enseignes de grande distribution n'ont pas donné de nom spécifique à leur autoproclamé espace *food court*. C'est le cas d'un Intermarché Express à Clichy (AUF de Paris)⁶⁶, des supermarchés Monoprix du centre commercial Cap 3000 à Saint-Laurent-du-Var (AUF de Nice)⁶⁷ et du centre commercial Parly 2 au Chesnay-Rocquencourt (AUF de

⁶⁵ A titre d'exemple, 150 événements auraient été organisés au sein du *food court* « Grand Scène » lors de la première année d'exploitation. Source : Mahaud, H. (2022, 4 juillet). Dégustations, DJ set, concert... Le food-court Grand Scène fête son 1er anniversaire, à Lille. *Lille Actu*. https://actu.fr/hautes-de-france/lille_59350/degustations-dj-set-concert-le-food-court-grand-scene-fete-son-1er-anniversaire-a-lille_52213881.html

⁶⁶ Delvallée, J. (2019, 6 juin). *Le "food court" de l'Intermarché Express de Clichy cible les actifs*. LSA Conso, <https://www.lsa-conso.fr/le-food-court-de-l-intermarche-express-de-clichy-cible-les-actifs,321012>

⁶⁷ Snacking. (2019, 23 août). *Monoprix crée son foodcourt à Cap 3000 Saint-Laurent du Var*. <https://www.snacking.fr/actualites/management-franchise/4413-Monoprix-cree-son-food-court-a-Cap-3000/>

Paris)⁶⁸. Ainsi, tous les événements ou lieux qui ne respectent pas les caractéristiques précédemment établis ne seront pas considérés comme des *food courts* dans notre recherche. Cela concerne par exemple les festivals de musique, les guinguettes, les halles, les marchés, les halles gourmandes ou encore les salons gastronomiques. En revanche, lorsque dans un lieu dédié à une activité économique qui n'accueillait initialement pas de *food court* comme une halle alimentaire ou un hypermarché, nous avons trouvé un espace clairement délimité répondant à notre définition d'un *food court* et possédant son propre nom, nous avons considéré qu'un *food court* était présent dans ce lieu. C'est notamment le cas de « La Ribera Gastro-Plaza » au sein de la halle « La Ribera » de Bilbao ou bien le cas du « Boucatise Festival » de La Corogne qui chaque année le temps d'un week-end occupe l'ensemble du « Mercado de San Agustín ». On retrouve également le concept de *food court* « Fresh Avenue » au sein de quatre hypermarchés Carrefour. Les trois d'entre eux qui sont situés dans des AUF d'au moins 300 000 habitants ont bien été recensés dans notre BDD⁶⁹.

Les auteurs des définitions 3, 7, 10, 11, 14, 16, 17 et 21 estiment que les *food courts* sont composés de restaurants, lorsque ceux des définitions 4, 12, 16, 18, 20 et 22 évoquent la présence de stands de restauration rapide. De plus, les auteurs des définitions 2, 6, 11 et 13 emploient le terme de « client ». Il ne fait donc guère de doute que les *food courts* constituent un créneau de la « restauration commerciale » de la même façon que les restaurants⁷⁰. Cette intuition a d'ailleurs été formellement confirmée par D. Blain (2012, p. 35) qui précisait que la restauration commerciale « regroupe des formules de restauration ouvertes à tout public et dont le but est uniquement lucratif »⁷¹. Par ailleurs, il est possible que des institutions convient des personnes à manger dans une salle parsemée de stands de restauration où les cuisiniers et les institutions ne cherchent pas à réaliser des profits, comme au sein de restaurants universitaires ou d'entreprises, mais nous n'étudierons pas ces situations.

⁶⁸ Linéaires (2018, mars). 344, 36. <http://hanagroup.eu/pdf/lineaires2018.pdf>

⁶⁹ Bertin, J. (2019, 4 septembre). *Carrefour concède 8 kiosques de restauration dans son hyper de Dijon*. Linéaires. <https://www.lineaires.com/la-distribution/carrefour-concede-8-kiosques-de-restauration-dans-son-hyper-de-dijon>

⁷⁰ Selon l'État français, « les différents segments de la restauration commerciale sont la restauration traditionnelle, la restauration rapide, les débits de boissons, les cafétérias et les traiteurs ». Source : Ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique. (2021, 29 septembre). *La filière restauration*. Entreprises. <https://www.entreprises.gouv.fr/fr/commerce-et-artisanat/la-filiere-restauration>

⁷¹ Par ailleurs, D. Blain (2012) indiquait que la restauration commerciale représentait 42,5 % des repas de la restauration hors domicile en France, contre 40,5 % pour la restauration collective sociale et 17 % pour les circuits de vente alternatifs.

En outre, nous retiendrons qu'un *food court* est exploité par une structure comme l'indique la définition 15 (et comme l'a ensuite révélé l'étude des exploitants de *food courts* dans les métropoles françaises et espagnoles).

De plus, nous choisissons de considérer comme facultatifs les apports des définitions 12 et 13 spécifiant que les clients choisissent leur repas en commandant et payant aux comptoirs des restaurateurs. Il aurait été dommage de retenir cette caractéristique qui aurait rendu la BDD construite pour cette thèse trop restrictive pour servir de point d'ancrage à de prochaines recherches. En effet, A. Rolland (2020) relève la spectaculaire augmentation entre 2009 et 2019 du nombre de personnes d'au moins 15 ans résidant en France ayant utilisé Internet à partir d'un appareil mobile en dehors de chez elles au cours des trois derniers mois (de 18 à 75 %). Ainsi, nous considérerons qu'un lieu dans lequel un service de commande et paiement en ligne est proposé peut être considéré comme un *food court* s'il remplit les caractéristiques précédemment cités. De la même façon, si certains *food courts* optent pour offrir un service à table obligatoire ou facultatif à destination des clients, pour leur apporter davantage de confort, nous considérons que cela ne remet pas en cause le fait qu'il s'agisse d'un *food court* si les caractéristiques précédentes sont respectées.

Nous considérons que les stands de restauration doivent être statutairement et financièrement indépendants les uns des autres, comme le soulignent les définitions 1, 8, 13, 19 et 21. Autrement dit, nous considérons que la structure qui exploite le *food court* doit louer au moins un stand de restauration à une autre structure. Nous avons recensé cinq établissements français ouverts au moins une journée entre 2018 et 2021 qui ne respectaient pas cette caractéristique alors qu'ils respectaient tous les autres⁷². Nous faisons face au même constat en Espagne⁷³. Ils n'apparaissent pas dans notre BDD, car cinq définitions sur 22 s'opposent à ce type d'établissement, ce qui est non négligeable, mais aussi, car il serait compliqué de recenser tous les établissements de ce type. Cette difficulté méthodologique s'explique par la facilité pour un restaurateur de proposer deux ou trois comptoirs proposant des produits différents dans son établissement. Il serait de toute façon très chronophage de vérifier si chaque établissement de

⁷² On compte parmi eux « La Boite à Pizza Market » à Toulouse, le « White Fields Café » à Cesson-Sévigné dans la métropole de Rennes, « La Felicità » à Paris, « Food Court Nanterre » dans la ville du même nom au sein de la métropole de Paris et « Fabrik 1801 » à Brest. Il est à noter que l'établissement parisien et l'établissement brestois sont situés au sein du périmètre d'un projet urbain de grande importance au sein de leur métropole, respectivement la ZAC Paris Rive Gauche et la ZAC des Capucins.

⁷³ On retrouve le « Mercado de Sanse » à San Sebastian de los Reyes (AUF de Madrid), le « Mercado Lonja del Barranco » à Séville, le « Convent Carmen » à Valence, le « Mercat 1930 » à Palma et enfin le « Mercado Gourmet Sabor a Malaga » à Torremolinos (AUF de Malaga).

restauration commerciale possède un ou plusieurs comptoirs au sein de l'ensemble des AUF françaises et espagnoles d'au moins 300 000 habitants.

En Espagne, on retrouvait au mois d'avril 2022 le concept « Gourmet Experience » dans neuf grands magasins « El Corte Inglés ». Ce concept abritait à la fois des stands de restauration et des stands d'épicerie fine⁷⁴. Dans deux d'entre eux, l'ensemble des caractéristiques précédemment citées étaient remplies. Néanmoins, la consommation des plats pouvait se faire à la fois dans des espaces partagés entre tous les restaurateurs et dans des espaces propres à chacun des comptoirs. Nous avons classé le « Gourmet Experience Gran Via » du grand magasin « El Corte Inglés Callao » de Madrid parmi les *food courts* car au moins la moitié des places assises étaient partagées entre tous les stands. Le « Gourmet Experience » du grand magasin « El Corte Inglés » de Malaga n'a lui pas été considéré comme un *food court* car l'espace commun de consommation des plats comportait moins de sièges que les espaces propres à chaque stand. Ainsi, nous considérerons de manière plus générale que des espaces de consommation des plats propres à un ou plusieurs stands peuvent exister dans un *food court* mais que le nombre total de sièges partagés par l'ensemble des stands doivent être plus nombreux que ceux qui ne le sont pas pour pouvoir parler de *food court*.

De façon à poursuivre notre recensement des *food courts* et à vérifier ceux qui avaient déjà été répertoriés, nous avons retenu la définition suivante, à partir des analyses que nous venons d'effectuer :

Un *food court* est un dispositif de restauration commerciale, dans lequel les clients peuvent consommer auprès des stands qui sont présents dans le lieu et qui ont la particularité de ne pas tous être exploités par une même structure. Pour se restaurer, les clients peuvent s'installer dans un espace commun – mis à leur disposition par la structure qui exploite le lieu – qui contient davantage de places que la somme des places privatisées proposées par chaque stand. D'autres activités et d'autres stands que ceux de restauration peuvent être présents comme des stands vendant majoritairement des boissons ou des stands de produits alimentaires à cuisiner chez soi ou des espaces dédiés à des animations culturelles. Cependant, à un instant donné, leurs superficies et nombres doivent être inférieurs à ceux des stands de restauration et à l'espace commun de consommation.

⁷⁴ Madding Esther (2019, 10 juin). *Gourmet Experience Corte Inglés Gran Vía* [vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=if-WC5mvzQI&ab_channel=MaddingEsther

On retrouve parfois dans les *food courts* un stand qui vend à la fois des boissons et de la restauration. Lorsque l'offre était dominée par l'un des deux, nous avons considéré qu'il s'agissait d'un stand vendant soit des boissons ou soit de la restauration et lorsque cela nous a paru équilibré, nous avons comptabilisé un stand de boisson et un stand de restauration⁷⁵. Il faut noter qu'il est quasiment impossible de pouvoir comptabiliser le nombre de sièges dans un *food court* sans s'y rendre et donc d'affirmer avec certitude que davantage de places assises sont proposées dans un espace partagé par tous les restaurateurs que dans les espaces privatisés par les restaurateurs s'ils existent. De la même façon, il est presque impossible de mesurer la superficie exacte des différents espaces d'un *food court* et donc d'être absolument certain que tous les *food courts* recensés respectent la dernière caractéristique de notre définition. Concrètement, pour chaque potentiel *food court* nous avons examiné à vue d'œil, à partir de l'observation de plusieurs photos et vidéos, s'il respectait ces caractéristiques (figure 4).



Figure 4 : Un *food court* : le « Holy Food Market », à Gand, en Belgique

Source : photo de J. Haquet prise le 2 novembre 2018

⁷⁵ Dans la majorité des *food courts*, l'offre de restauration et de boisson est séparée avec d'un côté des stands vendant uniquement des plats et de l'autre des stands qui vendent seulement des boissons. Pour s'en rendre compte, nous avons seulement relevé 13 *food courts* dans lesquels tous les stands vendaient à la fois des plats et des boissons en France contre 3 en Espagne.

Par ailleurs, il ressort de nos observations que le *food court* est un lieu qui favorise les interactions sociales. Cela est perceptible lorsque des personnes partagent un repas (par exemple en famille ou avec des amis) ou échangent avec les restaurateurs pour leur commande et éventuellement avec d'autres clients pour récupérer leur table ou demander un avis sur un plat ou pour participer à une activité culturelle⁷⁶. Nous pouvons également noter que la consommation peut se faire dans le lieu même, mais aussi ailleurs après avoir commandé à emporter.

Nous détaillerons le mode de fonctionnement général des *food courts* ainsi que les motivations associées dans la suite de ce mémoire.

1.3) Définitions de concepts commerciaux proches des *food courts*

De nombreux concepts de restauration très proches des *food courts* existent, comme les halles gourmandes, les *food markets*, les *food halls* ou encore les *mall food courts*. Des éléments de distinctions existent avec les *food courts*, mais ils sont le plus souvent assez poreux, d'autant plus que les définitions attribuées à un même concept peuvent diverger entre elles en fonction de leurs auteurs et aussi chez les mêmes auteurs au cours du temps. Il nous apparaît néanmoins utile d'apporter quelques propositions de définitions pour mieux rendre compte des particularités des *food courts*. Par ailleurs, d'autres concepts de restauration encore plus éloignés des *food courts* existent également comme les restaurants, les self-services d'entreprises, les *food trucks*... Nous les avons caractérisés dans l'annexe n°1 à partir des caractéristiques que nous avons attribuées aux *food courts*.

Le *food hall* serait d'après le dictionnaire Oxford : « *un large espace dans un grand magasin où les gens peuvent acheter de la nourriture* » (notre traduction)⁷⁷. Dans une étude sur les *food halls* nord-américains C&W (2018, p. 8 et 9, notre traduction) proposait une définition plus détaillée qu'il reconnaissait imparfaite⁷⁸ :

« *un food hall moderne est une halle qui regroupe un mélange de commerces autour de l'alimentation (tout ce qui va des ustensiles de cuisine aux livres de cuisine), des*

⁷⁶ À cet égard, en 2021, le journaliste L. Bischoff indiquait à propos des *food courts* lyonnais qu'il s'agissait « *de nouvelles agoras qui favorisent les rencontres imprévisibles et remplissent le rôle social hier dévolu aux tavernes, brasseries et autres cabarets* ». Source : Bischoff, L. (2021, 8 mai). Le food court, la dernière folie lyonnaise. *Les Échos*. <https://www.lesechos.fr/weekend/gastronomie-vins/les-halles-gastronomiques-la-derniere-folie-lyonnaise-1313218>

⁷⁷ Food hall. (s. d.). Dans *Dictionnaire Oxford en ligne*. <https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/food-hall?q=food+hall>

⁷⁸ C&W (2018) soulignait que de nombreux *food halls* ne rentraient pas dans cette définition.

vendeurs de nourriture artisanale (chocolatiers haut de gamme, fromages de qualité, boulangers, bouchers, etc.) et un mélange de restaurateurs servant des plats préparés de manière authentique (de la cuisine de rue aux concepts dirigés par des chefs, en mettant l'accent sur les ingrédients frais de la « ferme à la fourchette »).

L'entreprise ajoutait que certains *food halls* proposent des zones d'assises communes, lorsque les projets les plus réussis adoptent d'autres configurations et proposent des espaces communs pour des événements sociaux et de divertissement. Ainsi, à travers ces deux définitions, l'offre de restauration apparaît moins structurante dans un *food hall* que dans un *food court*. Pour faire simple⁷⁹, nous considérons donc que les concepts de restauration répondant à notre définition d'un *food court* à la différence près que leurs stands de restauration sont autant ou moins nombreux que les autres stands constituent des *food halls*. À ce propos, Depur Expériences traduit l'expression « *food hall* » par l'expression « halle gourmande »⁸⁰. Cette traduction nous apparaît d'autant plus pertinente après la lecture de la définition d'une halle gourmande proposée par L. Petot (2019, p. 48) :

« caractérisées par une offre marchande variées, cet équipement rassemble les bancs d'artisans et de producteurs, ainsi que des lieux de dégustation, voire de restauration. Ces halles alimentaires sont consacrées à la gastronomie dans sa globalité et comprennent donc des espaces réservés à des terrasses, des événements tournés vers la cuisine ».

De façon similaire, le cabinet de consultant spécialisé dans le secteur de la restauration Depur Expériences estimait en 2021 que dans un *food hall* on « peut déguster et acheter des produits » et qu'on y retrouvait « un mix harmonieux entre restauration et retail »⁸¹. Par ailleurs, après avoir indiqué en 2020 qu'il pouvait accueillir des spectacles, il ne l'indiquait plus dans sa définition de 2021. La suppression de cette caractéristique permet justement de rendre plus spécifique le *food market*. Alors que son offre culinaire n'est pas clairement précisée, son offre événementielle semble riche puisqu'il s'agirait pour Depur Expériences en 2020 d'un lieu « où se mêle food, cocktail, coffee-shop et événementiel (concert, expositions, talk-show) »⁸² et

⁷⁹ Une recherche dédiée aux *food halls* permettrait de faire éclore une définition plus adéquate à leur propos.

⁸⁰ Depur Expériences. (2021, 24 juin). *Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur la conception d'un Food Hall...* <https://www.depurexperiences.com/tout-ce-que-vous-avez-toujours-voulu-savoir-sur-la-conception-dun-food-hall/>

⁸¹ Depur Expériences. (2021, 24 juin). *Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur la conception d'un Food Hall...* <https://www.depurexperiences.com/tout-ce-que-vous-avez-toujours-voulu-savoir-sur-la-conception-dun-food-hall/>

⁸² Snacking. (2020, 14 janvier). *Food Court, Food Hall, Food Market, les nouveaux formats F&B 2.0 selon Depur Expériences.* <https://www.snacking.fr/actualites/tendances/4577-Food-Court-Food-Hall-Food-Market-les-nouveaux-formats-F-B-2-0-selon-Depur-Experiences/>

pour la même entreprise en 2021 d'une « véritable scène gastronomique, il incarne les dernières tendances F&B avec un angle festif et événementiel très marqué »⁸³.

Selon une étude de C&W (2016), aux États-Unis, les *food halls* proposent des services et conditions de location hétérogènes en s'implantant dans des lieux – toujours fermés – très diversifiés comme dans des halles (ex : « Grand Central Market » à Los Angeles), de grands magasins (ex : magasins « Eataly »), des centres commerciaux (ex : « Westfield San Francisco Centre » à San Francisco) ou des gares (ex : « Great Northern Food Hall » dans la gare Grand Central Terminal de New York). Par ailleurs, il est possible d'y manger avec ou sans service à table. De plus, les personnes travaillant dans les stands peuvent être des restaurateurs indépendants ou bien des employés du *food hall* (ex : magasins Eataly).

En revanche, les *mall food courts* semblent davantage correspondre à l'acception américaine des *food courts* donnée précédemment par le dictionnaire Collins, symbolisée par la présence de chaînes de *fast-food*, d'après C&W (2016, p. 13) qui cite *McDonald's*, *Taco Bell*, *Orange Julius*, *Hot Dog on a Stick* comme locataires habituels des *mall food courts*. De plus, comme leur nom l'indique, ces *food courts* ont la particularité de se retrouver dans des centres commerciaux.

Enfin, le concept de « mercado gourmet » que l'on peut traduire en français par « marché gourmet » a fait l'objet de plusieurs publications chez des enseignants-chercheurs hispanophones en géographie et urbanisme. Il est défini par les universitaires L. Cordero et L. Salinas (2017, p. 2, notre traduction) :

« Un marché gourmet est un espace commercial [...] mis en scène pour satisfaire des activités de loisirs et de consommation sélective, basé sur l'adoption de nouvelles tendances culinaires où la production artisanale, saine, biologique et traditionnelle est valorisée, et l'offre d'aliments uniques en leur genre, considérés comme authentiques et exotiques, proposés sous différents récits qui nous relient à des lieux intéressants et lointains ».

Le « Mercado San Miguel » à Madrid, le « Mercat Central » de Valence et le « Mercato Orientale » de Gênes sont considérés comme étant des marchés gourmets par ces auteurs. Or, parmi ceux-ci, seulement le premier répond à notre définition d'un *food court*. Cela montre que le concept de marché gourmet est plus large que celui de *food court* et donc que

⁸³ Depur Expériences. (2021, 24 juin). *Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur la conception d'un Food Hall...* <https://www.depurexperiences.com/tout-ce-que-vous-avez-toujours-voulu-savoir-sur-la-conception-dun-food-hall/>

cette expression peut soit renvoyer à une halle alimentaire ou à une halle gourmande ou à un *food court*.

Nous pouvons synthétiser ce qui distingue le *food court* des autres concepts commerciaux que nous venons de répertorier (figure 5).

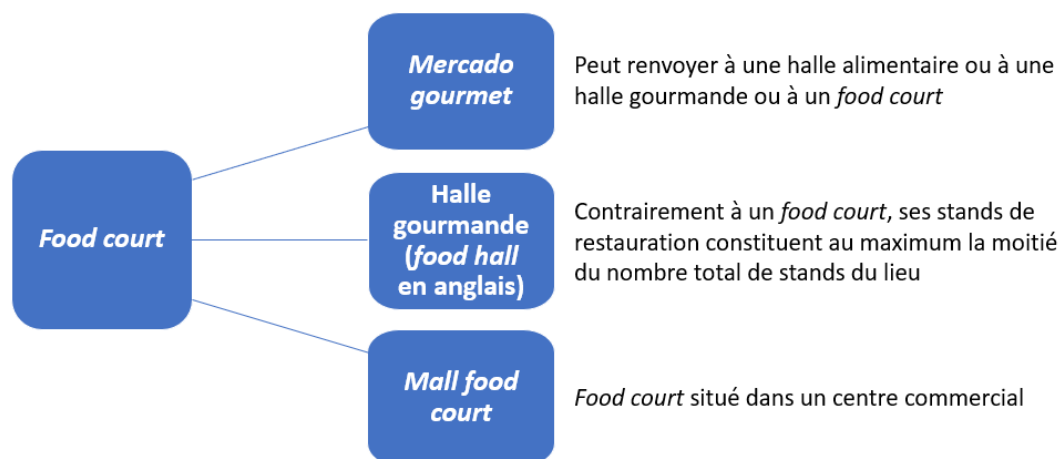


Figure 5 : Principaux éléments de distinction entre les *food courts* avec les halles gourmandes, les *mercados gourmet* et les *mall food courts*⁸⁴

Réalisation : J. Haquet, 2023

De façon à approfondir les analyses que nous mènerons sur les relations liant les *food courts* à l'aménagement urbain, nous allons dorénavant explorer plusieurs catégorisations de *food courts* pour conserver celle qui nous paraîtra la plus pertinente.

1.4) Recherche d'une catégorisation des *food courts* pertinente en urbanisme

1.4.1) Une catégorisation par le métier d'origine des occupants

Reprenons et interrogeons-nous dorénavant sur une typologie de *food courts* proposée en 2019 par l'institut d'études privé spécialisé dans les études économiques Xerfi (2019, p. 18) dans le contexte français :

« Xerfi a élaboré une [...] typologie basée sur « l'activité d'origine » des opérateurs installés dans les food courts. Cela permet de mettre en lumière une opposition nette entre d'une part, les food courts organisés d'abord autour de l'activité commerçante (épiceries ou halles marchandes, qui se dotent d'espaces de restauration, marqués par la présence de tables) et, d'autre part, les food courts de pure restauration (desquels

⁸⁴ N'ayant pas réussi à trouver de définition claire d'un *food market*, nous n'évoquons pas ce concept dans ce schéma.

l'activité commerciale est absente) qui enrichissent l'expérience client par l'organisation de nombreuses activités culturelles ou ludiques.

Typologie Xerfi des food courts :

	Catégorie n°1 <i>food courts</i> « façon Épicerie »	Catégorie n°2 <i>food courts</i> « façon Halles »	Catégorie n°3 <i>food courts</i> « façon Lieu de vie »
Gestionnaire	Groupes de distribution, restaurateurs, réseaux spécialisés (ex. Eataly)	Sociétés de gestion de marchés couverts, entrepreneurs	Entrepreneurs
Concept	Le <i>food court</i> est associé à des comptoirs d'épicerie fines, des produits haut de gamme (jusqu'au luxe) parsemés d'espaces de dégustation	Ambiance de marché : le <i>food court</i> est installé dans une halle, dans laquelle les commerçants présentent leurs produits sur des étales. Places assises au comptoir ou autour de tables hautes	Combinaison d'un espace de restauration diversifié et d'un « lieu de vie » avec organisation d'événements, artistiques, culturelles, organisation de jeux, de soirées à thèmes, etc.
Clientèle	Consommateurs aisés riverains et touristes	Clientèle de bureaux, familles	Étudiants et jeunes actifs
Offre culinaire	Boulangerie, pâtisserie, charcuterie, boucherie, fromagerie, cave, produits de la mer, sandwicherie haut de gamme, etc.	Boulangerie, pâtisserie, charcuterie, boucherie, fromagerie, traiteurs, cave	Plats préparés. Offre variée de cuisine du monde (italienne, américaine, asiatique, mexicaine, libanaise, etc.)
Enseignes présentes	Restaurateurs reconnus, maisons à forte notoriété, « Meilleurs ouvriers de France », etc.	Commerçants et artisans locaux (haut de gamme)	« Petits » restaurateurs en phase de test, restaurateurs locaux
Exemples	Beaupassage, Eataly,	Les Halles de Bacalan,	Better, Food Market,

	Galleries Lafayette Gourmet, Le Printemps du Goût, etc.	Les Halles de la Major, etc.	La Friche Gourmande, La Halle Boca, La Felicita, Ground Control, Parisian Omnivore District, La Commune, etc. »

Il ressort de ce développement et de nos précédentes analyses que Xerfi inclut dans deux de ses trois catégories de *food courts* des concepts que nous n'avons pas classés comme étant des *food courts* mais comme étant des halles gourmandes. En effet, nous estimons que la « catégorie n°1 food courts « *façon Épicerie* » » et la « catégorie n°2 food courts « *façon Halles* » » renvoient à des halles gourmandes puisqu'on retrouve dans l'offre culinaire proposée une majorité de commerces qui n'appartiennent pas au secteur de la restauration. En revanche, la « catégorie n°3 food courts « *façon Lieu de vie* » » correspond aux caractéristiques que nous avons retenues pour définir les *food courts*. Ainsi, nous ne chercherons pas à étudier les *food courts* que nous avons recensés en fonction de cette typologie. C'est pourquoi nous allons étudier une seconde typologie proposée par Xerfi, cette fois basée sur la « philosophie » des lieux pour catégoriser les *food courts*⁸⁵.

1.4.2) Une catégorisation par la « philosophie » des lieux

À présent, nous allons reprendre et nous questionner sur la seconde typologie des *food courts* proposée par Xerfi, composée de trois catégories (2019, p. 17) :

« 1) *Food courts* « *Incubateurs* »

- Les restaurateurs sont présents pour une durée limitée (offre constamment renouvelée)
- Ils sont là pour tester leur modèle en vue d'un développement futur de l'enseigne
- Il y règne un très fort esprit collaboratif entre start-up

Exemples : Mercato Metropolitano (Londres), Reffen (Copenhague), etc.

⁸⁵ La même typologie – comportant des explications très similaires – avait été proposée en mai 2019 par Eric Foucaud du cabinet Elan CHD spécialisé dans le commerce et la consommation hors domicile. Cependant, elle évoquait les *food halls* et non pas les *food courts*, tout en donnant selon nous davantage d'exemples de *food courts* que de *food halls*. Source : Snacking. (2019, 23 mai). #FLTLondres. *L'émergence des Food Halls, quels sont les modèles ?* <https://www.snacking.fr/actualites/4332--FLTLondres-L-emergence-des-Food-Halls-quels-sont-les-modeles-/>

2) Food courts « Vitrine »

- *Le lieu s'appuie sur des têtes d'affiche de la gastronomie et des peintures des métiers de bouche afin de susciter l'engouement et renforcer l'attractivité du lieu.*
- *Ceux-ci sont associés à de jeunes pousses afin de créer du volume dans l'offre ainsi que du renouvellement (ambiance « place de marché »).*

Exemples : Time Out Market (Lisbonne), Eataly, etc.

3) Food courts « Réhabilitateur de lieu »

- *Le projet, qui dépasse la dimension alimentaire, est porté par un promoteur immobilier, qui s'associe à des restaurateurs pour la partie alimentaire*
- *Le gestionnaire se rémunère par une commission sur le CA dégagé (>20 %)*
- *L'offre est pensée de façon à ce que chaque segment de restauration soit représenté pour toucher tous les moments de consommation (à l'image d'un centre commercial).*

Exemples : Market Halls (Londres), La Boca (Bordeaux) ».

Cette fois, les catégories proposées semblent toutes pouvoir renvoyer à la définition d'un *food court* retenue. Néanmoins, l'étude rapide des *food courts* français recensés dans notre BDD nous amène au constat d'une cohabitation possible entre ces catégories. En effet, un *food court* peut tout aussi bien être l'outil justifiant la réhabilitation d'un bâtiment qu'un lieu qui va permettre l'incubation de restaurateurs qui n'avaient pas encore ouvert d'établissement de restauration (ex : « La Commune » à Lyon, « FoodCub » à Marseille). De futurs dirigeants de *food courts* peuvent tout aussi bien proposer à des « têtes d'affiche de la gastronomie » de s'installer dans des bâtiments en cours de réhabilitation (ex : « Mercado de San Miguel » à Madrid, « Food Traboule » à Lyon). En revanche, le cumul de ces trois caractéristiques nous semble plus rare, mais pas impossible. Néanmoins, les exemples que nous venons de donner peuvent être contestés. En effet, tout dépend de la frontière que l'on pose entre « des têtes d'affiche de la gastronomie » et les autres restaurateurs, mais aussi entre les restaurateurs et les restaurateurs incubés, ou encore entre la « réhabilitation de lieu » et des travaux de réagencement de lieu. À ce propos, Xerfi (2019), ne donne pas d'explications ou de définitions sur ces points dans son étude. Par ailleurs, nous nous sommes interrogés sur l'ampleur des mentions d'initiatives d'incubation de restaurateurs dans les *food courts* en activité entre 2018 et 2021 dans les métropoles françaises et espagnoles. Nos recherches – réalisées à partir de la consultation d'articles de presse et de discours de dirigeants de *food courts* – ont permis de révéler un très faible nombre de projets d'incubation de restaurateurs (voir annexe n°2). Nous étudierons ultérieurement la faculté des *food courts* à permettre la réhabilitation de lieux.

Finalement, les typologies de Xerfi se sont montrées peu opérantes vis-à-vis de notre recensement de *food courts*. En effet, la première typologie de Xerfi nous a paru inopérante, car seule une des catégories renvoie selon nous au concept de *food court*. Nous estimons que les catégories de la deuxième typologie ne sont pas assez détaillées pour savoir avec une assez grande certitude où placer tous les *food courts* que nous avons recensés, et ce, d'autant plus que nous pensons qu'un nombre important de *food courts* pourraient être rangés dans deux catégories. Afin de produire des analyses plus fines sur les *food courts* que si nous n'adoptons pas de typologie, nous allons proposer une typologie basée sur leur temporalité. Nous chercherons à démontrer l'hypothèse selon laquelle cette typologie sera plus opérante que celles proposées par Xerfi (2019) pour étudier la relation entre les *food courts* et l'aménagement urbain. En effet, il nous a semblé plausible que la durée de vie d'un *food court* influe de façon non négligeable sur ses propres caractéristiques et sur la relation entre les *food courts* et l'aménagement urbain.

1.4.3) Une catégorisation par leurs nombres de jours d'ouverture effectifs et prévus

Chaque *food court* possède ses propres temporalités en ce qui concerne ses horaires d'ouverture, son nombre de jours d'ouverture sur une année et la durée de son contrat de location lorsqu'il n'est pas exploité par le propriétaire du lieu⁸⁶. Néanmoins, nous avons décidé de distinguer trois grandes temporalités de *food courts* à partir du nombre de jours d'ouverture effectifs et de la durée du contrat signé entre l'exploitant et le propriétaire du site⁸⁷. Cette distinction repose sur la volonté de différencier des *food courts* créés pour une très courte durée, des *food courts* créés pour une durée intermédiaire et des *food courts* créés pour une longue durée. Nous appellerons les premiers : « *food courts* éphémères », les deuxièmes : « *food courts* temporaires » et les troisièmes : « *food courts* permanents ». L'établissement de cette typologie nous apparaît nécessaire, car nous essaierons de démontrer l'hypothèse selon laquelle les *food courts* ne répondent pas aux mêmes objectifs et connaissent des caractéristiques spatiales et organisationnelles bien distinctes en fonction de ces temporalités d'activités. Cette typologie permettra ainsi d'affiner nos analyses sur les *food courts*. Le premier critère de classification pour les *food courts* de notre BDD se fonde sur le nombre de jours d'ouverture effectifs entre le 1^{er} janvier 2018 et le 31 décembre 2021 en adoptant les seuils suivants : moins de 15 jours

⁸⁶ On gardera en mémoire qu'un contrat de location peut être rompu avant l'échéance initialement prévue et qu'il est possible qu'un établissement commercial classé comme étant un *food court* ne le soit plus à l'avenir et inversement.

⁸⁷ Il a été nettement plus difficile d'avoir accès aux contrats ou à des informations sur ceux-ci que de connaître la durée d'exploitation des *food courts*. Ainsi, nous disposons d'informations sur environ un sixième des contrats qui lient le propriétaire du site à l'exploitant de *food court*.

d'affilée avec reconductions possibles pour un *food court* éphémère, entre 15 jours et un an d'affilée avec reconductions possibles pour un *food court* temporaire et plus d'un an d'affilée pour un *food court* permanent⁸⁸. Le seuil de 15 jours pour distinguer les temporalités éphémères et temporaires a été attribué sans fondement juridique. Il a été proposé en cohérence avec le fait que dans notre base de données aucun des *food courts* repérés n'a été en activité entre 12 et 28 jours⁸⁹. Le seuil d'un an pour distinguer les temporalités temporaires et permanentes a également été attribué sans fondement juridique. Il a été proposé pour faire en sorte que les *food courts* qui ouvrent uniquement lors de certaines périodes au cours d'une année ne soient pas comptabilisés comme des *food courts* permanents. Ce critère n'est cependant pas totalement suffisant. En effet, en le suivant, le *food court* « Ground Control » serait à placer parmi les *food courts* permanents. Or nous savons que les contrats successivement signés pour permettre cette activité économique n'étaient pas des baux commerciaux et avaient donc un caractère précaire⁹⁰ qui selon nous fait de ce lieu un *food court* temporaire. C'est pourquoi nous proposons un second critère d'évaluation venant compléter le premier dès lors que nous obtenons des informations sur la durée des contrats signés entre les dirigeants du *food court* et le bailleur⁹¹. L'objectif de ce second critère est de pouvoir modifier la classification de *food courts* qui ont été initialement classés dans une temporalité en raison de leurs nombres de jours d'ouverture effectifs, lorsque nous estimons qu'ils ont été conçus par la durée de leurs contrats comme des *food courts* d'une autre temporalité. Ainsi, un contrat fixant une occupation d'un terrain de moins de 15 jours d'affilée renverra à un *food court* éphémère, un contrat fixant une occupation d'un terrain de 15 jours à moins de neuf ans d'affilée renverra à un *food court*

⁸⁸ Ces constatations d'ouvertures se feront en considérant ouvert le *food court* s'il a été fermé pour cause de congés, jours de repos, jours de privatisations, travaux et interdiction d'ouverture des lieux de restauration pour raison sanitaire. En effet, nous considérerons que ces fermetures sont partie intégrante de la vie d'un lieu de restauration. Par ailleurs, pour les *food courts* ouverts à partir de 2021, nous comptabiliserons la durée d'ouverture effective jusqu'à un an et un jour après leurs ouvertures pour les classer dans la catégorie adéquate.

⁸⁹ Le *food court* « Paris Food Market » a été ouvert du 3 août au 1^{er} septembre 2019, soit 29 jours. Source : Sortir à Paris. (2019, 26 août). *Un Food Market au pied de la Tour Eiffel, derniers jours*. <https://www.sortiraparis.com/hotel-restaurant/tendances-food/articles/195782-un-food-market-au-pied-de-la-tour-eiffel-derniers-jours> ;

Le *food court* « Les Halles Gourmandes des Consuls » a été ouvert du 13 au 23 décembre 2018, soit 11 jours. Source : Halles des Consuls (s. d.). *Les Halles Gourmandes des Consuls*. <https://hallesdesconsuls.fr/> ;

Le *food court* « Ebro Food » a été ouvert du 3 au 13 octobre 2019, soit 11 jours. Source : Ebro Food Zaragoza. (s. d.). Accueil [page Facebook]. Facebook. Repéré le 8 juillet 2022 à <https://fr-fr.facebook.com/FoodTrucksZgz/>

⁹⁰ Dans le cas français, nous considérons qu'un contrat de location ayant une durée inférieure à neuf ans ne renvoie pas à un *food court* permanent. Nous fixons le seuil à neuf ans, car c'est la durée minimale d'un bail commercial, qui renvoie selon nous à un projet commercial pensé pour le long terme. Source : Entreprendre Service public. (2022, 28 mars). *Contrat de bail commercial*. <https://entreprendre.service-public.fr/vosdroits/F23927>

⁹¹ Nous avons obtenu ces informations sur la durée des contrats signés pour 16 *food courts* de métropoles françaises et quatre *food courts* de métropoles espagnoles. Les informations relatives aux contrats signés pour ces 20 *food courts* se trouvent dans l'annexe n°3.

temporaire, tandis que les contrats signés pour au moins neuf ans renverront à un *food court* permanent. Le seuil de 15 jours pour distinguer les temporalités éphémères et temporaires a été attribué sans fondement juridique. Il a été proposé en cohérence avec le fait que dans notre BDD aucun *food courts* repéré n'a été en activité entre 12 et 28 jours. Enfin, le seuil de neuf ans a été fixé en nous appuyant sur le droit français dans lequel le bail commercial – qui renvoie selon nous à l'exercice d'une activité commerciale pérenne – a une durée minimale de neuf ans. Il aurait été beaucoup plus difficile de s'appuyer sur le droit espagnol, car dans cet État les baux commerciaux n'ont pas de durée minimale (F. Kendérian et C. Bourgeois, 2013).

Finalement, nous avons recensé 96 *food courts* en activité au moins une journée entre le 1^{er} janvier 2018 et le 31 décembre 2021 dans les 37 AUF françaises d'au moins 300 000 habitants, dont 30 permanents, 21 temporaires et 45 éphémères. Et nous avons recensé 45 *food courts* en activité au moins une journée sur la même période dans les 20 AUF espagnoles d'au moins 300 000 habitants, dont 25 permanents, deux temporaires et 18 éphémères. Nous présentons dans l'annexe n°4 un extrait de notre BDD mentionnant le nom de chacun de ces *food courts* et précisant notamment leurs temporalités. Nous aborderons en détail la répartition géographique de ces *food courts* dans le troisième chapitre.

1.5) Une grande diversité d'expressions génériques employées par les dirigeants de *food courts* pour désigner leur concept

Nous allons à présent justifier le recours à l'expression « *food court* » dans notre thèse pour nommer le concept de restauration que nous étudions. La traduction française d'un *food court* proposée par l'Office québécois de la langue française⁹² et France Terme⁹³ est : « aire de restauration ». Néanmoins, cette traduction nous semble trop technique vis-à-vis du positionnement des *food courts* dans la catégorie des lieux de restauration et divertissement. D'un côté, nous repérons l'expression commerciale ou plutôt le nom commercial du *food court* et de l'autre côté l'expression générique employée pour désigner ce concept. En Espagne, l'expression *food court* peut être traduite par « *Plaza de comidas* »⁹⁴, « *Patio de comidas* »⁹⁵ et

⁹² Aire de restauration. (2003). Dans *Dictionnaire Office québécois de la langue française*. http://gdt.oqlf.gouv.qc.ca/ficheOqlf.aspx?Id_Fiche=8359192

⁹³ Aire de restauration. (s. d.). Dans *Dictionnaire France Terme*. <https://www.culture.fr/franceterme/terme/COGE569>

⁹⁴ Food court. (2021, 14 octobre). Dans *Wikipédia*. https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Food_court&oldid=139034286 ;

La hostelera. (2019, 13 juin). *El negocio de los mercados gastronómicos (Food Courts)*. <https://www.lahostelera.com/blog/el-negocio-de-los-mercados-gastronomicos-food-courts/>

⁹⁵ Food court. (s. d.). Dans *Dictionnaire Wordreference*. <https://www.wordreference.com/es/translation.asp?tranword=food%20court>

« *Mercado gastronómico* »⁹⁶. Étudions les expressions génériques employées par les dirigeants de *food courts*, en activité entre 2018 et 2021, situés dans les AUF françaises et espagnoles d'au moins 300 000 habitants. Cela va nous permettre de montrer que l'expression « *food court* » est la plus employée et de présenter d'autres expressions couramment employées. Les informations correspondantes sont détaillées dans l'annexe n°5 et sont retranscrites visuellement ci-après dans les figures 6 et 7.

En France, nous remarquons que 35 dirigeants de *food courts* utilisent uniquement leur nom commercial pour désigner leur concept. Le nom commercial est le plus répandu pour qualifier les *food courts* éphémères et temporaires et arrive en deuxième position pour les *food courts* permanents. En parallèle, on retrouve pour près des deux tiers des *food courts* l'emploi d'une palette de diverses expressions pour évoquer le concept autrement que par leur nom commercial. Parmi celles-ci, l'expression « *food court* » est la plus employée avec 18 occurrences. Cette expression est la plus répandue pour qualifier les *food courts* permanents (14 sur 30) et arrive en deuxième position pour les *food courts* temporaires. Puis l'expression « *food market* » suit avec six occurrences. La vingtaine d'expressions restantes⁹⁷ apparaissent une à trois fois et sont donc rares. Enfin, nous avons une absence de données pour les trois *food courts* permanents du concept « Fresh Avenue » de Carrefour en raison d'une absence de communication de l'enseigne sur ces *food courts*. Ainsi, il nous semble légitime de conserver l'expression « *food court* » en tant qu'appellation générique du concept de restauration qui nous intéresse.

⁹⁶ La hostelera. (2019, 13 juin). *El negocio de los mercados gastronómicos (Food Courts)*. <https://www.lahostelera.com/blog/el-negocio-de-los-mercados-gastronomicos-food-courts/>

⁹⁷ Certaines sont composées de deux expressions, car les dirigeants les employaient toutes deux fréquemment.



Figure 6 : Nuage de mots des expressions employées par les dirigeants des *food courts* en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les AUF françaises d'au moins 300 000 habitants

Source : base de données de J. Haquet (essentiellement à partir des comptes Facebook et des sites Internet des *food courts* en activité au moins une journée entre 2018 et 2021) ; Réalisation : J. Haquet, 2023, à l'aide du site Internet

NuagesdeMots.fr

En Espagne, nous remarquons que seulement 7 des 45 dirigeants de *food courts* utilisent uniquement leur nom commercial pour désigner leur concept. On retrouve donc une proportion plus importante d'expressions génériques pour qualifier les *food courts* qu'en France. Parmi celles-ci, l'expression « *mercado gastronómico* » est la plus employée avec neuf occurrences. Elle se hisse en première position parmi les *food courts* permanents (7 sur 25) et c'est la seule expression qui est employée pour les deux *food courts* temporaires. Puis on retrouve à cinq reprises l'expression « *espacio gastronómico* » qui est employée uniquement pour des *food courts* permanents. L'expression « *mercado gastronómada* » apparaît quant à elle quatre fois, toujours pour des *food courts* éphémères où elle est la plus utilisée. La dizaine d'expressions restantes⁹⁸ apparaissent une à trois fois et sont donc rares. Enfin, il est important de préciser que les expressions « *food court* » et « *mercado gourmet* » ne sont pas employées. Cela montre que l'expression « *food court* » ne s'est pas imposée dans les métropoles espagnoles.

⁹⁸ Certaines sont composées de deux expressions, car les dirigeants les employaient toutes deux fréquemment.



Figure 7 : Nuage de mots des expressions employées par les dirigeants des *food courts* en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les AUF espagnoles d'au moins 300 000 habitants

Source : base de données de J. Haquet ; Réalisation : J. Haquet, 2023, à l'aide du site Internet NuagesdeMots.fr

Ainsi, si nous étions amenés à rédiger notre thèse en espagnol, il aurait été légitime d'utiliser l'expression « *mercado gastronómico* » comme appellation générique du concept de restauration qui nous intéresse. Néanmoins, étant donné que notre thèse est réalisée dans une université française, il nous semble légitime de continuer à employer l'expression « *food court* » dans la suite de ce travail, car c'est l'expression générique la plus utilisée dans les métropoles françaises.

1.6) Analyse des sept piliers constitutifs des *food courts* français repérés par le cabinet Xerfi

Pour permettre une meilleure compréhension du mode de fonctionnement général des *food courts*, nous allons étudier « les « 7 piliers » constitutifs des *food courts* en France » que le cabinet Xerfi (2019, p. 20) a repéré⁹⁹ et qui reviennent à aborder des éléments des modèles économiques mis en place par leurs exploitants. Il peut paraître au premier abord paradoxal de s'appuyer sur la même étude de Xerfi qui ne nous avait pas permis de retenir des typologies opérantes pour notre thèse en urbanisme. Toutefois, ce choix nous semble pertinent puisqu'en tant qu'institut d'études spécialisé dans les études économiques, Xerfi a une bonne connaissance du fonctionnement économique des *food courts*. Parmi ces piliers, deux se rapportent au public cible¹⁰⁰, un au choix du lieu¹⁰¹, un à l'aménagement intérieur¹⁰², deux aux

⁹⁹ Dans son étude, Xerfi (2019) a étudié plusieurs *food courts* permanents, plusieurs *food courts* temporaires et un seul *food court* éphémère.

¹⁰⁰ Xerfi (2019, p. 19) indique à ce propos : « *La création d'une communauté autour d'une marque forte* » et : « *Une clientèle diversifiée* ».

¹⁰¹ Xerfi (2019, p. 19) indique à ce propos : « *Un lieu singulier et authentique* ».

¹⁰² Xerfi (2019, p. 20) indique à ce propos : « *Un lieu « instagrammable* » ».

offres programmatiques¹⁰³ et un aux horaires d'ouverture¹⁰⁴. Nous allons discuter de ces piliers principalement à la lueur des constats que nous allons dresser sur les *food courts* français et espagnols retenus dans notre BDD.

Selon Xerfi (2019, p. 19), le *food court* serait « *un lieu singulier et authentique* » et cela constituerait l'un des piliers constitutifs des *food courts* en France. La sélection de ce type d'espace aurait pour objectif de plaire aux consommateurs, car ces derniers apprécieraient « *les lieux surprenants et authentiques, parfois teintés d'une dimension historique* ». Les *food courts* se caractériseraient également par leur superficie importante qui atteindrait plusieurs centaines ou milliers de mètres carrés pour « *offrir un grand nombre de stands de restauration et accueillir un maximum de clients* ». Ces exigences expliqueraient pourquoi leurs initiateurs « *recherchent souvent d'anciennes friches industrielles ou commerciales, dont le prix d'achat ou le loyer est, qui plus est, bien moindre que des bâtiments neufs* » (Xerfi, 2019, p. 19). Nous vérifierons ces constats dans le troisième chapitre puisqu'il s'agit d'éléments d'interrogations primordiaux dans le cadre de cette thèse.

En ce qui concerne l'offre programmatique, un *food court* serait généralement « *un lieu polyvalent, mêlant restauration et événementiel* » pour attirer des consommateurs qui aimeraient « *les expériences « globales »* ». Ainsi, de nos jours, le *food court* serait plus qu'un concept de restauration et accèderait au statut d'« hyper-lieu » en proposant « *des expositions, des pop-up stores, des concerts, des projections ou encore des conférences, dans une logique de stimulation du trafic* »¹⁰⁵ (Xerfi, 2019, p. 19). Notre étude des activités présentes dans les *food courts* des métropoles françaises et espagnoles confirme ces déclarations. En effet, en plus des activités de vente de boissons et de restauration, ces *food courts* proposent presque tous une ou plusieurs activités gratuites ou payantes programmées par les dirigeants des lieux que ce soit à certaines occasions ou en permanence. Nous avons par exemple relevé dans des *food courts* distincts la présence d'ateliers de cuisine (ex : Estación Gourmet, Carquefood), de concerts et *DJ sets* (ex : Van Van Market de Palma, Le Pic), de séances de yoga (Garden Parvis, Les Nantais), de retransmissions télévisées d'événements sportifs (Mercado Berbés, La Commune), de ventes de produits non alimentaires (Ground Control, Marché Pop), de ventes de produits

¹⁰³ Xerfi (2019, p. 19) indique à ce propos : « *Un lieu polyvalent, mêlant restauration et événementiel* » et : « *Une offre de restauration qualitative et variée* ».

¹⁰⁴ Xerfi (2019, p. 19) indique à ce propos : « *Une grande liberté laissée au client* ».

¹⁰⁵ On retrouve bien dans cette énumération d'activités pouvant prendre place dans un *food court* le sens qu'a donné M. Lussault (2017) au concept d'hyper-lieu qu'il a théorisé, puisque les lieux correspondants sont pour lui caractérisés par une forte intensité des interactions sociales au travers d'une même expérience vécue par de nombreuses personnes, et ce, dans un lieu marqué par une co-présence de toutes les échelles humaines, du local au mondial.

alimentaires à consommer chez soi (All Those Food Market, Halles du Lez), de terrains de pétanque (Canaille Club, La Friche Gourmande de Lille), de baby-foot (La Friche Gourmande de Marcq-en-Barœul, Le Cargo) ou encore de jeux de société (Ground Control, La Friche Gourmande de Toulouse). À ce propos, selon Xerfi (2019, p. 41), la création d'activités et une large amplitude horaire sont les deux principaux leviers pour parvenir à « *assurer un flux de clients tout au long de la journée et augmenter le temps passé sur place afin d'accroître le panier moyen [...] pour rentabiliser les lieux* ». Toujours pour générer un flux important de visiteurs qui restent plusieurs heures, d'autres offres peuvent être mises en place par les exploitants de *food courts*. Celles-ci peuvent même constituer une source de revenus à part entière lorsqu'elles sont payantes. En France, les dirigeants du *food court* Carquefood ont aménagé des espaces de travail payants (salles de réunion et espaces de *coworking*)¹⁰⁶, lorsque cette pratique peut se faire spontanément dans d'autres *food courts*. Les privatisations totales ou partielles de *food courts* (ex : Mad Gourmets, Dock B) effectuées de façon formelle sont encore plus répandues¹⁰⁷. Les tarifs de ces privatisations sont rarement communiqués sur les supports de communication en ligne des *food courts*. Elles peuvent être payantes comme à Ground Control (15 000 euros pour une journée de privatisation totale du lieu)¹⁰⁸.

En ce qui concerne l'offre de restauration, elle se devrait « *qualitative et variée* ». Xerfi (2019, p. 19) estime que pour ce faire

« la plupart des food courts mêlent des offres élaborées et des offres « casual » mettant en avant la cuisine locale et la cuisine du monde, des grands chefs et des jeunes chefs souhaitant mettre leur talent à l'épreuve, ou bien encore des producteurs locaux. En outre, la fraîcheur, la qualité et la transparence des modes de production sont tout particulièrement mises à l'honneur (en témoigne la pratique consistant à réaliser les plats en direct sous les yeux des consommateurs) ».

Cette affirmation nous semble plutôt refléter l'offre de restauration présente dans les *food courts* français et espagnols que nous avons recensés, car hormis dans le *food court* du Carrousel du Louvre à Paris, les célèbres chaînes de restauration rapide internationales d'entrée de gamme (comme McDonald's, Kentucky Fried Chicken, Burger King, Subway, Pizza Hut, Domino's Pizza) sont absentes alors qu'elles disposent toutes d'implantations en France et en Espagne.

¹⁰⁶ Carquefood. (s. d.). *Les espaces de vie*. <https://www.carquefood.com/les-espaces-de-vie/>

¹⁰⁷ Cette activité était courante au premier semestre 2022 dans les *food courts* permanents et temporaires français, puisque respectivement 11 sur 30 et six sur 20 la revendiquaient sur leurs sites Internet et moins courante en Espagne, puisque cela concernait trois des 25 *food courts* permanents et un des deux *food courts* temporaires.

¹⁰⁸ Peter. C. (2019, 27 octobre). Paris : l'aventure Ground Control se prolonge jusqu'en 2021. *Le Parisien*. <http://www.leparisien.fr/paris-75/paris-l-aventure-ground-control-se-prolonge-jusqu-en-2021-26-10-2019-8180742.php>

Ce constat est d'ailleurs confirmé dans le contexte français par Xerfi (2019, p. 63) qui relève une « *absence de grandes chaînes* » et une « *prime aux restaurateurs indépendants dotés d'une offre originale et aux produits artisanaux* ». Pour en revenir à la variété des choix de restauration offerts aux clients, les *food courts* français et espagnols étudiés dans notre recherche proposent très généralement des stands de cuisines diversifiées, hormis quelques rares *food courts* éphémères qui affichent dans leur appellation la volonté de cuisiner un plat particulier¹⁰⁹. Il sera par exemple rare de trouver deux stands de pâtes ou de cuisine japonaise dans un même *food court*¹¹⁰. Nous avons aussi remarqué que la majorité des stands de restauration proposent au moins un plat végétarien.

Une autre caractéristique des *food courts* serait d'octroyer au client « *une grande liberté* » puisqu'en plus d'être des lieux librement accessibles, les *food courts* seraient généralement ouverts sept jours sur sept, et ce, sur « *une très large amplitude horaire (fermeture plus tardive le week-end)* » (Xerfi, 2019, p. 19). De plus, Xerfi (2019, p. 19) indique que « *l'offre proposée couvre tous les repas de la journée, ce qui permet d'attirer des clients même en dehors des heures de repas traditionnels (un élément que plébiscitent notamment les jeunes)* ». Nous vérifierons ces affirmations dans le troisième chapitre puisqu'il s'agit d'éléments d'interrogations très importants dans le cadre de cette thèse.

Par ailleurs, les *food courts* seraient caractérisés par « *la création d'une communauté autour d'une marque forte* ». En effet, « *les food courts « nouvelle génération » se caractérisent enfin par une forte capacité à fidéliser les clients grâce à un marketing attractif, notamment par l'intermédiaire des réseaux sociaux (qui entretient le bouche-à-oreille) et du fait de ce positionnement original, entre restauration et divertissement* » (Xerfi, 2019, p. 20). Justement, au cours de notre recherche, la totalité des *food courts* métropolitains espagnols et la grande majorité de leurs homologues français disposaient d'au moins un canal de communication en ligne qui leur était propre¹¹¹. Les directions de *food courts* peuvent communiquer en employant

¹⁰⁹ Parmi les *food courts* en activité au moins une journée, nous avons relevé en France le « Lyon Crêpes Festival », le « Mania Pizza Provence » à Marseille et le « Sushi Festival Paris ». Nous n'avons pas trouvé de nom de plat particulier dans un *food court* espagnol. Néanmoins, on peut signaler que le « Boucatise Festival » de La Corogne est spécialisé dans la vente de « bocatas » (« sandwichs » en français).

¹¹⁰ Néanmoins, plus le nombre de stands est important, plus il y a de chances de retrouver des plats similaires dans différents points de vente. On retrouvait par exemple quatre stands spécialisés dans la vente de *burgers* au sein du festival de *street food* « Cuisine de rue » qui réunissait 27 stands de restauration à Paris du 6 au 8 septembre 2019. Source : Sortir à Paris. (2019, 3 septembre). *Festival de street food sur la Place de la République*. <https://www.sortiraparis.com/hotel-restaurant/restaurant/articles/174639-festival-de-street-food-sur-la-place-de-la-republique>

¹¹¹ Pour chaque *food court*, nous avons cherché à savoir s'il disposait d'un site Internet, d'un compte ou d'une page événement Facebook, d'un compte Twitter et d'un compte Instagram. En France, sept *food courts* n'avaient pas de moyen de communication en ligne au moment de notre recherche. On retrouve parmi eux trois *food courts*

différentes méthodes. Cela peut se faire à travers leurs propres supports de communication (site Internet, réseaux sociaux, dossiers de presse, affiches) et discours en public (interviews accordés à la presse, prises de paroles lors d'événements). Ces actions peuvent nourrir des supports de communication externes (articles de presse ou de blog, communiqués d'entités publiques, guides de voyage et de restaurants) qui visent à informer le public sur ces *food courts*. Un dernier acteur de la communication d'un *food court* n'est autre que son visiteur. En effet, comme le signale J.-P. Mochet (2019, p. 81), directeur général de Franprix, « *le consommateur [...] est un nouvel intermédiaire dans la communication des marques* » grâce aux avis publiés sur Internet. Ces derniers correspondent à un « *bouche à oreille démultiplié à une échelle potentiellement planétaire* » (J.-P. Mochet, 2019, p. 80). On retrouve en effet de nombreux avis de clients de *food courts* sur différents sites Internet où sont évoqués ces concepts de restauration. On peut penser aux comptes Facebook des *food courts*, à leurs référencements sur *TripAdvisor* ou *Foursquare*¹¹² et encore plus aux fiches d'établissements locaux de Google.

De plus, selon Xerfi (2019, p. 20) « *une clientèle diversifiée* » fréquenterait les *food courts*. Ce constat était déjà effectué deux ans auparavant par une journaliste des *Échos Entrepreneurs* qui soulignait qu'« *avec sa capacité à nourrir des clients aux aspirations différentes, voire divergentes, le food court attire en effet toutes sortes de groupes, aussi bien des touristes que des collègues de bureau* »¹¹³. Selon Xerfi (2019, p. 20) les cibles privilégiées seraient « *les riverains, les familles et les salariés* ». Nous ne pouvons toutefois ni confirmer ni infirmer cette affirmation, car l'étude du profil de la clientèle des *food courts* n'a pas été au cœur de notre recherche.

Le septième pilier correspond au fait qu'un *food court* est : « *un lieu « instagrammable »* », c'est-à-dire comportant une « *décoration soignée, pour laquelle des architectes ou des designers réputés sont appelés* » (Xerfi, 2019, p. 20). Nous avons en effet lu que des architectes ou des décorateurs étaient intervenus dans certains *food courts* comme Le Food Society de

éphémères, un *food court* temporaire et les trois *food courts* permanents ouverts par Carrefour dans ses hypermarchés.

¹¹² Le 27 juin 2022, le *food court* « La Commune » est par exemple présent sur *TripAdvisor*, *Foursquare*, *Time Out* et *Le Fooding*.

¹¹³ Colas des Francs, O. (2017, 24 novembre). Le food court ne fait pas (encore) recette en France. *Les Échos Entrepreneurs*. <https://business.lesechos.fr/entrepreneurs/franchise/efra-00053036-le-food-court-ne-fait-pas-encore-recette-en-france-316070.php>

Lyon¹¹⁴ ou les Halles du Lez à Montpellier¹¹⁵, mais nous n'avons pas assez approfondi ce point pour confirmer ou infirmer l'intervention fréquente de ces professionnels.

Finalement, le cabinet Xerfi (2019, p. 21) dresse le modèle économique suivant des *food courts* :

« Ils peuvent être assimilés dans leur fonctionnement à des places de marché : en échange du paiement d'un droit d'entrée et d'une redevance (ou d'un loyer), ils agrègent en un même lieu un grand nombre de consommateurs pour le compte de restaurateurs qu'ils déchargent également d'une série de tâches annexes afin, in fine, de réduire leurs coûts d'exploitation. Les restaurateurs partagent ainsi les espaces d'assise et commodités et mettent en commun certains frais (loyer, taxes, énergie, sécurité, nettoyage, marketing, paiement, etc). Le système de mutualisation a aussi pour effet que les restaurateurs se trouvent associés et non pas directement concurrents. [...] De son côté, le client retire de ce mode de fonctionnement une grande diversité de choix et la promesse de plus de convivialité. En revanche, pour optimiser le taux de remplissage, la plupart des food courts ont supprimé les réservations, afin de se préserver des désistements de dernière minute. L'inconvénient est que cela engendre des files d'attente parfois très importantes ».

Selon Xerfi (2019, p. 14) le modèle économique des *food courts*

« se veut profitable à tous : le gestionnaire (pôle d'attraction et logique de volume pour générer des économies d'échelle), les restaurateurs (baisse des coûts par la mutualisation des charges : loyer, énergie, nettoyage, etc.) et le client (variété de choix et côté divertissant) ».

Aussi bien en France qu'en Espagne, l'exploitant d'un *food court* impose généralement aux opérateurs de stands la mutualisation d'un certain nombre d'équipements et de prestations de services afin d'optimiser l'espace, réduire les coûts et *in fine* réduire l'impact environnemental du lieu. Cela peut concerner tout ou partie des éléments suivants :

« vaisselle ; lavage de la vaisselle ; meubles ; chambres froides ; organisation d'événements ; sécurité ; achats ; parrainages ; services de nettoyage ; toilettes ;

¹¹⁴ Brut. (2021, 20 mars). *Architecte et designer, Lionel a imaginé l'aménagement de Food Society* [vidéo jointe] [statut Facebook]. Facebook. <https://www.facebook.com/brutofficial/videos/1535282729994418>

¹¹⁵ EB Architecture. (s. d.). *Tertiaire : Halles du Lez / Montpellier (34)*. <https://www.eb-architecture.fr/tertiaire>

maintenance ; frais d'électricité, d'eau et de chauffage ; wifi, abonnements télévisés, chargeurs de téléphone portable, etc » (notre traduction)¹¹⁶.

À ce propos, la mutualisation de services et de charges est une véritable tendance sociétale à l'heure actuelle. On la retrouve dans d'autres concepts qui ont le vent en poupe comme les espaces de *coworking* (P. Ananian et D. Leducq, 2021) ou bien les espaces résidentiels fermés (F. Madoré et al., 2012).

Enfin, signalons que nous proposons dans l'annexe n°6 une étude des modèles économiques et juridiques des *food courts* de métropoles françaises et espagnoles en activité au moins une journée entre 2018 et 2021.

Conclusion du chapitre 1

Finalement, nous avons constaté dans ce chapitre que les *food courts* se trouvent en France et en Espagne dans des espaces urbains variés, avec, semble-t-il, une surreprésentation dans les aires urbaines fonctionnelles (AUF) d'au moins 300 000 habitants que nous avons assimilées à des métropoles. Nous avons ensuite proposé une définition d'un *food court* utile à notre recherche en urbanisme¹¹⁷. Le *food court* apparaît ainsi comme étant un objet puisqu'il possède des caractéristiques normées le rendant reproductible. Pour affiner nos analyses sur les insertions spatiales et temporelles des *food courts* dans les AUF d'au moins 300 000 habitants, nous avons sélectionné une classification en trois catégories à partir de leurs nombres de jours d'ouverture effectifs et prévus. Il en ressort que 30 *food courts* sont permanents, 21 sont temporaires et 45 sont éphémères parmi les 96 *food courts* en activité au moins une journée entre le 1^{er} janvier 2018 et le 31 décembre 2021 dans les 37 AUF françaises d'au moins 300 000 habitants. Les *food courts* en activité sur la même période sont moins nombreux dans les 20 AUF espagnoles d'au moins 300 000 habitants. Ils sont en effet 45 dont 25 permanents, 2 temporaires et 18 éphémères. Ces résultats soulignent d'ailleurs la diversité temporelle des

¹¹⁶ La hostelera. (2019, 13 juin). *El negocio de los mercados gastronómicos (Food Courts)*. <https://www.lahostelera.com/blog/el-negocio-de-los-mercados-gastronomicos-food-courts/>

¹¹⁷ Pour rappel : « Un *food court* est un dispositif de restauration commerciale, dans lequel les clients peuvent consommer auprès des stands qui sont présents dans le lieu et qui ont la particularité de ne pas tous être exploités par une même structure. Pour se restaurer, les clients peuvent s'installer dans un espace commun – mis à leur disposition par la structure qui exploite le lieu – qui contient davantage de places que la somme des places privatisées proposées par chaque stand. D'autres activités et d'autres stands que ceux de restauration peuvent être présents comme des stands vendant majoritairement des boissons ou des stands de produits alimentaires à cuisiner chez soi ou des espaces dédiés à des animations culturelles. Cependant, à un instant donné, leurs superficies et nombres doivent être inférieurs à ceux des stands de restauration et à l'espace commun de consommation. »

food courts. Enfin, soulignons que dans les métropoles françaises, l'expression générique « *food court* » est la plus employée par les dirigeants de ce type d'établissement, alors que dans les métropoles espagnoles il s'agit de l'expression « *mercado gastronómico* ».

Chapitre 2) L'émergence et le développement des *food courts*

Selon H. Ducourant et A. Perrin-Heredia (2019, p. 19) « *porter attention à la genèse et au développement de certains phénomènes permet d'en objectiver et d'en nuancer le contenu, étape préalable à toute entreprise sociologique* ». Ce sont là des enjeux majeurs de ce chapitre sur l'histoire des *food courts*, en le transposant à l'urbanisme dans notre recherche.

Le 10 juin 2022, nous avons effectué un recensement de l'expression « *food court* » sur plusieurs plateformes de documents scientifiques (Cairn, OpenEdition Freemium et Persée). Le recensement de cette expression a aussi été conduit au mois de mai 2021 au sein des 16 derniers numéros de la revue grand public « Urbanisme » et du magazine spécialisé en urbanisme et en immobilier « Traits urbains ». L'objectif était de savoir à quelle fréquence, depuis quand et par rapport à quels types de projets ce concept de restauration était employé. Nos recherches montrent qu'il est surtout utilisé depuis le début des années 2010 dans des articles scientifiques et dans des ouvrages scientifiques et de fiction¹¹⁸. Les documents recueillis attestent d'une diffusion du *food court* sur tous les continents. Par ailleurs, dans la majeure partie des articles scientifiques ou des ouvrages où ce concept apparaît, il n'est pas accompagné d'une définition, ce qui tend à montrer qu'il est assez connu. Autrement, au cours des années 2000, plusieurs universitaires français – D. Mangin (2004), F. Ascher (2005), J. Levy (2008) – s'intéressaient aux *food courts* dans des contextes différents en proposant tous une définition dans des ouvrages et des articles scientifiques¹¹⁹. Enfin, les *food courts* sont souvent rattachés aux centres commerciaux dans les articles et ouvrages où ils sont cités¹²⁰. Pourtant, comme on le verra, les *food courts* français et espagnols sont peu nombreux à se situer dans des centres commerciaux. Puis le 25 août 2022, pour donner un cadre plus international à ces premiers résultats et pour préciser l'année de la plus ancienne mention d'un *food court*, nous avons cherché à connaître la répartition par décennie des occurrences de l'expression « *food court* » sur la plateforme de

¹¹⁸ Nous avons obtenu 24 résultats après avoir écrit entre guillemets l'expression « *food court* » dans la barre de recherche sur la plateforme en ligne d'ouvrages et revues scientifiques Cairn. En procédant de la même façon sur Persée et OpenEdition Freemium, nous avons respectivement obtenu 13 et 93 résultats. Nous n'avons pas rencontré l'expression dans la revue « Urbanisme » et le magazine « Traits Urbains ». En revanche, dans le n°111 de Traits Urbains, paru en mai 2020, nous avons vu une photo du *food court* lillois « La Friche Gourmande » au sein d'un article portant sur le patrimoine industriel.

¹¹⁹ D. Mangin (2004) évoquait les *food courts* dans le contexte de la construction des villes nouvelles singapouriennes à partir des années 1960, en soulignant qu'il s'agissait d'un des équipements emblématiques de ces dernières. F. Ascher (2005, p. 30) soulignait quant à lui l'existence de *food courts* « *dans les centres commerciaux modernes* » en expliquant leurs caractéristiques. Enfin, J. Levy (2008, p. 191) estimait que l'on retrouvait « *désormais une offre impressionnante de restauration de bonne qualité dans toutes les grandes villes d'Amérique du Nord, y compris, dans une version élémentaire, sous la forme devenue très populaire des food courts* ». Leurs définitions avaient été répertoriées dans la section « I.2) Définition d'un *food court* ».

¹²⁰ C'est tout particulièrement le cas à propos des *food courts* étasuniens et singapouriens.

documents scientifiques Google Scholar à partir des 400 premiers résultats¹²¹. Il en résulte que la mention la plus ancienne de l'expression date de 1984 et que la décennie 2010 est de loin celle où l'expression a été la plus employée avec 201 occurrences. Par ailleurs, en agrégeant nos autres recherches documentaires, nous avons seulement trouvé un article d'une revue spécialisée sur le tourisme et les loisirs (D. Legat, 2018), un article scientifique (Q. Courcier et al., 2021) et un mémoire de thèse (J. Pinard, 2021) évoquant la présence de *food courts* dans le périmètre de projets urbains. Toutefois, l'étude de leurs relations ne figurait pas au centre des questionnements abordés. Pourtant, nous le verrons, bien que cela reste marginal, de plus en plus de *food courts* sont programmés dans des projets urbains au sein des métropoles françaises et espagnoles. L'étude de ces relations donnera donc un caractère innovant à notre recherche.

Est-ce que la mention de l'existence de *food courts* au cours des années 1980 et l'essor de l'emploi de l'expression « *food court* » à partir du début des années 2010 signifient que ce concept est apparu au début des années 1980 avant de connaître un essor au cours des années 2010 ? Autrement dit, quand sont apparus les premiers *food courts* et est-ce l'on repère une augmentation du nombre de *food courts* durant les années 2010 ? Par ailleurs, d'autres questionnements seront au cœur de notre analyse historique, à savoir : dans quels espaces sont apparus les premiers *food courts* ? Quels éléments peuvent expliquer la création des premiers *food courts* ? Quels éléments peuvent expliquer le maintien de ces lieux ? Est-ce que d'autres concepts commerciaux ont fonctionné sur un modèle assez proche de celui des *food courts* avant l'apparition des premiers d'entre eux ? Nous allons tenter de répondre à ces questions, en explorant l'émergence et le développement des *food courts*, puis en faisant brièvement de même avec la cuisine de rue, les halles, les halles gourmandes et les *food trucks*. Nous étudierons enfin plus particulièrement la diffusion des *food courts* dans les métropoles françaises et espagnoles au cours des années 2010.

2.1) Des *food courts* apparus aux États-Unis dans les années 1960 ou 1970 avant de connaître une diffusion mondiale

Selon C&W (2016), les *food courts* seraient apparus dès les années 1960 aux États-Unis, en s'installant tout particulièrement dans des centres commerciaux. Cette version est confirmée par le site Internet Food History, pour qui l'ouverture s'est plus précisément effectuée en Californie¹²². En revanche, selon D. Gervais (2014), le premier *mall food court* aurait ouvert en

¹²¹ Nous n'avons pas spécifié de période des documents, ni trié par pertinence, ni spécifié de langue spécifique et nous avons laissé apparaître tous les types de documents.

¹²² Food History. (2017, 20 octobre). *Food courts*. www.world-foodhistory.com/2017/10/food-courts.html

1974 au second étage du « Paramus Park Mall », dans le New Jersey, aux États-Unis. Par ailleurs, d'après un article publié dans le magazine de l'*International Council of Shopping Centers* (ICSC), le concept de *food court* aurait été créé par l'entreprise « Rouse Co. » en 1971 au « Plymouth Meeting Mall », dans l'État de Pennsylvanie, aux États-Unis. Ce *food court* aurait été un échec commercial contrairement au second *food court* ouvert en 1974 par l'entreprise au Paramus Park Mall¹²³. Selon R.-P. Desse (2008, p. 142) « les premiers *food courts* sont apparus aux États-Unis, dans les années 1970, notamment dans les centres commerciaux régionaux et les grands aéroports puis sur les campus universitaires ». Enfin, pour Depur Expériences, ils seraient apparus dans les années 1970 dans des centres commerciaux en Amérique du Nord et en Asie¹²⁴. Selon J. Lim, le premier *food court* singapourien aurait été le « Foodland Eating House » qui avait ouvert en 1976 dans un centre commercial¹²⁵. Tandis que le premier *hawker center* singapourien – un concept correspondant à notre définition d'un *food court* comme nous allons le voir – a été construit en 1971¹²⁶ et a ouvert en 1972 en étant nommé « Yung Sheng Food Centre »¹²⁷. Ainsi, l'apparition de *food courts* dans des centres commerciaux fait consensus. La majorité des auteurs et des institutions estiment que ce concept a d'abord été installé aux États-Unis, tandis que l'année exacte est incertaine entre les années 1960 et le début des années 1970. Ensuite, les *food courts* se seraient propagés dans le monde entier dans des gares, aéroports, gares routières, supermarchés, infrastructures sportives, grands magasins et aires d'autoroutes¹²⁸. À cet égard, on avait précédemment évoqué le recensement de *food courts* dans l'ensemble des continents par D. Gervais (2014). En Europe, on retrouvait des *food courts* dans des centres commerciaux britanniques dans les années 1980 (J. V. Punter, 1990). En France, R.-P. Desse (2008, p. 142) estimait que le premier *food court* avait ouvert en 1986 au sein du centre commercial Saint Christoly dans le centre-ville de Bordeaux. Il note ensuite l'implantation de *food courts* dans « quelques espaces à fortes fréquentation » comme l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle ou le Musée du Louvre. On retrouvait en effet un *food court* alors nommé « Universal Resto » dans

¹²³ International Council of Shopping Centers. (2004, mai). Rouse left mark on all malls, not just his own. *Shopping Centers Today*. <https://web.archive.org/web/20121017075432/http://www.icsc.org/srch/sct/sct0504/page42.php>

¹²⁴ Snacking. (2020, 14 janvier). *Food Court, Food Hall, Food Market, les nouveaux formats F&B 2.0 selon Depur Expériences*. <https://www.snacking.fr/actualites/tendances/4577-Food-Court-Food-Hall-Food-Market-les-nouveaux-formats-F-B-2-0-selon-Depur-Experiences/>

¹²⁵ Lim, J. (2010, 31 janvier). *Food Courts*. Infopedia. https://eresources.nlb.gov.sg/infopedia/articles/SIP_1636_2010-01-31.html

¹²⁶ Remember Singapore. (2022, 16 avril). *Singapore Trivia: The Firsts and Lasts (in Everyday Life)*. <https://remembersingapore.org/2013/11/23/singapore-firsts-and-lasts/>

¹²⁷ Roots. (2022, 4 mars). « 60 Stalls » (六十档) at Yung Sheng Road and « Market I ». National Heritage Board. <https://www.roots.gov.sg/places/places-landing/Places/landmarks/jurong-heritage-trail/taman-jurong-market-and-food-centre>

¹²⁸ Food History. (2017, 20 octobre). *Food courts*. www.world-foodhistory.com/2017/10/food-courts.html

le centre commercial « Le Carrousel du Louvre » (P. Callot, 1998) dès son ouverture en 1993¹²⁹. De son côté, le dirigeant fondateur de Depur Expériences estime que les gares et les aéroports ont accueilli les premiers *food courts* français à partir des années 1980¹³⁰.

L'étude à venir de l'histoire des *food courts* étasuniens et singapouriens va nous permettre de comprendre un certain nombre de leurs caractéristiques de fonctionnement, ce qui a motivé leur création et maintien dans le temps et leur rattachement à l'évolution de la fabrique urbaine. Ces éléments pourront ensuite servir de repère à notre étude des *food courts* des métropoles françaises et espagnoles.

2.2) Les *food courts* étasuniens ouverts depuis les années 1960 ou 1970 : enjeux, espaces et pratiques

R. J. Leard (1984) estimait que les *food courts* occupaient un créneau important dans le marché étasunien de la restauration commerciale, sans spécifier leur nombre. Malheureusement, nous ne connaissons pas plus l'évolution de leur nombre aux États-Unis. En revanche, nous savons qu'il s'agissait d'un élément de programmation fréquent dans les centres commerciaux (ou *malls*) étasuniens (J. Goss, 1993 ; M.L.A. LeHew et A.E. Fairhurst, 2000 ; W. J. Taylor et R. Verma, 2010 ; C&W, 2017). De plus, nous savons que ces derniers ont connu une croissance très soutenue entre 1960 et 1991 (+ 264 % entre 1960 et 1975 et + 113 % entre 1975 et 1991) pour atteindre le nombre de 35 000 (M.L.A. LeHew et A.E. Fairhurst, 2000). Nous en déduisons que le nombre de *food courts* a certainement connu une forte croissance durant cette période aux États-Unis. On notera par ailleurs qu'en 1987, l'ICSC publiait déjà un ouvrage sur les *food courts* à visée pratique et directement adressé aux dirigeants de centres commerciaux d'après son titre : « *Food Courts: How to Develop a Food Court in Your Shopping Center* »¹³¹. La publication d'un nouvel ouvrage sur les *food courts* – intitulé : « *The ICSC food court handbook* »¹³² – en 1995 confirmait l'intérêt porté à ce concept de restauration par l'ICSC.

Selon M. Crawford (1992), le succès commercial des centres commerciaux s'explique avant tout par l'utilisation de stratégies de « *marchandisation indirecte* » consistant à placer

¹²⁹ Fidèle, P. (2003, 1^{er} décembre). *Café Muffin s'étoffe*. Neo Restauration. <https://www.neorestauration.com/article/cafe-muffin-s-etoffe,9011>

¹³⁰ Rolland, M. (2020, 17 novembre). *FOOD COURT : Un modèle qui n'échappe pas à la crise*. Depur Expériences. <https://www.depurexperiences.com/food-court-un-modele-qui-nechappe-pas-a-la-crise/>

¹³¹ Good Reads. (s. d.). *Food Courts: How to Develop a Food Court in Your Shopping Center*. <https://www.goodreads.com/book/show/21501379-food-courts>

¹³² Amazon. (s. d.). *The ICSC food court handbook*. <https://www.amazon.com/The-ICSC-food-court-handbook/dp/0927547511>

intentionnellement des objets, des activités et des images non vendables dans le lieu. À ce propos, dès la fin des années 1950, les centres commerciaux ont commencé à accueillir des services complémentaires aux boutiques comme des films, des restaurants, des salles de jeu vidéo ou des patinoires. Puis les centres commerciaux ont accueilli des spectacles comme des défilés de mode, des concerts symphoniques ou des bals de fin d'année. Les objectifs poursuivis étaient d'attirer davantage de personnes et d'allonger le temps de visite de façon à ce que les visiteurs consomment plus que ce qu'ils avaient initialement prévu. On peut estimer que le pari a été gagné lorsque l'on constate que le temps de visite moyen dans les centres commerciaux aux États-Unis a connu une augmentation spectaculaire entre 1960 et 1990 en passant de 20 minutes à 3h00 (M. Crawford, 1992).

L'allongement des durées de visite a conduit les concepteurs des centres commerciaux étasuniens à installer du mobilier pour que les gens puissent s'asseoir, tout en veillant à ne pas les rendre trop confortables afin de permettre à d'autres personnes d'en profiter. Le besoin de se reposer plus longtemps était alors rendu principalement possible par l'installation de *food courts* permettant par la même occasion de faire consommer les visiteurs (J. Goss, 1993). Ainsi, il n'est pas surprenant d'apprendre que lors des années 1970 et 1980, l'une des deux mutations majeures des centres commerciaux occidentaux sur le plan programmatique avait été de devenir davantage divertissant pour prolonger la durée de visite, en agrandissant par exemple les *food courts* dans le cadre de la rénovation des centres commerciaux les plus anciens¹³³ (S. Zukin, 1998). À ce propos, des recherches menées à la fin des années 1980 montraient aussi que les *food courts* pouvaient prolonger le temps de visite de 10 à 15 minutes en moyenne (J. Goss, 1993 d'après Reynolds 1990b, p. 51). Il en résulte qu'au début des années 1990, les *food courts* étaient un des facteurs déterminants dans le choix du centre commercial par les clients et constituaient la principale attraction pour les employés de bureau du centre-ville à l'heure du déjeuner (J. Goss, 1993).

Par ailleurs, toujours dans le contexte étasunien – en comparaison avec des établissements de restauration bénéficiant de leur propre salle de consommation¹³⁴ – les *food courts* auraient permis de stimuler les ventes par mètre carré dans les centres commerciaux, car ils avaient besoin de peu d'espace tout en vendant un nombre important de produits (M.L.A. LeHew et A.E. Fairhurst, 2000).

¹³³ La deuxième mutation majeure des centres commerciaux à cette époque avait été d'accueillir de nouvelles très grandes cellules commerciales telles que des hypermarchés (S. Zukin, 1998).

¹³⁴ Il s'agit d'une précision personnelle qui nous semble nécessaire.

Au cours des années 2000, pour continuer d’attirer des clients face à l’essor du commerce en ligne, les dirigeants des centres commerciaux ont intensifié leurs offres sociales et de divertissement. À ce titre, ils percevaient les établissements de restauration – y compris ceux présents dans des *food courts* – comme un atout majeur. En effet, le secteur de l’alimentation était l’un des rares secteurs de la vente au détail à résister à la concurrence en ligne (W. J. Taylor et R. Verma, 2010). Cette plus grande attention accordée aux établissements de restauration dans les centres commerciaux étasuniens se serait concrétisée durant cette décennie par un certain nombre de changements opérés dans les *food courts*. En effet, on notait – aussi bien dans les centres commerciaux de rayonnement régional que national – l’amélioration du confort des *food courts* en 2006 avec l’arrivée de stands plus qualitatifs d’un point de vue culinaire et proposant un service à table avec un dressage de nappe. Les promoteurs de ces centres commerciaux auraient aussi amélioré les sièges, la décoration et fourni des vues sur l’extérieur ainsi que des services comme la Wifi. En 2006, on pouvait aussi parfois retrouver des écrans TV avec des chaînes payantes ou des zones de jeux pour les enfants. Jusque-là, les *food courts* auraient été des bastions de tables en formica bon marché, de plateaux en plastique et proposaient des enseignes de restauration rapide d’entrée de gamme comme McDonald’s ou Taco Bell¹³⁵. Le changement de l’offre des *food courts* était par exemple reconnu par le président-directeur général (PDG) du groupe immobilier Jones Lang LaSalle Retail dans l’un de ses centres commerciaux : « *Nous voulons rendre le food court aussi accueillant et confortable que possible. C’est un changement par rapport à l’ancienne vision qui consistait à faire tourner les tables aussi vite que possible et à entasser le plus de monde possible* ». Le groupe immobilier Westfield était également concerné par ces changements¹³⁶. Ainsi, au cours des années 2000, l’essor du commerce électronique aurait motivé les exploitants de centres commerciaux étasuniens à améliorer le confort de leurs *food courts* pour assurer la bonne santé économique de leurs centres commerciaux.

Finalement, l’essor des *food courts* aux États-Unis a été permis par des initiatives de fabrique urbaine privées, comme la construction de centres commerciaux, et le cas échéant leur modernisation.

¹³⁵ Choi, A. S. (2006, 10 juillet). *Food Court*. Women's Wear Daily. <https://wwd.com/business-news/retail/food-court-530392/> ;

C&W (2016) ;

Food History. (2017, 20 octobre). Food courts. www.world-foodhistory.com/2017/10/food-courts.html

¹³⁶ Choi, A. S. (2006, 10 juillet). *Food Court*. Women's Wear Daily. <https://wwd.com/business-news/retail/food-court-530392/>

2.3) Les *food courts* et *hawker centres* singapouriens ouverts depuis les années 1970 : enjeux, espaces et pratiques

2.3.1) Définitions et caractéristiques des *hawker centres* et des *food courts* dans le contexte singapourien

En Asie du Sud-Est, nous retrouvons des *hawker centres* (ou *cooked food centres*)¹³⁷, qui comme on va le voir correspondent à des *food courts* si l'on s'en tient à la définition que nous avons préalablement retenue. Nous allons étudier le cas des *hawkers centers* de Singapour, en raison de leur intérêt d'un point de vue historique puisqu'ils existent depuis les années 1970, mais surtout car ils sont intéressants du point de vue de l'urbanisme. En effet, nous allons voir qu'ils s'inscrivent dans une politique d'urbanisme d'État, ce qui est nettement différent du cas des États-Unis. L'objectif de cet accent sur Singapour est donc de montrer l'existence de liens différents entre les *food courts* et la fabrique urbaine.

Signalons que le terme « *hawker* » signifie « marchand ambulant » en français¹³⁸. Nous allons désormais présenter plusieurs définitions d'un *hawker center* (tableau 2).

Définition d'un <i>hawker center</i>	Auteur
1 « <i>Un hawker centre ou cooked food centre [...] est un complexe en plein air à Singapour, en Malaisie, en Indonésie, à Hong Kong [...] abritant de nombreux stands qui vendent une grande variété de nourriture bon marché. On les trouve généralement dans les centres-villes, proches des logements sociaux ou des hubs de transport (comme les gares routières ou les gares ferroviaires). [...] Des tables et des chaises sont mises à disposition des clients qu'elles soient partagées ou réservées aux stands</i> » (notre traduction) ¹³⁹	Wikipédia
2 « <i>(en Asie du Sud-Est) un marché dans lequel les vendeurs vendent dans de petits stands de la nourriture prête à être consommée</i> » (notre traduction) ¹⁴⁰	Oxford, dictionnaire anglais
3 « <i>Les hawker centres sont des complexes en plein air qui abritent plusieurs stands vendant une grande variété de produits alimentaires à des prix abordables. Ils sont le plus souvent situés au cœur des quartiers</i>	Tung, Ai Jui

¹³⁷ Hawker centre. (2019, 10 novembre). Dans Wikipédia. https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Hawker_centre&oldid=925425841

¹³⁸ Hawker. (s. d.). Dans *Dictionnaire Larousse en ligne*. <https://www.larousse.fr/dictionnaires/anglais-francais/hawker/585696>

¹³⁹ Hawker centre. (2019, 10 novembre). Dans Wikipédia. https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Hawker_centre&oldid=925425841

¹⁴⁰ Hawker Centre. (s. d.). Dans *Dictionnaire Oxford en ligne*. [en.oxforddictionaries.com/definition/hawker_centre](https://www.oxforddictionaries.com/definition/hawker_centre)

<i>résidentiels, avec généralement des marchés attenants. Les hawker centres sont un aspect unique de la culture et du mode de vie de Singapour. C'est aussi un lieu important pour l'interaction sociale et les liens communautaires » (notre traduction)¹⁴¹</i>	
4 « <i>Un hawker center typique est composé d'une variété de stands généralement alignés sur les côtés du hawker center. Et au milieu se trouve un espace ouvert avec des sièges libres » (Roots SG, 2019, 28 mars, notre traduction)</i>	Lily Kong (professeure de géographie, présidente de la Singapore Management University)
5 « <i>Les hawker centres ou cooked food centres sont des structures en plein air abritant de nombreux stands qui vendent une variété d'aliments bon marché, généralement situés près des logements sociaux ou des hubs de transport, construits entre les années 1960 et 1970 pour offrir une solution plus hygiénique que les stands de vendeurs de rue, qui se trouvaient partout sur l'île » (C. Squarzon, 2018, p. 35)</i>	C. Squarzon (étudiante en master d'anthropologie)
6 <i>Les hawker centres sont « des locaux naturellement ventilés avec des stands de vente ambulante de nourriture de différentes cultures. Les étals s'alignent généralement de part et d'autre du centre, avec un espace de restauration commun ouvert au milieu. La plupart des hawker centres sont situés dans les centres de quartiers de logements sociaux publics (où vivent plus de 80 % de la population) et servent de "salles à manger communautaires". Ils fonctionnent comme des espaces communautaires importants fréquentés par diverses communautés résidant à Singapour tout au long de la journée. Les hawker centres sont également situés dans les quartiers d'affaires et de loisirs, où les gens travaillent, se rencontrent et se divertissent » (R. Daniel, 2019, notre traduction)</i>	Rosa Daniel (secrétaire adjointe au ministère de la Culture, de la Communauté et de la Jeunesse, et secrétaire générale de la commission nationale de Singapour pour l'UNESCO)

Tableau 2 : Sélection de définitions de l'expression « *hawker centre* »

Réalisation : J. Haquet, 2020

Nous repérons que les définitions du tableau 2 s'accordent toutes, hormis la deuxième, sur le fait qu'un *hawker center* est constitué d'un espace commun de consommation de nourriture et de plusieurs stands autour. Bien que cela ne ressorte pas explicitement des définitions précédentes, nous pouvons affirmer grâce à de nombreuses recherches webographiques que nous retrouvons des stands de restauration dans ces lieux (Roots SG, 2019, 28 mars). Nous retrouvons donc bien les deux critères essentiels que nous avons retenus pour qu'un concept de restauration puisse être assimilé à un *food court*.

¹⁴¹ Tung, A. J. (2016). *Hawker Centres*. Singapore Infopedia. https://eresources.nlb.gov.sg/infopedia/articles/SIP_1637_2010-01-31.html

Les définitions 1, 3 et 5 s'accordent sur plusieurs autres caractéristiques des *hawker centres*. Ils se trouveraient le plus souvent dans des quartiers résidentiels et près des *hubs* de transport, mais aussi parfois en centre-ville. Ils seraient situés dans des espaces en plein air. Et enfin, les produits vendus seraient bon marché. La définition 6 reprend plusieurs de ces constats en ne se montrant pas affirmative sur le fonctionnement de ces lieux dans des espaces en plein air. Néanmoins, nos recherches webographiques ont montré que les *hawker centres* sont parfois dans des espaces à ciel ouvert, parfois dans des espaces totalement clos et parfois dans des espaces partiellement couverts par un toit. La définition 6 nous apprend également que les *hawker centres* seraient fréquentés tout au long de la journée. Il est précisé dans le document d'où provient cette définition que l'on peut y prendre son petit déjeuner, son déjeuner et son dîner. Chacun des stands adopte ses propres horaires, mais ils sont généralement ouverts très tôt le matin jusqu'en toute fin de soirée et même parfois 24 heures sur 24 (J. C. Henderson, 2017).

Plus précisément, il ressort des définitions 3, 5 et 6 qu'on retrouve les *hawker centres* en majorité dans des quartiers de logements sociaux. Nous allons voir que cela s'explique par le rôle prééminent que joue une agence de l'État dans la construction de logements à Singapour.

Sinon, l'environnement de l'espace de consommation des plats est rudimentaire avec des tables, chaises ou tabourets en plastique (J. C. Henderson, 2017 ; C. Squarzon, 2018) – comme on peut le voir dans la figure 8 – ce qui n'est pas sans rappeler l'aménagement intérieur des *food courts* étasuniens jusqu'au début des années 2000. Puis au fil des années, certains *hawker centres* seraient devenus des espaces plus élaborés (N. Tarulevicz, 2018), ce qui rappelle l'évolution générale des *food courts* étasuniens à partir du milieu des années 2000.



Figure 8 : Intérieur du hawker centre « Chinatown Complex Food Centre » à Singapour en 2016
Source : photo de Claudia Squarzon reproduite avec son autorisation, publiée dans C. Squarzon (2018, p. 43)

Un article publié par J. Lim en 2010 dans l'encyclopédie en ligne développée par une agence gouvernementale de Singapour à propos des *food courts* de cet État donne à ces derniers une définition¹⁴² relativement similaire à celles des *hawker centres* qui ont été vues précédemment. La distinction entre ces deux concepts tiendrait essentiellement à la présence de climatiseurs dans les *food courts*, qui offrent du confort aux clients compte tenu du climat chaud et humide touchant Singapour. Cet élément ainsi qu'une décoration plus soignée expliquerait le fait que les prix sont plus élevés de 10 à 30 % en moyenne pour les consommateurs que dans les *hawker centres* pour des plats similaires¹⁴³. Cette description des *food courts* singapouriens est confirmée par J. C. Henderson (2017) qui ajoute qu'on les trouve souvent dans des centres commerciaux.

Par ailleurs, J. Lim estimait qu'il y avait quatre principales entreprises exploitant des *food courts* à Singapour¹⁴⁴. Au 3 avril 2022, on dénombrait 12 *food courts* de la société Food Republic¹⁴⁵ et 96 *food courts* de l'entreprise Kopitiam¹⁴⁶. Ainsi, on peut affirmer qu'il existe au moins une centaine de *food courts* dans cet État. Nous verrons prochainement qu'une autre distinction importante entre les *food courts* et les *hawker centres* à Singapour réside dans le fait que les premiers sont exploités par des entreprises, alors que les seconds le sont très majoritairement par des institutions publiques.

Nous allons à présent revenir sur l'histoire des *hawker centres* pour comprendre les motivations urbanistiques qui ont conduit à leur création dans les années 1970 et à leur maintien dans le temps.

Pour comprendre l'apparition des *hawker centres*, nous allons nous intéresser à la vitalité des stands mobiles de nourriture de rue à Singapour jusqu'à la fin des années 1960 et à ce que les autorités publiques leur reprochaient.

¹⁴² « Les *food courts* à Singapour sont des centres de restauration climatisés qui servent des plats cuisinés, des boissons et des desserts bon marché. Chaque *food court* abrite un ensemble de stands de restauration autonomes qui sont gérés et loués par un exploitant de *food court* » (notre traduction).

¹⁴³ Lim, J. (2010, 31 janvier). *Food Courts*. Infopedia. https://eresources.nlb.gov.sg/infopedia/articles/SIP_1636_2010-01-31.html

¹⁴⁴ Lim, J. (2010, 31 janvier). *Food Courts*. Infopedia. https://eresources.nlb.gov.sg/infopedia/articles/SIP_1636_2010-01-31.html

¹⁴⁵ Food Republic. (s. d.). *Food Republic Outlets*. <https://foodrepublic.com.sg/food-republic-outlets/>

¹⁴⁶ Kopitiam. (s. d.). *Our outlets*. <https://www.kopitiam.biz/our-outlets/> ; Kopitiam (s. d.). *Our brand*. <https://www.kopitiam.biz/our-brand/>

2.3.2) La vitalité des stands mobiles de nourriture de rue jusqu'à la fin des années 1960

Sous l'occupation britannique, les *hawkers* vendaient dans l'actuel État de Singapour différentes sortes de biens et de services bon marché à la population comme des plats, des produits frais, des journaux ou des réparations de chaussures. Beaucoup d'entre eux se concentraient dans le centre des activités économiques au sein de l'île principale (A. Ghani, 2011). La présence de ces vendeurs de cuisines de rue remonte au moins à 1819 à Singapour (N. Tarulevicz, 2018).

Jusque dans les années 1970, les marchands ambulants étaient une figure omniprésente dans l'occupation de l'espace public « *annonçant bruyamment leurs marchandises, s'installant en ligne sur les côtés des rues, ou apportant leurs meubles mobiles* » (C. Squarzon, 2018, p. 39, notre traduction) comme on peut le voir sur la figure 9.



Figure 9 : Stands de restauration mobile dans la rue Trengganu à Singapour en 1971

Source : photo de Paul Piollet, publiée dans C. Squarzon (2018, p. 39)

La nourriture était majoritairement consommée à emporter, bien que certains *hawkers* mettaient à disposition des tables et des chaises. Au total, on retrouvait 18 000 *hawkers* licenciés par le gouvernement en 1968, sans compter les quelques milliers de *hawkers* travaillant dans l'illégalité (A. Tam, 2017).

2.3.3) Un problème de santé publique mis en avant par les autorités publiques pour installer les vendeurs de nourriture de rues dans des *hawker centres* (1950-1971)

Alors que la majeure partie des *hawkers* exerçaient dans le centre-ville dans les années 1960 (A. Ghani, 2011), dès 1965, le nouveau gouvernement indépendant a eu la volonté de

réaménager le centre-ville – alors rempli de bidonvilles – en quartier d'affaires. Pour ce faire, il était prévu de reloger les habitants dans des immeubles neufs en périphérie. Quand l'agence gouvernementale chargée de la construction des logements sociaux, le *Housing and Development Board*, a lancé les travaux dans les années 1970, les urbanistes y ont placé des *hawker centres*¹⁴⁷. Le premier d'entre eux – le « Yung Sheng Food Centre » – a été construit en 1971 et a ouvert en 1972.

Nous allons à présent indiquer les raisons avancées par les autorités pour construire des *hawker centres* plutôt que de laisser les commerçants ambulants poursuivre leurs activités dans les rues. Dès 1950, une commission « *Hawkers Inquiry Commission* » mise en place par le gouverneur britannique de Singapour mettait en avant que les activités des *hawkers* provoquaient un certain nombre de nuisances. Les autorités reprochaient aux *hawkers* un manque d'hygiène dans leur stand et autour de celui-ci. Cela aurait favorisé la propagation de maladies comme le choléra ou la typhoïde, mais aussi d'animaux et d'insectes repoussant comme des rats, des mouches ou des moustiques. De plus, ils étaient rendus coupables d'empêcher le nettoyage des rues et de favoriser leurs congestions. Une dernière source de tension était causée par le fait qu'un peu moins d'un tiers des *hawkers* disposaient d'une licence pour effectuer leurs activités. Ainsi, selon un rapport de la commission rédigé en 1950, de nombreux fonctionnaires estimaient que les *hawkers* ne devaient plus effectuer leurs activités dans les rues. Puis le nouveau gouvernement indépendant a continué de mettre en avant les problèmes de santé publique engendrés par les activités des *hawkers* (A. Ghani, 2011). On notera que ces éléments de discours émanant d'autorités publiques envers des activités de restauration indésirables dans les espaces publics de Singapour ne sont pas isolés. En effet, J. Estebanez et L. Raad (2016, §39) notent plus généralement qu'« *au-delà de l'illégalité présumée des indésirables [dans les espaces publics], c'est leur rapport à la saleté, à la maladie, à la souillure qui est constamment mobilisé (Cresswell, 1983 ; Froment-Meurice, 2016 ; Milliot, 2013 ; Sanselme, 2004) »*.

2.3.4) L'installation des vendeurs de nourriture de rue dans les *hawker centres* entre 1971 et 1986

Entre 1971 et 1986, un programme de construction de marchés et de *hawker centres* a été mis en place par le gouvernement singapourien. Généralement, l'agence gouvernementale¹⁴⁸ qui

¹⁴⁷ Tam, A. (2019, 26 juillet). *The Past and Future of Hawker Centres*. Urban Redevelopment Authority. <https://www.ura.gov.sg/Corporate/Resources/Ideas-and-Trends/Hawker-centres>

¹⁴⁸ On peut par exemple citer le « Housing and Development Board » ou l'« Urban Redevelopment Authority ».

souhaitait utiliser une parcelle foncière publique¹⁴⁹ à des fins de réaménagement se voyait accorder le terrain à condition d'y construire un *hawker center* pour accueillir les *hawkers* pouvant être affecté par l'opération. À cet égard, dans chacun des nombreux projets de nouveau quartier résidentiel mis en œuvre par le *Housing and Development Board*¹⁵⁰, l'ouverture d'un *hawker center* était prévue dès l'installation des nouveaux habitants. Les *hawker centres* étaient donc un équipement clé dans les opérations d'urbanisation par renouvellement urbain et par extension urbaine que Singapour a connue à cette époque. Ainsi, entre 1974 et 1979, pas moins de 54 *hawker centres* auraient été construits. Par ailleurs, de nombreux marchés ont été construits par le gouvernement jusqu'à la fin des années 1960 et leur taux de vacance important aura donné l'idée au gouvernement d'y accueillir des *hawkers* pour en transformer un certain nombre en *hawker centres*. Pour s'assurer de leur viabilité économique, l'État ne plaçait pas les *hawker centres* trop proches les uns des autres¹⁵¹. Finalement, la plupart de ces équipements ont réussi à prospérer (A. Ghani, 2011).

Le passage de la restauration dans la rue à la restauration dans des bâtiments construits par l'État singapourien témoigne de la volonté de cet État d'établir

« dès les années 1960 une planification intégrée de l'économie, de l'habitat, des transports et de l'urbanisme. [...] Si la planification urbaine est étroitement articulée aux politiques d'habitat et de développement économique, c'est que les deux priorités absolues des années 1960 ont été la construction massive de logements et la création d'emplois » (P. Lecroart, 2019, p. 87).

Ces politiques engagées dans les années 1960 devaient permettre d'accueillir à la fin du XX^e siècle une population plus de 15 fois supérieure (D. Mangin, 2004).

2.3.5) La fin de la construction de *hawkers centres* de 1986 à 2011 et leur reconnaissance comme lieux de mixité sociale

Il y aura eu jusqu'à 140 *hawker centres* à Singapour au milieu des années 1980 (J. C. Henderson, 2012). En 2019, le ministère de la Culture, de la Communauté et de la

¹⁴⁹ À Singapour, l'essentiel du foncier appartient à l'État (P. Lecroart, 2019).

¹⁵⁰ Elle a construit plus d'un million d'appartements dans l'État entre 1960 et 2022 et loge ainsi actuellement 80 % de la population résidant à Singapour. Source : Housing & Development Board. (s. d.). *About us*. <https://www.hdb.gov.sg/cs/infoweb/about-us>

¹⁵¹ Un certain nombre de conditions étaient à respecter pour pouvoir obtenir un stand dans ces structures dans les années 1970. Il fallait notamment être de nationalité singapourienne, être âgé d'au moins 35 ans avec une famille à charge et qui gagnait peu d'argent. En revanche, les autorités n'étaient pas intervenues sur les offres culinaires vendues par les restaurateurs (A. Ghani, 2011).

Jeunesse de Singapour recensait approximativement 6 000 *hawkers* exerçant dans plus de 110 *hawker centres*, répartis sur l'ensemble du territoire singapourien (R. Daniel, 2019). En 2020, on dénombrait 114 *hawker centres* à Singapour. Parmi eux, 26 appartenaient et étaient sous la gestion de l'agence gouvernementale « National Environment Agency » (NEA), contre 81 pour les conseils municipaux (six étaient gérés par l'entreprise NTUC Foodfare Co-operatavie Ltd au nom de la NEA) et contre sept pour des entreprises¹⁵². La dernière ouverture d'un *hawker center* était intervenue en 1986, alors que les constructions de logements sociaux se sont poursuivies dans les nouvelles villes de la cité-État comme Bukit Batok ou Punggol. En 1986, la NEA a estimé que sa mission initiale, consistant à construire des *hawker centres* pour faire disparaître les marchands ambulants des rues de Singapour, était accomplie. Elle a alors considéré que c'était dorénavant au secteur privé de s'organiser pour construire ce type d'établissement s'il le souhaitait. Alors que dans les années 1990, le gouvernement singapourien avait commencé à fermer quelques *hawker centres* situés à l'emplacement de projets de réaménagement urbain, cette stratégie a été abandonnée au début des années 2000, en raison de la prise de conscience de l'important rôle social qu'ils jouaient, en raison de leur capacité à réunir une grande partie de la population locale (A. Ghani, 2011). À ce propos, une enquête menée en 2018 montrait le fort attachement des citoyens singapouriens et des résidents permanents de cet État aux *hawker centres*. En effet, 83 % des répondants indiquaient y manger ou commander à emporter au moins une fois par semaine¹⁵³. Enfin, il faut noter que des activités culturelles sont pratiquées dans ces lieux comme des parties d'échecs, des spectacles de rue ou bien des ateliers de peinture (R. Daniel, 2019).

Un programme de rénovation des *hawker centres* à hauteur de 420 millions de dollars a été lancé par la NEA en 2001. La période des travaux aura été propice au déplacement temporaire de certains stands dans d'autres *hawker centres* ou à la création de *hawker centres* temporaires (A. Ghani, 2011). Cette politique s'est accentuée en 2011, lorsqu'il a été décidé par le ministre de l'Environnement et des Ressources en Eau de construire 10 nouveaux *hawker centres* d'ici 2021, puis en 2015 avec 10 autres *hawker centres* prévus d'ici à 2027 pour réduire les loyers des restaurateurs et ainsi conserver des prix de plats abordables¹⁵⁴. Par ailleurs, on assiste à un possible revirement de situation. En effet, il était envisagé, dans une version préliminaire du Schéma Directeur de 2019 de Singapour, d'encourager la construction de logements dans le

¹⁵² NEA. (s. d.). [tableaux]. <https://www.nea.gov.sg/docs/default-source/our-services/hawker-management/list-of-hawker-centres.pdf>

¹⁵³ NEA. (2019, 13 juin). *High Majority Of Patrons Satisfied With Hawker Centres*. <https://www.nea.gov.sg/media/news/news/index/high-majority-of-patrons-satisfied-with-hawker-centres>

¹⁵⁴ Tan, A. (2015, 8 juin). First of 20 new hawker centres will open in Hougang in August 2015: NEA. *The Straits Times*. <https://www.straitstimes.com/singapore/environment/first-of-20-new-hawker-centres-will-open-in-hougang-in-august-2015-nea>

centre-ville de Singapour – qui était devenu un quartier d'affaires – afin entre autres de permettre aux *hawker centres* d'avoir suffisamment de clients les week-ends pour ouvrir. Et dans le sens inverse, il y a « aussi un effort continu pour développer des hubs régionaux afin d'installer davantage d'emplois près des habitations, ce qui pourrait amener une foule plus importante à déjeuner dans les *hawker centres* alentour » (notre traduction)¹⁵⁵. Cela démontre que le modèle fonctionnaliste employé lors des premières décennies qui ont suivi l'indépendance perd de son poids pour favoriser une plus grande mixité fonctionnelle, en partie pour favoriser les intérêts économiques des *hawker centres* et donc leur maintien dans le paysage de la restauration commerciale singapourienne.

Finalement, par rapport aux *food courts* étasuniens et singapouriens étudiés auparavant, la principale originalité des *hawker centres* singapouriens réside dans le fait que le secteur public a été et est toujours à la fois maître d'ouvrage, propriétaire et exploitant de la grande majorité de ces lieux. Il est aussi important de retenir que ces *hawker centres* ont été pensés par les autorités publiques singapouriennes comme un équipement clé du profond réaménagement urbain qu'a connu cet État depuis son indépendance. Ainsi, ce développement sur Singapour illustre le fait que les *food courts* peuvent s'inscrire dans une politique d'urbanisme. On sera attentif dans la suite de cette recherche à l'observation d'actions du secteur public comparables à différentes échelles spatiales en ce qui concerne les *food courts* de métropoles françaises et espagnoles.

2.4) Le *food court* : un objet urbain ancien en pratique

Nous allons à présent montrer que des concepts commerciaux ont fonctionné sur un modèle assez proche du *food court* avant l'apparition des premiers d'entre eux. Cela permettra de placer cet objet urbain sur une période plus longue de l'Histoire. Pour y parvenir, nous allons nous appuyer sur des termes employés dans le nom des *food courts* de métropoles françaises et espagnoles en activité au moins une journée entre 2018 et 2021.

L'expression « *street food* » est employée dans un nombre non négligeable de noms de *food courts* de métropoles françaises et espagnoles de notre BDD par leurs exploitants¹⁵⁶. Il nous semble donc intéressant de donner les grandes lignes de l'évolution de la cuisine de rue

¹⁵⁵ Tam, A. (2019, 26 juillet). *The Past and Future of Hawker Centres*. Urban Redevelopment Authority. <https://www.ur.gov.sg/Corporate/Resources/Ideas-and-Trends/Hawker-centres>

¹⁵⁶ Trois *food courts* éphémères sont concernés en Espagne contre 10 *food courts* éphémères et un *food court* permanent en France, sans compter quatre *food courts* éphémères qui utilisent le terme « bouche » après « street » et le *food court* éphémère qui emploie la traduction (cuisine de rue).

(*street food* en anglais) dans le monde entier. Selon J.-R. Pitte (1996, p. 768) « *dans le monde entier, et de tout temps, les cuisines de rue s'imposent comme le principal commerce de restauration* ». G. Fumey (2013, p. 19) partage ce constat en estimant que « *partout, les nourritures rapides, donc souvent de rue, ont primé sur les repas* ». La cuisine de rue serait apparue dès l'Égypte antique avant de s'étendre en Grèce et Rome antique. La nourriture était alors souvent préparée, vendue et consommée dans les rues des villes (S. Camerer et C. Larcher, 2015). Dans la Rome antique, les *thermopolium* correspondaient à des établissements de restauration de type rapide. Les restaurateurs cuisinaient dans leurs échoppes et vendaient des plats chauds à emporter, généralement mangés dans la rue, puisqu'à l'époque « *les ustensiles et les moyens de conservation sont rares et chers* ». Peu avant l'éruption du Vésuve d'octobre 79, Pompéi comptait environ 80 établissements de ce type. Puis « *jusqu'au XVIII^e siècle, ce genre d'échoppes de rue se multiplie, on en trouve partout dans le monde* »¹⁵⁷. En France, « *dans les villes de la fin du Moyen Âge, nombre de gens mangeaient dans la rue ou à l'étal du marché* » (M. Bouisson et F. Meadows, 2013, p. 14). Les vendeurs de cette cuisine de rue, parfois eux-mêmes cuisiniers, étaient principalement des colporteurs, des oubloyeurs, des pâtisseries ou encore des tripières (R. Lucas, 2013). Cette dynamique s'est fortement essoufflée en France à partir du XVIII^e siècle en raison de « *l'explosion démographique, le pouvoir de l'État et l'invention des restaurants* »¹⁵⁸. J.-R. Pitte (1996, p. 768) note dans ce sens que « *les restaurants de rue* » avaient presque totalement disparu en Europe au milieu des années 1990. Toutefois, au début des années 2010, M. Bouisson et F. Meadows (2013, p. 14) notaient que la cuisine de rue tendait « *à renaître ou à se vivifier* » dans les régions du monde où elle n'était pas courante. Ce constat d'un regain de consommation était toujours d'actualité en 2021 pour des États comme la France¹⁵⁹. Il apparaît donc qu'à travers le succès actuel de la *street food* depuis le début des années 2010 en Europe, des pratiques alimentaires quelque peu oubliées ressurgissent, alors qu'elles n'avaient jamais été perdues dans de nombreuses régions du monde. Tout au long de notre recherche documentaire sur l'histoire des *food courts* et de la cuisine de rue, nous n'avons pas relevé que des exploitants avaient décidé, il y a plusieurs millénaires ou siècles, de réunir dans un espace privé ou un espace public privatisé des stands de restauration et de mettre des tables et des chaises à la disposition des clients. Néanmoins, si l'on considère la rue comme un espace commun de consommation des plats des restaurateurs

¹⁵⁷ Queffelec, D. (2021, 27 janvier). *A l'origine de la "street food" : un fast food à Pompéi*. France Culture. <https://www.franceculture.fr/histoire/de-pompei-a-aujourd'hui-lhistoire-de-la-street-food>

¹⁵⁸ Queffelec, D. (2021, 27 janvier). *A l'origine de la "street food" : un fast food à Pompéi*. France Culture. <https://www.franceculture.fr/histoire/de-pompei-a-aujourd'hui-lhistoire-de-la-street-food>

¹⁵⁹ Queffelec, D. (2021, 27 janvier). *A l'origine de la "street food" : un fast food à Pompéi*. France Culture. <https://www.franceculture.fr/histoire/de-pompei-a-aujourd'hui-lhistoire-de-la-street-food>

présents dans celle-ci et que nous ne tenons pas compte de la présence d'un exploitant du lieu, il apparaît que depuis plusieurs millénaires des lieux fonctionnent en pratique comme les *food courts* contemporains.

Près de 30 % des exploitants de *food courts* de notre BDD utilisent dans le nom de leur concept de restauration le mot « marché » ou sa traduction en espagnol « *mercado* » ou en catalan « *mercat* » ou en anglais « *market* » ou bien le mot « halle »¹⁶⁰. Il apparaît donc intéressant de donner les grandes lignes de l'évolution des marchés, des halles et des halles gourmandes (*food halls* en anglais) dans le monde entier. La première halle au monde aurait été « les marchés de Trajan », construits à Rome, au II^e siècle (L. Homo, 1996). Tandis que la première halle à avoir été continuellement en activité jusqu'à nos jours serait le « Grand Bazaar » d'Istanbul, inaugurée en 1461. Ce lieu qui comprend des centaines de stands y compris des stands de kebabs et de sucreries aurait influencé les actuels *food halls* d'après une blogueuse culinaire¹⁶¹. Par ailleurs, le premier *food hall* (halle gourmande en français) serait le grand magasin londonien *Harrods*, ouvert en 1849. Ensuite, les *food halls* auraient essentiellement prospéré en Europe avant de s'implanter en Asie puis aux États-Unis (C&W, 2016). Finalement, compte tenu de nos connaissances limitées sur l'histoire du fonctionnement des marchés, des halles et des halles gourmandes, il est difficile d'affirmer si certains d'entre eux ont en pratique fonctionné comme des *food courts* avant l'apparition de ces derniers dans les années 1960 ou 1970. Puisque nous avons précédemment observé qu'il était courant au Moyen Âge que des personnes mangent dans les marchés, il apparaît que des marchés et sans doute des halles et halles gourmandes en activité avant les années 1960 fonctionnaient en pratique comme des *food courts* contemporains.

L'expression « food truck »¹⁶² est employée dans un nombre non négligeable de noms de *food courts* de métropoles françaises et espagnoles de notre BDD par leurs exploitants¹⁶³. Il est donc intéressant de donner les grandes lignes de l'histoire des *food trucks* dans le monde entier.

¹⁶⁰ Six *food courts* éphémères et 12 *food courts* permanents sont concernés en Espagne contre 15 *food courts* éphémères, trois *food courts* temporaires et cinq *food courts* permanents en France.

¹⁶¹ Brown-Micko, J. (2018, 28 septembre). *The History of Food Halls*. Food Service News. www.foodservicenews.net/October-2018/The-History-of-Food-Halls

¹⁶² Il peut être défini comme « un véhicule équipé pour préparer et vendre de la nourriture ». Source : Food Truck Agency. (2015, 14 mai). *Le Food Truck, tendance ou révolution ?* thefoodtruck.agency/blogs/food-truck-tendance-revolution

Il peut aussi être défini comme « un véhicule dans lequel les aliments peuvent être cuisinés et vendus, qui se déplace d'un endroit à l'autre » (notre traduction). Source : Food truck. (s. d.). Dans Dictionnaire Cambridge Dictionnaire en ligne. <https://dictionary.cambridge.org/fr/dictionnaire/anglais/food-truck>

¹⁶³ Deux *food courts* éphémères et trois *food courts* permanents sont concernés en France. Par ailleurs, un *food court* éphémère espagnol et un *food court* éphémère français emploient le terme « truck », un *food court* éphémère français emploie le mot « truckers » et un *food court* éphémère français emploie l'expression « popotes roulantes ».

Il est intéressant de relever que ce type de véhicule aurait des origines remontant au moins à la fin du XVII^e siècle avec l'apparition aux États-Unis des *pushcarts*, qui vendaient des aliments¹⁶⁴, alors que les premiers *food trucks* seraient apparus à la fin du XIX^e siècle (A. M. Sheppard, 2013). Entre les années 1960 et le milieu des années 2000, certains *food trucks* avaient un grand succès aux États-Unis, mais ce phénomène était très localisé¹⁶⁵. En Europe, on peut noter que les premières baraques à frites¹⁶⁶ auraient vu le jour vers 1860 en Belgique avant de rapidement se propager dans le nord de la France¹⁶⁷ et avant d'essaimer en France métropolitaine¹⁶⁸. Finalement, compte tenu de nos connaissances limitées sur l'histoire du fonctionnement des *food trucks*, il est difficile d'affirmer si certains d'entre eux ont en réalité fonctionné comme des *food courts* avant l'apparition de ces derniers dans les années 1960 ou 1970. Néanmoins, il est assez fort probable que certains *food trucks* en activité se rassemblaient et partageaient un espace commun de consommation des plats avant les années 1960 pour fonctionner en pratique comme des *food courts* contemporains¹⁶⁹.

2.5) Un engouement pour les *food courts* de métropoles françaises et espagnoles depuis les années 2010

Dorénavant, nous allons documenter l'histoire de l'engouement récent pour les *food courts* dans les métropoles françaises et espagnoles. Nous l'objectiverons en présentant l'évolution du nombre de *food courts* dans ces espaces au cours des dernières années. Ces éléments permettront d'enrichir notre géographie des *food courts* et seront utiles pour contextualiser l'insertion spatiale des *food courts* de ces métropoles dans le chapitre suivant. Pour y parvenir, nous allons d'abord étudier le discours de professionnels et de journalistes sur les *food courts* avant de présenter l'évolution de leur nombre entre 2015 et 2021 à l'aide de notre BDD.

En 2014, la société espagnole « Food Court Spain » était spécialisée dans une activité de conseils visant à améliorer les *food courts* de centres commerciaux préexistants. Son PDG estimait que jusqu'à présent les *food courts* de centres commerciaux espagnols proposaient une

¹⁶⁴ Hallman, C. (s. d.). *Food From A Car: A History of Food Trucks*. <https://www.titlemax.com/history-of-food-trucks/>

¹⁶⁵ Prestige Food Trucks. (2020, 23 mars). *History of Food Trucks and How They've Shaped America*. <https://prestigefoodtrucks.com/2020/03/history-of-food-trucks-and-how-theyve-shaped-america/#>

¹⁶⁶ Il s'agit d'une « boutique mobile où se vendent des frites ». Source : Baraque à frites. (s. d.). Dans *La langue française*. <https://www.lalanguefrancaise.com/dictionnaire/definition/baraque-a-frites>

¹⁶⁷ M. Mas, « Les baraques à frites dans le Nord », <https://fresques.ina.fr/mel/fiche-media/Lillem00058/les-baraques-a-frites-dans-le-nord.html>, publié le 19/03/2008 et consulté le 12/11/2020

¹⁶⁸ N. Bailly, « Les baraques à frites dans le Nord », <https://fresques.ina.fr/mel/fiche-media/Lillem00058/les-baraques-a-frites-dans-le-nord.html>, publié le 19/03/2008 et consulté le 12/11/2020

¹⁶⁹ Des recherches complémentaires mériteraient d'être effectuées pour lever cette incertitude.

offre pratiquement identique dans chaque centre et essentiellement composée de stands de restauration rapide et accueillait un public restant peu de temps. Il souhaitait davantage suivre l'évolution du rapport des consommateurs à l'alimentation en proposant une offre plus qualitative sur le plan culinaire et en ce qui concerne l'aménagement intérieur pour en faire des lieux de destination au sein des centres commerciaux¹⁷⁰. Après avoir détaillé l'augmentation de la part des achats effectués en ligne par les Espagnols entre 2014 et 2015 (de 11 à 18 %), ce PDG estimait que

« la gastronomie est probablement, aujourd'hui, le moteur expérientiel le plus puissant que nous puissions trouver et exploiter dans un espace commercial... un ingrédient clé pour prolonger le temps de visite, et donc le ticket moyen du centre, mais, plus important encore, pour réussir à enthousiasmer et à générer des expériences de qualité. C'est pourquoi, au cours des 10 dernières années, les restaurateurs européens ont doublé leur surface dans les centres commerciaux, passant de 7 à 15 % de la GLA [superficie destinée à la vente de produits ou de services] » (notre traduction)¹⁷¹.

On retrouve ici l'espoir de voir augmenter le chiffre d'affaires des centres commerciaux par l'augmentation de l'espace dédié à l'offre de restauration commerciale – y compris sous la forme de *food courts* – comme ce qui avait été observé dans les centres commerciaux étasuniens entre les années 1960 et 1990. Pour y parvenir, l'idée est également d'améliorer la qualité de l'offre de restauration sur les plans culinaires et de l'aménagement intérieur. Cela n'est pas sans rappeler ce qui a commencé à être réalisé à partir de la deuxième moitié des années 2000 dans les *food courts* de centres commerciaux étasuniens.

À présent, interrogeons-nous sur le début de l'extrait de l'article de presse publié en 2017 que nous avons évoqué dans l'introduction générale : *« Le modèle de l'aire de restauration qui fédère plusieurs restaurants autour d'une salle commune s'est répandu sur les cinq continents... mais patine encore en France »*¹⁷². L'absence de dynamique positive relevée ici pour les *food courts* français était en phase avec une analyse proposée en 2001 sur un site Internet spécialisé dans la restauration. Son auteur estimait que le *food court* ne semblait *« pas connaître un franc succès en France »*¹⁷³. Ainsi, demandons-nous : quels étaient les freins au

¹⁷⁰ Hi Retail. (2014, 19 septembre). *Food Court Spain a por la (r)evolución del food court*. <https://hiretail.es/headlines/entrevistas/food-court-spain-a-por-la-revolucion-del-food-court/>

¹⁷¹ Flórez, A. (2015, 17 décembre). *Objetivo: convertirse en un destino gastronómico*. Hi Retail. <https://hiretail.es/surprise/surprise-gastronomia/objetivo-convertirse-en-un-destino-gastronomico/>

¹⁷² Colas des Francs, O. (2017, 24 novembre). *Le food court ne fait pas (encore) recette en France*. *Les Échos Entrepreneurs*. <https://business.lesechos.fr/entrepreneurs/franchise/efra-00053036-le-food-court-ne-fait-pas-encore-recette-en-france-316070.php>

¹⁷³ Toussaint, F. (2001). *Les différents concepts de restauration*. <http://technorestor.org/tr/concepts/index.html>

développement des *food courts* en France avant 2018 ? En 2016, la multinationale de commerce électronique Groupon attribuait plusieurs raisons au faible développement des *food courts* :

« *Il nécessite beaucoup de place pour accueillir l'aire de table, les restaurants et leur logistique, or les meilleurs emplacements sont souvent déjà occupés. Aux États-Unis, la formule est particulièrement liée aux franchises : à Marseille, les grandes chaînes ont déjà leur emplacement et ne sont pas forcément prêtes à changer de stratégie* »¹⁷⁴.

En 2017, B. Boutboul – fondateur du cabinet Gira Conseil – estimait qu’au début des années 2010 des *food courts* ont assez rapidement fermé en région parisienne dans les centres commerciaux Italie 2 et Parly 2, et au grand magasin Printemps Haussmann¹⁷⁵. Il expliquait leur absence de succès par une incompatibilité avec les modes de consommation des Français :

« *Le nombre de tables étant limité, les consommateurs français ont le réflexe de s'asseoir et de réserver des places pendant que l'un d'eux va commander. Ils évitent ainsi d'attendre debout avec les plateaux. Mais ils squattent les tables, sans assiette devant eux, empêchant les autres groupes de s'asseoir ! Le modèle ne peut pas fonctionner !* ».

Il estimait que le *food court* du Carrousel du Louvre n’avait pas fermé, car 80 % de ses clients étaient anglo-saxons et donc habitués à ce concept¹⁷⁶.

En 2016, la foncière d’origine allemande ECE (2016), qui exploitait 196 centres commerciaux dans 14 États très majoritairement situés en Europe et tout particulièrement en Allemagne, affirmait être un grand opérateur de *food courts* en Europe. L’entreprise avait ouvert plus de 20 *food courts* dans des centres commerciaux entre 2005 et 2016, dont la moitié entre 2013 et 2016¹⁷⁷. ECE estimait que la croissance rapide de l’espace accordé aux *food courts* dans ses centres commerciaux pouvait s’expliquer par leur capacité à répondre aux attentes actuelles des

¹⁷⁴ Groupon. (2016, 21 avril). *Food courts : l'avenir de la restauration à Marseille ?* <https://www.groupon.fr/merchant/blog/food-courts-lavenir-de-la-restauration-a-marseille>

¹⁷⁵ Nous n’avons pas réussi à obtenir des photos ou vidéos attestant de la présence d’un espace de consommation des plats commun aux différents stands présents, ce qui nous empêche de confirmer qu’il s’agissait réellement de *food courts*. On peut néanmoins relever que l’entreprise propriétaire et gestionnaire du centre commercial Italie Deux estimait dans une brochure datant de 2012 avoir ouvert un *food court* composé d’enseignes développées à l’international (Mc Donald’s, Paul, Häagen-Dazs, Jeff de Bruges, Hippopotamus et Zumo). Source : Hammerson. (2012, 31 décembre). *Dossier de presse Italie Deux : 2013*. http://www.hammerson.fr/sites/default/files/italie2_dossier_de_presse.pdf

¹⁷⁶ Colas des Francs, O. (2017, 24 novembre). Le food court ne fait pas (encore) recette en France. *Les Échos Entrepreneurs*. <https://business.lesechos.fr/entrepreneurs/franchise/efra-00053036-le-food-court-ne-fait-pas-encore-recette-en-france-316070.php>

¹⁷⁷ ECE accueillait dans ses 20 *food courts*, 17 millions de visiteurs par an sur un total de 12 000 m² pour 8 000 sièges et plus de 200 stands tenus par des locataires qui étaient indépendants à hauteur de 43 %.

consommateurs, à savoir, manger de plus en plus en dehors de leur domicile tout en se nourrissant rapidement.

Alors qu'en 2015, S. Guingois – consultante spécialiste des modes de vie et de consommation – soulignait que le concept de *food court* manquait en France¹⁷⁸, en 2018, il était mentionné dans le blog d'une entreprise de financement participatif que les *food courts* devenaient à la mode en France¹⁷⁹. Le site Internet du Comité Régional du Tourisme Paris Île-de-France indiquait dans ce sens en 2022 : « *Chics ou décontractés, thématiques ou variés, dans un grand magasin ou sur une ancienne friche, les food courts restent la tendance gastronomique du moment à Paris Region* »¹⁸⁰. Par ailleurs, aussi bien en France qu'en Espagne, les *food courts* sont considérés par des institutions publiques de niveau national comme un élément d'attractivité touristique. En effet, l'opération « Explore France » lancée depuis 2021 par Atout France et les 13 comités régionaux du tourisme pour promouvoir la destination France¹⁸¹ proposait sur son site Internet des articles présentant plusieurs halles gourmandes et *food courts* français¹⁸². Dans le même sens, le portail Internet officiel du tourisme espagnol contenait en 2022 un article sur les « *mercados gourmet* », incluant également plusieurs *food courts* que nous avons recensés¹⁸³. À cet égard, on note un intérêt pour les *food courts* au sommet de ces États, puisque le Premier ministre espagnol s'était rendu au « Mercado Victoria » à Cordoue en 2016¹⁸⁴, alors que le Premier ministre français avait visité « Les Halles du Lez » à Montpellier en 2021¹⁸⁵. On notera également que le président de la République française s'était rendu au *food court*

¹⁷⁸ Tetrapak. (2015, 27 mai). *La ville, le nouveau terrain de consommation en mobilité ?* <https://www.tetrapak.com/fr/about/cases-articles/ville-nouveau-terrain-consommation-mobilite>

¹⁷⁹ Arnaud, F. (2020, 8 janvier). *Agroalimentaire : L'année de tous les records pour les nouvelles filières !* We Share Bonds. <https://blog.wesharebonds.com/agroalimentaire-annee-de-tous-les-records-pour-les-nouvelles-filieres/>

¹⁸⁰ Plusieurs lieux évoqués dans cet article sont toutefois des halles gourmandes. Source : Visit Paris Region. (s. d.). *Les Food Courts : les lieux branchés de Paris Region*. <https://www.visitparisregion.com/fr/parcours/parcours-tops/food-courts-nouveaux-lieux-branches>

¹⁸¹ Atout France. (2022, 22 mars). *Campagne #Explore France 2022*. <https://www.atout-france.fr/actualites/campagne-explore-france-2022>

¹⁸² Explore France. (2021, 14 octobre). *Découvertes culinaires & ambiance chaleureuse : 7 food halls à découvrir en France*. <https://be.france.fr/fr/actualite/liste/7-food-halls-a-decouvrir> ; Sancerre, C. (2019, 25 juin). *8 halles gourmandes à découvrir cet été à Paris*. Explore France. <https://be.france.fr/fr/paris/liste/5-halles-gourmandes-a-decouvrir-cet-ete-a-paris>

¹⁸³ Spain. (s. d.). *Mercados gourmet, rincones de sabor #GastroSpain*. <https://www.spain.info/es/top/mercados-gastronomicos-gourmet-gastrospain/>

¹⁸⁴ Córdoba Digital. (2016, 23 janvier). *Mariano Rajoy visita el Mercado Victoria y degusta platos típicos de la tierra*. <https://cordoba-digital.com/2016/01/23/mariano-rajoy-visita-el-mercado-victoria-y-degusta-platos-tipicos-de-la-tierra/>

¹⁸⁵ Amiraux, H., Mayet, F., Arnaud F. et Trabuchet, L. (2021, 6 novembre). *Contournement Ouest, CHU, effectifs de police... à Montpellier, Jean Castex promet plus de 500 M€*. *Midi Libre*. <https://www.midilibre.fr/2021/11/06/contournement-ouest-chu-effectifs-de-police-a-montpellier-jean-castex-promet-plus-de-500-m-9911428.php>

« Ground Control » dans le cadre d'une allocution sur les 40 ans du train à grande vitesse (TGV) en 2021 (figure 10).



Figure 10 : Le président de la République française, Emmanuel Macron, faisant un discours au sein du *food court* Ground Control à Paris, le 17 septembre 2021

Source : ©POOL/AFP/Michel Euler¹⁸⁶

Entre 2015 et 2022, la presse généraliste et spécialisée française tant locale que régionale ou nationale s'intéressait aux *food courts*. On ne compte plus les articles abordant les projets d'ouverture de *food courts* ou proposant un retour d'expériences dans les jours qui suivent les inaugurations¹⁸⁷. En Espagne, entre 2015 et 2022, de nombreux articles de presse généraliste et spécialisée documentaient l'ouverture de *food courts* dans des espaces très variés et l'ouverture d'espaces de restauration dans les halles alimentaires pour en faire des halles gourmandes ou des *food courts*¹⁸⁸.

Entre 2015 et 2022, on note également la diffusion de reportages sur certains *food courts* dans des journaux télévisés et dans d'autres émissions de télévision. À titre d'exemple, le reportage « Au Paradis de la street food » (28 min) diffusé le 20 juin 2021 dans l'émission « 66 Minutes »

¹⁸⁶ Louvet, S. (2021, 17 septembre). VIDÉO. Pour les 40 ans du TGV, Emmanuel Macron dévoile le "train du futur" à Paris. *Actu Paris*. https://actu.fr/ile-de-france/paris_75056/video-pour-les-40-ans-du-tgv-emmanuel-macron-va-devoiler-le-train-du-futur-a-paris-lyon_44958758.html

¹⁸⁷ L'Hôtellerie Restauration. (2019, 20 septembre). *Les food courts débarquent à Lyon*. <https://www.lhotellerie-restauration.fr/journal/restauration-snacking/2019-09/les-food-courts-debarquent-a-lyon.htm> ; R, R. (2019, 3 septembre). *Festival de street food sur la place de la République*. Sortir à Paris, www.sortiraparis.com/hotel-restaurant/restaurant/articles/174639-festival-de-street-food-sur-la-place-de-la-republique

¹⁸⁸ Vida Económica. (2015, septembre-octobre). *Málaga a fuego lento* (n°27). https://www.vidaeconomica.com/revistas/pdf/numero27_vidaeconomica.pdf ; Mapelli, B. (2017, 31 mars). *Los mercados se reinventan como reclamo turístico*. EFE: Agro. <https://www.efeagro.com/noticia/gastromercados-deliciosas-atracciones-turisticas/>

de la chaîne M6 était entièrement consacré à raconter la période de travaux du *food court* lyonnais « Food Society » ainsi que ses premiers jours d'ouverture. Comme en France, des reportages télévisés ont documenté l'inauguration de *food courts* en Espagne. C'est par exemple le cas de « Calle Gourmet » qui a ouvert entre 2017 et 2018 à Madrid (Roberto Espacios, 2017). Pour confirmer ou infirmer cet essor du nombre de *food courts* français depuis la fin des années 2010 et savoir si l'Espagne a connu une situation comparable, nous allons à présent montrer les courbes de l'évolution du nombre de *food courts* en activité au moins une journée entre 2015 et 2021 dans les AUF françaises (figure 11) et espagnoles d'au moins 300 000 habitants, à partir des données collectées à ce sujet et insérées dans notre BDD¹⁸⁹.

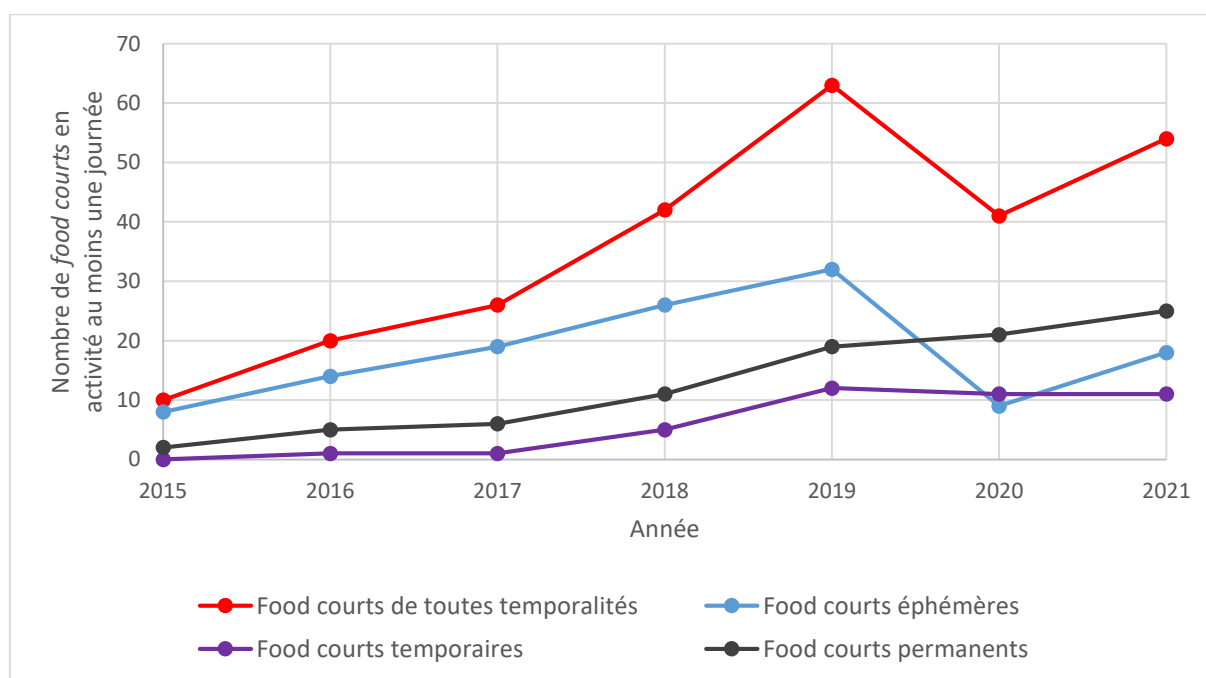


Figure 11 : Le nombre de *food courts* en activité au moins une journée dans les AUF françaises d'au moins 300 000 habitants entre 2015 et 2021

Source : base de données de J. Haquet ; Réalisation : J. Haquet, 2022

On repère une forte augmentation du nombre de *food courts* présents dans les AUF françaises d'au moins 300 000 habitants entre 2015 et 2019. Leur nombre a en effet été multiplié par six au cours de cette période en passant de seulement 10 à 63 et par ce biais atteindre le pic de *food courts* ouverts au moins une journée entre 2015 et 2021. Dans le détail, on observe une croissance stable de chacune des catégories de *food courts* entre 2015 et 2019 avec une

¹⁸⁹ Alors que la période d'étude des *food courts* français et espagnols présents dans des AUF d'au moins 300 000 habitants s'est concentrée sur la période allant de 2018 à 2021, nous avons souhaité montrer l'évolution du nombre de *food courts* sur une plus longue période pour affiner notre analyse sur leur engouement dans ces deux États. Néanmoins, compte tenu du fait que le relevé des *food courts* en activité entre 2015 et 2017 s'est effectué plusieurs années plus tard, il existe selon nous davantage de chance d'en avoir oublié que lors des années suivantes, car des documents et sites Internet sur ces *food courts* ont pu être supprimés.

prédominance du nombre de *food courts* dans la temporalité éphémère devant la temporalité permanente elle-même devant la temporalité temporaire. Une baisse importante du nombre de *food courts* était toutefois intervenue en 2020. Cette situation cachait de fortes disparités entre les catégories temporelles de *food courts*. En effet, entre 2019 et 2020, le nombre de *food courts* permanents avait continué sa progression en passant de 19 à 21, le nombre de *food courts* temporaires avait légèrement diminué en passant de 12 à 11 et le nombre de *food courts* éphémères avait drastiquement diminué en passant de 32 à 9. En 2020, la pandémie de Covid-19 et les mesures politiques prises pour l'endiguer (comme l'instauration de couvre-feux et de confinements successifs) ont grandement participé à l'annulation de nombreux *food courts* éphémères et de quelques *food courts* temporaires.

Puis on note un rebond dans le nombre de *food courts* en activité en 2021 qui s'appuyait sur une augmentation du nombre de *food courts* éphémères et permanents en dépit d'une légère diminution du nombre de *food courts* temporaires. Cela tend à montrer que la diminution du nombre de *food courts* en activité en 2020 était conjoncturelle.

Finalement, entre 2015 et 2021, l'engouement pour les *food courts* était bien structurel dans les AUF françaises d'au moins 300 000 habitants. Cependant, le nombre de *food courts* était très peu important face aux 140 754 établissements du secteur de la restauration commerciale présents en France pour 39 970 établissements de restauration rapide au 1^{er} janvier 2019¹⁹⁰.

À présent, étudions l'évolution du nombre de *food courts* dans les AUF espagnoles d'au moins 300 000 habitants (figure 12), en la comparant au cas français.

¹⁹⁰ La Rédaction HR-Infos. (2019, 9 octobre). *Ces quatre secteurs qui portent la croissance de la branche H&R*. HR-Infos. <https://hr-infos.fr/ces-quatre-secteurs-qui-portent-la-croissance-de-la-branche/>

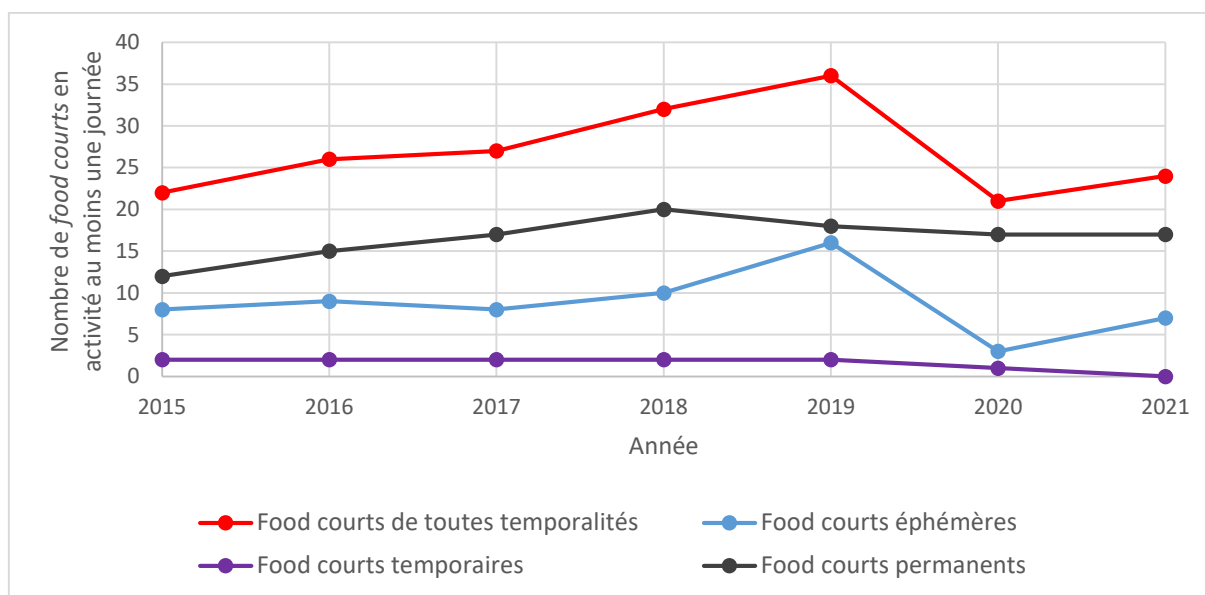


Figure 12 : Le nombre de *food courts* en activité au moins une journée dans les AUF espagnoles d'au moins 300 000 habitants entre 2015 et 2021

Source : base de données de J. Haquet ; Réalisation : J. Haquet, 2022

On observe une augmentation du nombre de *food courts* entre 2015 et 2019 dans les AUF espagnoles d'au moins 300 000 habitants, comme en France. Elle était cependant nettement moins importante puisqu'elle a été multipliée par 1,64 pour atteindre un pic de 36 *food courts* ouverts au moins une journée en 2019. Ainsi, avec 22 *food courts* en activité en 2015, l'Espagne comptait plus du double de *food courts* que la France. Cela montre que ce concept de restauration s'était installé dans les métropoles espagnoles avant les métropoles françaises. Dans le détail, les *food courts* permanents ont toujours été les plus nombreux devant les *food courts* éphémères, tandis que le nombre de *food courts* temporaires n'a jamais décollé puisqu'ils ont été deux au maximum de 2015 à 2019 avant de totalement disparaître en 2021. Plus précisément, on observe une croissance stable du nombre de *food courts* permanents de 2015 à 2018, puis une légère diminution de leur nombre jusqu'en 2021 et beaucoup de variations dans le nombre de *food courts* éphémères avec *grosso modo* une stagnation entre 2015 et 2018, une importante croissance en 2019, un effondrement en 2020 et une reprise en 2021. Comme en France, une baisse importante du nombre de *food courts* a eu lieu en 2020, résultant principalement de la forte chute du nombre de *food courts* éphémères en activité. En effet, entre 2019 et 2020, un *food court* a été perdu dans la catégorie permanente ainsi que dans la catégorie temporaire et comme en France le nombre de *food courts* éphémères avait drastiquement diminué en passant de 16 à 3. Il semble certain que la pandémie de Covid-19 et les mesures politiques prises pour l'endiguer (couvre-feux et confinements successifs, par exemple) avaient grandement participé à l'annulation de nombreux *food courts* éphémères en 2020.

Puis on note, comme en France, un rebond dans le nombre de *food courts* en activité en 2021 qui s'appuyait sur une augmentation du nombre de *food courts* éphémères. Cela tend à montrer que la diminution du nombre de *food courts* en activité en 2020 était conjoncturelle.

Finalement, entre 2015 et 2021, l'engouement pour les *food courts* était bien structurel dans les AUF espagnoles d'au moins 300 000 habitants, même s'il était moins important que chez leurs homologues françaises. Le nombre de *food courts* était toutefois très peu important face aux 259 730 établissements de restauration commerciale – dont 11 840 établissements de restauration rapide – que comptait l'Espagne en 2019 d'après le cabinet de consultant spécialisé dans le commerce UVE¹⁹¹.

Enfin, au 15 septembre 2022, nous recensons 39 *food courts* ayant ouverts ou devant ouvrir dans les AUF françaises d'au moins 300 000 habitants entre 2022 et 2025, contre 7 dans le même type d'AUF en Espagne. Ces chiffres sont en adéquation avec les dynamiques de *food courts* en activité observées depuis 2015 dans ces AUF.

Nous allons à présent nous demander lors de quelles années sont apparus les *food courts* en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les AUF françaises et espagnoles d'au moins 300 000 habitants (figures 13 et 14) afin d'affiner nos connaissances sur les temporalités de leurs diffusions.

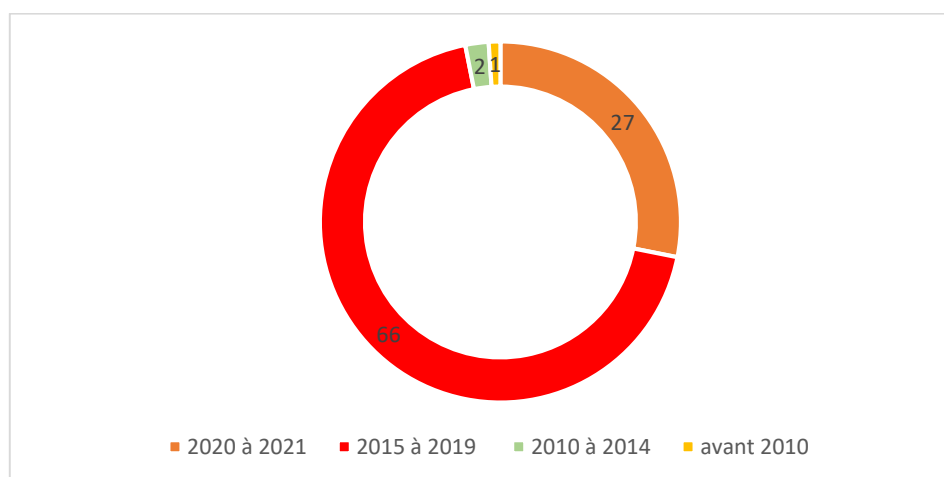


Figure 13 : Période d'ouverture des 96 *food courts* en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les 37 AUF françaises d'au moins 300 000 habitants

Source : base de données de J. Haquet ; Réalisation : J. Haquet, 2022

¹⁹¹ MAB Hostelero. (2019, 18 octobre). 9 de cada 10 establecimientos de restauración son independientes. <https://mabhostelero.com/2019/10/establecimientos-restauracion-informe-horeca-espana/>

Il est intéressant de constater que la quasi-totalité des *food courts* en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les AUF françaises d’au moins 300 000 habitants a ouvert au public depuis seulement 2015 (93 sur 96).

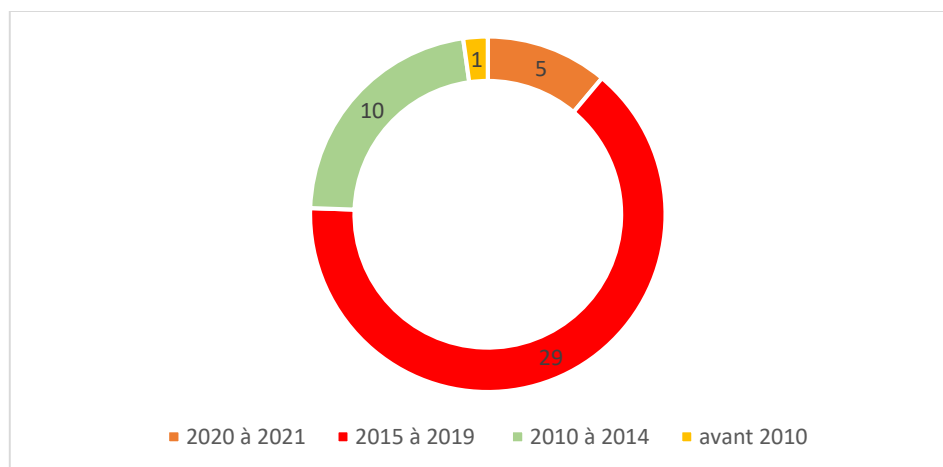


Figure 14 : Période d'ouverture des 45 *food courts* en activité au moins une journée entre le 2018 et 2021 dans les 20 AUF espagnoles d’au moins 300 000 habitants

Source : base de données de J. Haquet ; Réalisation : J. Haquet, 2022

En Espagne, les trois quarts des *food courts* en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les 20 AUF d’au moins 300 000 habitants ont ouvert leurs portes depuis 2015 et la quasi-totalité des *food courts* ont ouvert leurs portes depuis 2010 (44 sur 45). Cela tend à montrer le caractère plus précoce de l’implantation du concept dans les AUF espagnoles d’au moins 300 000 habitants par rapport aux AUF françaises d’au moins 300 000 habitants.

De plus, dans les 37 AUF françaises et les 20 AUF espagnoles d’au moins 300 000 habitants, aucun des *food courts* que nous avons recensés en activité au moins une journée uniquement avant le 1^{er} janvier 2018 – respectivement au nombre de sept et de trois – n’avait ouvert avant 2010.

Ainsi, nous sommes en mesure d’affirmer que le concept de *food court* a commencé à prendre son essor dans les AUF espagnoles d’au moins 300 000 habitants à partir du début des années 2010 et à partir du milieu des années 2010 dans les AUF françaises d’au moins 300 000 habitants.

Conclusion du chapitre 2

Le concept de *food court* tel qu’on le connaît aujourd’hui est apparu dans les années 1960 ou au début des années 1970 aux États-Unis, en résultant d’initiatives privées. Puis à partir du début des années 1970, des *food courts* ont été installés à Singapour, sous l’impulsion de l’État,

dans le cadre d'une stratégie d'urbanisation en renouvellement urbain et en extension urbaine visant à permettre un fort développement économique et à accompagner une prévision de forte croissance démographique. Ils ont ensuite connu une diffusion dans tous les continents. Toutefois, des espaces commerciaux (halles, marchés...) et des rues fonctionnent en pratique de façon similaire aux *food courts* contemporains depuis plusieurs siècles. Enfin, nous avons noté aussi bien dans les métropoles françaises qu'espagnoles une augmentation année après année du nombre de *food courts* en activité entre 2015 et 2021, en dehors de l'année 2020, avec un nombre maximal de *food courts* en activité atteint en 2019. Cette augmentation a été plus spectaculaire du côté français (10 à 63 *food courts* entre 2015 et 2019) qu'espagnol (22 à 36 *food courts* entre 2015 et 2019).

Chapitre 3) L'insertion des *food courts* dans les projets urbains : éléments spatiaux et temporels

Dans ce troisième chapitre, nous allons chercher à produire des connaissances sur les modalités d'insertion des *food courts* français et espagnols dans les espaces métropolitains et leurs projets urbains. Pour ce faire, nous allons dresser un panorama de caractéristiques spatiales et temporelles sur les *food courts* en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les métropoles françaises et espagnoles. Nous aurons la volonté de préciser si les *food courts* situés dans le périmètre de projets urbains en cours de réalisation disposent de caractéristiques similaires ou non aux autres afin de réfléchir aux apports qu'offrent les *food courts* aux projets urbains et vice-versa. Ce travail sera utile pour situer l'étude de cas que nous mènerons, dans une deuxième partie, sur trois projets urbains contemporains de métropoles françaises et espagnoles contenant au moins un *food court*, afin de voir en quoi ces derniers témoignent d'évolutions dans les projets urbains.

Avant de présenter les résultats de l'insertion spatiale et temporelle des *food courts* français et espagnols dans les métropoles et leurs projets urbains, il est important de préciser la méthodologie adoptée pour constituer la BDD des *food courts* métropolitains français et espagnols sur laquelle nous nous sommes largement appuyés dans ce chapitre.

Il est d'abord nécessaire d'évoquer une difficulté que nous avons rencontrée. Nous avons été confrontés au caractère fluctuant du *food court*. En effet, un nombre non négligeable de caractéristiques des *food courts* des AUF d'au moins 300 000 habitants recensés ont évolué durant notre période d'étude allant de 2018 à 2021. Il s'agit par exemple souvent du nombre de stands de restauration ou des horaires d'ouverture¹⁹². Il aurait été très chronophage de noter au jour le jour ces évolutions¹⁹³ pour chacun des *food courts* de notre BDD et cela aurait été incomplet pour les *food courts* découverts après leurs ouvertures. Les données récoltées ont donc été correctes à un instant donné, mais ne peuvent être considérées avec certitude comme des moyennes sur la période d'ouverture de chacun des *food courts* entre 2018 et 2021¹⁹⁴. Cette limite est toutefois atténuée par notre analyse d'un nombre conséquent de *food courts*.

¹⁹² À ce propos, B. Mérenne-Schoumaker et S. Deprez (2016, p. 14) notent que « le commerce est un des secteurs d'activités qui évolue le plus rapidement ».

¹⁹³ Dans la mesure du possible, nous avons calculé des moyennes pour ces deux caractéristiques à deux dates différentes.

¹⁹⁴ Néanmoins, d'autres données évoluent moins dans le temps, comme l'identité de l'exploitant du *food court* ou le nom du *food court*. Mais, un contre-exemple peut sans doute être trouvé pour chaque caractéristique parmi notre liste de *food courts*.

Nous avons essayé le plus possible de retenir (et donc présenter dans ce document) les caractéristiques des *food courts* valables entre 2018 et 2021. Les rares fois où nous avons découvert un *food court* en activité au cours de cette période après 2021 ou que nous nous sommes intéressé à une caractéristique d'un *food court* après 2021, nous avons été contraints d'insérer des données valables en 2022.

Nous avons précédemment indiqué que nous nous intéresserons aux *food courts* français et espagnols situés dans des AUF d'au moins 300 000 habitants compte tenu de leurs présences, semble-t-il, privilégiées dans ces espaces qui correspondent dans leur grande majorité en France à des métropoles institutionnelles (absence d'équivalent en Espagne). Cela s'expliquait aussi par notre volonté d'ancrer notre recherche dans l'évolution de l'aménagement urbain des métropoles, en sachant que nous avons pris la décision d'assimiler cette catégorie d'AUF à des métropoles comme nous allons l'expliquer. Enfin, le faible nombre d'AUF d'au moins 300 000 habitants par rapport aux autres types de territoires nous a paru un bon compromis pour étudier un nombre relativement élevé de caractéristiques de *food courts* tout en faisant face à un temps de recherche relativement restreint. Il faut donc préciser plusieurs acceptions auxquelles renvoient les métropoles et préciser celles que nous avons retenues.

Tout d'abord, soulignons que son étymologie renvoie à la « ville-mère »¹⁹⁵. D. Paris (2003, p. 46) ajoute qu'« *historiquement, les métropoles sont les villes où se localise le siège des différents pouvoirs qui contrôle un territoire donné : pouvoir politique, religieux, juridique, militaire* », puis qu'au XIX^e siècle « *cette concentration des pouvoirs s'enrichit [...] d'une forte dimension économique* ». Les critères de pouvoir politique et économique demeurent d'actualité pour K. Kunzmann (2009, p. 355) qui en propose également d'autres :

« *Les critères pour être qualifiée de métropole sont les suivants : être un centre du pouvoir politique ; l'importance des fonctions de commandement économique grâce aux sièges sociaux de firmes internationales ; la fonction de ville-porte c'est à dire de hub international ; et la fonction discursive, autrement dit l'importance de la ville comme centre de débat politique et intellectuel. En revanche, le nombre d'habitants n'est pas un indicateur probant, et la fonction du siège de gouvernement non plus, comme le montre l'exemple de La Haye ou de Bonn, qui possèdent toujours 50 % des fonctions du gouvernement fédéral d'Allemagne* ».

¹⁹⁵ Métropole. (s. d.). Dans Dictionnaire Larousse en ligne.
<https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/m%C3%A9tropole/51037>

Il serait relativement difficile et chronophage d'établir et de justifier le choix de métropoles françaises et espagnoles pour notre thèse si nous nous en tenions à ces critères fonctionnels d'ordre qualitatifs. Ainsi, plutôt que d'étudier des métropoles fonctionnelles, nous avons pris la décision d'étudier des métropoles institutionnelles (C. Ghorra-Gobin, 2018), en faisant l'hypothèse que ces dernières disposent d'une concentration de pouvoirs plus importante que les autres territoires français et espagnols. Cela se vérifie déjà d'un point de vue politique, de par l'attribution d'un statut de « métropole » à certains territoires par l'État français¹⁹⁶ qui est entré en vigueur à partir du 1^{er} janvier 2015. Concrètement, en France, les intercommunalités dotées du statut de métropole ont davantage de compétences obligatoires à exercer que les autres types d'intercommunalités¹⁹⁷, ce qui témoigne d'une plus grande concentration de pouvoirs. À ce propos, ces métropoles institutionnelles sont compétentes en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, de politique de la ville, de politique de l'habitat, des services d'intérêt collectif, d'environnement et de cadre de vie (P. Merlin, 2018). Ainsi, elles jouent un rôle clé dans la maîtrise d'ouvrage de projets urbains d'initiative publique ou dans le suivi de projets urbains d'initiative privée lancés dans leurs territoires. Au 1^{er} janvier 2018, la France comptait 22 métropoles institutionnelles dont les villes-centres étaient les suivantes : Aix-Marseille, Bordeaux, Brest, Clermont-Ferrand, Dijon, Grenoble, Lille, Lyon, Metz, Montpellier, Nancy, Nantes, Nice, Orléans, Paris, Rennes, Rouen, Saint-Étienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse et Tours¹⁹⁸. Par ailleurs, ces métropoles correspondent aux aires urbaines fonctionnelles françaises les plus peuplées à quelques exceptions près¹⁹⁹.

En Espagne, il n'existe pas de statut de « métropole » au sens institutionnel attribué par l'État²⁰⁰. Il fallait donc choisir un autre critère pour sélectionner les agglomérations espagnoles dans

¹⁹⁶ Ce statut institutionnel de métropole a été créé par la loi de réforme des collectivités territoriales du 16 décembre 2010. Puis il a été renforcé en 2014 par la loi MAPTAM et en 2017 par la loi relative au statut de Paris et à l'aménagement métropolitain. Source : Commissariat général à l'égalité des territoires. (s. d.). *Métropoles*. www.cget.gouv.fr/territoires/metropoles

¹⁹⁷ CNFPT. (s. d.). *Les compétences intercommunales*. <https://www.cnfpt.fr/s-informer/bouquets-ressources/competences-intercommunales#idpart-1>

¹⁹⁸ Commissariat général à l'égalité des territoires. (s. d.). *Métropoles*. www.cget.gouv.fr/territoires/metropoles

¹⁹⁹ Seules les AUF de Brest (342 000 habitants), Metz (367 000 habitants), Dijon (405 000 habitants) et Orléans (430 000 habitants) sont moins peuplées que certaines AUF qui ne possèdent pas de métropole au sens institutionnel : Caen (431 000 habitants), Angers (412 000 habitants), Perpignan (403 000 habitants), Mulhouse (401 000 habitants), Le Mans (370 000 habitants) et Reims (343 000 habitants). Source : Organisation de coopération et de développement économiques. (2020, novembre). *Functionnal Urban Areas : France*. <https://www.oecd.org/cfe/regionaldevelopment/France-bis.pdf>

²⁰⁰ L. Coudroy de Lille et al. (2013, p. 11 et 12) expliquent cette situation en s'appuyant sur le contenu de la constitution adoptée en 1978 : « *L'accession des communes à une plus grande autonomie fut un des acquis majeurs du texte constitutionnel de 1978. [...] Ainsi, en 1978, l'échelon local se réapproprie les compétences dans les domaines de l'urbanisme et de l'aménagement, au moyen de l'élaboration systématique du plan général d'aménagement et d'urbanisme [...]. Disqualifiées par l'affirmation des compétences municipales, les entités administratives supra-municipales mises en place par le régime franquiste pour gérer les « aires métropolitaines »* »

lesquelles nous allons mener notre recherche. Nous n'avons pas retenu les intercommunalités (appelées « mancomunidades » et « comarcas ») des capitales de province (au nombre de 50) ou des capitales de régions (au nombre de 18) espagnoles. En effet, il aurait été par exemple problématique de ne pas étudier l'agglomération de Vigo qui se trouve dans la province de Pontevedra, du nom de la capitale de province qui est pourtant beaucoup moins peuplée que la commune de Vigo. En sélectionnant les intercommunalités des capitales de région, nous aurions dû nous passer par exemple en Galice des deux communes les plus peuplées : Vigo et La Corogne²⁰¹. C'est pourquoi nous avons choisi d'étudier les *food courts* situés dans de grandes « aires urbaines fonctionnelles » en Espagne. Ce choix permet de s'intéresser aux agglomérations espagnoles les plus peuplées. Il offre aussi l'avantage de permettre à l'avenir des comparaisons aisées avec les *food courts* situés dans d'autres États membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) ou de l'UE ou des États tiers de l'UE qui collaborent avec Eurostat (la direction générale de la Commission européenne chargée de l'information statistique à l'échelle communautaire), puisque ces institutions utilisent cette variable²⁰². Cette dernière a d'ailleurs été adoptée en France par l'INSEE depuis le 1^{er} janvier 2020 sous le nom d'« aires d'attraction des villes » en remplacement des « aires urbaines » pour caractériser l'étendue de l'influence d'une ville sur les communes environnantes²⁰³. Plus précisément, les aires urbaines fonctionnelles (AUF) correspondent au regroupement d'une city et de sa zone de navettage ainsi définies :

« - une city se compose d'une ou plusieurs communes dont la majorité de la population vit dans un centre urbain d'au moins 50 000 habitants ; la notion de centre urbain faisant appel à l'utilisation d'une grille de densité de la population constituée de carreaux de 1 km² qui permet d'identifier les grappes de carreaux contigus de 1 500 habitants et plus.

- chaque city se voit ensuite attribuer une zone de navettage constituée de toutes les communes qui lui envoient au moins 15 % de leurs actifs en emploi, sauf lorsqu'elle-même envoie 15 % ou plus de ses actifs en emploi vers une autre city »²⁰⁴.

ont, quant à elles, été supprimées. Les métropoles espagnoles essaient du reste aujourd'hui avec difficulté de constituer ce type de structures ».

²⁰¹ Institut national de l'information géographique et forestière. (s. d.). *La organización territorial de España*. https://www.ign.es/es/mapa/mapas_spain_bach/pdf/Espana_Mapa_01_texto.pdf

²⁰² Institut national de la statistique et des études économiques. (2022, 18 mars). *Base des aires d'attraction des villes 2020*. <https://www.insee.fr/fr/information/4803954>

²⁰³ Institut national de la statistique et des études économiques. (2020, 21 octobre). *Le nouveau zonage en aires d'attraction des villes*. <https://www.insee.fr/fr/information/4808607>

²⁰⁴ Institut national de la statistique et des études économiques. (2022, 30 mai). *Base des cities et des aires urbaines fonctionnelles (FUA) – Eurostat*. <https://www.insee.fr/fr/information/3642744>

En 2020, l'OCDE repérait 88 AUF en France²⁰⁵ et 81 AUF en Espagne. Finalement, nous avons décidé d'approcher en Espagne la notion française de métropole institutionnelle en retenant les AUF d'au moins 300 000 habitants. En effet, toutes les métropoles françaises correspondent à des AUF d'au moins 300 000 habitants.

Les 20 AUF espagnoles d'au moins 300 000 habitants ont pour ville-centre : Alicante, Barcelone, Bilbao, Cordoue, La Corogne, Grenade, Las Palmas, Madrid, Malaga, Murcie, Palma, Pampelune, Saint-Sébastien, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Saragosse, Séville, Valence, Valladolid et Vigo²⁰⁶. Dans la suite de cette recherche, nous considérerons pour simplifier que ces AUF sont des métropoles espagnoles.

Finalement, nous décidons d'étudier les *food courts* présents dans l'ensemble des AUF françaises d'au moins 300 000 habitants. Ce choix nous permettra d'étudier ce concept de restauration dans des espaces géographiques répondant à une même définition – reconnue aussi bien en France qu'en Espagne – et à un même critère démographique retenu pour englober toutes les métropoles institutionnelles françaises. Ainsi, les comparaisons seront plus justes que si nous avions gardé d'un côté les métropoles institutionnelles françaises et de l'autre les AUF espagnoles d'au moins 300 000 habitants. En effet, cela nous permet d'éviter qu'un *food court* situé dans une AUF française, mais en dehors du périmètre d'une métropole institutionnelle ne soit pas comptabilisé alors qu'il l'aurait été dans le cas espagnol. À titre d'exemple, le « Foodmarket » de Brunoy est situé dans le périmètre de l'AUF de Paris, mais pas dans celui de la métropole institutionnelle. Si nous nous en étions tenus à travailler sur les métropoles institutionnelles, nous n'aurions pas retenu ce *food court*, alors que s'il se trouvait en Espagne nous l'aurions comptabilisé. Enfin, ce choix permettra bel et bien à l'avenir d'effectuer des comparaisons aisées avec les *food courts* situés dans d'autres États membres de l'OCDE ou de l'UE ou des États tiers de l'UE collaborant avec Eurostat²⁰⁷.

Nous souhaitons également apporter des précisions importantes sur le nombre de *food courts* comptabilisé dans notre BDD.

²⁰⁵ Organisation de coopération et de développement économiques. (2020, novembre). *Functionnal Urban Areas : France*. <https://www.oecd.org/cfe/regionaldevelopment/France-bis.pdf>

²⁰⁶ Organisation de coopération et de développement économiques. (2020, novembre). *Functionnal Urban Areas : Spain*. <https://www.oecd.org/cfe/regionaldevelopment/Spain.pdf>

²⁰⁷ Institut national de la statistique et des études économiques. (2022, 18 mars). *Base des aires d'attraction des villes 2020*. <https://www.insee.fr/fr/information/4803954>

La majorité des *food courts* ouverts au moins une journée entre 2018 et 2021 ont été exploités par une structure²⁰⁸ qui avait procédé à une unique ouverture de *food court* à une seule adresse dans une seule AUF. C'était notamment le cas du *food court* « Hallbox's » ouvert en 2020 par la société par actions simplifiée (SAS) Hallbox's à La Seyne-sur-Mer dans l'AUF de Toulon.

Lorsqu'entre 2018 et 2021, une même structure qui exploitait plusieurs *food courts* avait ouvert un *food court* dans différentes AUF d'au moins 300 000 habitants, nous avons considéré qu'à chaque nouvelle implantation un nouveau *food court* avait été créé. Nous retrouvons par exemple le cas du « Callejeando Food Fest », implanté à Séville, à Valladolid et à Alcalá de Henares dans l'AUF de Madrid.

En revanche, la question pouvait se poser de savoir s'il fallait considérer qu'un seul ou plusieurs *food courts* avaient été créés lorsque dans une AUF une structure avait implanté un *food court* (sous le même nom ou en utilisant des noms différents) dans des lieux différents, tout en n'ayant pas plus d'un *food court* ouvert à la fois. Nous avons fait le choix de considérer qu'un seul *food court* avait été créé, lorsqu'il n'y a pas eu co-existence à un même moment de plusieurs *food courts* dans plusieurs endroits différents²⁰⁹. Nous avons considéré que deux *food courts* avaient été créés, lorsqu'il y avait eu co-existence à un même moment de deux *food courts* dans deux endroits différents²¹⁰. Nous avons considéré que trois *food courts* avaient été créés, lorsqu'il y avait eu co-existence à un même moment de trois *food courts* dans trois endroits différents, et ainsi de suite²¹¹. Cependant, puisque l'un des objectifs principaux de cette thèse est de s'interroger sur la place des *food courts* dans les projets urbains, nous avons choisi de

²⁰⁸ Il peut s'agir d'une entreprise, d'une association, d'une institution publique, d'un groupement comme deux entreprises et une association. Nous détaillerons dans ce chapitre la répartition des exploitants des *food courts* français et espagnols recensés parmi ces catégories de structures juridiques.

²⁰⁹ Autrement dit, nous estimons qu'il s'agit d'un *food court* itinérant. En France, on retrouvait dans ce cas de figure quatre *food courts* éphémères (ex : le *food court* éphémère « Str'eat Market » de l'AUF de Lille avec des éditions en 2021 à deux adresses différentes) et un *food court* temporaire. En Espagne, on retrouvait dans cette situation quatre *food courts* éphémères.

Dans ce cas où un seul *food court* a été retenu en dépit d'un changement d'adresse, nous avons décidé de conserver l'adresse à laquelle le *food court* avait ouvert durant la plus longue durée entre le 1^{er} janvier 2018 et le 31 décembre 2021. Les caractéristiques retenues pour ce *food court* (ex : horaires, nombre de stands de restauration...) étaient donc celles de l'adresse retenue.

²¹⁰ Cela concernait à Montpellier l'ouverture par la SAS Marché du Lez du *food court* « Street Food du Lez » depuis 2018 dans l'espace extérieur du Marché du Lez et du *food court* « Les Halles du Lez » ouvert en 2019 dans un bâtiment du Marché du Lez. Cela concernait également la SAS Sit & Dream qui a ouvert le « Food Trucks Village Gourmand Aix La Duranne » et le « Food Trucks Village Gourmand Les Milles » simultanément à deux adresses différentes au sein de l'AUF d'Aix-en-Provence.

²¹¹ Lors de la soirée du vendredi 11 juin 2021, l'association Street Food en Mouvement avait organisé simultanément quatre « Str'eat Market » au sein des communes de Courbevoie, Asnières-sur-Seine, Saint-Pierre du Perray et Sucy-en-Brie, dans l'AUF de Paris. Nous avons donc comptabilisé pour chacune de ces villes l'ouverture d'un *food court*.

considérer que si un *food court* avait été installé par une structure d'exploitation dans le périmètre d'un projet urbain – même s'il a connu plusieurs adresses dans une même AUF qui n'ont jamais été ouvertes simultanément – alors pour chaque implantation dans un périmètre de projet urbain un *food court* avait été créé. En revanche, pour une ou plusieurs autres implantations réalisées en dehors de projets urbains par cette même structure dans une même AUF qui n'ont jamais été ouvertes simultanément, nous considérons qu'un unique *food court* a été créé²¹².

Par ailleurs, nous décidons de ne pas accorder d'importance au changement de nom d'un *food court* lorsqu'il était intervenu pour un même site et avec une même structure dirigeante, car il pouvait s'agir avant tout d'une décision marketing²¹³. Ainsi, nous considérons que « Street Bouche Corner Kruteneau » exploité par l'association Street Bouche lors de trois dimanches en 2018 sur la place de Zurich à Strasbourg et « Street Bouche Corner Strasbourg » au même endroit et exploité par la même association le dimanche 28 avril 2019 correspondent à un seul et unique *food court*²¹⁴. De la même façon, nous avons considéré que le « Popott Truck » de Sucy-en-Brie et le « Food Trucks Road Trip » d'Asnières-sur-Seine étaient en fait des noms donnés au festival itinérant « Str'eat Market » dans ces villes²¹⁵.

C'est en procédant à ces choix que nous avons recensé 96 *food courts* en activité au moins une journée entre le 1^{er} janvier 2018 et le 31 décembre 2021 dans les 37 AUF françaises d'au moins 300 000 habitants, contre 45 *food courts* en activité sur la même période dans les 20 AUF espagnoles d'au moins 300 000 habitants.

3.1) Des *food courts* surreprésentés dans les métropoles les plus peuplées

L'un des enjeux de la comparaison transnationale entre les *food courts* de métropoles françaises et espagnoles sera d'observer si les *food courts* sont répandus dans toutes les métropoles et s'ils

²¹² Nous sommes bien conscients du biais de surreprésentation des *food courts* situés dans des projets urbains qui découle de ce choix. Néanmoins, ce biais apparaît assez limité pour cette recherche, car ce cas de figure concerne seulement « La Friche Gourmande » au sein de l'AUF de Lille qui a connu une implantation dans le périmètre d'un projet urbain et une implantation en dehors de tout projet urbain et le « Street Bouche Festival » au sein de l'AUF de Strasbourg qui a connu trois adresses dont une dans le périmètre d'un projet urbain.

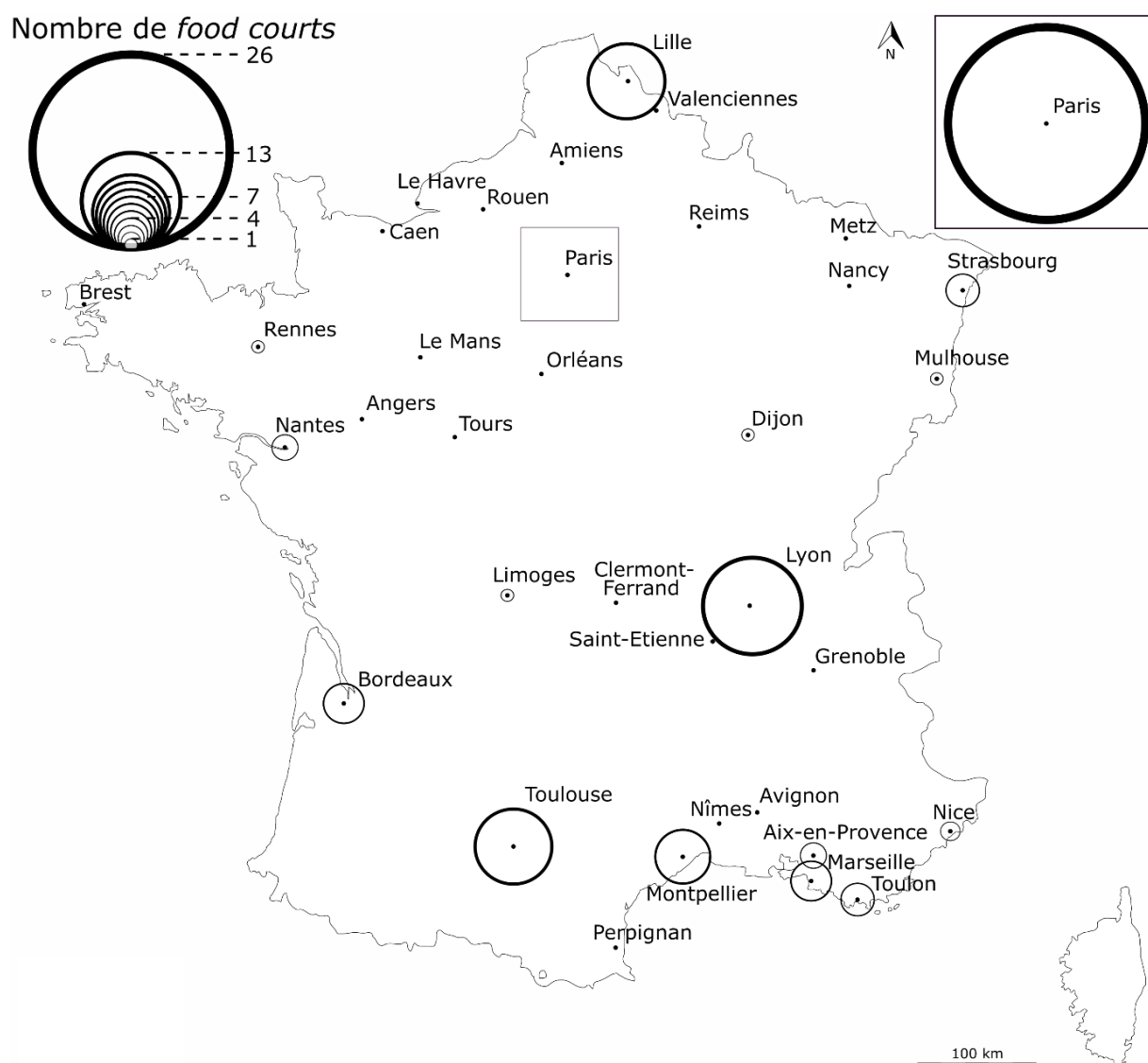
²¹³ Il y a certes pu avoir des changements qui ont accompagné un changement de nom, mais s'ils n'étaient pas radicaux à l'image d'une extension d'un *food court* sur le double de sa surface originelle, nous considérons qu'il s'agit de changements marginaux qui auraient aussi pu se dérouler dans d'autres *food courts* qui ont conservé leur nom entre 2018 et 2021.

²¹⁴ Street Bouche. (s. d.). Accueil [page Facebook]. Facebook. Repéré le 4 juillet 2022 à <https://www.facebook.com/streetbouche>

²¹⁵ Street Food en Mouvement (s. d.). Accueil [page Facebook]. Facebook. Repéré le 4 juillet 2022 à <https://fr-fr.facebook.com/StreetFoodEnMouvement/>

accompagnent plutôt une dynamique de reconstruction de la ville sur elle-même ou bien une dynamique d’extension urbaine. Pour ce faire, nous étudierons différentes caractéristiques des *food courts* métropolitains comme le nombre de *food courts* présents dans les métropoles et leurs emplacements dans celles-ci (ville-centre, banlieue ou périphérie).

Nous allons à présent montrer la répartition spatiale des *food courts* de métropoles françaises et espagnoles en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 à l’aide de cartes réalisées à l’échelle des États concernés (cartes 1 et 2).



Carte 1 : Répartition des 96 *food courts* en activité au moins une journée entre janvier 2018 et décembre 2021 dans les AUF françaises d’au moins 300 000 habitants

Source : base de données de J. Haquet²¹⁶ ; Réalisation : J. Haquet, 2023

²¹⁶ Pour information, Saint-Denis de la Réunion et Fort-de-France sont les seules AUF d’au moins 300 000 habitants qui n’apparaissent pas sur la carte 1. Ce choix a été fait pour améliorer la lisibilité de la carte étant donné que ces AUF n’abritent pas de *food court*.

Pour donner une clé de lecture à cette carte, nous l’accompagnons d’un tableau qui précise le nombre d’habitants des AUF françaises d’au moins 300 000 habitants (tableau 3).

AUF (celles qui disposent d’au moins un <i>food court</i> sont en gras)	Rang	Habitants
Paris	1	12 794 000
Lyon	2	2 017 000
Lille	3	1 467 000
Toulouse	4	1 391 000
Marseille	5	1 246 000
Bordeaux	6	1 188 000
Nice	7	1 005 000
Nantes	8	924 000
Strasbourg	9	805 000
Montpellier	10	684 000
Rouen	10	684 000
Rennes	12	672 000
Grenoble	13	661 000
Toulon	14	530 000
Tours	15	508 000
Nancy	16	505 000
Clermont-Ferrand	17	490 000
Saint-Étienne	18	476 000
Caen	19	431 000
Orléans	20	430 000
Angers	21	412 000
Dijon	22	405 000
Perpignan	23	403 000
Mulhouse	24	401 000
Le Mans	25	370 000
Metz	26	367 000
Reims	27	343 000
Brest	28	342 000
Aix-en-Provence²¹⁷	29	341 000
Amiens	30	337 000
Limoges	31	335 000
Nîmes	31	335 000

²¹⁷ Pour information, la ville d’Aix-en-Provence appartient à l’AUF d’Aix-en-Provence selon l’OCDE, tandis qu’au sens institutionnel français elle appartient à la métropole « Aix-Marseille-Provence ». Étant donné que nous avons décidé de travailler sur les AUF d’au moins 300 000 habitants en prenant en compte les populations indiquées par l’OCDE en 2020, nous avons choisi de distinguer l’AUF de Marseille et l’AUF d’Aix-en-Provence dans le tableau 3, sur la carte 1 et dans la suite de nos analyses.

Avignon	33	328 000
Valenciennes	34	323 000
Fort-de-France	35	315 000
Le Havre	36	312 000
Saint-Denis de la Réunion	37	302 000

Tableau 3 : Rang et nombre d'habitants des AUF françaises les plus peuplées

Source : OCDE²¹⁸

Nous repérons que près de la moitié (16 sur 37 exactement) des AUF françaises d'au moins 300 000 habitants ont connu au moins un *food court* en activité au moins une journée entre 2018 et 2021. On observe que ce sont majoritairement les AUF les plus peuplées qui sont concernées par la présence de ce concept de restauration. En effet, les 10 AUF les plus peuplées et les AUF classées en 12^e, 14^e, 22^e, 24^e, 29^e et 31^e position en matière de population étaient dotées de *food courts*. Plus précisément, c'est dans l'AUF de Paris que l'on retrouve le plus de *food courts* avec un total de 26, loin devant les autres AUF, puisque celle de Lyon arrive en deuxième position avec 13 *food courts*, celles de Lille et Toulouse sont en troisième position avec 10 *food courts*, celle de Montpellier arrive en cinquième position avec 7 *food courts* et celles de Marseille et Bordeaux sont en sixième position avec 5 *food courts*. Le nombre de *food courts* dans ces AUF est conforme à leur rang en matière de population, hormis pour Montpellier. À cet égard, il est notable de constater que près de cinq sixièmes (78 sur 96 exactement) des *food courts* français sont situés dans les 9 AUF d'au moins 700 000 habitants. Ainsi, il semblerait que les *food courts* soient un objet de distinction entre les AUF d'au moins 300 000 habitants selon les deux relations suivantes : la très grande majorité des *food courts* se situent dans des AUF de plus de 700 000 habitants qui ont la particularité de compter toutes au moins un *food court* et parmi ces AUF on constate pour les cinq plus peuplées d'entre elles que plus leur population est élevée plus elles ont de *food courts*. Nous allons désormais voir que l'on trouve une situation assez similaire en Espagne.

²¹⁸ Organisation de coopération et de développement économiques. (2020, novembre). *Functionnal Urban Areas : France*. <https://www.oecd.org/cfe/regionaldevelopment/France-bis.pdf>



Carte 2 : Répartition des 45 *food courts* en activité au moins une journée entre janvier 2018 et décembre 2021 dans les AUF espagnoles d'au moins 300 000 habitants

Source : base de données de J. Haquet²¹⁹ ; Réalisation : J. Haquet, 2023

Pour donner une clé de lecture à cette carte, nous l'accompagnons d'un tableau qui indique le nombre d'habitants des AUF espagnoles d'au moins 300 000 habitants (tableau 4).

AUF (celles qui disposent d'au moins un <i>food court</i> sont en gras)	Rang	Habitants
Madrid	1	6 614 000
Barcelone	2	4 717 000
Valence	3	1 646 000
Séville	4	1 489 000
Bilbao	5	928 000
Malaga	6	816 000

²¹⁹ Pour information, Las Palmas et Santa Cruz de Tenerife sont les seules AUF d'au moins 300 000 habitants qui n'apparaissent pas sur la carte 2. Ce choix a été réalisé pour améliorer la lisibilité de la carte étant donné que ces AUF n'abritent pas de *food court*.

Saragosse	7	748 000
Palma de Mallorca	8	659 000
Murcie	9	618 000
Las Palmas	10	608 000
Grenade	11	544 000
Vigo	12	483 000
Santa Cruz de Tenerife	13	482 000
Alicante	14	440 000
Valladolid	15	408 000
Santander	16	382 000
Pampelune	17	366 000
La Corogne	18	359 000
Cordoue	19	344 000
Saint-Sébastien	20	307 000

Tableau 4 : Rang et nombre d'habitants des AUF espagnoles d'au moins 300 000 habitants

Source : OCDE²²⁰

Nous observons que deux tiers (14 sur 20 exactement) des AUF espagnoles d'au moins 300 000 habitants avaient connu au moins un *food court* en activité au moins une journée entre 2018 et 2021. On observe que ce sont majoritairement les AUF les plus peuplées qui sont concernées par la présence de ce concept de restauration. En effet, les 9 AUF les plus peuplées et les AUF classées en 12^e, 14^e, 15^e, 18^e et 19^e position en matière de population étaient dotées de *food courts*. Plus précisément, c'est dans l'AUF de Madrid que l'on retrouve le plus de *food courts*, loin devant les autres AUF, puisque celles de Barcelone, Valence et Vigo arrivent en deuxième position avec seulement 4 *food courts* chacune soit 10 de moins qu'à Madrid. Ce nombre de *food courts* est conforme au rang de ces AUF en matière de population pour Madrid, Barcelone et Valence, mais pas pour Vigo qui est seulement la 12^e AUF espagnole la plus peuplée. À cet égard, nous constatons que près de deux tiers (29 sur 45 exactement) des *food courts* espagnols sont situés dans les 7 AUF d'au moins 700 000 habitants. Ainsi, il semblerait que les *food courts* soient un objet de distinction entre les AUF d'au moins 300 000 habitants suivant deux relations similaires à la France. Premièrement, les *food courts* se situent majoritairement dans des AUF d'au moins 700 000 habitants qui ont la particularité de compter toutes au moins un *food court*. Deuxièmement, parmi ces AUF, on constate pour les trois plus peuplées d'entre elles que plus leur population est élevée, plus elles ont de *food courts*.

²²⁰ Organisation de coopération et de développement économiques. (2020, novembre). *Functionnal Urban Areas : Spain*. <https://www.oecd.org/cfe/regionaldevelopment/Spain.pdf>

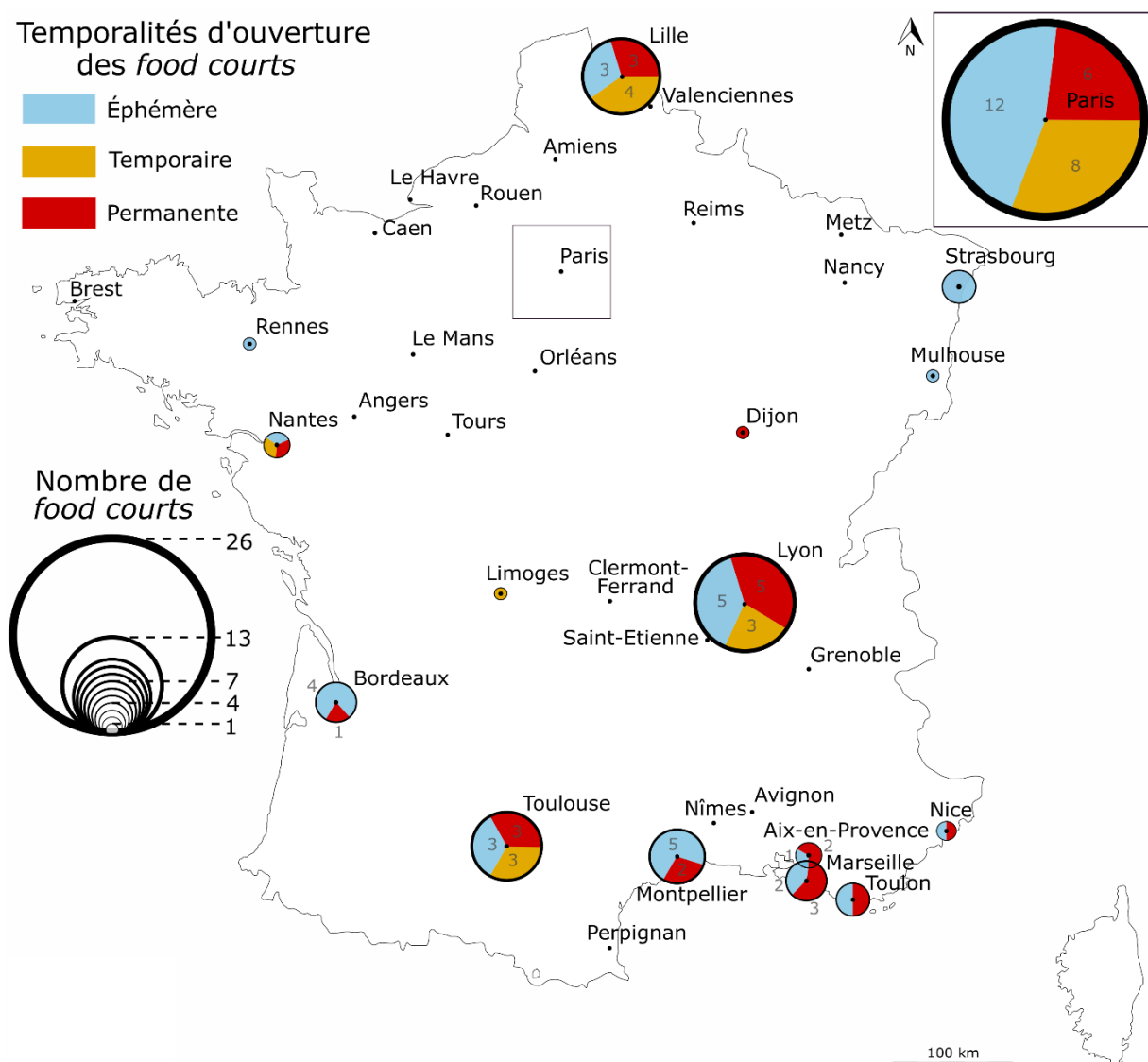
Ainsi, aussi bien en France qu'en Espagne, il apparaît que les dirigeants de *food courts* ont surtout privilégié une installation de leur concept dans des AUF d'au moins 700 000 habitants, car celles-ci possèdent toutes au moins un *food court* et ce sont elles qui accueillent une assez large majorité des *food courts* des AUF d'au moins 300 000 habitants. Le concept de *food court* est assez peu répandu dans les AUF françaises comprises entre 300 000 et 699 999 habitants (7 de ces 28 AUF sont dotées de *food courts*), alors qu'ils le sont plus chez leurs homologues espagnoles (7 de ces 13 AUF sont dotées de *food courts*). Enfin, en totalisant plus d'un quart des *food courts* des AUF d'au moins 300 000 habitants de leur État, les AUF des capitales – Madrid et Paris – possèdent dans leur État le plus grand nombre de *food courts* largement devant les autres AUF. Nous étudierons dans la section suivante les temporalités d'activités des *food courts* apparaissant sur ces cartes afin d'être davantage en mesure de renseigner leur ancrage dans la fabrique urbaine.

Finalement, après avoir vu dans les premières pages de cette thèse qu'avant l'année 2022, il existait bien en France et en Espagne des *food courts* dans des territoires métropolitains ou non, avec, semble-t-il, une plus grande présence dans les métropoles, nous venons de voir qu'au sein de ces métropoles (ou plus précisément dans les AUF d'au moins 300 000 habitants), les exploitants de *food courts* avaient assez largement privilégié des installations dans celles qui étaient les plus peuplées (ou plus précisément dans les AUF d'au moins 700 000 habitants).

3.2) Des *food courts* ayant des nombres de jours d'ouverture variés

Nous nous sommes déjà intéressés aux nombres de jours d'ouverture des *food courts*, à la fois effectifs et prévus dans le cadre de contrats de location. Cela nous avait permis de les classer en trois catégories principales : les *food courts* éphémères, les *food courts* temporaires et les *food courts* permanents. Nous avons indiqué que cette typologie devrait être plus opérante que celles proposées par Xerfi (2019) pour étudier la relation entre les *food courts* et l'aménagement urbain. En effet, il nous semble plausible que la durée de vie d'un *food court* influe de façon non négligeable sur ses propres caractéristiques et sur la relation entre les *food courts* et l'aménagement urbain. À ce propos, nous avons précédemment indiqué le recensement de 96 *food courts* en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les 37 AUF françaises d'au moins 300 000 habitants, dont 30 permanents, 21 temporaires et 45 éphémères, contre 45 *food courts* en activité sur la même période dans les 20 AUF espagnoles d'au moins 300 000 habitants, dont 25 permanents, 2 temporaires et 18 éphémères. Nous allons à présent montrer la répartition spatiale de ces *food courts* en fonction de leurs nombres de jours

d'ouverture effectifs et dans la mesure du possible prévus²²¹ à l'aide de cartes réalisées à l'échelle des États concernés (cartes 3 et 4).



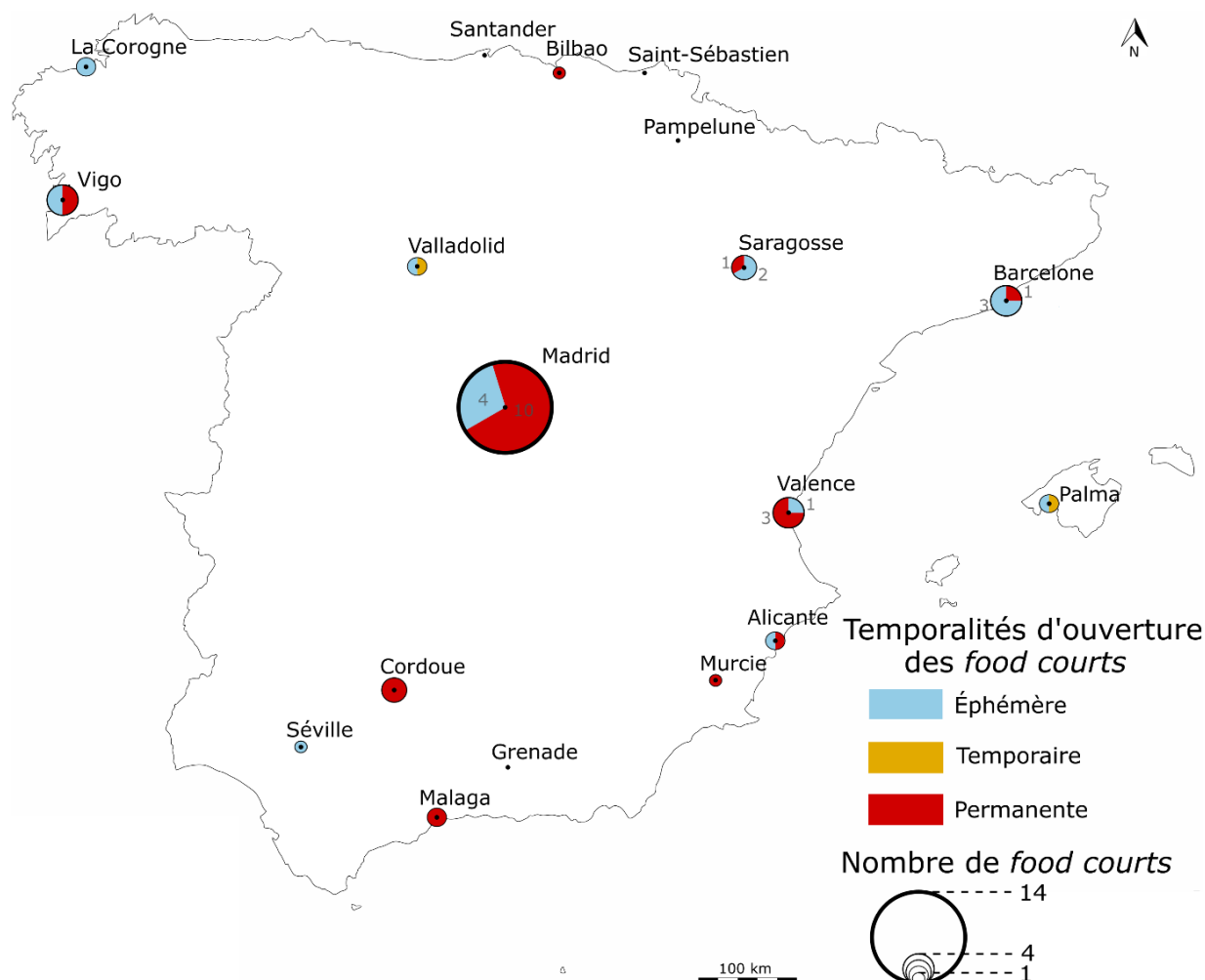
Carte 3 : Les temporalités d'ouverture des 96 *food courts* en activité au moins une journée entre janvier 2018 et décembre 2021 dans les AUF françaises d'au moins 300 000 habitants

Source : base de données de J. Haquet ; Réalisation : J. Haquet, 2023

En France, seules les AUF de Paris, Lyon, Lille, Toulouse et Nantes contiennent des *food courts* ayant connu les trois temporalités que nous avons proposées. Elles disposent d'ailleurs de ces temporalités dans une répartition relativement équilibrée. Ces AUF occupent respectivement les rangs n°1, 2, 3, 4 et 8 en matière de population. Ainsi, il semblerait que plus une AUF est peuplée, plus elle a de chances de connaître des *food courts* de temporalités diversifiées. À

²²¹ Nous avons obtenu ces informations sur la durée des contrats signés pour 15 *food courts* de métropoles françaises et quatre *food courts* de métropoles espagnoles.

l'inverse, en dehors de Rennes, Dijon, Mulhouse et Limoges qui ont connu uniquement un *food court* et donc une seule temporalité, seule l'AUF de Strasbourg détient des *food courts* d'une seule temporalité. Ainsi, lorsqu'une AUF dispose d'au moins deux *food courts*, ils renvoient très majoritairement à au moins deux temporalités différentes.



Carte 4 : Les temporalités d'ouverture des 45 *food courts* en activité au moins une journée entre janvier 2018 et décembre 2021 dans les AUF espagnoles d'au moins 300 000 habitants

Source : base de données de J. Haquet ; Réalisation : J. Haquet, 2023

En Espagne, contrairement à la France, aucune AUF ne dispose de *food courts* ayant connu les trois temporalités proposées. Cela s'explique principalement par la présence de seulement deux *food courts* temporaires en Espagne. En dehors de Bilbao, Murcie et Séville qui ont connu uniquement un *food court* et donc une seule temporalité, seules les AUF de La Corogne, Cordoue et Malaga détiennent des *food courts* d'une seule temporalité. Ainsi, lorsqu'une AUF dispose d'au moins deux *food courts* ils renvoient assez majoritairement à deux temporalités différentes.

Finalement, on peut faire le constat que les *food courts* ont des temporalités d'activités variées dans la grande majorité des métropoles françaises et espagnoles ayant plusieurs *food courts*.

3.3) Des *food courts* majoritairement situés dans des villes-centres

Observons à présent la répartition spatiale des *food courts* recensés à l'échelle des villes de leurs AUF. Les *food courts* se trouvent-ils davantage dans les villes-centres, dans les villes de banlieue ou dans les communes périurbaines ?

En France, on retrouve majoritairement les *food courts* métropolitains dans leurs villes-centres puisqu'ils sont 67 sur 96 dans ce cas. Dans le détail, cela concerne 22 des 30 *food courts* permanents, 16 des 21 *food courts* temporaires et 29 des 45 *food courts* éphémères. En Espagne, c'est presque uniquement dans les villes-centres que l'on retrouve les *food courts* métropolitains puisqu'ils sont 42 sur 45 dans ce cas. En effet, deux *food courts* éphémères et un *food court* permanent ne sont pas situés dans la ville-centre de l'AUF retenue²²². Le fait qu'en 2011 les communes espagnoles possédaient en moyenne une superficie environ quatre fois supérieure à celle des communes françaises (J.-B. Grison, 2016) explique sans doute en partie cette proportion plus élevée de *food courts* situés dans des villes-centres en Espagne par rapport à la France. Il reste intéressant de constater qu'aussi bien en France qu'en Espagne, les *food courts* en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans des AUF d'au moins 300 000 habitants sont implantés de façon privilégiée dans les villes-centres.

En partant du constat que les *food courts* sont majoritairement situés dans les villes-centres des métropoles, il semble plausible qu'ils se situent tous dans des espaces déjà urbanisés. Mais est-ce réellement le cas ? On peut d'autant plus se poser la question dans le cas espagnol compte tenu de la superficie moyenne des communes qui est largement supérieure aux communes françaises. Autrement dit, est-ce que les exploitants de *food courts* privilégient une implantation dans des zones déjà urbanisées ? Et plus finement, est-ce que les exploitants de *food courts* privilégient une implantation dans des secteurs en situation de renouvellement urbain ?

²²² Il faut cependant indiquer que pour les *food courts* « Galicia Street Food » présent dans l'AUF de Vigo et « Alacant Street Food Market » présent dans l'AUF d'Alicante, la ville-centre de l'AUF a été retenue, car on y retrouvait un *food court* sur une plus longue durée que dans d'autres villes de l'AUF en question.

3.4) Des *food courts* exclusivement situés dans des zones déjà urbanisées qui font souvent l'objet d'un projet urbain

« Un jour à la fin des années quatre-vingt, je rencontre un de mes amis urbanistes, responsable de l'aménagement dans une ville nouvelle de la région Île-de-France. Il était très heureux, car il venait de se mettre d'accord avec McDonald's pour l'implantation d'un fast-food dans un des quartiers de la ville. « Ça y est, m'expliquait-il, j'ai trouvé une locomotive pour démarrer les activités dans mon nouveau quartier » » (F. Ascher, 2005, p. 19).

En 2024, cela peut sembler saugrenu qu'un urbaniste ait pu se réjouir de l'arrivée d'une chaîne de restauration rapide symbole mondial d'une mauvaise alimentation sur le plan nutritionnel²²³ dans un nouveau quartier d'une ville nouvelle. Néanmoins, force est de constater qu'un établissement de restauration commerciale peut être reconnu comme un stimulant dans la construction d'un nouveau morceau de ville. Avant d'étudier si les acteurs pilotant des projets urbains estiment que les *food courts* qui y sont programmés peuvent constituer une « locomotive » pour les projets urbains en cours de réalisation, il faut préalablement se demander si des *food courts* sont intégrés à la programmation de projets urbains dans les métropoles françaises et espagnoles et tenter de quantifier le phénomène.

Avant de mener cette enquête, il faut d'abord revenir sur le concept de projet urbain d'un point de vue théorique et pratique, en sachant que les caractéristiques morphologiques et programmatiques ainsi que des catégorisations de projets urbains seront étudiées dans la deuxième partie de la thèse.

Le projet urbain aurait pour filiation « *les travaux de quelques historiens de l'architecture et [...] la politique urbaine de certains élus du parti communiste* » à partir des années 1960 en Italie. Il serait apparu à la fin des années 1970 en France en réaction contre l'urbanisme fonctionnaliste, et ce, d'autant plus lorsque ce dernier préconisait des opérations de démolition-reconstruction avec expulsion des habitants. Le terme aurait été approprié et généralisé dès cette époque par « *les techniciens et les responsables politiques des agences d'urbanisme et des sociétés d'économie mixte françaises* » (F. Tomas, 1995, p. 135). Néanmoins, il est important d'indiquer qu'en fonction des acteurs de l'urbanisme, les « projets urbains » sont aussi appelés

²²³ Le film documentaire *Super Size Me* sorti en 2004 dénonce les problèmes de santé que génère une alimentation journalière uniquement constituée de repas consommés dans des McDonald's. Source : *Super Size Me*. (2020, 30 avril). Dans *Wikipédia*. https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Super_Size_Me&oldid=170245476

« projets d'aménagement urbain », « projets d'urbanisme », « projets de régénération urbaine » (N. Arab, 2018, p. 222). L'un des premiers projets urbains français emblématiques a été l'opération Alma-Gare à Roubaix où un projet municipal de « *rénovation-bulldozer* » d'une courée a été remplacé par un projet de « *renouveau de la traditionnelle courée* » (F. Tomas, 1995, p. 136). G. Pinson (2009) et P. Ingallina (2001) datent également l'apparition de la notion et de la démarche de projet urbain aux années 1970. D'après M. Lungo (2005), la notion de projet urbain a surgi en Europe dans les années 1970 et elle s'est imposée dans l'urbanisme européen lors de la décennie suivante. À partir des années 1980, le projet urbain s'impose comme une pratique d'urbanisation de plus en plus courante dans les villes espagnoles (C. Gotlieb, 1998 ; L. Coudroy de Lille et al., 2013) et françaises (G. Pinson, 2009 ; X. Desjardins et P. Estèbe 2021). À ce propos, F. Tomas (1995, p. 139) estime qu'en France, c'est à partir du début des années 1980 où « *l'histoire de la requalification des friches industrielles semble se confondre avec celle du projet urbain* ». C'est en effet à cette époque où la friche industrielle²²⁴ – type de lieu alors répandu comme nullement auparavant – a commencé à être perçue comme « *une opportunité intéressante pour restructurer un espace urbain* ». À la même période, et de façon assez proche, de nombreuses villes espagnoles vont accorder dans leurs plans d'aménagement « *une grande importance* » aux « *« interstices » en friche ou obsolètes (emprises ferroviaires ou d'activités désaffectées notamment)* ». En effet, « *c'est à partir de ceux-ci, perçus au début comme éléments négatifs, que pourra se focaliser l'action publique avec une double volonté de requalification spatiale et de création d'équipements* » avec l'objectif que les travaux entrepris « *puissent avoir un impact dans la transformation et la recomposition à terme des aires environnantes* » (C. Gotlieb, 1998, p. 7). Selon F. Tomas (1995, p. 134) « *le contenu de cette notion [de projet urbain] est toujours resté un peu vague, laissant une bonne marge d'interprétation à ses utilisateurs* ». Cela est par exemple perceptible lorsque D. Mangin et P. Panerai (1999, p. 23) estiment que le but du projet urbain est de « *créer les conditions de l'édification et de la gestion du tissu* ». Plus concrètement, selon A. Masbouni (2016, p. 47) le projet urbain possède à la fois une acception stratégique et une acception opérationnelle qui s'articulent ensemble : « *Définir rapidement le terme, c'est lui attribuer deux acceptions : Le Projet Urbain – la vision d'avenir proposée au territoire – s'articule avec les projets urbains, opérations qui lui donnent corps* ». Le projet urbain peut alors prendre la forme de « *schéma stratégique à grande échelle, politiques d'espaces publics* » d'un point de vue stratégique ou de « *nouveaux quartiers et nouvelles centralités, régénération de quartiers en difficulté* » d'un point de vue opérationnel

²²⁴ F. Tomas (1995, p. 138) indique que la friche industrielle désigne « *un terrain et un établissement qui se dégradent après avoir été abandonnés* ».

(A. Masboungi, 2002b, p. 23). De son côté, N. Arab (2018, p. 221) voit le « projet urbain » comme un cycle – enclenché au tournant des années 1980 – du « projet d’urbanisme ». Elle définit ce dernier comme

« une activité dont l’objet est toujours d’élaborer et mettre en œuvre des choix d’intervention sur l’espace. Cette activité court depuis l’énonciation d’une intention plus ou moins clairement formulée, par un ou plusieurs acteurs publics et/ou un ou plusieurs acteurs privés, jusqu’à sa transformation en un ensemble d’artefacts organisés entre eux et avec leur environnement, bâti ou naturel » (N. Arab, 2018, p. 221 et 222).

Elle souligne la diversité des types d’opérations des projets d’urbanisme :

« aménagement d’un espace public (une place, une rue, un parc, une bande cyclable, etc.), requalification d’un centre-ville ancien dégradé, rénovation urbaine d’un quartier d’habitat social, création ex nihilo d’un éco-quartier ou d’une nouvelle zone à vocation commerciale, revalorisation d’une zone d’activité économique en déclin ou reconversion d’une friche industrielle en quartier dédié à la culture et aux loisirs ou encore d’une friche portuaire en une nouvelle centralité urbaine mixant logements, activités tertiaires et équipements publics, implantation d’une ligne de tramway, etc. » (N. Arab, 2018, p. 222).

On retrouve donc une vision relativement semblable du projet urbain chez A. Masboungi (2016) et N. Arab (2018) quand bien même le côté stratégique du projet urbain nous semble moins mis en avant chez cette dernière. Finalement, on retiendra que le projet urbain correspond à l’articulation d’une stratégie pour un territoire urbain avec des opérations visant à transformer de manière concrète des espaces qui constituent ce territoire dans le but d’obtenir une urbanisation jugée préférable.

Il faut à présent étudier le projet urbain d’un point de vue plus pratique, dans le but d’être en mesure d’expliquer comment nous avons fait concrètement pour justifier que tel *food court* se situe dans un site pouvant être considéré comme un projet urbain en cours de réalisation. Pour ce faire, nous allons d’abord nous appuyer sur la consultation de documents juridiques. En France, le premier alinéa de l’article L300-1 du code de l’urbanisme indique que ce sont des « opérations d’aménagement » ou des « actions d’aménagement » qui « ont pour objets de mettre en œuvre un projet urbain ». Le deuxième alinéa de cet article précise que les acteurs publics comme les collectivités locales ou des intercommunalités peuvent être maître d’ouvrage d’une opération d’aménagement, mais aussi autoriser des opérations d’aménagement conduites

par d'autres acteurs, pouvant donc être des entreprises²²⁵. Des précisions sur les opérations d'aménagement sont apportées dans le reste du livre III dédié à l'aménagement foncier du code de l'urbanisme. Toujours dans le droit français, une opération d'aménagement est lancée par le déclenchement d'un certain nombre de procédures. La « zone d'aménagement concertée » (ZAC) est l'une d'elles. L'article L311-1 stipule que les ZAC sont à l'initiative du secteur public. Il peut s'agir d'une collectivité publique (mairie, département, région) ou d'un établissement public y ayant vocation (on pense tout particulièrement aux intercommunalités, aussi appelées établissements publics de coopération intercommunale). L'article précise aussi que les ZAC peuvent également être « réalisées à l'initiative de l'État, des régions, des départements ou de leurs établissements publics et concessionnaires »²²⁶. Mais, il existe aussi d'autres procédures d'opérations d'aménagement, comme le « projet partenarial d'aménagement »²²⁷, la « grande opération d'urbanisme » (prévue par un contrat de projet partenarial d'aménagement)²²⁸, le « lotissement » et l'« opération de revitalisation de territoire »²²⁹. Ainsi, dès lors qu'une ZAC, un lotissement, un projet partenarial d'aménagement, une association foncière urbaine, une grande opération d'urbanisme ou encore une opération de revitalisation de territoire était piloté par un maître d'ouvrage ou bien qu'il a été indiqué dans un document officiel par un maître d'ouvrage qu'une opération d'aménagement ou un projet urbain (sans mention de sa procédure) avait commencé à se mettre en œuvre (que ce soit en phase préopérationnelle ou dans une phase opérationnelle) et que la livraison de la dernière opération immobilière n'était pas encore intervenue, nous avons considéré qu'il s'agissait d'un projet urbain en cours de réalisation et donc que nous devions indiquer les *food courts* situés dans le périmètre de ces projets urbains. En Espagne, les régions – appelées communautés autonomes – exercent en théorie « de manière exclusive les compétences d'aménagement du territoire et d'urbanisme ». Ainsi, toutes les régions se sont « dotées de lois d'aménagement fixant les objectifs et les instruments à développer pour les atteindre ». Il en résulte des « différences dans la mise en œuvre de l'aménagement [qui] sont souvent notables d'une communauté autonome à l'autre » (G. Vergnaud, 2009, p. 243). Il n'existe donc a priori pas de liste de procédures juridiques à suivre pour mettre en œuvre un

²²⁵ Légifrance. (2021, 25 août). *Code de l'urbanisme : Livre III Aménagement foncier : Article L300-1*. <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGIARTI000043978042/2021-08-25/>

²²⁶ Légifrance (2018, 23 novembre). *Code de l'urbanisme : Livre III Aménagement foncier : Article L311-1*. https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000037666723

²²⁷ Légifrance (2018, 23 novembre). *Code de l'urbanisme : Livre III Aménagement foncier : Article L312-1*. https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000037666356

²²⁸ Légifrance (2018, 23 novembre). *Code de l'urbanisme : Livre III Aménagement foncier : Article L312-3*. https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000037666346

²²⁹ Cerema. (s. d.). *Aménagement opérationnel : Définir la procédure opérationnelle*. <http://outil2amenagement.cerema.fr/definir-la-procedure-operationnelle-r307.html>

projet urbain qui soit valable à l'échelle de toute l'Espagne. Nous avons donc considéré qu'un projet urbain était en cours de réalisation en Espagne dès lors qu'une institution publique évoquait dans un document officiel la mise en place d'un projet urbain²³⁰, que celui-ci avait fait l'objet d'une communication sur son avancée au moins une fois entre 2018 et 2021 de la part du maître d'ouvrage, ou, à défaut, de la presse et que la livraison de la dernière opération immobilière n'était pas encore intervenue.

Concrètement, aussi bien en France qu'en Espagne, une partie des projets urbains en cours de réalisation dans lesquels se trouvaient des *food courts* que nous avons recensés ont été connus en cherchant des informations sur ces derniers. En ce qui concerne les *food courts* restants, nous avons cherché à savoir pour chacun d'entre eux s'ils se trouvaient dans un projet urbain en parcourant le site Internet de la mairie de la commune dans laquelle était localisé le *food court*. Si nous n'avions pas trouvé de projet urbain, alors nous avons tapé sur Google le nom du *food court* concerné accompagné de l'expression « projet urbain » pour ceux situés en France ou de l'expression « *proyecto urbano* » pour ceux situés en Espagne. Et dans le cas de la France, en l'absence de projet urbain obtenu en employant les méthodes précédentes, nous avons également cherché l'existence d'un projet urbain disposant d'un périmètre englobant le *food court* concerné sur le site Internet de son intercommunalité.

Cependant, il serait trop restrictif de s'intéresser uniquement aux *food courts* situés dans des projets urbains lorsque l'on sait qu'en 2020 le projet urbain était un mode d'urbanisation minoritaire en France. En effet, « *près de 80% des permis de construire sont délivrés en France sur le fondement du seul plan local d'urbanisme, c'est-à-dire qu'elles ne sont pas comprises dans une opération d'aménagement d'ensemble* » (X. Desjardins, 2020, p. 15). Nous pouvons émettre l'hypothèse d'une situation relativement proche en Espagne. Par ailleurs, la nature initiale du sol employé pour développer les projets urbains constitue un autre élément important à présenter, car elle nous dit beaucoup sur la façon dont l'urbanisation est souhaitée par les responsables politiques. À ce propos, N. Arab (2018, p. 222) estimait que les projets d'urbanisme « *sont développés en situation d'extension urbaine ou, le plus souvent désormais en Europe, en situation de renouvellement urbain* ». Cette situation n'a pas toujours eu cours. En effet, en France comme en Europe, les projets d'urbanisme s'étaient surtout développés en situation d'extension urbaine entre les années 1950 et la fin des années 1970 (N. Arab, 2018). À une échelle plus large que le projet urbain, Olivier Piron indiquait en 2002 qu'en France les

²³⁰ Nous avons considéré que c'était le cas lorsqu'elle utilisait la traduction de l'expression (« *proyecto urbano* ») ou évoquait une volonté de créer un nouveau secteur ou quartier sur un site non urbanisé ou de réaménager un site déjà urbanisé en un nouveau secteur ou quartier.

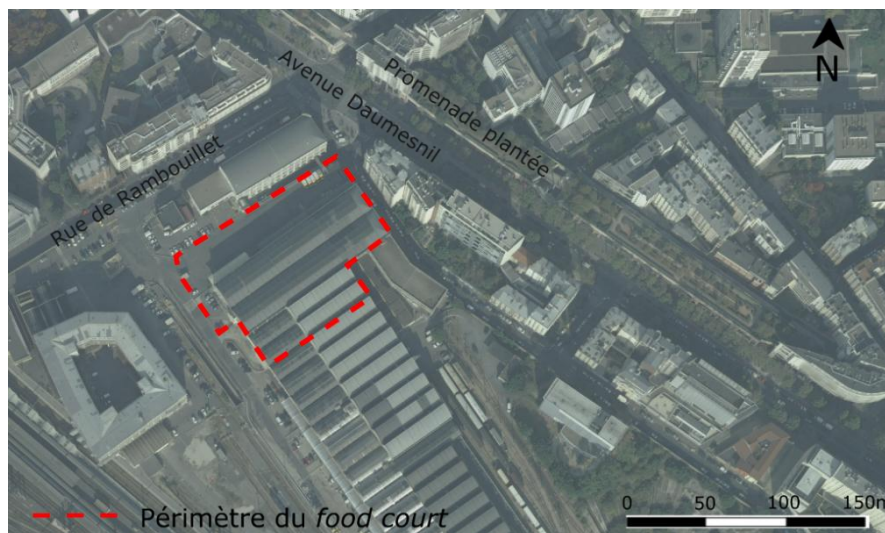
évolutions urbaines se faisaient « *autant par mutation des zones déjà urbanisées que par extension géographique* ». En effet, des années 1980 au début des années 2000, le renouvellement urbain²³¹ a été favorisé par l'état du tissu urbain marqué par la présence d'urbanisations qui avaient « *perdu de leur sens d'origine* » comme des sites industriels désaffectés, des implantations de services publics abandonnées ou de grands ensembles ayant rapidement posé leur lot de problèmes (O. Piron, 2002, p. 11). Ce rééquilibrage a aussi touché l'Europe à partir des années 1980 d'après N. Arab (2018, p. 221) qui note le « *passage d'un urbanisme d'extension urbaine en terrain vierge à un urbanisme de renouvellement urbain* ». Il faut par ailleurs préciser que des mutations du tissu urbain peuvent se produire sans nécessairement être enclenchées par une politique de renouvellement urbain planifiée. En effet, il est possible de distinguer deux grands types de mutations urbaines : celles qui sont progressives (synonyme de renouvellement urbain diffus non planifié) et celles qui se font par bond (synonyme de renouvellement urbain planifié). À propos du premier type, nous pouvons dire que « *l'évolution se fait parcelle par parcelle, au gré des disponibilités foncières et des décisions individuelles d'investisseurs publics ou privés* ». Le second type de mutation correspond à « *un changement de destination, de composition immobilière, d'usage, et le plus souvent de trame urbaine, autant pour le parcellaire que pour la voirie* » (O. Piron, 2002, p. 16). Finalement, pour mieux cerner les processus d'urbanisation concomitants au déploiement de *food courts* dans les métropoles françaises et espagnoles, il est important d'étudier dans lequel des quatre processus majeurs d'urbanisation préalablement identifiés se retrouvent ces lieux de restauration, à savoir : les projets urbains en situation d'extension urbaine, les mutations progressives en situation d'extension urbaine (passage d'un site naturel ou agricole à un site urbain sans projet urbain), les projets urbains en situation de renouvellement urbain et les mutations urbaines progressives. Concrètement, pour déterminer si un *food court* était dans un site en situation d'extension urbaine ou dans un site déjà urbanisé, nous avons visualisé les orthophotos aériennes du site quelques années avant l'ouverture du lieu de restauration. Si le site était couvert de sol naturel²³² ou agricole²³³ au sens de l'enquête Teruti (B. Ballet, 2021), nous avons considéré que le *food court* était en situation d'extension urbaine.

²³¹ O. Piron (2002, p. 22) définit le renouvellement urbain comme étant : « *ce phénomène de mutation immobilière impliquant la structure urbaine initiale* ». Il ajoute à son propos qu'« *il réclame des choix politiques de la part des pouvoirs publics concernés ainsi que la mise en place d'actions spécifiques* ».

²³² On retrouve les forêts, d'autres sols boisés (bosquets, haies, alignements d'arbres, mangroves), les landes, friches, maquis, garrigues, savanes, les sols nus naturels et les sols sous les eaux.

²³³ On retrouve les cultures annuelles, les cultures permanentes, d'autres sols agricoles (chemins agricoles, cours de fermes et annexes non bâties), les prairies temporaires, les jachères et les surfaces toujours en herbe.

Si le site était couvert d'un sol artificialisé²³⁴, toujours au sens de cette enquête, nous avons considéré que le *food court* était dans un site déjà urbanisé. Le *food court* Ground Control a par exemple ouvert à Paris en 2017 dans un site qui était déjà urbanisé (carte 5).



Carte 5 : Le site du *food court* Ground Control en 2008 dans le 12^e arrondissement de Paris

Source : ©IGN « BD ORTHO »²³⁵ ; Réalisation : J. Haquet, 2023

La distinction entre un *food court* situé dans un projet urbain en situation de renouvellement urbain ou situé dans une mutation urbaine progressive a été faite grâce à nos recherches préalables sur l'insertion d'un *food court* dans le périmètre d'un projet urbain.

Nous pouvons désormais présenter la répartition des *food courts* que nous avons recensés en France et en Espagne parmi les quatre processus majeurs d'urbanisation préalablement évoqués. Parmi les *food courts* permanents, six des 30 *food courts* français ayant cette temporalité ont été aménagés dans le cadre de projets urbains en situation de renouvellement urbain ainsi que deux des 25 *food courts* espagnols bénéficiant de cette temporalité. Les *food courts* restants s'inscrivent tous dans le cadre de mutations urbaines progressives. Les résultats sont similaires pour les *food courts* temporaires, puisque cinq des 21 *food courts* français ayant cette temporalité ont été aménagés dans le cadre de projets urbains en renouvellement urbain ainsi qu'un des deux *food courts* espagnols disposant de cette temporalité et les autres *food courts* temporaires ont tous été déployés dans le cadre de mutations urbaines progressives. Les résultats sont également similaires pour les *food courts* éphémères, puisque six des

²³⁴ On retrouve les sols bâtis, les sols revêtus (routes, places, parkings), les sols stabilisés (voies ferrées, pistes forestières, chemins non agricoles, décharges) et les autres sols artificialisés (pelouses, jardins, parcs, bords de routes).

²³⁵ Institut national de l'information géographique et forestière. (2008, 18 octobre). [photographie aérienne]. <https://remonterletemps.ign.fr/telecharger/?lon=2.386861&lat=48.838664&z=14.3&layer=pva&year=2007&mission=P08000272>

45 *food courts* français ayant cette temporalité ont été installés dans le cadre de projets urbains en renouvellement urbain contre aucun des 18 *food courts* espagnols bénéficiant de cette temporalité. Nous avons considéré que le reste des *food courts* éphémères appartenaient à la catégorie de la mutation urbaine progressive (même si à l'issue de leur présence, le site qui les accueillait a repris quasi systématiquement sa destination précédente). Ainsi, nous observons que 6 des 63 *food courts* éphémères ont été aménagés dans le cadre d'un projet urbain, contre 6 des 23 *food courts* temporaires et 8 des 55 *food courts* permanents (tableau 5). Cela montre que les projets urbains en cours de réalisation accueillent à peu près autant de *food courts* de chacune de ces temporalités. Toutefois, en proportion, les *food courts* temporaires sont les plus installés dans des projets urbains, loin devant les *food courts* permanents qui devancent eux-mêmes les *food courts* éphémères.

Part des <i>food courts</i> au sein de projets urbains	Part des <i>food courts</i> permanents au sein de projets urbains	Part des <i>food courts</i> temporaires au sein de projets urbains	Part des <i>food courts</i> éphémères au sein de projets urbains
20/141 (14 %)	8/55 (15 %)	6/23 (26 %)	6/63 (10 %)

Tableau 5 : *Food courts* de métropoles françaises et espagnoles en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 situés dans des projets urbains en cours de réalisation à leur inauguration

Source : base de données de J. Haquet ; Réalisation : J. Haquet, 2023

On déduit également de ces résultats que l'ensemble des *food courts* en activité au moins une journée entre le 1^{er} janvier 2018 et le 31 décembre 2021 dans les AUF françaises et espagnoles d'au moins 300 000 habitants sont situés dans des zones qui avaient été préalablement urbanisées. Cela concerne 121 *food courts* implantés dans des zones de mutations urbaines progressives et 20 *food courts* situés dans des projets urbains en situation de renouvellement urbain (figure 15).

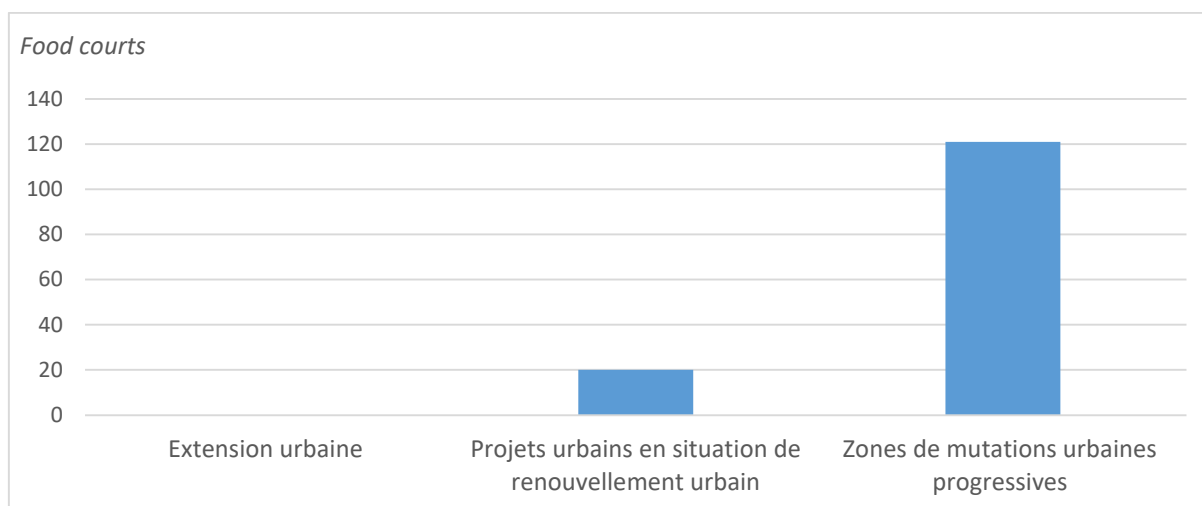


Figure 15 : Les processus d'urbanisation dans lesquels s'inscrivent les *food courts* en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les AUF françaises et espagnoles d'au moins 300 000 habitants

Source : base de données de J. Haquet ; Réalisation : J. Haquet, 2023

Ces éléments témoignent de l'attractivité de la ville déjà construite pour les dirigeants de *food courts*. Nous estimons que cet attrait des dirigeants de *food courts* pour les espaces préalablement urbanisés s'explique en partie par deux raisons. Une première raison consiste à relever que davantage de projets urbains étaient mis en œuvre dans des zones déjà urbanisées plutôt qu'en extension urbaine, en Europe, à la fin des années 2010, d'après N. Arab (2018). Une deuxième raison consiste à considérer que les dirigeants de *food courts* comptent fortement sur une clientèle de proximité qui est nécessairement plus nombreuse dans une zone urbanisée que dans une zone qui ne l'est pas ou qui est en cours d'urbanisation²³⁶. On retiendra finalement que les mutations urbaines progressives et le renouvellement urbain planifié sont des notions clés pour étudier le *food court* dans son intégration à l'aménagement métropolitain.

Par ailleurs, en France, nous n'avons pas trouvé de *food courts* situés dans des zones d'activités commerciales, alors qu'en 2004, 70 % des chiffres d'affaires des activités commerciales se réalisaient dans les périphéries urbaines, selon D. Mangin (2004). En revanche, on peut noter que 10 *food courts* français se trouvent dans des zones d'activités économiques²³⁷. En Espagne, nous avons cette fois répertorié trois *food courts* situés dans des zones d'activités commerciales.

²³⁶ À ce propos, une zone de chalandise correspond au « territoire sur lequel se recrute l'essentiel des clients » d'un commerce. Et il se trouve que « dans les études de marché qui précèdent le choix des implantations, on distingue généralement trois enveloppes successives : la zone primaire proche d'où proviennent 60 à 70 % des clients, la zone secondaire déjà un peu éloignée et pouvant représenter 20 à 25 % des clients et une zone tertiaire plus lointaine encore ne regroupant que 5 à 15 % des clients » (B. Mérenne-Schoumaker, 2008, p. 23 à 25).

²³⁷ Une zone d'activités économiques est « un lieu, au sein des villes, spécialement aménagé et équipé pour accueillir les entreprises » (P. Lejoux, 2018, p. 25).

En revanche, on note l'absence de *food courts* espagnols localisés dans des zones d'activités économiques.

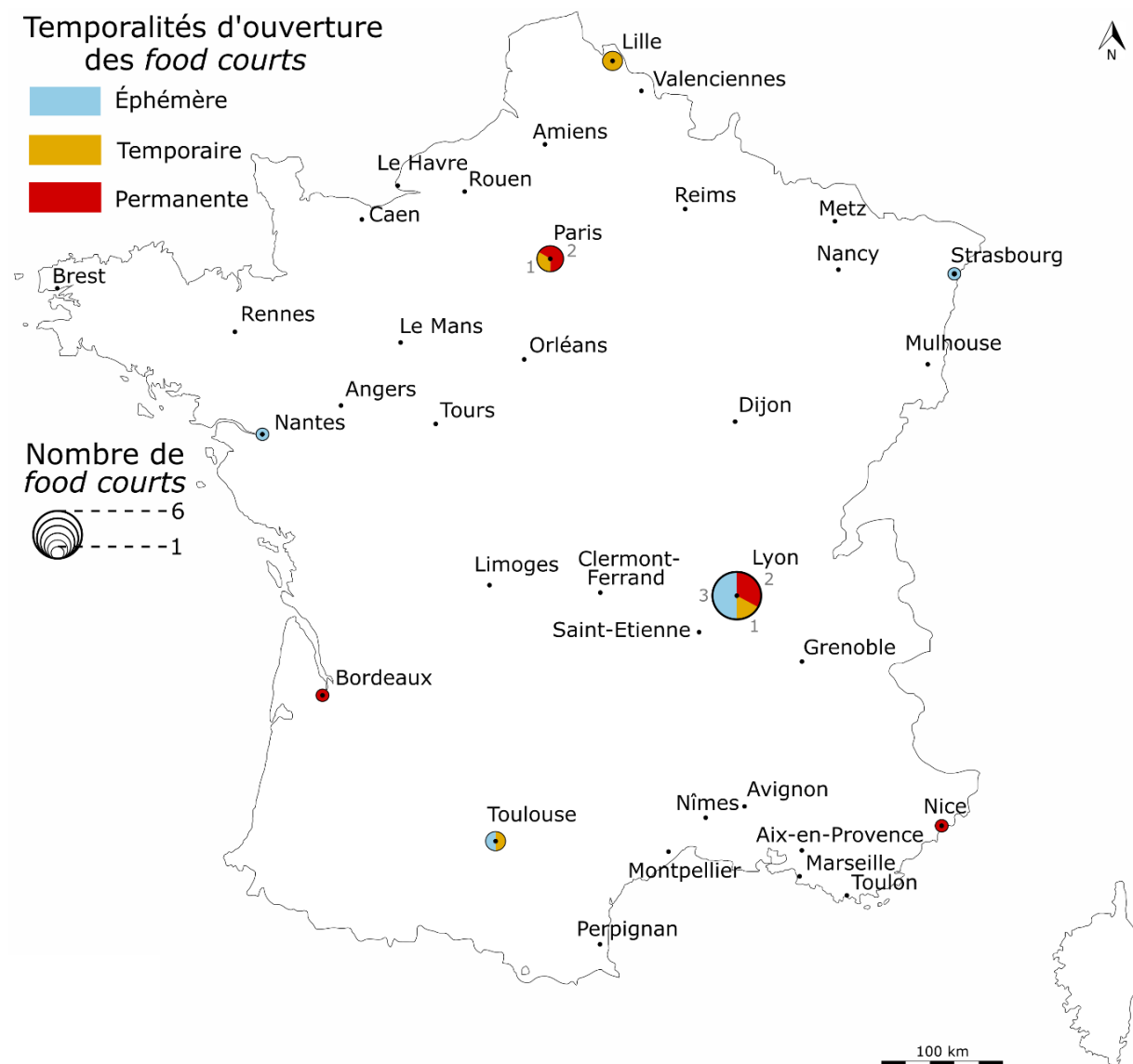
L'introduction de *food courts* apparaît aujourd'hui de plus en plus prise en compte dans la programmation des projets urbains en situation de renouvellement urbain en France et en Espagne. En effet, alors qu'il n'y en avait pas dans les périmètres de projets urbains en déroulement à la fin des années 2000, on en retrouvait 20 en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les AUF d'au moins 300 000 habitants de ces deux États (17 en France et 3 en Espagne). La majorité des projets urbains contenait un seul *food court* en activité, tandis que dans quatre projets urbains on retrouvait l'implantation de deux *food courts* différents entre 2018 et 2021²³⁸. Parmi ces *food courts* situés dans des projets urbains, deux étaient permanents et un était temporaire en Espagne, alors que six étaient permanents, cinq étaient temporaires et six étaient éphémères en France. Par ailleurs, il est important de relever que nous avons repéré trois *food courts* en activité dans des espaces qui ont été livrés au cours des années précédentes dans le cadre de projets urbains ou de grandes phases de projets urbains achevés au moment de l'implantation d'un *food court*²³⁹. Enfin, il est intéressant de noter que quatre *food courts* en activité se situent à moins de 200 mètres de projets urbains en cours²⁴⁰.

²³⁸ Il s'agit du projet urbain Fives-Cail-Babcock à Lille qui a accueilli lors des étés 2018 et 2019 le *food court* « La Friche Gourmande » et lors de l'été 2020 le *food court* « Chaud Bouillon à l'Avant-Goût ». Il s'agit de la ZAC 2 du projet urbain « Lyon Confluence » qui a connu l'implantation du *food court* « Lyon Crêpes Festival » lors du premier week-end de février 2020 et celle du *food court* « Heat » depuis le mois de juillet 2019. Il s'agit du projet urbain « Lyon Part-Dieu » qui a connu l'implantation du *food court* « Food Market Part Dieu » entre le mois de mai 2019 et le mois de mars 2020 et celle du *food court* « Food Society - Lyon » depuis le mois de juin 2021. Il s'agit enfin du projet urbain « La Cartoucherie » à Toulouse qui a connu le 19 mai 2019 le *food court* « Street Food Market - Halles de la Cartoucherie » et qui accueille depuis le mois de décembre 2021 le *food court* « Les 500 ».

²³⁹ Parmi ceux-ci, nous retrouvons le *food court* éphémère « Lille Street Food Festival » qui a connu sa première édition en 2021 dans une place inaugurée au milieu des années 2000 au sein de la phase 1 de la ZAC « Les Rives de la Haute-Deûle » qui a été achevée en 2017, le *food court* éphémère « Lyon Street Food Festival » en activité entre 2016 et 2019 dans le site du projet urbain « Rives de Saône » achevé en 2014 et le *food court* permanent « Foodcub » qui a ouvert à Marseille en 2021 dans le centre commercial « Les Docks Village » qui a été livré en 2015 au sein du périmètre de l'« OIN Euroméditerranée 1 » qui a été achevée la même année. Le décalage temporaire entre la fin des travaux de ces projets urbains et l'ouverture de ces *food courts* montre que les principaux acteurs de ces projets urbains achevés au milieu des années 2010 n'avaient pas spécifiquement pensé à intégrer des *food courts* dans leur programmation. Enfin, étant donné que nous n'avons pas mené d'étude exhaustive sur les *food courts* situés dans des projets urbains déjà entièrement livrés, il est possible que d'autres *food courts* aient connu une telle implantation.

²⁴⁰ Parmi ceux-ci, nous retrouvons le *food court* temporaire « Canaille Club » qui se situe à une centaine de mètres du projet urbain « Toulouse Aerospace », le *food court* permanent « La Commune » qui se situe à quelques mètres de la « ZAC des Girondins » à Lyon et les *food courts* permanents « Halles du Lez » et « Street Food du Lez » qui se situent à une centaine de mètres de la « ZAC Port Marianne - Rive Gauche » à Montpellier.

Nous allons dorénavant montrer la répartition spatiale des *food courts* de métropoles françaises en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 et présents dans le périmètre de projets urbains à l'aide de la carte n°6.



Carte 6 : Les temporalités d'ouverture des 17 *food courts* en activité au moins une journée entre janvier 2018 et décembre 2021 présents dans des projets urbains dans les AUF françaises d'au moins 300 000 habitants

Source : base de données de J. Haquet ; Réalisation : J. Haquet, 2023

On observe la présence de *food courts* situés dans des projets urbains dans 8 des 37 AUF d'au moins 300 000 habitants en France. En dehors de l'absence de l'AUF de Marseille, les neuf AUF les plus peuplées sont concernées (Paris, Lyon, Lille, Toulouse, Bordeaux, Nice, Nantes et Strasbourg). Avec six *food courts* représentés, Lyon se classe en première position devant Paris et ses trois *food courts* et les autres AUF qui comptent un ou deux *food courts* situés dans des projets urbains.

En Espagne, les AUF de Madrid, Valence et Valladolid détiennent chacune un *food court* présent dans un projet urbain qui a été en activité au moins une journée entre 2018 et 2021. Ceux de Madrid et Valence sont permanents et celui de Valladolid est temporaire.

Finalement, nous sommes passés d'une situation en 2011 où aucun *food court* n'était programmé dans des projets urbains à une situation en 2021 où au cours des quatre dernières années 17 *food courts* avaient été programmés dans des projets urbains situés dans des AUF françaises d'au moins 300 000 habitants contre 3 *food courts* du côté espagnol. En sachant qu'au 13 novembre 2020, il y avait 589 « *projets d'aménagement* » en Île-de-France avec un état d'avancement « en cours » ou « programmé » dont une large majorité de projets urbains, selon l'agence d'urbanisme L'Institut Paris Région²⁴¹, on en conclut que la programmation de *food courts* dans des projets urbains reste marginale aussi bien dans les métropoles françaises qu'espagnoles.

Enfin, nous pouvons nous intéresser à l'évolution du nombre de *food courts* en activité entre 2015 et 2021 dans des projets urbains en cours de réalisation au sein des métropoles françaises et espagnoles.

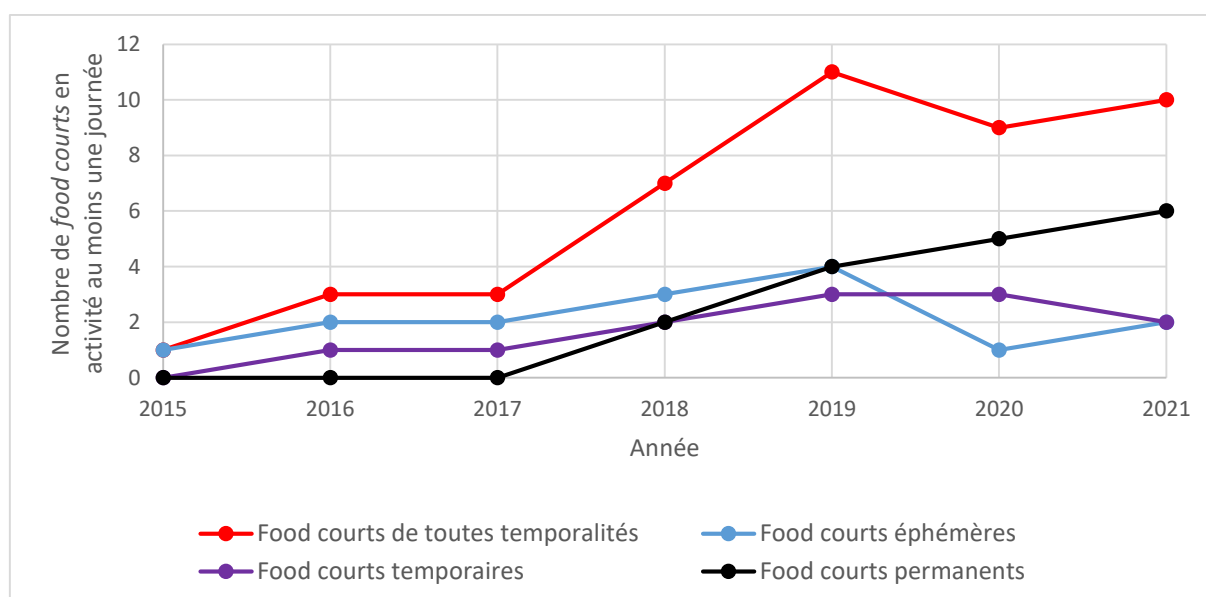


Figure 16 : Le nombre de *food courts* en activité au moins une journée entre 2015 et 2021 dans des projets urbains en cours de réalisation au sein des AUF françaises d'au moins 300 000 habitants

Source : base de données de J. Haquet ; Réalisation : J. Haquet, 2023

²⁴¹ Nous avons en effet trouvé quelques projets d'équipements publics dans cette liste comme le « Nouveau Musée de l'Air et de l'Espace » ou d'équipements privés comme le « Centre d'entraînement du PSG ».

Source : L'Institut Paris Région. (s. d). *Les projets d'aménagement en Île-de-France*. https://www.institutparisregion.fr/uploads/ExportData/projets_aménagement.html

Nous repérons à l'aide du graphique ci-dessus (figure 16) que le nombre de *food courts* situés dans des projets urbains en cours de réalisation au sein des AUF françaises d'au moins 300 000 habitants a sensiblement augmenté entre 2015 et 2021. Dans le détail, nous repérons une phase de relative stabilisation entre 2015 et 2017, puis une phase de nette augmentation entre 2017 et 2019 et enfin une phase de relative stabilisation entre 2019 et 2021. Ce type d'emplacement ne concernait que des *food courts* éphémères et temporaires jusqu'en 2017. Les premiers *food courts* permanents dans cette situation ont été inaugurés en 2018 et sont devenus majoritaires à partir de 2020. Le *food court* temporaire « Grand Train » – ouvert du 30 avril au 16 octobre 2016 – localisé dans la phase préopérationnelle du projet urbain « Ordener-Poissonniers » dans le 18^e arrondissement de Paris est le seul *food court* dans un projet urbain que nous avons ajouté à la liste précédemment établie²⁴². Par ailleurs, parmi les *food courts* que nous avons préalablement repérés, seulement trois d'entre eux avaient été en activité avant le 1^{er} janvier 2018.

Dans les AUF espagnoles d'au moins 300 000 habitants, il n'y a pas eu d'autres *food courts* situés dans des projets urbains en cours de réalisation que les trois que nous avions auparavant repérés comme étant en activité au moins une journée entre 2018 et 2021. Pour rappel, il s'agissait de « Calle Gourmet » à Madrid ouvert en 2017 et 2018, de « Mercabañal » à Valence ouvert depuis 2019 et de « Estación Gourmet » à Valladolid ouvert entre 2013 et 2019.

3.5) Des *food courts* majoritairement inaugurés avant la moitié de la phase opérationnelle d'un projet urbain

Nous allons à présent nous intéresser aux jours d'inaugurations des *food courts* de métropoles françaises et espagnoles au sein du processus temporel des 16 projets urbains qui les ont accueillis au moins une journée entre 2018 et 2021. Les résultats que nous obtiendrons seront utiles afin de savoir si le *food court* est employé par les équipes de maîtrise d'ouvrage comme un sérieux stimulant pour donner de l'attractivité à leurs projets urbains.

Pour J. Idt (2012, §5) la « phase opérationnelle de concrétisation et de réalisation du projet [...] va de la conduite des procédures réglementaires à la production physique de bâtiments et d'espaces publics en passant par la maîtrise du foncier ». D'autres phasages d'un projet urbain sont proposés par d'autres enseignants-chercheurs en urbanisme. Par exemple, N. Arab (2007, p. 157) distingue trois grandes phases au sein d'un projet d'aménagement urbain :

²⁴² Franklin Azzi Architecture. (s. d.). *Ordener-Poissonniers*. <http://www.franklinazzi.fr/projets/ordener-poissonniers>

« une phase amont, également dite “avant-projet”, de créativité qui stimule l’exploration des possibles dans un souci d’optimisation des solutions à retenir et de réduction du risque de remise en cause tardive ; la phase des gels, i.e. le moment de la conception détaillée et des décisions irréversibles sur le projet où l’enjeu est de verrouiller le projet et de clore les débats ; la phase de réalisation ou de passage à l’acte ».

Ces descriptions permettent de mieux comprendre les principales actions entreprises au cours des grandes phases d’un projet urbain. Cependant, elles ne s’aventurent pas à identifier des actions permettant de symboliser le passage d’une étape à une autre, ce qui nous aurait pourtant aidés afin de présenter la répartition des *food courts* dans les phases de projets urbains. Pour mener à bien cette recherche, nous allons nous appuyer sur un protocole original. Tout d’abord, nous dissociions deux phases dans un projet urbain, à savoir la phase préopérationnelle et la phase opérationnelle. Aussi bien en France qu’en Espagne, nous considérons que dès lors qu’un maître d’ouvrage a affirmé sa volonté de lancer un projet urbain sur un site et qu’il a entamé une procédure visant à constituer une équipe de maîtrise d’œuvre, alors le projet urbain est entré en phase préopérationnelle. Puis nous estimons que dès lors que l’organe public chargé de délivrer des autorisations de lancement de travaux pour des projets urbains a délivré cette autorisation au maître d’ouvrage d’un projet urbain déjà entré en phase préopérationnelle, alors ce projet urbain peut être considéré comme étant entré en phase opérationnelle. Nous estimons dans le cas français que la délivrance d’un permis d’aménager par l’institution publique compétente ou l’approbation du dossier de réalisation d’une ZAC par délibération de l’institution publique compétente ou par défaut la création d’une ZAC par délibération de l’institution publique compétente²⁴³ peut symboliser le passage à la phase opérationnelle. En effet, la ZAC ou le lotissement (qui nécessite un permis d’aménager pour permettre l’implantation de bâtiments) sont des procédures d’aménagement opérationnel²⁴⁴. Nous chercherons donc à savoir dans laquelle de ces grandes phases chacun des *food courts* situés dans des projets urbains a été inauguré. Ensuite, au sein de ces phases, nous chercherons à savoir combien de temps après leur démarrage le *food court* a été inauguré, s’il a fait partie des premières livraisons immobilières (pour ce faire, nous allons relever la date de la première livraison de logements, car cette donnée est souvent indiquée sur les sites Internet qui évoquent les projets urbains), tout en indiquant les dates de fin effectives, ou à défaut prévues, des phases

²⁴³ La date de l’approbation du dossier de réalisation d’une ZAC par délibération de l’institution publique compétente a été une information moins souvent obtenue que la date de création du dossier de réalisation d’une ZAC sur les sites et pages Internet dédiés aux ZAC.

²⁴⁴ Cerema. (s. d.). *Aménagement opérationnel : Définir la procédure opérationnelle*. <http://outil2amenagement.cerema.fr/definir-la-procedure-operationnelle-r307.html>

en question. Ces critères retenus pour permettre une recherche pratique de l'apparition des *food courts* dans des projets urbains ne doivent pas occulter le fait que la scission entre phase préopérationnelle et phase opérationnelle n'est de toute façon jamais nette. En effet, N. Arab (2007, p. 161) notait à propos du projet d'aménagement Odysseum à Montpellier : « *Le passage à l'acte est donc concrètement engagé tandis que la conception est encore en cours. Cela signale une imbrication temporelle entre ce qui relève de l'ordre des phases d'exploration, de verrouillage, de construction et même d'exploitation* ».

Parmi les 17 *food courts* de métropoles françaises situés dans des projets urbains, nous faisons le constat (détails présentés dans l'annexe n°7) que seulement trois d'entre eux ont été inaugurés avant l'obtention de l'approbation du dossier de réalisation d'une ZAC ou de la délivrance du permis d'aménager²⁴⁵ et donc en phase préopérationnelle du projet urbain. Parmi les *food courts* français inaugurés lors de la phase opérationnelle d'un projet urbain, quatre l'ont été avant la première livraison de logements²⁴⁶. Dans le détail, hormis le *food court* permanent « La Gare du Sud », les *food courts* éphémères et temporaires ont été les seuls à apparaître avant le lancement de la phase opérationnelle et avant la livraison de logements (ils sont trois *food courts* temporaires et trois *food courts* éphémères à avoir été ouverts avant la livraison de logements). Cela montre qu'il s'agit des types de *food courts* les plus rapidement mobilisés dans la réalisation d'un projet urbain. En prenant en compte la date de fin effective ou prévue de la réalisation des projets urbains étudiés, il apparaît qu'au total 12 des 17 *food courts* ont été inaugurés avant la moitié de la phase opérationnelle d'un point de vue temporel²⁴⁷. Finalement, il ressort de cette analyse que les *food courts* situés dans des projets urbains de métropoles françaises ont été inaugurés durant des phases variées de ces projets urbains. Ainsi, par l'intermédiaire du *food court*, nous observons que des sites de projets urbains contemporains s'ouvrent légalement au public avant même le lancement opérationnel du projet urbain. Nous reviendrons en détail sur le développement de ces initiatives dites d'urbanisme temporaire ou encore d'urbanisme transitoire dans une deuxième partie.

²⁴⁵ Il s'agit du *food court* temporaire « Ground Control » au sein du lotissement « Les Messageries », du *food court* éphémère « Street Bouche Festival » au sein de la ZAC « des Deux-Rives » et du *food court* éphémère « Sur place ou à emporter » au sein de la ZAC « Gratte-ciel Nord ».

²⁴⁶ Il s'agit du *food court* permanent « La Gare du Sud » au sein de la SCCV Nice Gare du Sud, des *food courts* temporaires « La Friche Gourmande » et « Chaud Bouillon à l'Avant-Goût » au sein de la « ZAC Fives Cail Babcock » et du *food court* éphémère « Halles des chefs » situé au sein de la « ZAC Ile de Nantes Sud-Ouest ».

²⁴⁷ On retrouve les sept *food courts* évoqués juste précédemment, ainsi que le *food court* permanent « Dock B » au sein de la « ZAC du Port », le *food court* permanent « Heat » au sein de la « ZAC 2 de Lyon Confluence », le *food court* permanent « La Boca FoodCourt » au sein de la « ZAC Saint-Jean Belcier », le *food court* permanent « Food Society - Lyon » et le *food court* temporaire « Food Market Part Dieu » au sein de la « ZAC Part-Dieu Ouest ». Nous n'avons pas pris en compte le *food court* « Foodisto » dans nos calculs car la date de fin du projet urbain est trop incertaine (« après 2023 »).

Parmi les trois *food courts* de métropoles espagnoles situés dans des projets urbains, nous avons eu des difficultés pour connaître le document idoine sur lequel s'appuyer afin de signifier le passage de la phase préopérationnelle à la phase opérationnelle du projet urbain. Néanmoins, nous savons que deux d'entre eux ont été inaugurés avant la livraison des premiers immeubles de logement²⁴⁸. Cela tend à montrer que ces *food courts* ont été inaugurés en phase préopérationnelle ou, tout du moins, au lancement de la phase opérationnelle et donc que ces *food courts* ont permis une appropriation précoce du projet urbain par les habitants. En outre, nous notons une absence de données concernant le troisième *food court* espagnol situé dans un projet urbain²⁴⁹.

Finalement, le *food court* fait le plus souvent partie des premiers éléments de programmation à être inauguré lorsqu'il est intégré à un processus de projet urbain. Ils sont donc le plus souvent employés par les équipes de maîtrise d'ouvrage comme un sérieux stimulant pour donner de l'attractivité à leurs projets urbains.

3.6) Une majorité de *food courts* situés dans des projets urbains fait l'objet d'une communication des maîtres d'ouvrage et aménageurs de ces derniers

Pour mieux identifier le degré d'importance accordé par les maîtres d'ouvrage de projets urbains en cours de réalisation aux *food courts* qui s'y insèrent, nous allons observer si les 20 *food courts* dans cette situation que nous étudions ont fait l'objet d'une communication de la part des maîtres d'ouvrage de projets urbains concernés sur leurs sites Internet.

En Espagne, les maîtres d'ouvrage des trois projets urbains que nous étudions n'ont pas communiqué sur les *food courts* qui s'y trouvent. En France, davantage de communication est effectuée de la part des maîtres d'ouvrage, puisque cela concerne 7 des 17 *food courts* situés dans des projets urbains. Comme on peut le voir dans le tableau figurant dans l'annexe n°8, la grande majorité des *food courts* permanents ont fait l'objet d'une communication de la part du maître d'ouvrage (cinq sur six), près de la moitié des *food courts* temporaires (deux sur cinq), alors qu'aucun *food court* éphémère n'est dans ce cas de figure. On notera cependant que certains aménageurs évoquent sur le site Internet du projet urbain le *food court* qui s'y est

²⁴⁸ On retrouve le *food court* « Estación Gourmet » dans cette situation au sein du projet urbain « Talleres ». En effet, le *food court* avait ouvert en 2013 tandis qu'aucun immeuble de logement n'avait été livré dans le projet urbain en 2021. On retrouve aussi le *food court* « Mercabañal » dans cette situation au sein du projet urbain « Cabanyal-Canyamelar ». En effet, le *food court* avait ouvert en 2019 tandis qu'aucun immeuble de logement n'avait été livré dans le projet urbain en 2021.

²⁴⁹ Nous ne savons pas si des immeubles ont été livrés dans le cadre du projet urbain « Ermita del Santo » dans lequel se situe le *food court* « Calle Gourmet ».

implanté lorsqu'il n'avait pas été évoqué par le maître d'ouvrage. Cela a été le cas pour le *food court* éphémère « Street Bouche Festival » pour une édition qui a eu lieu dans le périmètre du projet urbain « Deux-Rives » à Strasbourg²⁵⁰, pour le *food court* temporaire « Les 500 » à Toulouse²⁵¹ et pour le *food court* permanent « Food Society - Lyon »²⁵². Les projets de courte durée ont sans doute été jugés comme trop peu importants dans leur impact sur la fabrique urbaine pour faire l'objet d'une communication sur le site ou la page Internet dédiée au projet urbain par leurs maîtres d'ouvrage et aménageurs. Ou alors l'information a été rapidement supprimée après la tenue de la manifestation pour cette raison. En revanche, le fait que la majorité des maîtres d'ouvrage des projets urbains français aient communiqué sur la présence d'un *food court* permanent ou temporaire lorsqu'il y en a eu un en activité tend à montrer le rôle important qu'ils leur confèrent. Mais pour savoir si ces maîtres d'ouvrage attribuent un potentiel « stimulant » au *food court* sur le projet urbain associé, nous allons devoir étudier la substance du discours du maître d'ouvrage sur le *food court*. Le *food court* apparaît moins structurant pour les maîtres d'ouvrage espagnols, à moins que la raison principale de cette absence de communication soit une stratégie de communication minimale sur les projets urbains. Cela peut sembler étonnant qu'à Valladolid la société « Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A. » (VAV) – maître d'ouvrage du projet urbain « Talleres » – ne communique pas sur le *food court* Estación Gourmet, puisque l'un de ses actionnaires l'entreprise Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) a été le bailleur de l'entreprise qui l'a exploité. En revanche, cela semble moins étonnant en ce qui concerne le projet urbain « Cabanyal-Canyamelar » à Valence et « Ermita del Santo » à Madrid, puisque des *food courts* ont été inaugurés sur des parcelles qui n'avaient pas fait l'objet d'une intervention de la part de la maîtrise d'ouvrage ou de l'aménageur.

Lorsqu'il existe, le discours du maître d'ouvrage ou, à défaut, de l'aménageur sur le *food court* dans le projet urbain²⁵³ se concentre presque toujours sur l'offre du *food court*. À cet égard, les activités qui sont décrites sont soit uniquement portées sur la restauration (« Street Bouche

²⁵⁰ SPL Deux-Rives. (2017, 12 janvier). 40 000 personnes investissent le Quartier Coop pour un festival éphémère. <https://strasbourgdeuxrives.eu/fr/40-000-personnes-investissent-les-deux-rives-pour-un-festival-ephemere/>

²⁵¹ Oppidea. (2023, 26 janvier). Vivre à La Cartoucherie : guide pratique. https://www.oppidea.fr/sites/default/files/2023-01/Livret_CARTOUCHERIE_2023-BD.pdf

²⁵² Lyon Part-Dieu. (s. d.). Centre commercial La Part-Dieu. <https://www.lyon-partdieu.com/operations/centre-commercial-la-part-dieu/>

²⁵³ Les extraits de discours et leurs sources figurent dans l'annexe n°8. Étant donné que nous avons souhaité accorder un temps de recherche raisonnable à ces extraits de discours, une fois que nous avons trouvé deux ou trois documents du maître d'ouvrage ou, à défaut, de l'aménageur sur le *food court*, nous avons sélectionné celui qui nous paraissait le plus complet sur le *food court*. Lorsque nous avons trouvé uniquement un extrait de discours (cas pour « La Gare du Sud », « Street Bouche Festival », « La Friche Gourmande » de Lille, « Les 500 » et « Food Society - Lyon ») il n'y a pas eu de sélection à opérer.

Festival », « Foodisto » et « Heat ») ou soit encore plus larges (« Dock B », « Ground Control », « La Boca Food Court » et « Food Society - Lyon ») ou soit non explicitement communiquées (« La Gare du Sud » et « Les 500 ») ou bien nullement précisées (« La Friche Gourmande »). De plus, le discours porte aussi sur la réalisation des objectifs suivants à propos du projet urbain :

- Trouver une programmation permanente à un édifice bâti ancien qui est conservé dans le projet urbain (« Foodisto », « Dock B », « Heat » et « La Boca Food Court ») ;
- Trouver une programmation temporaire à un édifice bâti ancien qui sera conservé dans le projet urbain (« Ground Control ») ;
- Trouver une programmation permanente à un édifice bâti ancien disparu qui est reconstruit dans le projet urbain (« La Gare du Sud ») ;
- Trouver une programmation éphémère qui puisse donner envie aux habitants de découvrir le site d'un projet urbain (« Street Bouche Festival ») ;
- Préfigurer un *food court* permanent en installant un *food court* temporaire dans un espace en plein air (« La Friche Gourmande » de Lille) ou dans un local commercial (« Les 500 ») ;
- Rien de plus que l'offre du *food court* (« Food Society - Lyon »).

Finalement, les maîtres d'ouvrage ou, à défaut, les aménageurs de projets urbains évoquent très majoritairement le *food court* en le situant par rapport au projet urbain en cours. Dans la moitié des cas, le discours signale que le *food court* a été installé ou sera installé dans un bâtiment ancien qui est conservé dans le projet urbain. Cela place le *food court* dans une position de projet ayant favorisé ou, tout du moins, justifié la sauvegarde d'un bâtiment important aux yeux du maître d'ouvrage et tend à placer le *food court* comme un « stimulant » du projet urbain. Dans quatre autres cas, la programmation d'un *food court* dans le projet urbain est présentée comme un apport positif d'une autre nature que la conservation d'un édifice. Seulement dans un cas, le discours ne met pas en avant ce que le *food court* pourrait apporter au projet urbain.

Les éléments que nous venons de voir à propos de *food courts* situés dans des édifices bâtis vont dans le sens d'une validation de l'hypothèse qui verrait dans le *food court* un moyen de trouver une programmation à un site disposant d'une certaine valeur patrimoniale. Cette analyse pourra être affinée lorsque nous allons prochainement étudier le caractère patrimonial des espaces occupés par l'ensemble des *food courts* de métropoles françaises et espagnoles en activité au moins une journée entre 2018 et 2021.

3.7) Des *food courts* occupant très majoritairement plus de 1 000 mètres carrés

À présent, nous allons nous intéresser à la superficie occupée par les *food courts*. Cela va nous permettre d'apporter des éléments de réponse à l'hypothèse suivante : « les *food courts* parviendraient à [...] constituer une fonction apte à occuper un édifice patrimonial volumineux ». Est-ce que les *food courts* occupent en moyenne quelques centaines de mètres carrés ou plutôt plusieurs milliers de mètres carrés ?

En France, sur les 96 *food courts* en activité au moins une journée entre 2018 et 2021, nous avons connaissance de la superficie de 43 *food courts*. La superficie moyenne de ces derniers est de 2 348 m². Néanmoins, comme on peut le voir dans le tableau 6, la superficie des *food courts* varie fortement en fonction de leur durée de vie initialement prévue, avec 1 810 m² en moyenne pour les *food courts* permanents, 2 159 m² pour les *food courts* temporaires et 5 252 m² pour les *food courts* éphémères.

Superficie moyenne des <i>food courts</i>	2 348 m ² (43 données sur 96)
Superficie moyenne des <i>food courts</i> permanents	1 810 m ² (21 données sur 30)
Superficie moyenne des <i>food courts</i> temporaires	2 159 m ² (17 données sur 21)
Superficie moyenne des <i>food courts</i> éphémères	5 252 m ² (5 données sur 45)

Tableau 6 : Superficie moyenne des *food courts* français en activité entre 2018 et 2021 dans les AUF d'au moins 300 000 habitants

Source : base de données de J. Haquet ; Réalisation : J. Haquet, 2022

Sur ces 43 *food courts*, seulement 11 ont une superficie inférieure à 1 000 m²²⁵⁴. Les trois quarts des *food courts* français pour lesquels nous connaissons leur superficie occupent donc au moins 1 000 m², ce qui fait du *food court* français un concept de taille importante par rapport aux autres concepts de restauration. En ce qui concerne les *food courts* situés dans des projets urbains, nous avons connaissance de la superficie pour les six *food courts* permanents concernés, les cinq *food courts* temporaires concernés et deux des six *food courts* éphémères concernés. Ils ont une superficie moyenne de 2 577 m². La superficie moyenne des *food courts* permanents situés dans des projets urbains s'établit à 1 334 m², soit environ 500 m² de moins que pour l'ensemble des *food courts* permanents. La superficie moyenne des *food courts* temporaires situés dans des projets urbains s'établit à 1 980 m², soit environ 200 m² de moins que pour l'ensemble des *food courts* temporaires. Les superficies des deux *food courts*

²⁵⁴ On retrouve sept *food courts* permanents dans ce cas, deux *food courts* temporaires et un *food court* éphémère.

éphémères sont très disparates, avec 600 m² pour celui qui occupait un espace bâti et 15 000 m² pour celui qui était en plein air, soit 7 800 m² en moyenne. Bien que le nombre de *food courts* situés dans des projets urbains est peu important, on peut voir que les *food courts* permanents et temporaires situés dans des projets urbains s'établissent dans de plus petits espaces qu'en règle générale, contrairement aux *food courts* éphémères.

En Espagne, sur les 45 *food courts* en activité au moins une journée entre 2018 et 2021, nous avons connaissance de la superficie de 24 *food courts*. La superficie moyenne de ces derniers est de 1 572 m². La superficie moyenne des *food courts* permanents s'établit à 1 579 m² ce qui est très proche des 1 500 m² pour les deux *food courts* temporaires. Cette fois, nous ne disposons pas d'informations sur les *food courts* éphémères (tableau 7). On retiendra donc que la superficie moyenne des *food courts* permanents est très proche entre la France et l'Espagne, avec seulement 230 m² de plus du côté français.

Superficie moyenne des <i>food courts</i>	1 572 m ² (24 données sur 45)
Superficie moyenne des <i>food courts</i> permanents	1 579 m ² (22 données sur 25)
Superficie moyenne des <i>food courts</i> temporaires	1 500 m ² (2 données sur 2)
Superficie moyenne des <i>food courts</i> éphémères	Absence de données

Tableau 7 : Superficie moyenne des *food courts* espagnols en activité entre 2018 et 2021 dans les AUF d'au moins 300 000 habitants

Source : base de données de J. Haquet ; Réalisation : J. Haquet, 2022

Sur ces 24 *food courts*, seulement 9 ont une superficie inférieure à 1 000 m²²⁵⁵. Les deux tiers des *food courts* espagnols pour lesquels nous connaissons leur superficie occupent donc au moins 1 000 m², ce qui fait du *food court* espagnol un concept de taille importante par rapport aux autres concepts de restauration. En ce qui concerne les *food courts* situés dans des projets urbains, nous avons connaissance de la superficie pour les trois d'entre eux. Ils ont une superficie moyenne de 1 133 m². La superficie moyenne des deux *food courts* permanents situés dans des projets urbains s'établit à 850 m², et la superficie du *food court* temporaire situé dans un projet urbain s'établit à 1 700 m². En dépit du très faible nombre de *food courts* espagnols concernés, cela montre que, comme en France, les *food courts* permanents espagnols ne profitent pas de la présence de projets urbains pour s'établir dans de plus grands espaces qu'en règle générale.

²⁵⁵ On retrouve uniquement des *food courts* permanents dans ce cas.

En étant réunis, les *food courts* de métropoles françaises et espagnoles en activité entre 2018 et 2021 occupent en moyenne 2 070 m², avec des *food courts* éphémères significativement plus grands que les *food courts* temporaires et permanents. En étant réunis, les *food courts* de métropoles françaises et espagnoles en activité entre 2018 et 2021 dans des projets urbains en cours de réalisation occupent en moyenne 2 306 m², avec encore des *food courts* éphémères qui font grimper la superficie moyenne.

Ces superficies importantes permettent d'accueillir un nombre de stands de restauration et de boisson important. En effet, on retrouve en moyenne 10,9 stands de restauration dans les *food courts* français contre 11,3 dans les *food courts* espagnols. On retrouve aussi en moyenne 3,4 stands de boisson dans les *food courts* français contre 2,8 dans les *food courts* espagnols (informations détaillées dans l'annexe n°6).

3.8) Des *food courts* occupant des espaces variés à l'échelle parcellaire

À présent, nous allons nous intéresser aux espaces occupés par les *food courts* en raisonnant à l'échelle parcellaire. Quels sont les espaces d'implantation privilégiés des *food courts* ? Est-ce que l'on retrouve des *food courts* uniquement dans des espaces bâtis comme des halles alimentaires ou des cellules commerciales de centres commerciaux²⁵⁶ ? Est-ce que l'on en retrouve aussi dans des espaces en plein air telles que des places ou des espaces verts ?

En France, on compte 33 *food courts* situés dans des espaces uniquement ou principalement bâtis contre 63 *food courts* situés dans des espaces uniquement ou principalement non bâtis. La répartition varie en fonction de la temporalité d'activité du *food court*. On retrouve une large majorité de *food courts* permanents situés dans des espaces uniquement ou principalement bâtis (22 sur 30) et une très large majorité de *food courts* temporaires et éphémères situés dans des espaces uniquement ou principalement en plein air (respectivement 16 sur 21 et 39 sur 45). On notera aussi que 21 des 96 *food courts* sont implantés à la fois dans des espaces bâtis et non bâtis (dont 19 principalement situés dans des espaces bâtis). Cela en fait une localisation non

²⁵⁶ Nous adoptons une acception large d'un centre commercial, en comptabilisant les galeries commerciales et les hypermarchés auxquels est adjointe une galerie marchande. Toutefois, dans les deux tableaux qui suivent nous faisons figurer dans la catégorie « centre commercial (intérieur) » les *food courts* qui se trouvent uniquement ou principalement dans un espace bâti d'un centre commercial et pas ceux qui se trouvent uniquement ou principalement dans des espaces non bâtis comme un parking en plein air. La démarche sera la même pour les catégories « Halle alimentaire (intérieur) », « Halle non alimentaire (intérieur) », « Autre bâtiment (intérieur) ». Ce choix a été fait de façon à distinguer les *food courts* situés dans des espaces uniquement ou principalement bâtis de ceux qui sont situés dans des espaces uniquement ou principalement non bâtis.

négligeable, et ce, d'autant plus pour les *food courts* permanents, car ils sont 14 sur 30 à être dans ce cas de figure.

En Espagne, on compte 27 *food courts* situés dans des espaces uniquement ou principalement bâtis contre 18 *food courts* situés dans des espaces uniquement ou principalement non bâtis. Il s'agit donc de résultats opposés à ceux constatés en France. La répartition varie aussi en fonction de la temporalité d'activité du *food court*. On retrouve une part encore plus grande qu'en France de *food courts* permanents situés dans des espaces uniquement ou principalement bâtis (23 sur 25), les deux *food courts* temporaires sont principalement implantés dans des espaces bâtis et comme en France une très large majorité de *food courts* éphémères sont situés dans des espaces uniquement ou principalement en plein air (16 sur 18). On notera aussi que 13 des 45 *food courts* sont implantés à la fois dans des espaces bâtis et non bâtis (dont 9 principalement situés dans des espaces bâtis). Cela en fait comme en France une localisation non négligeable, et ce, d'autant plus pour les *food courts* permanents, car ils sont 9 sur 25 à être dans cette situation.

Enfin, il est intéressant de signaler que dans les AUF françaises et espagnoles d'au moins 300 000 habitants, les *food courts* présents dans des projets urbains en cours sont davantage situés dans des espaces uniquement ou principalement bâtis que la moyenne des *food courts*, puisqu'ils sont 14 sur 20 dans ce cas²⁵⁷.

Classons à présent les *food courts* dans des catégories d'espaces bâtis et non bâtis pour connaître leurs emplacements privilégiés, en commençant par la France (tableau 8).

²⁵⁷ Dans le détail, sept des huit *food courts* permanents, quatre des six *food courts* temporaires et trois des six *food courts* éphémères présents dans des projets urbains sont uniquement ou principalement situés dans des espaces bâtis.

Espaces principaux occupés par les <i>food courts</i>	Nombre de <i>food courts</i> de toutes temporalités	Nombre de <i>food courts</i> permanents	Nombre de <i>food courts</i> temporaires	Nombre de <i>food courts</i> éphémères	Espace bâti ou non	Espace de propriété publique ou privée
Rue, avenue, boulevard, quai	8/96 (8 %)	0/30 (0 %)	1/21 (5 %)	7/45 (16 %)	Non bâti	Publique ²⁵⁸
Place, parvis, esplanade	21/96 (22 %)	1/30 (3 %)	3/21 (14 %)	17/45 (38 %)	Non bâti	Publique
Cour ²⁵⁹	15/96 (16 %)	4/30 (13 %)	9/21 (43 %)	2/45 (4 %)	Non bâti	Cas par cas
Espace vert	15/96 (16 %)	0/30 (0 %)	3/21 (14 %)	12/45 (27 %)	Non bâti	Cas par cas
Parking	4/96 (4 %)	3/30 (10 %)	0/21 (0 %)	1/45 (2 %)	Non bâti	Cas par cas
Halle alimentaire (intérieur)	2/96 (2 %)	1/30 (3 %)	0/21 (0 %)	1/45 (2 %)	Bâti	Cas par cas
Halle non alimentaire (intérieur)	12/96 (12 %)	7/30 (23 %)	2/21 (10 %)	3/45 (7 %)	Bâti	Cas par cas
Centre commercial (intérieur)	9/96 (9 %)	8/30 (27 %)	1/21 (5 %)	0/45 (0 %)	Bâti	Privée
Autre bâtiment (intérieur)	10/96 (10 %)	6/30 (20 %)	2/21 (10 %)	2/45 (4 %)	Bâti	Cas par cas

Tableau 8 : Typologie des espaces occupés par les 96 *food courts* français en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans des AUF d'au moins 300 000 habitants
Source : base de données de J. Haquet, Réalisation : J. Haquet, 2022

²⁵⁸ L'occupation d'un espace de propriété publique par un *food court* résulte d'une exploitation du *food court* par une entreprise ou une association à la suite d'une concession temporaire de l'espace par le propriétaire public.

²⁵⁹ Nous utilisons le terme « cour » pour désigner un espace en plein air qui – hormis pour une ou plusieurs entrées – est entouré de murs ou clôtures fixes et dans lequel la végétation de pleine terre n'est pas dominante. Notons que le *food court* temporaire « Mekong Asian Village » se trouve dans le parc du Miribel, mais que le fait qu'il y soit installé avec des clôtures témoigne de son caractère fermé sur l'extérieur, c'est pourquoi nous l'avons placé dans la catégorie « cour ». Le raisonnement est le même pour le *food court* temporaire « La Bamba » du parc Floral de Paris.

Classons à présent les *food courts* espagnols dans des catégories d'espaces bâtis et non bâtis pour connaître leurs emplacements privilégiés (tableau 9).

Espaces principaux occupés par les <i>food courts</i>	Nombre de <i>food courts</i> de toutes temporalités	Nombre de <i>food courts</i> permanents	Nombre de <i>food courts</i> temporaires	Nombre de <i>food courts</i> éphémères	Espace bâti ou non	Espace de propriété publique ou privée
Rue, avenue, boulevard, quai	4/44 (9 %)	0/25 (0 %)	0/2 (0 %)	4/16 (25 %)	Non bâti	Publique
Place, parvis, esplanade	4/44 (9 %)	0/25 (0 %)	0/2 (0 %)	4/16 (25 %)	Non bâti	Publique
Cour	6/44 (14 %)	2/25 (8 %)	0/2 (0 %)	4/16 (25 %)	Non bâti	Cas par cas
Espace vert	2/44 (5 %)	0/25 (0 %)	0/2 (0 %)	2/16 (12 %)	Non bâti	Cas par cas
Parking	1/44 (2 %)	0/25 (0 %)	0/2 (0 %)	1/16 (6 %)	Non bâti	Cas par cas
Halle alimentaire (intérieur)	7/44 (16 %)	6/25 (24 %)	0/2 (0 %)	1/16 (6 %)	Bâti	Cas par cas
Halle non alimentaire (intérieur)	2/44 (5 %)	1/25 (4 %)	1/2 (50 %)	0/16 (0 %)	Bâti	Cas par cas
Centre commercial (intérieur)	4/44 (9 %)	3/25 (12 %)	1/2 (50 %)	0/16 (0 %)	Bâti	Privée
Autre bâtiment (intérieur)	14/44 (32 %)	13/25 (52 %)	0/2 (0 %)	1/16 (6 %)	Bâti	Cas par cas

Tableau 9 : Typologie des espaces occupés par les 45 *food courts* espagnols en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans des AUF d'au moins 300 000 habitants
Source : base de données de J. Haquet²⁶⁰ ; Réalisation : J. Haquet, 2022

Ainsi, on s'aperçoit qu'en Espagne, comme en France, les espaces occupés à l'échelle parcellaire par les *food courts* métropolitains sont variés.

²⁶⁰ Une absence de données est à noter à propos du *food court* éphémère « Van Van Market » de Barcelone.

Il apparaît que les lieux occupés diffèrent fortement en fonction des trois catégories temporelles retenues. On peut plus finement mettre en évidence quelques disparités. On observe que les dirigeants de *food courts* de métropoles françaises sont beaucoup plus enclins que leurs homologues espagnols à s'installer à l'intérieur de halles non alimentaires. En revanche, les dirigeants de *food courts* de métropoles françaises sont beaucoup moins enclins que leurs homologues espagnols à s'installer à l'intérieur de bâtiments de la catégorie « autre bâtiment ». En ce qui concerne les *food courts* permanents, les halles alimentaires constituent une localisation beaucoup plus répandue en Espagne qu'en France. En ce qui concerne les *food courts* éphémères, les cours constituent une localisation beaucoup plus répandue en Espagne qu'en France. À l'inverse, les dirigeants de *food courts* éphémères de métropoles françaises sont beaucoup plus enclins à s'installer dans des places et des espaces verts.

On peut aussi mettre en évidence quelques ressemblances. On trouve en proportion un nombre non négligeable et équivalent de *food courts* situés dans des centres commerciaux (analyse des raisons qui expliquent l'implantation de *food courts* dans des centres commerciaux dans l'annexe n°9) et dans la catégorie « rue, avenue, boulevard, quai ».

Enfin, en ce qui concerne les *food courts* métropolitains situés dans des projets urbains, on retrouve en France une localisation surreprésentée dans des halles non alimentaires (7 sur 17)²⁶¹.

3.9) Des *food courts* participant principalement sur de courtes durées au processus de privatisation des espaces de propriété publique

Nous avons auparavant indiqué que le *food court* suivait un but lucratif. Néanmoins, nous n'avions pas encore déterminé si les exploitants de *food courts* étaient uniquement des structures privées et si les espaces occupés appartenaient tous à des propriétaires privés. Nous allons donc présenter la nature juridique des structures qui exploitent les *food courts* français et espagnols, puis la nature juridique des espaces occupés. Ces résultats vont nous permettre de nous interroger sur le processus de privatisation des espaces publics relatif aux espaces de propriété publique occupés par des *food courts*. Le statut de propriété constitue l'une des trois dimensions structurantes de l'espace public autour desquelles s'articule le thème de la privatisation selon C. Dessouroux (2003). Nous étudierons dans une troisième partie les deux

²⁶¹ On les retrouve de façon plus anecdotique dans des centres commerciaux (3), des cours (2), des rues (2), d'autres bâtiments (2) et dans un espace vert. Autrement, on peut signaler anecdotiquement à propos des trois *food courts* espagnols situés dans des projets urbains que l'un d'eux se situe dans un centre commercial, un autre dans une cour et un autre dans une halle non alimentaire.

autres dimensions : les modalités d'accès et la régulation de l'espace, à travers l'étude de quatre *food courts*.

Avant de présenter nos résultats, quelques éclairages sur la relation entre le commerce et l'aménagement urbain s'imposent. N. Svahnström (2016, p. 250) relevait que

« la société occidentale dans laquelle nous évoluons repose en effet sur un modèle économique capitaliste basé sur l'économie de marché et la libre-entreprise. Dans ces circonstances, les pouvoirs publics n'ont évidemment pas le droit d'exercer eux-mêmes une activité commerciale [...]. Le commerce est une activité qui relève nécessairement de la sphère privée, ce qui pose la question de savoir comment les pouvoirs publics peuvent faire pour influencer sur le développement commercial de leurs rez-de-chaussée ».

Ainsi, il est impossible que des *food courts* français et espagnols soient exploités par des structures publiques. En revanche, il semble plausible que des structures publiques mettent en œuvre des mesures pour accompagner la création de *food courts*²⁶².

L'installation d'un *food court* dans un espace de propriété publique – pour une durée allant de quelques jours à plusieurs années – peut intervenir après qu'une mairie ait donné son accord à un exploitant privé ou associatif ou qu'elle ait lancé elle-même l'initiative. Cette nouvelle activité peut alors certainement venir en appui à des politiques publiques œuvrant au développement des mobilités actives et de l'animation urbaine. En effet, C. Ghorra-Gobin (2015, §1 et 2) estimait dans le contexte des espaces publics français et étasunien que *« tout est fait pour accorder plus d'espace aux piétons et aux flâneurs et ainsi faciliter la marche à pied dans un environnement sécurisé et doté autant que possible d'une qualité esthétique »*. Elle indiquait dans le même temps que de *« nombreux cafés et restaurants cherchent à s'étendre au-delà de leurs superficies habituelles et empiéter sur les places et trottoirs »*. Selon elle, en acceptant ces demandes émanant d'acteurs privés, le secteur public bénéficie d'une justification pour rééquilibrer l'espace public en défaveur des voitures, tout en offrant aux citoyens une plus grande animation urbaine *« dans un contexte d'austérité budgétaire »*.

On peut alors s'interroger sur le passage d'un espace public à un espace d'une autre nature lors du réaménagement d'un espace de propriété publique en vue d'accueillir un *food court*. Selon M. Bassand (2001), il existe deux conceptions de l'espace public en sciences humaines et

²⁶² À cet égard, l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires est un établissement public français dont l'une des missions est d'intervenir pour soutenir des ouvertures de commerces ou pour consolider ceux qui existent déjà dans des quartiers prioritaires de la politique de la ville. À notre connaissance, elle est intervenue pour un seul projet de *food court*, celui du projet urbain Fives Cail Babcock à Lille. Source : Agence Nationale de la Cohésion des Territoires. (2020, 11 juin). *Tast'in Fives Cail*. <https://agence-cohesion-territoires.gouv.fr/tastin-fives-cail-125>

sociales. La première est immatérielle. L'espace public est vu comme la tenue d'un débat. La seconde est matérielle. C'est celle qui nous intéresse. L'espace public est alors un lieu – régi par le droit public – libre de constructions et accessible à tous, comme une rue ou une place. Par ailleurs, il estime que l'on peut considérer comme « espace public urbain » des propriétés privées ayant vocation à être ouvertes au public sous conditions sélectives d'accès comme des commerces ou des restaurants. Il reconnaît toutefois que d'autres auteurs parlent d'« espaces semi-publics » pour ce type d'établissement. Dans le même sens, G. Capron (1998, p. 57) estimait que « *les commerces, en tant que lieux d'un échange multiforme, tant économique que social, culturel et symbolique, où s'affirme la fonction sociale de la consommation, sont des lieux intermédiaires de la relation public/privé* ». Ainsi, les *food courts* installés dans des espaces de propriété publique et dans des espaces de propriété privée peuvent être vus comme des espaces semi-publics.

Observons à présent la nature juridique des structures qui exploitent les *food courts* français (tableau 10).

	<i>Food courts</i> de toutes temporalités	<i>Food courts</i> permanents	<i>Food courts</i> temporaires	<i>Food courts</i> éphémères
Exploitant privé	67/96 (70 %)	30/30 (100 %)	18/21 (86 %)	19/45 (42 %)
Exploitant associatif	26/96 (27 %)	0/30 (0 %)	3/21 (14 %)	23/45 (51 %)
Absence de données	3/96 (3 %)	0/30 (0 %)	0/21 (0 %)	3/45 (7 %)

Tableau 10 : La nature juridique des exploitants des *food courts* français en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les AUF d'au moins 300 000 habitants

Source : base de données de J. Haquet ; Réalisation : J. Haquet, 2022

Les *food courts* français sont majoritairement exploités par des entreprises. Néanmoins, ce résultat cache des disparités en fonction des temporalités d'activité des *food courts*. En effet, les exploitants de *food courts* permanents sont uniquement des entreprises, ce qui en fait des établissements privés ouverts au public. La grande majorité des *food courts* temporaires sont également exploités par des entreprises. En revanche, on retrouve un nombre équilibré d'exploitants associatifs et privés en ce qui concerne les *food courts* éphémères. Enfin, sans surprise, on notera l'absence totale de *food court* exploité par une structure publique. Par ailleurs, il faut noter que dans la quasi-totalité des cas les *food courts* sont exploités par une unique structure (91 sur 96).

Observons dorénavant si les *food courts* français en activité entre 2018 et 2021 se situent majoritairement dans des espaces de propriété privée ou publique (tableau 11).

	<i>Food courts</i> de toutes temporalités	<i>Food courts</i> permanents	<i>Food courts</i> temporaires	<i>Food courts</i> éphémères
Espace de propriété privée	42/96 (44 %)	25/30 (83 %)	12/21 (57 %)	5/45 (11 %)
Espace de propriété publique	54/96 (56 %)	5/30 (17 %)	9/21 (43 %)	40/45 (89 %)

Tableau 11 : La nature publique ou privée des espaces dans lesquels ont été installés les *food courts* français en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les AUF d'au moins 300 000 habitants

Source : base de données de J. Haquet ; Réalisation : J. Haquet, 2022

Les *food courts* français sont majoritairement situés dans des espaces de propriété publique. Cela veut donc dire que le secteur public est habitué à concéder des espaces de propriété publique pour une durée limitée dans le temps à des acteurs privés, puisque nous avons vu juste précédemment que les exploitants de *food courts* sont le plus souvent de nature privée. Néanmoins, ce résultat cache de fortes disparités en fonction des temporalités d'activité des *food courts*. En effet, les *food courts* permanents sont très majoritairement situés dans des espaces de propriété privée, lorsque les *food courts* temporaires sont presque équitablement répartis entre espaces de propriété privée et espaces de propriété publique et quand les *food courts* éphémères sont très majoritairement localisés dans des espaces de propriété publique.

Ainsi, au vu des deux tableaux précédents, lorsque le secteur public souhaite amorcer le lancement d'un *food court* sur un terrain qui lui appartient, il le fait en déléguant l'exploitation à une association ou à une entreprise. Par ailleurs, les exploitants privés de *food courts* s'installent principalement dans des espaces de propriété privée (40 sur 67), alors que les exploitants associatifs de *food courts* s'installent presque tous dans des espaces de propriété publique (24 sur 26).

Étudions à présent la nature juridique des structures qui exploitent les *food courts* espagnols (tableau 12).

	<i>Food courts</i> de toutes temporalités	<i>Food courts</i> permanents	<i>Food courts</i> temporaires	<i>Food courts</i> éphémères
Exploitant privé	38/45 (84 %)	22/25 (88 %)	2/2 (100 %)	14/18 (78 %)
Exploitant associatif	6/45 (13 %)	3/25 (12 %)	0/2 (0 %)	3/18 (17 %)
Absence de données	1/45 (2 %)	0/25 (0 %)	0/2 (0 %)	1/18 (6 %)

Tableau 12 : La nature juridique des exploitants des *food courts* espagnols en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les AUF d'au moins 300 000 habitants
Source : base de données de J. Haquet ; Réalisation : J. Haquet, 2022

Les *food courts* espagnols sont très majoritairement exploités par des structures privées, et ce, bien plus que les *food courts* français. La principale différence entre les deux États est à chercher du côté des *food courts* éphémères. En effet, les *food courts* espagnols de cette catégorie sont plus des trois quarts à être exploités par des entreprises, alors que la répartition était équilibrée entre les entreprises et les associations chez les *food courts* éphémères français. Ainsi, la proportion de *food courts* exploités par des associations est nettement plus faible en Espagne qu'en France. Enfin, comme pour la France, on notera sans surprise l'absence totale de *food court* exploité uniquement par une structure publique. Par ailleurs, il faut noter que tous les *food courts* espagnols, sauf un, sont exploités par une unique structure.

Observons dorénavant si les *food courts* espagnols en activité entre 2018 et 2021 se situent majoritairement dans des espaces de propriété privée ou publique (tableau 13).

	<i>Food courts</i> de toutes temporalités	<i>Food courts</i> permanents	<i>Food courts</i> temporaires	<i>Food courts</i> éphémères
Espace de propriété privée	23/45 (51 %)	19/25 (76 %)	2/2 (100 %)	2/18 (11 %)
Espace de propriété publique	20/45 (44 %)	5/25 (20 %)	0/2 (0 %)	15/18 (83 %)
Absence de données	2/45 (4 %)	1/25 (4 %)	0/2 (0 %)	1/18 (6 %)

Tableau 13 : La nature publique ou privée des espaces dans lesquels ont été installés les *food courts* espagnols en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les AUF d'au moins 300 000 habitants
Source : base de données de J. Haquet ; Réalisation : J. Haquet, 2022

Les *food courts* espagnols sont majoritairement situés dans des espaces de propriété privée, mais sont suivis de près par les espaces de propriété publique, alors que la situation inverse était observée en France. Néanmoins, ce résultat cache de fortes disparités en fonction des temporalités d'activité des *food courts*. En effet, les *food courts* permanents sont très majoritairement situés dans des espaces de propriété privée, tandis que les *food courts* éphémères sont presque tous situés dans un espace de propriété publique. Ce sont là des résultats très proches des *food courts* français pour ces catégories. La comparaison entre *food courts* temporaires est peu pertinente compte tenu du très faible nombre de *food courts* situés dans cette catégorie en Espagne.

Ainsi, au vu des deux tableaux précédents, lorsque le secteur public espagnol souhaite amorcer le lancement d'un *food court* sur un terrain qui lui appartient, il le fait en déléguant l'exploitation à une association ou à une entreprise. Par ailleurs, les exploitants privés de *food courts* s'installent principalement dans des espaces de propriété privée (23 sur 36), alors que les exploitants associatifs de *food courts* s'installent tous dans des espaces de propriété publique (6 sur 6).

Enfin, en ce qui concerne les *food courts* métropolitains situés dans des projets urbains, on retrouve en France 12 *food courts* situés dans des espaces de propriété privée et cinq *food courts* dans des espaces de propriété publique²⁶³. De leur côté, les trois *food courts* de métropoles espagnoles présents dans des projets urbains sont situés dans des espaces de propriété privée. Il est aussi intéressant de relever que les 20 *food courts* de métropoles françaises et espagnoles présents dans des projets urbains sont tous dirigés par des entreprises, sauf un *food court* éphémère qui est dirigé par une association. Ainsi, les bailleurs et les exploitants de *food courts* sont essentiellement des acteurs privés dans les projets urbains, alors que leur part est plus faible lorsque l'on observe les 141 *food courts* de métropoles françaises et espagnoles.

Alors que G. Capron (1998, p. 63) présentait les centres commerciaux comme un signe d'une « « privatisation » de la ville, puisque ce n'est plus l'État qui prend en charge les espaces collectifs, mais un agent privé », on peut en dire autant avec les *food courts* de métropoles françaises et espagnoles. En effet, bien qu'ils soient peu nombreux, les *food courts* participent au processus de privatisation des espaces publics puisqu'un peu plus de la moitié d'entre eux sont situés dans des espaces de propriété publique (74 sur 139, nous avons deux absences de données). Toutefois, ils y participent le plus souvent sur de courtes durées, puisque les trois

²⁶³ En effet, cinq des six *food courts* permanents sont situés dans des espaces de propriété privée et quatre des six *food courts* éphémères se situent dans des espaces de propriété publique, tandis que les cinq *food courts* temporaires sont situés dans des terrains appartenant à un propriétaire privé.

quarts d'entre eux sont des *food courts* éphémères (qui ont une activité inférieure à 12 jours d'affilée sur un emplacement)²⁶⁴. Notons par ailleurs que même si des *food courts* sont exploités par des structures associatives, ils participent à une privatisation des espaces publics, car les stands qu'ils accueillent sont majoritairement exploités par des entreprises. Par ailleurs, G. Capron (1998) étudiait la mixité sociale et les usages dans des centres commerciaux de Buenos Aires. À cet égard, la mixité sociale ne fera pas l'objet d'une enquête approfondie dans la suite de notre travail. En revanche, dans les parties suivantes, nous accorderons davantage d'attention aux activités proposées et aux usages que l'on retrouve dans les *food courts* tout particulièrement à partir de quatre d'entre eux situés dans trois projets urbains.

3.10) Des *food courts* pratiquement tous situés dans des espaces qui n'ont pas été construits dans le but de les accueillir

Le président de la Cité de l'architecture et du patrimoine indiquait à propos de la reconversion d'une halle dans le projet urbain Paris-Rive-Gauche :

« Ce qui est intéressant dans la reconversion de la halle Freyssinet, au-delà de sa préservation, c'est la réflexion sur la transformation d'usages. Muséifier le patrimoine n'est pas nécessairement la meilleure solution : Viollet-le-Duc affirmait déjà au XIXe siècle que « le meilleur moyen pour conserver un édifice, c'est de lui trouver une destination » » (G. Amsellem, 2017, p. 183).

Il est nécessaire de donner des précisions sur le lien qui unit les *food courts* au patrimoine, car une hypothèse importante de la thèse a été d'indiquer que : « les *food courts* parviendraient [...] à constituer une fonction apte à occuper un édifice patrimonial volumineux ».

Pour pouvoir apporter des éléments de réponse, il faut d'abord apporter quelques éléments de définitions à propos du concept de patrimoine. X. Greffe (2000) donne une définition très large du patrimoine : « *Il s'agit a priori de tout ce que nous décidons de préserver, de réutiliser ou de transmettre* ». Il en est de même pour C. Ruggeri (2020, p. 91) : « *ce qui est perçu comme digne d'intérêt par une société et devant être transmis aux générations futures. Le patrimoine est une construction sociale qui relève d'acteurs et de choix : que choisit-on de protéger ou non* ». C. Ruggeri (2020, p. 91) donne ensuite la définition de la patrimonialisation : « *La*

²⁶⁴ En effet, 55 sur 74 sont des *food courts* éphémères, 9 sur 74 sont des *food courts* temporaires et 10 sur 74 sont des *food courts* permanents. Signalons à ce propos que la majorité des *food courts* éphémères (38 sur 63) connaissent une édition par an. Les 55 *food courts* éphémères situés dans des espaces de propriété publique sont donc majoritairement en activité sur une très courte durée au cours d'une année.

patrimonialisation est un processus de création, de fabrication, de protection et de valorisation du patrimoine, avec un risque de muséification ».

Afin de comparer l'insertion de *food courts* dans des espaces patrimoniaux aussi bien dans les métropoles françaises qu'espagnoles, il est dans un premier temps utile de mobiliser une liste de biens protégés au titre du patrimoine par une même institution qui travaille au niveau international. Nous allons donc commencer par relever le nombre de *food courts* de métropoles françaises et espagnoles qui sont situés dans le périmètre de biens inscrits sur la liste du Patrimoine mondial de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO). En France, 8 des 96 *food courts* recensés étaient situés dans le périmètre de biens inscrits sur la liste du Patrimoine mondial de l'UNESCO (la France avait 49 biens inscrits dans cette liste en 2021)²⁶⁵, contre 1 en Espagne (l'Espagne en comptait aussi 49 en 2021)²⁶⁶. Ces résultats – tout particulièrement significatif dans le cas de la France – montrent qu'une petite partie des *food courts* ont une localisation éminemment attractive (6 % exactement).

Différents outils de protection du patrimoine sont mis en place par des États. En France, on retrouve parmi eux les « sites patrimoniaux remarquables » à l'échelle de vastes zones²⁶⁷ ou encore des immeubles protégés au titre des « monuments historiques » qui peuvent correspondre à un immeuble bâti comme des édifices ou des ouvrages d'art ou à un espace non bâti comme des parcs²⁶⁸. En Espagne, on retrouve des « biens d'intérêt culturel »²⁶⁹ correspondant à des biens meubles et immeubles. Ces derniers peuvent être à l'échelle d'un bâtiment ou d'une vaste zone et connaissent des mesures de protection mises en place par l'État ou les communautés autonomes²⁷⁰. Il serait possible d'indiquer le nombre de *food courts* inscrits dans ces listes. Néanmoins, ces listes ne répondent pas aux mêmes définitions, procédures et critères. Nous allons donc dans une acception large du patrimoine nous intéresser aux *food courts* aménagés dans des sites qui avaient déjà connu une occupation légale. Ceci peut se

²⁶⁵ Il s'agit des *food courts* : « La Gare du Sud » à Nice, « Restaurants du monde » à Paris, « Paris Food Market » à Paris, « Food Traboule » à Lyon, « Les Halles de la Martinière » à Lyon, « Lyon Street Food Festival » à Lyon, « Asian Streetfood Festival, "Open-air Hawker Center" » à Bordeaux et « La Tablée des Capu' » à Bordeaux. Source : UNESCO. (s. d.). *France*. <https://whc.unesco.org/fr/etatsparties/fr>

²⁶⁶ Il s'agit du *food court* « Los Patios de la Marquesa » à Cordoue. Source : UNESCO. (s. d.). *Espagne*. <https://whc.unesco.org/fr/etatsparties/es>

²⁶⁷ Ministère de la Culture. (2021, 11 janvier). *La mise en place d'un site patrimonial remarquable (SPR)*. <https://www.culture.gouv.fr/Regions/Drac-Grand-Est/services/patrimoines-architecture/UDAP/Les-sites-patrimoniaux-remarquables-SPR/La-mise-en-place-d-un-site-patrimonial-remarquable-SPR>

²⁶⁸ Ministère de la Culture. (2021, 14 octobre). *Protéger des immeubles au titre des monuments historiques*. <https://www.culture.gouv.fr/Thematiques/Monuments-Sites/Interventions-demarches/Proteger-un-objet-un-immeuble-un-espace/Proteger-des-immeubles-au-titre-des-monuments-historiques>

²⁶⁹ Expression originale : « Bienes de Interés Cultural ».

²⁷⁰ Ministerio de Cultura y Deporte. (s. d.). *Definición de bienes culturales protegidos*. <https://www.culturaydeporte.gob.es/cultura/patrimonio/bienes-culturales-protegidos/definicion.html>

justifier par le constat d'un allongement de « la liste des « patrimoines » » comme exprimé par S. Jacquot (2018, p. 7) après avoir évoqué entre autres le « patrimoine industriel », les « territoires agricoles ou viticoles devenus paysages culturels » ou encore les « pratiques recodées en patrimoine immatériel ». S. Jacquot (2018, p. 8) explique également que la convention de Faro, produite en 2005 par le Conseil de l'Europe

« associe tout patrimoine à une « communauté patrimoniale » définie de la façon suivante : « une communauté patrimoniale se compose de personnes qui attachent de la valeur à des aspects spécifiques du patrimoine culturel qu'elles souhaitent, dans le cadre de l'action publique, maintenir et transmettre aux générations futures » (art. 2). Bref, l'importance du patrimoine tient moins aux objets et lieux qu'aux significations et usages que les gens leurs attachent et aux valeurs que ces objets et lieux représentent ».

Hermine de Saint Albin (2018, p. 5) s'inscrivait dans ces propos d'une plus large acception de la notion de patrimoine de nos jours :

« La notion de patrimoine englobe désormais des lieux alternatifs, non véritablement reconnus par les institutions culturelles, qui ont de la valeur pour la société [...] Aujourd'hui, c'est la société elle-même (et non plus les seuls experts) qui décide de ce qui "fait patrimoine" ».

Elle évoque à ce titre l'un des *food courts* que nous avons recensés : « À Paris, *Ground Control* fait revivre de manière éphémère des friches ferroviaires ». Ainsi, à présent, l'enjeu ne sera pas de nous questionner sur le degré de valeur patrimoniale que l'on pourrait attribuer à l'espace dans lequel un *food court* s'est implanté, mais tout simplement sur la volonté de redonner un usage légal à un site qui en avait connu un auparavant. Parmi les 96 *food courts* recensés dans les métropoles françaises, seulement cinq ont été inaugurés dans un bâtiment neuf²⁷¹ et un a été inauguré dans un bâtiment en partie neuf et en partie ancien²⁷². Il faut noter que quatre des six *food courts* concernés sont situés dans des projets urbains, ce qui témoigne d'une surreprésentation. Puisque nous avons recensé 33 *food courts* dans des espaces principalement ou uniquement bâtis en France, cela montre qu'il est très courant que des *food courts* soient aménagés dans des bâtiments anciens conservés en France. On retrouve une proportion équivalente de *food courts* inaugurés dans des bâtiments neufs dans les métropoles espagnoles puisqu'ils sont deux sur 45 dans ce cas²⁷³ et un autre a été inauguré dans un bâtiment en partie

²⁷¹ Il s'agit des *food courts* permanents « La Gare du Sud » à Nice, « Restaurants du Monde » à Paris, « Food Society » de Lyon, « Halles du Lez » à Montpellier et du *food court* temporaire « Les 500 » à Toulouse.

²⁷² Il s'agit du *food court* permanent « Foodisto » à Romainville dans l'AUF de Paris.

²⁷³ Il s'agit des *food courts* permanents « Mercado de San Idelfonso » et « Mercado de San Antón » à Madrid.

neuf et en partie ancien²⁷⁴. Puisque nous avons recensé 27 *food courts* dans des espaces principalement ou uniquement bâtis en Espagne, cela montre comme en France qu'il est très courant que des *food courts* soient aménagés dans des bâtiments anciens conservés en Espagne. Aucun des trois *food courts* concernés n'est situé dans les trois projets urbains relevés en Espagne. On notera que huit des neuf *food courts* installés dans des constructions neuves étaient permanents et qu'un était temporaire. Par ailleurs, seul l'un de ces *food courts* a été implanté dans un site qui n'avait jamais connu de fréquentation humaine²⁷⁵. Autrement, aucun des *food courts* situés dans des espaces en plein air n'a été implanté dans des sites inaugurés quelques jours ou semaines auparavant. Ces éléments montrent que l'écrasante majorité des exploitants de *food courts* de métropoles françaises et espagnoles – y compris ceux situés dans des projets urbains – en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 se sont accommodés d'espaces qui n'avaient pas été pensés pour accueillir leur concept. Selon nous, cela s'explique avant tout par le fait que ces *food courts* sont tous implantés dans des zones déjà urbanisées et par le fait que dans « le marché immobilier commercial [...], le marché secondaire domine [...] largement le marché primaire, celui des opérations neuves » (B. Mérenne-Schoumaker et I. Nappi-Choulet, 2014, p. 199).

Pour aller plus loin, dans la réflexion, nous allons relever – à l'aide d'une documentation webographique (articles de presse, sites Internet de *food courts* ou d'agences d'architecture, photos de Google Street View) – le nombre de *food courts* inaugurés dans des espaces qui n'avaient plus eu d'occupation légale pendant plusieurs années. Nous choisissons le seuil de cinq ans qui nous semble révélateur d'une situation de vacance ancrée. On peut en effet comprendre que quelques mois ou années soient nécessaires à la vente d'un bien puis à la réalisation de travaux permettant d'aménager un *food court*. En Espagne, six des 45 *food courts* avaient été inaugurés dans des espaces qui n'avaient plus eu d'occupation légale pendant au moins cinq ans (ces *food courts* avaient tous une temporalité permanente et il s'agissait uniquement d'espaces principalement bâtis), contre 11 des 96 *food courts* français recensés (dont sept *food courts* permanents, quatre *food courts* temporaires et parmi eux neuf *food courts* dans des espaces principalement bâtis). Cela montre qu'un huitième des *food courts* ont permis de trouver un usage à des espaces – très majoritairement bâtis – qui n'en avaient plus depuis au moins cinq ans. À ce propos, il est aussi important de souligner que ces occupations d'espaces qui n'avaient plus eu d'usages légaux durant au moins cinq ans concernent cinq des

²⁷⁴ Il s'agit du *food court* permanent « Patio Gourmet » à Malaga.

²⁷⁵ Le *food court* « Restaurants du Monde » a été ouvert dans un centre commercial souterrain construit ex nihilo. Source : Bauer, A. (1993, 14 octobre). Le « Carrousel du Louvre » ouvre ses portes au public. *Les Échos*. <https://www.lesechos.fr/1993/10/le-carrousel-du-louvre-ouvre-ses-portes-au-public-913203>

17 *food courts* français situés dans des projets urbains en cours de réalisation²⁷⁶, tandis qu'aucun des trois *food courts* espagnols situés dans des projets urbains n'est concerné. Quatre de ces cinq *food courts* français ont été implantés dans des édifices préexistants aux projets urbains en cours et qui y seront conservés. Plus largement, on observe la conservation d'au moins un édifice préexistant dans le périmètre des 13 projets urbains disposant de *food courts* au sein des métropoles françaises. Ces résultats s'inscrivent dans l'évolution du regard porté sur le patrimoine par les principaux acteurs des projets urbains. En effet, alors que la question du patrimoine dans les projets urbains était peu prise en compte en France durant les années 1980 (D. Mons, 2009), en 2002, A. Masboungi (2002a, p. 10) estimait que « *le rapport au patrimoine a beaucoup évolué en une génération, moins conflictuel, car mieux pris en compte par les aménageurs* ». Cette reconsidération du patrimoine peut se comprendre à la lueur de l'analyse suivante de X. Greffe (2000, p. 29) :

« Face aux nécessités de retrouver des bases de développement économique, de lutter contre la marginalisation et le dualisme social, et de créer un cadre de vie soutenable, le patrimoine est évoqué comme une ressource à la fois héritée et stratégique. Le patrimoine est censé apporter les ressources du tourisme culturel et générer par ses rénovations des qualifications utilisables au profit d'autres secteurs. Il est censé améliorer l'image qu'un certain nombre de personnes ou de communautés se font du milieu où elles vivent et leur permettre de trouver leur place dans un milieu qui pour avancer se donne une image positive ».

Pour en revenir aux affirmations de Xerfi (2019, p. 19) à propos des lieux occupés par les *food courts* français, nos analyses ont permis de les confirmer aussi bien dans les métropoles françaises qu'espagnoles. Alors que l'étude indiquait que le *food court* serait « *un lieu singulier et authentique* » et que la sélection de ce type d'espace avait pour objectif de plaire aux consommateurs, car ces derniers apprécieraient « *les lieux surprenants et authentiques, parfois teintés d'une dimension historique* », ces constats ont été en partie vérifiés par l'absence de *food court* dans des zones en extension urbaine parmi ceux qui ont été en activité au moins une journée entre 2018 et 2021. Nos recherches ont également prouvé que l'immense majorité des *food courts* possèdent une superficie de plusieurs centaines ou milliers de mètres carrés. Enfin, l'étude mentionnait que les dirigeants de *food courts* « *recherchent souvent d'anciennes friches industrielles ou commerciales, dont le prix d'achat ou le loyer est, qui plus est, bien moindre*

²⁷⁶ Il s'agit des *food courts* « Les 500 » au sein de la ZAC de la Cartoucherie à Toulouse, « Foodisto » au sein de la ZAC de l'Horloge à Romainville (AUF de Paris), « Dock B » au sein de la ZAC du Port à Pantin (AUF de Paris), « Heat » au sein de la ZAC 2 du projet urbain Lyon Confluence à Lyon et de « La Boca FoodCourt » au sein de la ZAC Saint-Jean Belcier à Bordeaux.

que des bâtiments neufs » (Xerfi, 2019, p. 19). Nous confirmons plutôt cette affirmation, puisque nous avons constaté que la quasi-totalité des *food courts* français et espagnols étudiés ne se trouve pas dans des bâtiments ou des espaces en plein air neufs.

3.11) Les stands de restauration mobiles permettent d'installer rapidement des *food courts* éphémères et temporaires

Nous avons précédemment formulé l'hypothèse suivante : « Les projets urbains qui investissent des terrains partiellement ou totalement en friche profitent de la maniabilité des dispositifs de cuisine de rue pour installer des *food courts* éphémères ou temporaires ». Dans le but de confirmer ou d'infirmer cette hypothèse, nous allons nous intéresser au degré de mobilité des stands de restauration des *food courts*. Cette étude de l'insertion spatiale des *food courts* va nous renseigner sur la capacité de ce dispositif de restauration à être facilement et rapidement aménagé dans un lieu et à être facilement transportable d'un lieu à un autre.

La quasi-totalité des 63 *food courts* éphémères recensés dans les métropoles françaises et espagnoles sont composés uniquement de stands de restauration mobiles (camionnettes, étals, triporteurs...) ²⁷⁷. On peut citer l'exemple du « Lille Street Food Festival » ou du « MadrEat Market » à Madrid (figure 17).



Figure 17 : Présence de stands mobiles au *food court* éphémère MadrEat Market de l'édition de mars 2017
Photo : Madr'Eat Market, publiée le 20/03/2017²⁷⁸

²⁷⁷ Seulement le « Lyon Crêpes Festival » est composé de stands fixes, car il a utilisé les containers de restauration du *food court* permanent « Heat » et uniquement le « Viva Truck » est composé à la fois de stands mobiles et de stands fixes, car il se déroule dans le centre d'une halle occupée par des stands de restauration et dans les rues adjacentes.

²⁷⁸ MadrEat Market. (2017, 20 mars). Accueil [image jointe] [statut Facebook]. Facebook. <https://www.facebook.com/madreatmarket/photos/pb.100068623983347.-2207520000./1820569394862565/?type=3>

La répartition entre stands de restauration mobiles et fixes (comptoirs, échoppes, kiosques, containers, cabanes...) est nettement plus équilibrée en ce qui concerne les 23 *food courts* temporaires recensés dans les métropoles françaises et espagnoles. En effet, on retrouve dans quatre d'entre eux uniquement des stands de restauration mobile comme à « La Friche des Ponts » à Limoges (où seul le bar est dans un stand fixe)²⁷⁹. Dans la majorité d'entre eux (13 sur 23), des stands de restauration mobiles cohabitent avec des stands de restauration fixes comme chez « Les Nantais » dans l'AUF de Nantes ou à Ground Control à Paris (figure 18). Enfin, on retrouve uniquement des stands de restauration fixes dans six d'entre eux comme au « San Juan » à Palma.



Figure 18 : Présence de stands fixes et mobiles à l'intérieur du *food court* temporaire Ground Control à Paris
Source : Photo de Philippe Menerault prise le 5 mai 2019, reproduite avec son autorisation

La grande majorité des 55 *food courts* permanents recensés dans les métropoles françaises et espagnoles est uniquement composée de stands de restauration fixes, à l'instar de « Grand Scène » à Lille (figure 19). En effet, on note que seulement cinq *food courts* permanents sont composés uniquement de stands de restauration mobile²⁸⁰, alors que la répartition entre stands de restauration fixes et mobiles est équilibrée au « Trinquet Village » à Paris et que l'on retrouve dans deux *food courts* permanents l'accueil de dispositifs de

²⁷⁹ Ces *food courts* temporaires ont la particularité d'ouvrir seulement quelques mois par an.

²⁸⁰ Il s'agit des trois « Food Trucks Villages Gourmands » de la métropole d'Aix-Marseille, du « Streetfood du Marché du Lez » à Montpellier et du « Garaje Foodie » à Valence (hormis en ce qui concerne le bar).

restauration mobile en nombre inférieur aux autres stands (au « Mercabañal » à Valence²⁸¹ et au « Mercado de San Miguel » à Madrid²⁸²).



Figure 19 : Présence de stands fixes à l'étage du *food court* permanent Grand Scène à Lille
Source : photo de J. Haquet prise le 5 novembre 2022

Les *food courts* situés dans des projets urbains s'inscrivent globalement dans les dynamiques que nous venons de décrire pour ces trois catégories temporelles²⁸³.

Finalement, la quasi-totalité des *food courts* éphémères est composée uniquement de stands de restauration mobiles et l'on retrouve très fréquemment des dispositifs de restauration mobile dans les *food courts* temporaires. Des *food courts* éphémères et temporaires peuvent donc être facilement et rapidement aménagés dans un lieu et facilement transportables d'un lieu à un autre grâce à leur utilisation de dispositifs de restauration mobile. Plus globalement, à quelques exceptions près, plus la durée de vie d'un *food court* est courte, plus la probabilité de rencontrer des dispositifs de cuisines mobiles est forte et la probabilité de rencontrer des dispositifs de cuisines fixes est faible. Nous estimons que la nature des stands de restauration s'explique principalement par la configuration du site²⁸⁴ et par les exigences de l'exploitant de *food court*

²⁸¹ Mercabañal. (2022, juin). Carta. https://mercabanyal.com/wp-content/uploads/2022/06/Carta_Mercaban%CC%83al.pdf

²⁸² Mercado de San Miguel. (s. d.). <https://mercadosanmiguel.es/>

²⁸³ Cinq des six *food courts* éphémères ont uniquement des stands mobiles. Le Lyon Crêpes festival se distingue par le fait d'avoir uniquement des stands de restauration fixes. Quatre des six *food courts* temporaires ont eu des stands de restauration fixes et mobiles, tandis que deux autres ont eu des stands de restauration uniquement fixes. Les huit *food courts* permanents ont des stands de restauration uniquement fixes.

²⁸⁴ Si un *food court* permanent s'installe dans une halle alimentaire, il serait plausible que l'exploitant du *food court* propose aux restaurateurs de s'installer dans les stands fixes préexistants (en intégrant la possibilité de réaliser des travaux).

sur la nature des stands en fonction de la durée d'exploitation prévue²⁸⁵. Il faut aussi souligner que si l'on retrouve des dispositifs de cuisines fixes et mobiles dans les *food courts*, c'est parce que des exploitants de stands ont accepté d'effectuer leur activité dans ces différents types de dispositifs²⁸⁶.

Nous allons à présent étudier les horaires et les jours d'ouverture des *food courts* français et espagnols au cours d'une semaine, en les mettant en lumière par rapport aux modes de vie des Français et des Espagnols. À cet égard, nous nous interrogerons dans les deux sections suivantes de ce chapitre et d'autant plus dans le sixième chapitre sur les impacts que ces horaires et jours d'ouverture peuvent avoir sur le fonctionnement de ces lieux et de leurs abords, en matière de gestion des *food courts* (flux, activités, mobilier, affichage...), d'usages et de conflits.

3.12) Une majorité de *food courts* ouvrent de la fin de matinée jusqu'en soirée

Nous allons désormais nous interroger sur l'éventualité que les *food courts* de métropoles françaises et espagnoles soient ouverts du petit déjeuner au dîner et éventuellement 24 heures sur 24 comme certains *hawker centres* à Singapour, en lien avec le sujet des conflits liés aux nuisances sonores nocturnes et avec la volonté de nombreuses municipalités de se doter d'une offre de loisirs nocturne riche.

Avant toute chose, pour effectuer nos analyses des horaires d'ouverture des *food courts*, nous avons choisi de différencier les horaires des repas généralement pratiqués en France et en Espagne, afin de prendre en compte la tendance communément admise que les Espagnols mangent plus tard que les Français²⁸⁷. Pour déterminer si les *food courts* étaient ouverts au moment du petit déjeuner, du déjeuner et du dîner, nous avons choisi de retenir les pics horaires de ces repas chez les Français et les Espagnols. Toutefois, soulignons que les plages horaires des repas pris par les Français et les Espagnols s'étendent systématiquement sur plusieurs

Si un *food court* éphémère s'installe dans un site dans lequel on retrouve déjà des stands de restauration, il serait plausible que ces derniers soient proposés aux restaurateurs du *food court* éphémère.

²⁸⁵ Il semblerait par exemple assez incongru qu'un exploitant de *food court* éphémère exige à des restaurateurs d'installer eux-mêmes un stand fixe qui demanderait une longue installation et un coût financier très important pour quelques jours d'exploitation. En revanche, il semble plus plausible que l'exploitant ait des exigences particulières sur la nature des stands de restauration devant ouvrir plusieurs mois ou plusieurs années. Nous en parlerons dans une deuxième partie à partir de l'étude de deux *food courts* situés dans des projets urbains.

²⁸⁶ Si tous les restaurateurs refusaient de cuisiner dans un dispositif mobile, il y aurait très peu de *food courts* éphémères.

²⁸⁷ Le Dauphiné Libéré. (2017, 17 juin). Voilà la raison pour laquelle les Espagnols mangent tard. <https://www.ledauphine.com/france-monde/2017/06/17/voila-la-raison-pour-laquelle-les-espagnols-mangent-tard> ; AS. (2024, 12 mars). ¿A qué hora se come y se cena en Europa? <https://as.com/actualidad/fotorrelato/a-que-hora-se-come-y-se-cena-en-europa-f/>

heures et que les travailleurs de nuit ont évidemment des horaires de repas qui leurs sont propres²⁸⁸.

Nous avons commencé par nous questionner sur le fonctionnement des *food courts* en continu ou par service lors d'une journée d'ouverture. Il est apparu que la très grande majorité des *food courts* français fonctionnent en continu. En effet, 89 sont toujours ouverts en continu, alors que cinq sont ouverts en continu au moins un jour de la semaine et ferment plusieurs heures entre deux services au moins un jour au cours d'une semaine²⁸⁹ et deux sont fermés durant plusieurs heures entre deux périodes d'ouverture lors de chaque journée d'ouverture²⁹⁰. Le constat est équivalent en Espagne. En effet, 40 *food courts* sont toujours ouverts en continu lorsque deux sont ouverts en continu au moins un jour de la semaine et ferment plusieurs heures entre deux services au moins un jour au cours d'une semaine²⁹¹ et trois sont systématiquement fermés durant plusieurs heures entre deux périodes d'ouverture au cours d'une journée²⁹². Les *food courts* inclus dans des projets urbains s'inscrivent aussi dans ces résultats, puisque 18 sur 20 sont toujours ouverts en continu.

Ces ouvertures très majoritairement en continu au cours d'une semaine cachent cependant le fait que dans certains *food courts* les stands de restauration n'ouvrent pas en continu et aussi que dans certains *food courts* les stands de restauration ouvrent aussi plus tard et ferment plus tôt que le lieu. L'annexe n°10 contient à ce propos une synthèse sur la comparaison des horaires d'ouverture des 20 *food courts* situés dans des projets urbains par rapport aux horaires d'ouverture de leurs stands de restauration.

Par ailleurs, un service en continu peut cacher une absence de service pour le déjeuner ou le dîner lors d'un jour d'ouverture. En France, on retrouve en effet 16 *food courts* qui ne sont

²⁸⁸ En 2012, chez les Français, le pic horaire du petit déjeuner était situé à 8h00, celui du déjeuner était situé à 13h00 et celui du dîner était situé à 20h15. Source : De Saint Pol, T. et Ricroch, L. (2012, 12 octobre). Le temps de l'alimentation en France. INSEE. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1281016>

À la fin des années 2000, chez les Espagnols, le pic horaire du petit déjeuner était situé à 8h00, celui du déjeuner était situé à 14h00 et celui du dîner était situé à 21h00 (M. Gracia Arnaiz, 2010).

²⁸⁹ Nous retrouvons les *food courts* permanents : « Better » dans l'AUF lilloise, « La Friche Gourmande » à Toulouse, « Heat » à Lyon, le *food court* temporaire « Les 500 » à Toulouse et le *food court* éphémère : « Sur place ou à emporter » dans l'AUF lyonnaise. Enfin, on peut noter que le *food court* « Les 500 » ouvert au mois de décembre 2021 est passé quotidiennement en service continu à partir du 11 mai 2022.

²⁹⁰ Nous retrouvons le *food court* permanent « Kiosk Food Court » à Toulouse et le *food court* temporaire « La Rotonde Stalingrad » à Paris.

²⁹¹ Nous retrouvons le *food court* permanent « Mercado Progreso 41 » à Vigo et le *food court* éphémère « Alacant Street Food Market » à Alicante.

²⁹² Nous retrouvons le *food court* permanent « Agora Brillante » à Cordoue et les *food courts* éphémères « Mahou Urban Food Festival » de Vigo et « Galicia Street Food » à La Corogne.

jamais ouverts au moment du déjeuner²⁹³ et 15 *food courts* qui ne sont jamais ouverts au moment du dîner²⁹⁴. Ces chiffres augmentent lorsque l'on comptabilise en plus les neuf *food courts* qui sont autant de fois ou plus souvent fermés qu'ouverts au moment du déjeuner lors des jours d'ouverture au cours d'une semaine²⁹⁵. Le constat est le même lorsque l'on comptabilise en plus les quatre *food courts* qui sont autant ou plus souvent fermés qu'ouverts au moment du dîner lors des jours d'ouverture au cours d'une semaine²⁹⁶. En Espagne, on peut dresser le même constat sur un service en continu pouvant cacher une absence de service pour le déjeuner ou le dîner lors d'un jour d'ouverture, mais dans une moindre mesure. En effet, on retrouve deux *food courts* qui ne sont jamais ouverts au moment du déjeuner²⁹⁷ et trois *food courts* qui ne sont jamais ouverts au moment du dîner²⁹⁸. Ces chiffres augmentent lorsque l'on comptabilise en plus le *food court* qui est plus souvent fermé qu'ouvert au moment du déjeuner lors des jours d'ouverture au cours d'une semaine²⁹⁹ et le *food court* qui est autant fermé qu'ouvert au moment du dîner lors des jours d'ouverture au cours d'une semaine³⁰⁰.

Finalement, quels que soient les États et les temporalités étudiés, les *food courts* ouvrent presque tous en continu et la majorité d'entre eux sont le plus souvent ouverts au moment du déjeuner et du dîner au cours d'une semaine lors des jours d'ouverture. Ainsi, dans la majorité des *food courts*, il est possible d'y rester du déjeuner au dîner. Nous estimons que ça sera d'autant plus possible dans les faits si des activités complémentaires à la restauration sont proposées. Les *food courts* permettent ainsi aussi bien de manger et partir rapidement que de profiter du lieu pendant plusieurs heures.

Selon C. Pujol (2015, p. 29), la nuit est devenue « *un secteur économique à part entière* » avec le « *développement de l'offre de loisirs nocturnes* » ou avec la « *tendance à la banalisation du travail de nuit* ». En France, dans les années 2000 et 2010, les espaces festifs nocturnes étaient surtout concentrés dans les centres-villes, ce qui engendrait une forte incompréhension entre

²⁹³ Nous avons considéré qu'en France un *food court* qui était fermé à 13h00 ne permettait pas de déjeuner. Nous retrouvons dans ce cas un *food court* permanent, trois *food courts* temporaires et 12 *food courts* éphémères.

²⁹⁴ Nous avons considéré qu'en France un *food court* qui était fermé à 20h15 ne permettait pas de dîner. Nous retrouvons dans ce cas cinq *food courts* permanents, un *food court* temporaire et neuf *food courts* éphémères.

²⁹⁵ Nous retrouvons dans ce cas deux *food courts* permanents, six *food courts* temporaires et un *food court* éphémère.

²⁹⁶ Nous retrouvons dans ce cas un *food court* et trois *food courts* éphémères.

²⁹⁷ Nous avons considéré qu'en Espagne un *food court* qui était fermé à 14h00 ne permettait pas de déjeuner. Nous retrouvons dans ce cas deux *food courts* permanents qui se trouvent à Valence : « Mercabañal » et « Mercado San Valero ».

²⁹⁸ Nous avons considéré qu'en Espagne un *food court* qui était fermé à 21h00 ne permettait pas de dîner. Nous retrouvons dans ce cas trois *food courts* éphémères : « Van Van Market » de Madrid, « Valladolid Callejeando Food Fest » à Valladolid et « Boucatise Festival » à La Corogne.

²⁹⁹ Nous retrouvons dans ce cas le *food court* éphémère « Galicia Street Food » à Vigo.

³⁰⁰ Nous retrouvons dans ce cas le *food court* éphémère « All Those Food Market » à Barcelone.

les personnes y participant et celles qui voulaient dormir (R.-P. Desse, 2015). Il est néanmoins important d'après L. Gwiazdzinski (2007a, p. 69) que les villes se dotent de zones dans lesquelles se concentrent des services variés – tels que des « *commerces, cabinets médicaux, crèches...* » – ouverts 24 heures sur 24 et sept jours sur sept pour les personnes désireuses ou contraintes de vivre durant la nuit. Il faudrait selon lui que ces pôles de services soient aisément accessibles et ne gênent pas les personnes voulant dormir durant la nuit. Il estime alors que les abords des gares, des aéroports et des stations-service seraient des localisations pertinentes. On se demandera donc si les *food courts* sont majoritairement ou du moins parfois ouverts 24 heures sur 24. De son côté, R.-P. Desse (2015, p. 175) imaginait une implantation des lieux festifs nocturnes dans les quartiers péricentraux, « *notamment dans les tissus industriels et portuaires devenus obsolètes* ». Cependant, au début des années 2000, la grande majorité des villes françaises réalisant des opérations de *waterfront* privilégiait dans les espaces mobilisés le développement d'activités diurnes en regroupant « *des équipements de loisirs comme des musées, des commerces et de la restauration diurne, des logements* » – dans une logique multifonctionnelle – comme cela a été le cas avec le projet urbain Euroméditerranée à Marseille. Finalement, on peut se demander si l'implantation de *food courts* temporaires dans les métropoles françaises et espagnoles³⁰¹ ne répond pas en partie aux besoins exprimés 15 ans plus tôt par Luc Gwiazdzinski, puisque dans certains des espaces mobilisés l'éloignement assez important avec des immeubles résidentiels pourrait permettre davantage de tolérance des riverains vis-à-vis du bruit émis dans le *food court*. Nous chercherons à tester l'hypothèse selon laquelle les *food courts* temporaires sont ceux qui ferment le plus tard. Pour tester cette hypothèse, il faudra connaître les horaires de fermeture de ces *food courts*. Si les *food courts* ferment au plus tard à minuit, alors que les arrêtés préfectoraux en vigueur dans les départements français et leurs dérogations autorisent généralement les établissements recevant du public (ERP) disposant d'une licence III ou IV – comme les bars, cafés et restaurants – à fermer entre minuit et deux heures du matin³⁰², cela voudrait certainement dire que les dirigeants de *food courts* ne veulent pas endosser un rôle de lieu de sortie nocturne.

³⁰¹ Les parcelles mobilisées feront le plus souvent dans un avenir proche l'objet de travaux dans le cadre d'un projet immobilier privé ou bien d'un projet urbain.

³⁰² Bouboutou, J.-A. (2017, 1^{er} juillet). *L'ouverture de nuit des débits de boissons (cafés, bars, discothèques)*. Village de la justice. <https://www.village-justice.com/articles/ouverture-nuit-des-debits-boissons-cafes-bars-discotheques,25384.html> ; Préfet des Bouches-du-Rhône. (2021, 7 mai). *Fermeture tardive*. <https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Demarches-administratives/Autres-demarches/Debits-de-boisson/Fermeture-tardive> ; Préfecture du Nord. (2019, juillet). *Guide pratique des débits de boissons*. <https://www.nord.gouv.fr/contenu/telechargement/56140/359898/file/Guide%20pratique%20des%20d%C3%A9bits%20de%20boissons%2059-2019.pdf>

À cet égard, pour tous les *food courts* français, nous avons relevé l'horaire d'ouverture le plus fréquent au cours d'une semaine ou bien la moyenne entre les deux horaires d'ouverture les plus fréquents dans le cas où deux horaires d'ouverture étaient aussi fréquents l'un que l'autre. Puis nous avons calculé l'horaire d'ouverture moyen de chaque *food court* au cours d'une semaine³⁰³. En effet, dans la quasi-totalité des *food courts* les horaires d'ouverture différaient en fonction des jours de la semaine. Il ressort de ces deux méthodes de calculs des horaires semblables, puisque pour seulement 10 *food courts* le décalage entre ces horaires était supérieur à une heure. Nous présentons donc les résultats pour la première méthode de calcul.

En France, l'horaire d'ouverture le plus fréquent au cours d'une semaine est en moyenne de 12h40 pour toutes les temporalités confondues. L'horaire d'ouverture le plus fréquent au cours d'une semaine est très proche entre les *food courts* temporaires et éphémères puisqu'ils atteignent respectivement 13h31 et 13h27, tandis que l'horaire d'ouverture le plus fréquent pour les *food courts* permanents s'établit à 10h50. Il est par ailleurs possible de prendre un petit déjeuner dans une petite partie des *food courts*. En effet, cinq *food courts* permanents et un *food court* temporaire sont ouverts à 8h00 (si l'on observe l'horaire d'ouverture le plus fréquent au cours d'une semaine). Il apparaît donc que la très grande majorité des *food courts* français ne sont pas ouverts en début de matinée.

En Espagne, l'horaire d'ouverture le plus fréquent au cours d'une semaine est en moyenne de 11h57 pour toutes les temporalités confondues³⁰⁴. L'horaire d'ouverture le plus fréquent au cours d'une semaine est proche entre les *food courts* permanents et éphémères puisqu'ils atteignent respectivement 11h52 et 12h17, tandis que l'horaire d'ouverture le plus fréquent pour les *food courts* temporaires s'établit à 10h00. Il est par ailleurs possible de prendre un petit déjeuner à 8h00 dans seulement deux *food courts* permanents (si l'on observe l'horaire d'ouverture le plus fréquent au cours d'une semaine). Il apparaît donc que la très grande majorité des *food courts* espagnols ne sont pas ouverts en début de matinée. Notons, par ailleurs, que les *food courts* ont majoritairement des horaires différents en fonction de leurs jours d'ouverture, que ce soit en France et en Espagne.

De la même façon, nous avons cherché à connaître l'horaire de fermeture le plus fréquent des *food courts* au cours d'une semaine ou bien la moyenne entre les deux horaires d'ouverture les

³⁰³ Nous avons sélectionné les horaires les plus récents que nous avons recensés entre 2018 et 2021.

Pour les six *food courts* qui n'ouvrent pas en service continu ou du moins pas toujours, nous avons comptabilisé comme horaire d'ouverture – le plus fréquent et en moyenne – celui de la première ouverture de la journée.

³⁰⁴ Il ressort des deux méthodes de calculs des horaires semblables, puisque pour seulement cinq *food courts* le décalage entre ces horaires était supérieur à une heure.

plus fréquents dans le cas où deux horaires d'ouverture étaient aussi fréquents l'un que l'autre³⁰⁵.

En France, l'horaire de fermeture le plus fréquent au cours d'une semaine est en moyenne de 22h07 pour toutes les temporalités confondues. L'horaire de fermeture le plus fréquent au cours d'une semaine est très proche entre les *food courts* permanents et éphémères puisqu'ils atteignent respectivement 21h43 et 21h37, tandis que l'horaire de fermeture le plus fréquent pour les *food courts* temporaires s'établit à 23h39. Finalement, l'activité des *food courts* cesse, en moyenne, vers 22h00, c'est-à-dire à un horaire qui est compatible avec le sommeil des riverains. En effet, en 2017, les personnes résidant en France métropolitaine, parlant le français et âgée de 18 à 75 ans³⁰⁶ et ayant des horaires réguliers se couchaient en moyenne à 23h15 en semaine, contre minuit le week-end (D. Léger et al., 2019)³⁰⁷. Cependant, 31 des 96 *food courts* recensés ferment en moyenne plus tard qu'à 23h15 et empêchent donc en théorie aux riverains d'essayer de s'endormir à leur horaire moyen³⁰⁸.

En Espagne, l'horaire de fermeture le plus fréquent au cours d'une semaine est en moyenne de 23h41 pour toutes les temporalités confondues³⁰⁹. L'horaire de fermeture le plus fréquent au cours d'une semaine est très proche entre les *food courts* permanents et temporaires³¹⁰ puisqu'ils atteignent respectivement 00h08 et 00h00, tandis que l'horaire de fermeture le plus fréquent pour les *food courts* éphémères s'établit à 23h02. Les *food courts* espagnols ferment donc en moyenne 94 minutes après leurs homologues français, ce qui ne nous étonne pas compte tenu de la tendance communément admise que les Espagnols mangent plus tard que les Français. L'activité des *food courts* cesse, en moyenne, vers minuit, c'est-à-dire un horaire très

³⁰⁵ Nous avons aussi calculé l'horaire de fermeture moyen de chaque *food court* au cours d'une semaine. Il ressort de ces deux méthodes de calculs des horaires semblables, puisque pour seulement 13 *food courts* français le décalage entre ces horaires était supérieur à une heure. Nous présentons donc les résultats pour la première méthode de calcul.

Autrement, pour les six *food courts* qui n'ouvrent pas en service continu ou du moins pas toujours, nous avons comptabilisé comme horaire de fermeture – le plus fréquent et en moyenne – celui de la dernière fermeture de la journée. Enfin, signalons qu'il nous a seulement manqué les horaires de fermeture de deux *food courts* éphémères.

³⁰⁶ Un échantillon aléatoire de 12 637 personnes représentatifs des 18-75 ans a été mobilisé pour obtenir ces résultats.

³⁰⁷ Nous sommes toutefois bien conscients que les enfants se couchent en moyenne plus tôt que ces horaires.

³⁰⁸ On retrouve parmi eux 11 *food courts* permanents, 10 *food courts* temporaires et 10 *food courts* éphémères. Le résultat annoncé est à ce propos moins contraignant pour les riverains. En effet, les *food courts* éphémères recensés ouvrent tous sauf l'un d'eux entre un et quatre jours d'affilée, et ce, surtout les vendredis, samedis et dimanches. Et il se trouve que ces neuf *food courts* éphémères ferment à minuit au plus tard. Cela n'empêche donc a priori pas le week-end les riverains de se coucher à leur horaire moyen.

³⁰⁹ Il ressort des deux méthodes de calculs des horaires semblables, puisque pour seulement cinq *food courts* le décalage entre ces horaires était supérieur à une heure.

³¹⁰ Néanmoins, nous accordons peu d'importance aux horaires des *food courts* temporaires espagnols puisqu'ils ne sont que deux parmi les 45 *food courts* que compte les AUF espagnoles d'au moins 300 000 habitants.

proche d'être compatible avec le sommeil des riverains. En effet, nous estimons qu'en 2017 la moitié de la population espagnole se couchait aux alentours de 23h40 en semaine et de 00h15 le week-end³¹¹. 35 des 45 *food courts* recensés ferment en moyenne plus tard qu'à 23h40 et empêchent donc en théorie aux riverains d'essayer de s'endormir à leur horaire moyen³¹². La gêne des riverains est tout de même atténuée par le fait que 24 de ces 35 *food courts* ferment à minuit.

Pour analyser ces résultats, nous reprenons à notre compte la catégorisation des temporalités nocturnes de L. Gwiazdzinski (2007b) qui estime dans le contexte des métropoles que

« la nuit se décompose en trois grands temps : la soirée, de 20 h à 1 h 30, marge de la nuit qui s'avance ; le cœur de la nuit de 1 h 30 à 4 h 30, creux de l'activité urbaine le petit matin de 4 h 30 à 6 h, marge du jour qui arrive ».

Ainsi, aussi bien en France qu'en Espagne, les *food courts* ne sont pas des lieux de festivités durant le « cœur de la nuit » quelle que soit leur catégorie temporelle à quelques rares exceptions près³¹³. Par ailleurs, comme nous l'avions initialement pressenti, les *food courts* temporaires ferment plus tard que les autres types de *food courts*, si l'on compile les résultats français et espagnols.

Finalement, dans les AUF françaises d'au moins 300 000 habitants, le *food court* type est ouvert en continu de 12h40 à 22h07. En revanche, dans les AUF espagnoles d'au moins 300 000 habitants, le *food court* type est ouvert en continu de 11h57 à 23h41. Ainsi, lors d'une journée d'ouverture, les *food courts* espagnols ont une amplitude horaire la plus fréquente de 11h44 contre 9h27 en France, soit 2h17 de plus. On est donc loin d'une ouverture sur 24 heures d'affilée comme c'est le cas dans certains *hawker centres* singapouriens. Enfin, on peut considérer à partir de la classification des temporalités nocturnes de L. Gwiazdzinski (2007b)

³¹¹ En effet, nous n'avons pas connaissance des horaires réguliers du coucher des Espagnols. En revanche, nous savons qu'en 2017, en semaine, 72,6 % des Espagnols se couchaient après 23h00 et 37 % des Espagnols se couchaient après minuit. Le week-end et les jours fériés, 81,4 % des Espagnols se couchaient après 23h00, 56,5 % des Espagnols se couchaient après minuit et 30,1 % des Espagnols se couchaient après une heure du matin. Ces résultats ont été obtenus en interrogeant 2 487 personnes. Source : Centro de Investigaciones Sociológicas. (2017). *Tabla-M1-2017*. <https://www.cis.es>

³¹² On retrouve parmi eux 23 *food courts* permanents, deux *food courts* temporaires et 10 *food courts* éphémères.

³¹³ En reprenant les horaires de fermeture les plus fréquents, seulement cinq établissements français et un établissement espagnol fermaient après 1h30 du matin. Le *food court* permanent « Trinquet Village » à Paris et « Agora Brillante » à Cordoue et les *food courts* temporaires « Les Terrasses de l'atelier » à Toulouse, « Canaille Club » à Toulouse, « Le Petit Pré » à Paris et « La Bamba » à Paris fermaient en effet le plus souvent à 2h00. Hormis pour le « Trinquet Village », tous ces sites avaient pour point commun de ne pas être situés à proximité d'immeubles de logement. Aucun d'entre eux n'était situé dans un site faisant l'objet d'un projet urbain.

que la grande majorité des *food courts* de métropoles françaises et espagnoles sont des lieux de sortie ouverts en journée et en soirée.

Observons à présent si ces résultats diffèrent pour les *food courts* situés dans des projets urbains en cours de réalisation. En France, dans les projets urbains, le *food court* type³¹⁴ est ouvert en continu de 11h53 à 22h09. En Espagne, la période d'ouverture la plus fréquente des trois *food courts* situés dans des projets urbains s'établit de 12h20 à 00h00. Ainsi, les *food courts* situés dans des projets urbains de métropoles ouvrent en moyenne 49 minutes de plus que ceux qui sont situés dans d'autres espaces métropolitains en France, contre 4 minutes de moins dans le cas espagnol. On en conclut que le fait qu'un *food court* se situe dans un projet urbain n'entraîne ni un allongement significatif de ses horaires d'ouverture ni des horaires de fermeture plus tardifs que dans d'autres sites métropolitains et donc pas d'allongement de la vie nocturne.

Le tableau suivant permet de récapituler les horaires des *food courts* de métropoles françaises et espagnoles selon leurs temporalités, en précisant les horaires de ceux qui étaient inclus dans un projet urbain (tableau 14).

	En France	En Espagne
Chez l'ensemble des <i>food courts</i> (dans les projets urbains)	12h40-22h07 (11h53-22h09)	11h57-23h41 (12h20-00h00)
Chez les <i>food courts</i> permanents (dans les projets urbains)	10h50-21h43 (11h10-23h07)	11h52-00h08 (14h30-00h00)
Chez les <i>food courts</i> temporaires (dans les projets urbains)	13h31-23h39 (13h12-22h33)	10h00-00h00 (8h00-00h00)
Chez les <i>food courts</i> éphémères (dans les projets urbains)	13h27-21h37 (11h30-20h36)	12h17-23h02 (aucun <i>food court</i> concerné)

Tableau 14 : Horaires moyens des *food courts* de métropoles françaises et espagnoles en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les AUF d'au moins 300 000 habitants

Source : base de données de J. Haquet ; Réalisation : J. Haquet, 2022

Finalement, la majorité des *food courts* permettent d'enrichir de la fin de matinée jusqu'en soirée l'offre de loisirs des villes où ils se trouvent, grâce à leurs larges amplitudes horaires. Les horaires qu'ils adoptent permettent en théorie à une majorité de riverains de se coucher à l'heure qu'ils auraient choisie s'ils habitaient ailleurs.

³¹⁴ Ils sont au nombre de 17 sur 96, dont six permanents, cinq temporaires et six éphémères, en sachant que nous n'avons pas réussi à connaître l'horaire de fermeture d'un *food court* éphémère.

3.13) Des *food courts* temporaires et permanents très majoritairement ouverts six à sept jours par semaine et des *food courts* éphémères très majoritairement ouverts moins de six jours par semaine

Nous allons désormais nous questionner sur l'éventualité que les *food courts* de métropoles françaises et espagnoles soient ouverts tous les jours au cours d'une semaine³¹⁵, en lien avec la volonté de nombreuses municipalités de se doter d'une offre de loisirs riche.

En France, on peut considérer que les *food courts* permanents sont très souvent ouverts au cours d'une semaine. En effet, parmi les 30 *food courts* concernés, 16 étaient ouverts tous les jours de la semaine, alors que seulement cinq étaient ouverts moins de six jours par semaine³¹⁶. Les *food courts* temporaires sont moins fréquemment ouverts que les *food courts* permanents au cours d'une semaine. En effet, parmi les 21 *food courts* concernés, six étaient ouverts quotidiennement et la moitié étaient ouverts moins de six jours par semaine³¹⁷. Les *food courts* éphémères sont encore moins fréquemment ouverts que les autres catégories de *food courts* au cours d'une semaine. En effet, seulement un des 45 *food courts* concernés était ouvert au moins six jours par semaine³¹⁸. Les autres *food courts* éphémères étaient en activité entre un et quatre jours d'affilée. On notera que les vendredis, samedis et dimanches sont les jours où l'on retrouve le plus de *food courts* éphémères. Enfin, les *food courts* situés dans des projets urbains s'inscrivent dans les résultats que nous venons de présenter³¹⁹.

En Espagne, on retrouve des résultats équivalents. En effet, les *food courts* permanents sont très souvent ouverts au cours d'une semaine, puisque parmi les 25 *food courts* concernés, 20 étaient ouverts tous les jours tandis qu'un seul était ouvert moins de six jours par semaine³²⁰. Ce dernier était situé dans un projet urbain. Les deux *food courts* temporaires étaient ouverts tous les jours

³¹⁵ Lorsqu'un *food court* a fermé entre minuit et 3h00 du matin, le jour correspondant n'a pas été retenu dans nos analyses.

³¹⁶ Les *food courts* concernés étaient tous ouverts cinq jours d'affilée par semaine : « Better » dans l'AUF lilloise, « La Friche Gourmande » à Toulouse, « Les Halles de la Cité » également à Toulouse, « Trinquet Village » à Paris et « Dock B » dans l'AUF de Paris.

³¹⁷ Les *food courts* concernés étaient tous ouverts trois à cinq jours d'affilée par semaine en incluant systématiquement les jeudis, vendredis et samedis : « Chaud Bouillon à l'Avant-Goût » à Lille, « L'Hirondelle » à Lille, « Le Pic » dans l'AUF de Toulouse, « Ground Control » à Paris (ce *food court* a la particularité d'être fermé le lundi et le mardi afin d'accueillir des événements privés), « La Rotonde Stalingrad » à Paris, « Marché Pop » à Paris, « Le Petit Pré » à Paris, « La Bamba » à Paris, « Les Nantais » dans l'AUF de Nantes, « La Friche des Ponts » à Limoges.

³¹⁸ « Les Halles Gourmandes des Consuls » était ouvert tous les jours du 13 au 23 décembre 2018 dans la cour d'un hôtel toulousain.

³¹⁹ Un des six *food courts* permanents situé dans un projet urbain était ouvert moins de six jours par semaine, tout comme deux des cinq *food courts* temporaires situés dans des projets urbains et tous les *food courts* éphémères situés dans des projets urbains.

³²⁰ Il s'agissait de « Calle Gourmet » qui était ouvert du vendredi au dimanche à Madrid.

de la semaine. Les *food courts* éphémères sont beaucoup moins fréquemment ouverts que les autres catégories de *food courts* au cours d'une semaine, puisque seulement deux des 18 *food courts* concernés étaient ouverts au moins six jours par semaine³²¹. Les autres *food courts* éphémères étaient en activité entre un et cinq jours d'affilée. On notera que comme en France, les vendredis, samedis et dimanches sont les jours où l'on retrouve le plus de *food courts* éphémères.

Pour en revenir aux affirmations de Xerfi à propos des horaires d'ouverture des *food courts* français, on peut dire qu'ils sont globalement valables pour les *food courts* de métropoles françaises et espagnoles. Selon l'étude, les *food courts* sont généralement ouverts sept jours sur sept, et ce, sur « *une très large amplitude horaire (fermeture plus tardive le week-end)* » (Xerfi, 2019, p. 19). Nous partageons ce constat sur l'existence d'une très large amplitude horaire pour les *food courts* permanents et temporaires français et espagnols, puisque la grande majorité d'entre eux sont ouverts en continu pendant plus de 9h00. En revanche, seuls les *food courts* temporaires et permanents espagnols sont généralement ouverts tous les jours de la semaine puisqu'environ la moitié des *food courts* permanents français et le quart des *food courts* temporaires français sont concernés. Il serait plus judicieux d'indiquer du côté français que les *food courts* permanents sont très majoritairement ouverts au moins six jours sur sept contre la moitié des *food courts* temporaires. Par ailleurs, Xerfi (2019, p. 19) indiquait que « *l'offre proposée couvre tous les repas de la journée, ce qui permet d'attirer des clients même en dehors des heures de repas traditionnels (un élément que plébiscitent notamment les jeunes)* ». Nous sommes en partie d'accord avec ce constat, car nous avions auparavant noté que la majorité des *food courts* sont ouverts le plus souvent pour le déjeuner et le dîner lors de leurs jours d'ouverture. En revanche, ils sont très peu nombreux à ouvrir à l'heure du petit déjeuner.

Finalement, les *food courts* permettent d'enrichir l'offre de loisirs des villes où ils se trouvent. À ce propos, les *food courts* temporaires et permanents en sont les principaux responsables, grâce à leurs nombreux jours d'ouvertures par semaine et, car ils ouvrent très majoritairement plus de trois mois par an³²².

³²¹ En 2019, « Ebro Food » était ouvert tous les jours du 3 au 13 octobre dans le parc San Pablo de Saragosse et « Galicia Street Food » était aussi ouvert tous les jours du 12 au 21 avril et du 21 au 30 juin dans l'esplanade del Parrote à La Corogne.

³²² Tous les *food courts* permanents et 17 des 23 *food courts* temporaires sont ouverts plus de trois mois par an. Nous proposons dans l'annexe n°11 une analyse des mois d'ouverture des *food courts* éphémères et temporaires des métropoles françaises et espagnoles.

Conclusion du chapitre 3

On recense des *food courts* en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans près de la moitié des métropoles françaises et dans les deux tiers des métropoles espagnoles, avec une surreprésentation dans les métropoles les plus peuplées (AUF d'au moins 700 000 habitants). À l'échelle de leur métropole, ils sont plus des deux tiers à être situés dans une ville-centre en France et la quasi-totalité en Espagne. Les *food courts* de ces métropoles sont exclusivement situés dans des zones déjà urbanisées qui font peu souvent l'objet d'un projet urbain en cours de réalisation puisqu'ils sont un septième dans ce cas. Lorsqu'ils se trouvent dans des projets urbains, les *food courts* des métropoles françaises et espagnoles font le plus souvent partie des premiers éléments de programmation ouverts au public et font le plus souvent l'objet d'une communication de la part du maître d'ouvrage ou de l'aménageur. À l'échelle parcellaire, il apparaît que les *food courts* des métropoles françaises et espagnoles ont la capacité d'animer de vastes espaces puisqu'ils ont très majoritairement une superficie supérieure à 1 000 m². Ces *food courts* sont pratiquement tous situés dans des espaces qui n'ont pas été construits dans le but de les accueillir, ce qui témoigne de leur adaptabilité spatiale. Dans ce sens, les stands de restauration mobiles permettent d'installer rapidement des *food courts* éphémères et temporaires. Les espaces occupés sont d'ailleurs variés et il apparaît que les lieux occupés diffèrent fortement en fonction des trois catégories temporelles retenues. À cet égard, les *food courts* des métropoles françaises et espagnoles participent au processus de privatisation des espaces publics, puisqu'ils sont un peu plus de la moitié à être situés dans des espaces de propriété publique. Toutefois, les trois quarts de ces *food courts* y participent seulement quelques jours par an. Enfin, il est intéressant de relever que la majorité des *food courts* permettent d'enrichir l'offre de loisirs des villes où ils se trouvent, de la fin de matinée jusqu'en soirée. Cela est d'autant plus le cas grâce à ceux qui sont temporaires et permanents, puisqu'ils sont très majoritairement ouverts six à sept jours par semaine et ouvrent très majoritairement plus de trois mois par an.

Conclusion de la première partie

Cette première partie a permis d'apporter une contribution à la géographie des *food courts*. En effet, la réalisation d'une base de données et son analyse a permis de compléter les études existantes, de quantifier le phénomène des *food courts* dans les métropoles françaises et espagnoles et de préciser leur positionnement dans les projets urbains.

Les *food courts* en activité dans les métropoles françaises et espagnoles sont caractérisés par une grande diversité et une adaptabilité, d'un point de vue :

- spatial (espaces occupés variés aux échelles nationales, métropolitaines et parcellaires, insertion dans des espaces non conçus pour les accueillir, superficies occupées variées) ;
- temporel (nombre de jours d'ouverture variés au cours d'une année et au cours d'une semaine, horaires d'ouverture variés) ;
- programmatique (activités variées) ;
- matériel (nature des stands variée).

On retrouve tout de même des tendances qui unissent ces *food courts* au-delà des caractéristiques retenues pour les définir. Par exemple, une grande majorité de *food courts* occupe plus de 1 000 m² et ils se situent tous dans des espaces déjà urbanisés. On peut estimer que la grande adaptabilité du *food court* à de nombreux niveaux constitue un des éléments explicatifs de sa présence contemporaine dans des espaces variés des métropoles, y compris dans des sites de projets urbains.

Finalement, avec 20 *food courts* insérés dans des projets urbains parmi les 141 *food courts* repérés en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les métropoles françaises et espagnoles, nous estimons qu'il y a un engouement. En effet, à notre connaissance, il n'y avait pas de *food courts* situés dans des projets urbains 10 ans plus tôt dans ces métropoles. Néanmoins, cet engouement est très mesuré, puisque ces 20 *food courts* sont très peu nombreux par rapport au nombre total de projets urbains en cours de réalisation entre 2018 et 2021 dans ces métropoles. La deuxième partie permettra d'identifier plus précisément les rapports qui s'établissent entre les *food courts* et les projets urbains, à travers l'étude de trois terrains que nous allons dorénavant présenter.

Alors qu'en France, environ 20 % des permis de construire sont délivrés dans le cadre d'opérations d'aménagement (X. Desjardins, 2020), il n'en demeure pas moins intéressant d'étudier les projets urbains. En effet, ils permettent d'analyser finement les processus d'aménagement³²³ mis en place par leurs maîtres d'ouvrage³²⁴ pour procéder à l'aménagement concret de sites urbains qui sont à replacer dans des contextes plus larges, tout du moins métropolitains dans le cadre de cette thèse. L'intérêt d'étudier dans le cadre d'une recherche en urbanisme des projets urbains réalisés sur des sites en friche en Europe a été confirmé par

³²³ On pense de manière très englobante aux objectifs, aux procédures et à la gouvernance.

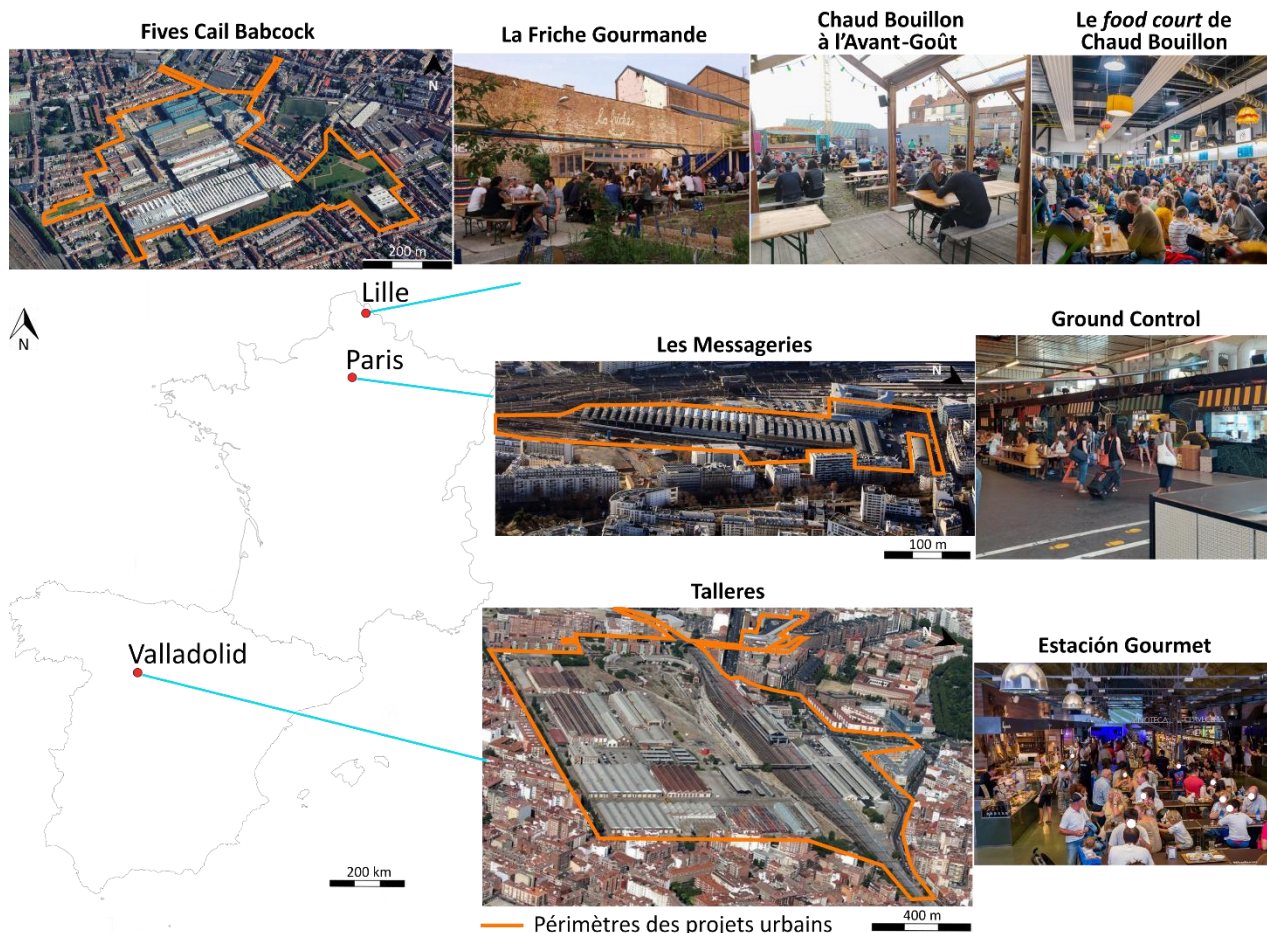
³²⁴ En effet, il est communément admis qu'il existe davantage de documents de diverses natures sur les projets urbains que sur des projets immobiliers isolés, particulièrement grâce aux documents d'urbanisme réglementaires et concertations obligatoires que doivent entreprendre les maîtres d'ouvrage des projets urbains.

R. Rodriguès Malta (1999, p. 398) pour qui « *les opérations de réaménagement de friches, par leur échelle spatiale, leur complexité décisionnelle et les enjeux socio-économiques qu'elles génèrent forment un terrain d'études où, plus qu'ailleurs, s'observent aujourd'hui les nouveaux modes de production de la ville* ». Étudier ces projets à partir de la mise en place de *food courts* permet de réinterroger de façon originale les modèles d'urbanisme actuellement en vigueur à la lueur d'une évolution des modes de vie et de consommation, ainsi que les formes de gouvernance des projets urbains.

Les *food courts* situés dans des projets urbains métropolitains français et espagnols sont peu nombreux par rapport à l'ensemble des projets urbains en cours de réalisation dans ces métropoles. Il est toutefois intéressant d'étudier leur insertion et ce qu'ils révèlent des projets urbains compte tenu de leur apparition récente dans ces sites à partir des années 2010.

Nous avons décidé d'étudier dans une deuxième partie – parmi les 16 projets urbains en cours qui comportaient des *food courts* en activité entre 2018 et 2021 au sein des métropoles françaises et espagnoles – les trois terrains d'études suivants (carte 7) :

- Le projet de renouvellement urbain d'une ancienne usine métallurgique, à Lille, en écoquartier : « Fives Cail Babcock » (FCB), qui a accueilli en période estivale les *food courts* « La Friche Gourmande » en 2018 et en 2019, puis « Chaud Bouillon à l'Avant-Goût » en 2020 et qui accueille le *food court* permanent de « Chaud Bouillon » depuis le mois de mars 2024 ;
- Le projet de renouvellement urbain d'un site dédié à la logistique ferroviaire de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF), dans le 12^e arrondissement de Paris : « Les Messageries », qui accueille depuis le mois de mai 2017 le *food court* « Ground Control » ;
- Le projet de renouvellement urbain d'un site de construction, réparation, maintenance et stockage ferroviaire de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), à Valladolid : « Talleres », dans lequel le *food court* « Estación Gourmet » a ouvert du mois de décembre 2013 jusqu'au mois de novembre 2019.



Carte 7 : Les terrains d'études de la thèse³²⁵

La sélection de ces terrains s'est appuyée sur des motivations académiques et pratiques. En ce qui concerne les motivations académiques, nous avons souhaité :

³²⁵ Sources des photos :

La Friche Gourmande : Vachez, A. (2018, 28 septembre). Lille. *Fives Cail : week-end de clôture de la Friche gourmande*. Lille Actu. actu.fr/hautes-de-france/lille_59350/fives-cail-samedi-29-septembre-lieu-week-end-cloture-friche-gourmande_18771013.html. Photo d'Amandine Vachez reproduite avec son autorisation

Chaud Bouillon à l'Avant-Goût : Chaud Bouillon. (2020, juillet). *Accueil* [page Facebook]. Facebook. Repéré le 7 juillet 2020 à <https://www.facebook.com/chaudbouillonlille>. Photo reproduite avec l'accord de la direction de Chaud Bouillon

Le food court de Chaud Bouillon : Chaud Bouillon. (2024). <https://www.chaudbouillon.earth/>. Photo reproduite avec l'accord de la direction de Chaud Bouillon

Fives Cail Babcock : Fives Cail Lille-Hellemmes. (s. d.). fivescail-lille-hellemmes.fr

Ground Control : J. Haquet, le 12 juin 2022

Les Messageries : Espaces Ferroviaires et SNCF Immobilier (2018, 30 mai). *Réunion d'information : Projet Gare de Lyon – Daumesnil. Ville de Paris*. <https://cdn.paris.fr/paris/2020/09/16/6f0f562fd2d4230e8a518635d416d020.pdf>

Estación Gourmet : Estación Gourmet. (2016, 22 août). [image jointe] [statut Facebook]. Facebook. <https://www.facebook.com/estaciongourmetvalladolid/photos/a.437592643011733/913002392137420/?type=3>

Talleres : Photo de Ricardo Melgar reproduite avec l'accord de la revue *Vía Libre*. (2018, 13 avril). *Primeras licitaciones para la integración del ferrocarril en Valladolid*. *Vía Libre*. <https://www.vialibreffe.com/noticias.asp?not=24536>

Source du fond de carte : d-maps, (s. d.). <https://d-maps.com> ; Réalisation : J. Haquet, 2024

- Permettre une approche croisant les regards sur deux pays pour mieux saisir les spécificités ;
- Choisir des projets emblématiques ;
- Choisir des projets qui disposent de maîtrises d'ouvrages de natures différentes (public/privé) ;
- Étudier des projets en développement, mais aussi un cas d'échec avec la fermeture d'un *food court*.

En ce qui concerne les motivations pratiques, la proximité géographique avec notre lieu de résidence a joué un rôle majeur dans notre volonté d'opter pour un terrain lillois. L'accès facile à Paris a joué un rôle important dans le choix d'un terrain dans cette ville. Enfin, la possibilité d'un accueil par un laboratoire de recherche de l'Université de Valladolid, renforcée par la possession d'un niveau courant en langue espagnole, a été déterminante pour choisir d'étudier un projet urbain à Valladolid.

Les projets urbains que nous allons étudier ont bien évidemment des différences. À ce propos, N. Arab (2018, p. 222) estime que

« chaque situation de projet est singulière dans ses caractéristiques sociales, spatiales et temporelles. Chaque activité de projet s'inscrit dans des configurations locales historiques, économiques, géographiques, sociologiques, politiques, propres au territoire considéré, voire au site précis concerné par le projet. Il en va de même de la configuration des acteurs et de leurs combinaisons dans des collectifs aux relations variables ».

À travers le rapport entre *food court* et projet urbain, nous proposerons une lecture de la fabrique de la ville. Plus précisément, nous étudierons la production urbaine sous le prisme de l'introduction d'un dispositif (le *food court*) susceptible d'en révéler les évolutions, tant d'un point de vue opérationnel que vis-à-vis des pratiques citadines.

Deuxième partie : *Food courts* et renouvellement urbain : études de cas en France et en Espagne

Après avoir appréhendé et défini cet objet protéiforme qu'est le *food court* dans une première partie, ce travail se prolonge dans une deuxième partie par un questionnement sur des caractéristiques des projets urbains contemporains, puis sur les modes d'insertion des *food courts* au sein de trois projets urbains en cours de réalisation et sur ce qu'ils montrent de l'évolution des projets urbains. Pour ce faire, nous allons présenter dans un quatrième chapitre les principales caractéristiques morphologiques et programmatiques des projets urbains depuis leur apparition en Europe et choisir un cadre théorique pour étudier de façon approfondie trois projets urbains contemporains contenant des *food courts* dans leur programmation. Ensuite, nous étudierons les projets urbains sélectionnés à l'aune de ce cadre théorique. Puis nous étudierons dans un cinquième chapitre l'insertion des *food courts* situés dans ces trois projets urbains à la lueur de leurs mises sur agenda et enjeux associés, de leurs contextes territoriaux, des espaces mobilisés, des procédures juridiques et économiques engagées, de leurs liens avec des processus de participation citoyenne et de leurs transformations de l'espace. L'étude de l'insertion de ces *food courts* situés dans des secteurs de renouvellement urbain aura plus largement pour but d'interroger les évolutions touchant la mise en œuvre des projets urbains.

Chapitre 4) Évolution des formes et de la programmation de projets urbains

Comme nous venons de l'indiquer, nous allons dorénavant présenter les principales dynamiques morphologiques et programmatiques des projets urbains depuis leur apparition et choisir un cadre théorique pour étudier à partir d'une approche diachronique l'évolution de trois projets urbains contemporains contenant des *food courts* dans leur programmation. Cela nous permettra de nous interroger sur des caractéristiques des projets urbains contemporains.

4.1) Le projet urbain en question : caractéristiques morphologiques et classification

Les projets urbains peuvent être étudiés selon de nombreux prismes ; en témoigne la liste de leurs constantes identifiées dans le contexte français par A. Masbouni (2002a, p. 9 et 10) qui servira de repère à notre réflexion :

1. Utilisation des friches (portuaires, ferroviaires, industrielles...) ;
2. Programmation centrée sur l'habitat et l'espace public ;
3. Existence d'un programme levier – très majoritairement culturel – pour porter le projet ;
4. Implication et compétences d'élus et concepteurs mobilisés dans la durée ;
5. Capacité à gérer la concertation avec les habitants ;
6. Prise en compte d'une temporalité de 10 à 20 ans (parfois plus) correspondant à celle du projet ;
7. Rôle levier de la mise en service d'infrastructures de transport (notamment les tramways) ;
8. Place accordée à l'architecture contemporaine et, en contrepartie, meilleure prise en compte du patrimoine ;
9. Enjeux essentiels des questions d'aménités urbaines et de qualité de vie ;
10. Montée en puissance de la question paysagère valorisant une « école française » reconnue ;
11. Recours à des architectes étrangers (R. Koolhaas, R. Piano...) publicisant les projets.

Nous allons interroger toutes ces constantes dans cette partie. Toutefois, dans ce sous-chapitre, nous centrerons notre approche sur les caractéristiques morphologiques et programmatiques des projets urbains, en France et en Espagne, en insistant sur les dimensions actorielle, puis patrimoniale et enfin sur leur capacité à accueillir des dispositifs d'occupations temporaires. En effet, ces dimensions seront très importantes pour nourrir notre réflexion, puisque nous verrons que des *food courts* temporaires ont été installés dans les trois projets urbains étudiés, que la

question patrimoniale se pose dans chacun de ces projets et que ces projets ont mobilisé de nombreux acteurs (certains étant nouveaux, compte tenu de l'émergence de ces projets d'occupation temporaire).

4.1.1) Caractéristiques morphologiques et programmatiques des projets urbains en France et en Espagne : approche actorielle

À partir des années 1980, on assiste à un essor de la planification stratégique en France (G. Pinson, 2009 ; X. Desjardins et P. Estèbe, 2021) et en Espagne (F. Scherrer, 2008 ; C. Gotlieb, 2020). Elle est concomitante à de grandes lois de décentralisation à partir de la fin des années 1970 en Espagne (L. Coudroy de Lille et al., 2013) et à partir du début des années 1980 en France (X. Desjardins et P. Estèbe, 2021). Dans ce contexte, le projet urbain s'impose comme une pratique d'urbanisation de plus en plus commune dans les grandes villes françaises (G. Pinson, 2009 ; X. Desjardins et P. Estèbe, 2021) et espagnoles (L. Coudroy de Lille et al., 2013 ; C. Gotlieb, 2020).

Entre 1980 et 2010, les projets urbains sont surtout effectués en renouvellement urbain dans les grandes villes françaises (X. Desjardins et P. Estèbe, 2021). En revanche, dans les grandes villes espagnoles, les projets urbains sont principalement réalisés en renouvellement urbain durant les années 1980, puis surtout en extension urbaine lors des deux décennies suivantes (L. Coudroy de Lille et al., 2013)³²⁶.

En France, entre 1980 et 2010, les mairies des grandes villes vont mobiliser de larges coalitions d'acteurs publics, privés et associatifs pour mettre en œuvre des projets urbains (X. Desjardins et P. Estèbe, 2021).

J. Idt (2020, p. 184) évoque ce qui a conduit des architectes-urbanistes – dont C. Devillers – à promouvoir le projet urbain lors des années 1970 et 1980 en France :

« Une génération montante d'architectes-urbanistes fait du projet urbain un fer de lance des nouvelles pratiques qu'elle porte [Claude, 2000 ; Hayot et Sauvage, 2000]. L'un des plus virulents est probablement Christian Devillers [1994], qui oppose le projet urbain aux procédures de la Loi d'Orientation Foncière (LOF) de 1967 conçues pour gérer un urbanisme de croissance. Il présente le projet urbain comme l'outil de la reconstruction de la ville sur la ville et du renouvellement urbain ».

³²⁶ Cette différence entre les deux États s'explique sans doute en partie par la superficie moyenne bien plus importante des grandes villes espagnoles que les grandes villes françaises.

Les architectes-urbanistes promouvant alors le projet urbain souhaitaient accorder de l'importance à l'espace public, au « *contexte et aux particularités locales* » et « *surtout, l'accent est mis sur le « processus de projet » (le dialogue entre acteurs, la co-construction des objectifs, etc.) plutôt que sur son contenu et son programme* » (J. Idt, 2020, p. 185).

G. Pinson (2009, p. 12) estime que, contrairement aux pratiques urbanistiques des Trente Glorieuses, l'une des idées phares des partisans du projet urbain à partir des années 1980 a été de « *faire primer le projet global, le dessein d'ensemble – porté par un politique et/ou un concepteur (architecte ou urbaniste) – sur la procédure* ». P. Ingallina (2001, p. 10) estime également que le projet urbain est un projet global et qu'à cet égard, il doit s'opposer à « *une pensée sectorielle de l'aménagement* ». Cependant, l'architecte-urbaniste N. Michelin (2008) alerte sur le fait que trop d'acteurs de projets urbains ne prêtent pas assez d'attention au contexte géographique et historique des sites qu'ils réaménagent³²⁷.

En 2009, G. Pinson (2009, p. 10 et 11) présentait d'autres différences principales entre l'aménagement urbain mené par les États européens lors des Trente Glorieuses et celui mené par les villes européennes après cette période :

« *Là où les services de l'État procédaient à une programmation à long terme des aménagements fondée sur une activité de prévision sûre d'elle-même, les élus et urbanistes des villes tendent à agir par touches successives, à intégrer les incertitudes, à planifier de manière plus pragmatique en intégrant les aléas et les opportunités. Enfin, quand l'urbanisme d'État reposait sur un système d'acteurs hiérarchisé accordant une place centrale aux représentants administratifs et techniques de l'État, les dispositifs d'action qui se mettent en place autour des projets urbains contemporains semblent prendre la forme de réseaux associant acteurs privés et publics, techniques et politiques, experts et profanes* ».

Les incertitudes rencontrées par les acteurs des projets urbains proviendraient à la fois du caractère évolutif du contexte d'action (notamment économique et environnemental) dans lequel ils agissent et du caractère variable du stock des ressources (notamment financières et foncières) à leur disposition, et ce, d'autant plus que l'élaboration et la mise en œuvre du projet sont longues (G. Pinson, 2009). Par conséquent, pour faire face à ces incertitudes,

³²⁷ Il indiquait précisément : « *Combien de Zac constituent de véritables échecs malgré le respect des procédures, du cahier des charges et la recherche de qualité pour les bâtiments. Elles sont ratées car mal intégrées au paysage, mal orientées – par rapport au fleuve, aux collines –, trop homogènes – sans repères et sans vues sur le lointain – ou, au contraire, trop exposées aux vents et trop hautes, mal raccordées aux systèmes naturels – biotopes, bois, vallons – ou tout simplement coupées de l'histoire du territoire par trop de démolitions et voies nouvelles* » (N. Michelin, 2008, p. 104).

« la démarche de projet se présente comme un processus de mobilisation et d'action qui n'est jamais que partiellement déterminé, orientant l'action des acteurs vers un but précaire, amendable, et mobilisant des ressources qui ne sont jamais toutes présentes au départ du processus, mais s'accumulent tout au long de celui-ci » (G. Pinson, 2009, p. 163).

Par ailleurs, compte tenu de la « multiplication du nombre des acteurs participant aux politiques urbaines, il s'agit désormais de construire des orientations d'action, des visions d'ensemble qui auront fait l'objet d'un consensus au fil de processus interactifs, itératifs, d'ajustements mutuels entre les acteurs impliqués » (G. Pinson, 2009, p. 163). Ainsi,

« les bons choix ne sont pas ceux qui procèdent de la cogitation rationnelle ex ante. Les bons choix sont ceux qui à un moment t, parviennent à réaliser la meilleure articulation des ressources et des acteurs dans un contexte donné » (G. Pinson, 2009, p. 168).

À ce propos, on retrouvait chez F. Ascher (2001) des analyses similaires sur la gestion des projets urbains dans un contexte d'incertitude.

Autrement, selon G. Pinson (2009, p. 175) *« le propre de la démarche de projet c'est d'organiser une itération constante entre le méta-projet d'une part, et les projets concrets d'autre part »*³²⁸. Il indique à cet égard que

« les projets concrets constituent [...] autant d'espaces au sein desquels les acteurs entrent en interaction et se confrontent [...] aux contingences de la mise en œuvre, à l'état effectif des ressources disponibles, aux nouvelles opportunités, ce qui leur permet, en retour, de compléter et/ou d'amender le méta-projet » (G. Pinson, 2009, p. 176).

Dans le même sens, J. Idt (2020, p. 185) estime que la première génération d'architectes-urbanistes promouvant le projet urbain soulignait son « caractère incrémental, itératif et non linéaire » et que ce constat est toujours d'actualité. N. Arab (2018) confirme aussi ce constat.

Par ailleurs, G. Pinson (2009, p. 178) relève que pour les acteurs des projets urbains *« il vaut mieux définir de premières orientations sur certains secteurs à enjeu – afin de permettre un passage rapide à la phase opérationnelle – tout en continuant à élaborer les choix sur d'autres secteurs, échelles territoriales ou temporelles »*. G. Pinson (2009, p. 333) note par ailleurs que

³²⁸ G. Pinson (2009, p. 175) précise à ce propos : *« Le méta-projet est constitué de l'ensemble des grands principes fixant un horizon, donnant un souffle à l'action permettant à la fois de mobiliser des réseaux d'acteurs urbains et de cadrer leurs interactions. Les projets concrets constituent l'ensemble des procédures, documents formels et moments d'opérationnalisation qui permettent la mise en œuvre des principes du méta-projet et qui permettent également aux acteurs de découvrir de nouvelles opportunités et de nouvelles contraintes »*.

« la puissance publique urbaine [...] "[...] impulse et rend possible, recherchant systématiquement à qui commander ou concéder, ou quelles initiatives favoriser³²⁹". [...] Ce repositionnement des acteurs politiques sur la dimension stratégique de l'action publique urbaine s'accompagne d'un certain décentrement des acteurs publics dans la phase opérationnelle des projets. Ce décentrement se traduit, notamment, par une limitation des acquisitions foncières publiques, la délégation de maîtrise d'œuvre, la concentration de l'intervention publique sur quelques actions clés, sur les espaces publics ».

4.1.2) Caractéristiques morphologiques et programmatiques des projets urbains en France et en Espagne : approche patrimoniale

Selon G. Pinson (2009), le projet urbain valorise les qualités de la ville héritée³³⁰ contrairement aux pratiques hégémoniques de l'urbanisme fonctionnaliste durant les Trente Glorieuses en Europe. Ce point de vue est partagé par F. Tomas (1995, p. 137) pour qui « *contrairement à l'urbanisme fonctionnaliste qui juxtaposait des zones homogènes, parfois en les substituant aux formes urbaines héritées suivant le principe dit de la tabula rasa, le projet urbain est respectueux de l'histoire qu'il se propose de poursuivre* ». Il ajoute qu'à partir du début des années 1980

« *la notion de patrimoine s'assouplit, elle s'amplifie et revalorise, aux yeux non seulement des spécialistes, mais de l'opinion, des bâtiments que l'on n'aurait pas hésité naguère à détruire. [...] Dès lors certaines friches industrielles qui présentent une architecture originale, ou du moins reconnue comme telle, vont devenir les sujets de leur propre reconversion* » (F. Tomas, 1995, p. 139).

À cet égard, il est important de noter qu'au cours des années 1980, de nombreuses villes européennes ont été touchées par « *la crise de désindustrialisation* », matérialisée par « *l'apparition de friches industrielles urbaines qui posent un double problème économique et urbanistique* » (G. Pinson, 2009, p. 117).

Plus récemment, différents auteurs ont souligné que la place attribuée au patrimoine dans les projets urbains s'est accentuée. A. Nicolas et T. Zanetti (2013, §3) notaient à ce propos que « *la*

³²⁹ Extrait d'une note méthodologique du cabinet TEN, cité par René Demeestere et Jean-Gustave Padioleau, Politique de développement et démarches stratégiques des villes, op.cit, p.45

³³⁰ Il précise : « Ces ressources, ce sont les traces héritées de la ville préindustrielle, sa trame viaire, l'ordonnancement de ses îlots, ses typologies architecturales, ses techniques de construction spécifiques, parfois ses éléments naturels (fleuve, collines, espaces naturels, etc.) » (G. Pinson, 2009, p. 139 et 140).

question de l'identité locale et du patrimoine a ainsi pris un rôle croissant dans les politiques symboliques et les politiques d'image des villes à l'œuvre dans les projets urbains contemporains ». Toutefois, certains auteurs estiment que les intérêts financiers passent généralement avant les intérêts patrimoniaux. À ce sujet, A. Álvarez Mora (2013, p. 20) estimait que « *les biens patrimoniaux [bâtis] ne sont préservés que dans la mesure où ils contribuent à l'obtention de la « rente foncière* » ». Cette dernière affirmation est toutefois à nuancer. En effet, aussi bien en France qu'en Espagne, différents outils législatifs peuvent obliger des maîtres d'ouvrage à conserver des édifices bâtis préexistants³³¹. On retrouve ces deux types de discours chez L. Santos y Ganges (2020, §3) :

« Que le patrimoine industriel fasse l'objet d'une prise en compte sociale grandissante est incontestable. Si, dans le passé, le phénomène destructeur s'est généralisé dans l'optique de libérer de l'espace urbain, aujourd'hui, l'exploitation du patrimoine tend à être considérée sous un jour positif. La casuistique est variée : allant d'intentions honnêtes de revitaliser ou de recycler des biens patrimoniaux à leur utilisation éhontée, usant d'arguments lucratifs et de prétextes pour la démolition de l'ensemble ».

4.1.3) Caractéristiques morphologiques et programmatiques des projets urbains en France et en Espagne : approche par les projets d'occupations temporaires

Nous allons dorénavant chercher à présenter quelques enseignements sur les occupations temporaires légales dans le contexte des projets urbains, généralement appelées projets ou opérations d'urbanisme « temporaires » et « transitoires » en France. En effet, 6 des 22 *food courts* temporaires recensés dans des métropoles françaises et espagnoles s'inscrivaient dans ce type d'opérations permises par des propriétaires fonciers dans des espaces de projets urbains pas encore entrés en phase opérationnelle. C'est d'autant plus important dans le cadre de cette thèse que les trois projets urbains que nous étudions de façon approfondie ont connu des initiatives de ce type.

K. Ung et L. Gayet (2021, p. 11) estiment que « *l'urbanisme temporaire désigne généralement des occupations de bâti ou aménagements provisoires, pour une durée limitée, réalisées sans vocation particulière à influencer un futur projet d'aménagement* ». Elles distinguent l'urbanisme temporaire et l'urbanisme transitoire principalement par la capacité de la seconde

³³¹ À ce propos, A. Masbouni (2002b, p. 24 et 25) indique au sujet de la France : « *L'État a construit un arsenal législatif pour protéger ce qui lui paraît inaliénable. Le patrimoine historique, notamment les centres, quartiers et ensembles anciens, est protégé de manière législative et contrôlé par les architectes des Bâtiments de France* ».

pratique d'influer sur la programmation d'un projet urbain puisqu'elle « *peut s'inscrire dans une logique de « stratégie de l'attente », de réponse à des besoins de court terme, d'expérimentation urbaine ou sociale, de test d'usages, de préfiguration, de coprogrammation, d'accompagnement des chantiers voire d'amélioration des ouvrages livrés* ». La Ville de Paris (2021) propose des définitions de l'urbanisme temporaire et de l'urbanisme transitoire très semblables aux définitions justes précédentes. Selon C. Diguët et al. (2017, p. 1) « *l'urbanisme transitoire englobe toutes les initiatives qui visent, sur des terrains ou bâtiments inoccupés, à réactiver la vie locale de façon provisoire, lorsque l'usage du site n'est pas encore décidé, ou le temps qu'un projet se réalise* ». Pour J. Aufrère et J. Schulz (2021, p. 4)

« l'urbanisme transitoire est encore une appellation mouvante [...]. Il s'inscrit notamment dans une certaine filiation avec l'urbanisme dit alternatif ou le squat, mais s'en distingue par l'établissement d'une relation formalisée, voire même contractualisée entre les différents acteurs du projet. L'urbanisme transitoire recoupe aussi en partie l'urbanisme tactique [...] mais qui opère généralement sur un temps moins court et sur des espaces plus variés ».

D'un point de vue historique, J. Pinard et E. Vivant (2017, p. 29) estiment que « *l'occupation temporaire de friches et les pratiques alternatives de l'espace existent depuis une quarantaine d'années dans les villes européennes, à l'image des squats d'artistes* ». En 2004, dans le résumé d'un article, E. Roy (2004) montrait bien que les occupations temporaires légales n'étaient pas encore une pratique courante dans les projets urbains :

« À Nantes, ateliers d'artiste, logements et services [provisoire] pour personnes précaires maintiennent la vie d'anciens espaces industriels en attente d'une nouvelle vocation. [...] L'instabilité socio-économique de ces projets ne permet pas à ces expériences de se transférer d'un quartier ou d'une ville à l'autre ».

L'histoire de ce projet temporaire nantais remonte au début des années 1990, peu après le lancement de la ZAC de l'Ile de Nantes. Cette dernière a alors été secouée par une crise immobilière et c'est dans ce contexte qu'« *une politique d'ouverture des réserves foncières à des activités artistiques, cadrée par des baux précaires révocables sous deux mois* » pour tout motif lié à l'opération d'aménagement »³³² » a été mise en place par les instances urbanistiques. Ces occupations temporaires légales étaient motivées par la volonté de

« contrer le phénomène de squat, évitant de murer les ouvertures des constructions en attente et d'imposer ainsi une image d'abandon potentiellement nuisible à la valeur de

³³² Texte extrait de la convention d'occupation précaire type cadrant la mise à disposition des réserves foncières.

ce territoire en redéfinition. Bien sûr, d'autres activités pourraient servir ces objectifs, mais peu de pratiques peuvent composer avec un cadre bâti éclectique, souvent inconfortable et vétuste. [...] Plus encore, l'aménageur voit dans la figure urbaine du quartier d'artistes, un rouage urbain intéressant : les activités artistiques lui apparaissent susceptibles d'entraîner dans leur sillage des activités relevant du secteur économique de la création » (E. Roy, 2004, p. 123).

Enfin, E. Roy (2004, p. 124) précisait les motivations de ces artistes nantais : « *Investir les espaces laissés en suspens dans le quartier en transformation c'est d'abord pouvoir disposer d'un espace de travail à frais mesurés, leur permettant de libérer leur espace domestique peu étendu* ».

Les occupations temporaires légales d'espaces vacants en voie de reconversion – participant du mouvement de « *l'urbanisme transitoire* » (J. Pinard, 2021) et de l'« *urbanisme temporaire* » en France ou de l'« *urbanisme interstitiel* » dans le contexte anglo-saxon (F. Adisson, 2017) – datent au moins des années 1980 en France (S. Nivet, 2019). Toutefois, plusieurs études et articles scientifiques récents évoquent leur intensification en France depuis le milieu des années 2000 (F. Adisson, 2017) ou le début des années 2010 (F. Ménard et B. Vallet, 2021). De façon similaire, C. Bellet Sanfeliu (2014) estimait que le nombre de projets d'occupations temporaires d'espaces vacants urbains avait considérablement augmenté en Espagne depuis le début des années 2000. J. Pinard (2021, p. 70) notait aussi qu'« *un nouveau marché de l'occupation temporaire des espaces vacants émerge depuis quelques années en Europe* ». T. Buratti (2020) soulignait également le développement actuel de l'urbanisme temporaire dans toute l'Europe. Des projets ont également été lancés aux États-Unis et au Canada (A. Bertoni, 2018 ; J. Pinard, 2021).

Le recours aux occupations temporaires contractualisées serait aussi de plus en plus fréquent dans la région Île-de-France où en janvier 2018 l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France (IAU-IDF) avait recensé dans une étude 77 projets d'urbanisme transitoire depuis 2012 – dont la moitié étaient en cours et près d'un quart étaient à venir (C. Diguët, 2018). Le phénomène s'est même accru puisqu'en septembre 2022, C. Diguët (2022, p. 1) estimait que « *227 projets d'urbanisme transitoire* » avaient été déployés dans cette région depuis 2012. C. Diguët (2018, p. 14 et 15) propose un classement par usages dominants des 70 projets étudiés dans le corps de son étude. Les plus nombreux étaient ceux « *liés à l'art, la musique, la culture et les loisirs* » (25 %), devant ceux pouvant être « *considérés comme véritablement mixtes* » (14 %) et ceux proposant des espaces productifs, dont des bureaux (14 %). On retrouvait ensuite « *des lieux d'animation et de préfiguration de projets* » (12 %), « *des projets d'espaces verts, d'espaces publics ou de jardins* » (10 %), des projets « *liés au sport* » (9 %), des projets

d'« agriculture urbaine et maraîchage » (9 %), « des projets qui sont avant tout dédiés aux festivités (clubbing, bars et restauration) » (4 %), et l'hébergement (3 %). Parmi les propriétaires des sites, on retrouvait 79 % d'acteurs publics (communes, intercommunalités, bailleurs sociaux, établissements publics fonciers, établissements publics et aménageurs). Dans ce sens, F. Adisson (2017) indique que les occupations temporaires des villes françaises prennent « majoritairement place sur des emprises de grands propriétaires, majoritairement publics ». Il l'explique par le fait que pour ces institutions publiques « le patrimoine immobilier et foncier n'est plus seulement perçu d'un point de vue fonctionnel, comme le support de leurs activités. Il est également envisagé comme une source de coûts [...] et, potentiellement, de revenus ».

Ce mouvement semble bien plus mesuré en Espagne d'après nos lectures des sommaires d'une dizaine de revues espagnoles en aménagement-urbanisme, géographie et architecture publiées entre 2016 et 2020³³³. En effet, aucun titre de ces articles n'aborde les concepts d'occupations temporaires, d'urbanisme temporaire ou d'urbanisme transitoire (traductions en toutes langues comprises). Nous avons seulement trouvé un article traitant de l'urbanisme tactique³³⁴ qui serait sur certains aspects une pratique proche de l'urbanisme transitoire (J. Aufrère et J. Schulz, 2021). Toutefois, R. Besson (2017, §30 et 31) relevait l'existence en 2017 d'une vingtaine de lieux « d'expérimentation » appelés « *Laboratorios ciudadanos* »³³⁵ dans des espaces vacants à Madrid qui peuvent être considérés comme des projets d'urbanisme transitoire si l'on reprend la définition qu'en donne K. Ung et L. Gayet (2021). En 2016, J. Gifreu Font (2016, p. 134) notait l'existence de projets d'« urbanisme temporaire »³³⁶ en Espagne, comme « *Esta es una plaza* », « *el Campo de la Cebada* » à Madrid et « *Esto no es un solar* » à Saragosse, tandis que C. Bellet Sanfeliu (2014) qualifiait ces trois projets d'« urbanisme tactique » ou « urbanisme émergent »³³⁷. De son côté, C. Baiges Camprubí (2016) évoque l'activation temporaire d'« espaces vacants urbains »³³⁸ dans quatre sites situés dans la province de

³³³ Revues consultées : Ciudades ; Quaderns ; Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles ; Boletín de la Real Sociedad Geográfica ; Documents d'Anàlisi Geogràfica ; Espacio, Tiempo y Forma. Serie VI. Geografía ; Estudios Geográficos ; Papers ; Cuadernos de Investigación Urbanística ; Territorios en formación ; Arquitectura, Ciudad y Entorno ; CyTET Ciudad y Territorio Estudios Territoriales.

³³⁴ Sève, B. et Redondo, E. (2020). El pabellón de deseos: co-creación y co-instalación artística para la mejora del espacio público. *ACE: Architecture, City and Environment*, 14(42). <http://dx.doi.org/10.5821/ace.14.42.8200>

³³⁵ R. Besson (2017, §31) note que « chaque Laboratoire citoyen tend à se spécialiser dans un domaine particulier, comme l'agriculture et l'écologie urbaine, l'intégration sociale et culturelle, l'art collaboratif ou l'économie numérique. Bien évidemment, ces domaines ne sont pas étanches et il n'est pas rare de voir des *Laboratorios ciudadanos* hybrider ces différents champs de compétence ».

³³⁶ J. Gifreu Font (2016) résume et s'appuie sur la définition de l'« urbanisme temporaire » (« *urbanismo temporal* » en espagnol) proposée en 2012 par P. Bishop et L. Williams dans leur ouvrage « *The temporary city* ».

³³⁷ Texte original : « *urbanismo táctico* » et « *urbanismo emergente* »

³³⁸ Texte original : « *vacíos urbanos* »

Barcelone. Par ailleurs, on retrouve dans les projets d'occupations temporaires menés en Espagne des usages semblables à ceux déjà décrits en France. En effet, O. Estela et al. (2016) indiquent que des commerces, des espaces de coworking, des espaces équivalents à des pépinières d'entreprises, des ateliers de fabrication, des centres de production, des potagers, des expositions sont en Espagne des exemples d'initiatives d'usages temporaires dans des espaces vacants. J. Gifreu Font (2016) ajoute à partir des législations urbanistiques catalanes que l'on peut retrouver comme usages temporaires dans les espaces vacants de cette région des activités de stockage, de loisirs – y compris de restauration –, sportives, récréatives, culturelles, mais que l'on ne peut pas retrouver d'usages résidentiels.

J. Pinard (2021) et K. Ung et L. Gayet (2021) rendent également compte de la diversité des projets rattachés à l'urbanisme temporaire et à l'urbanisme transitoire. En revanche, K. Ung et L. Gayet (2021, p. 12) estiment que ces derniers empruntent « *tous peu ou prou une esthétique commune (constructions en bois éphémères, interventions graphiques)* ». Elles ajoutent enfin que

« *la tentation est forte [...] pour les propriétaires fonciers, ou les commentateurs, de réduire l'urbanisme transitoire à un seul outil de marketing territorial, de diminution des coûts, voire de levier pour favoriser l'augmentation de la valeur du foncier en améliorant l'image du quartier* » (K. Ung et L. Gayet, 2021, p. 12).

Un certain nombre d'études et d'articles scientifiques récents présentent les avantages des opérations d'urbanisme transitoire pour les propriétaires fonciers et leurs occupants. K. Ung et L. Gayet (2019, p. 7) relèvent à ce sujet : « *gain économique pour les propriétaires, dynamiseur de vie urbaine pour les collectivités, locaux à bas prix et environnement créatif pour les occupants, accompagnement d'initiatives citoyennes pour les associations partenaires* ». Dans le cadre d'une étude sur l'urbanisme transitoire menée en 2017 en région Île-de-France, C. Diguët et al. (2017, p. 5) indiquent d'autres avantages pour les occupants : « *loyer réduit voire gratuit, surface disponible souvent importante et flexible, souplesse et liberté d'usage* ». K. Ung et L. Gayet (2021, p. 52 et 53) relèvent plusieurs coûts évités ou optimisés ainsi que plusieurs coûts anticipés bénéficiant aux services chargés de la vente de terrains grâce aux opérations d'urbanisme transitoire dans le cadre de projets d'aménagement au regard de plusieurs bilans finaux d'aménagement. Elles relèvent comme coûts évités ou optimisés des « *frais de gardiennage et de sécurisation* », des « *frais de commercialisation* », des « *coûts de travaux de superstructure [...] pris en charge par les porteurs de projet* », des « *coûts d'aménagements légers de type mobilier urbain pérennisable* » et d'« *autres frais financiers évités par les dépenses non réalisées* ». Elles relèvent parmi les coûts anticipés vis-à-vis du calendrier d'un projet d'aménagement : des « *frais de communication* », des « *coûts de travaux de superstructure* », des

« coûts d'aménagement comme les frais de dépollution des sols » et des « frais d'études » comme ceux des géomètres. En conclusion de son article sur l'aménagement temporaire³³⁹, A. Bertoni (2018, p. 162) dresse plusieurs enseignements :

« En tant qu'outil de participation citoyenne, il prévient les blocages et les recours au projet à venir en permettant aux habitants de s'exprimer en amont et de coproduire leurs futurs espaces de vie. [...] L'aménagement temporaire constitue un nouvel outil, adaptable et fédérateur, pour renouveler les pratiques urbanistiques contemporaines ».

Au-delà des usagers, l'urbanisme transitoire et l'urbanisme temporaire intéressent aussi bien des acteurs privés que publics en Espagne et en France. Pour s'en convaincre dans le cas espagnol, on peut se référer à la mention de collectifs, d'associations et de mairies impliqués dans des projets d'urbanisme temporaire dans les chapitres d'ouvrage de J. Gifreu Font (2016) et de C. Baiges Camprubí (2016) du livre intitulé « *L'usage temporaire des espaces vacants urbains* »³⁴⁰. On retrouve d'ailleurs dans ce livre des contributions d'universitaires, d'architectes et d'autres catégories de professionnels espagnols. On verra dans la suite de ce travail que des entreprises participent à ce type de projet en Espagne. Pour s'en convaincre dans le cas français, on peut par exemple noter que Bouygues Immobilier a piloté une étude interne sur l'urbanisme transitoire en 2019³⁴¹. On peut aussi souligner que la Ville de Paris a signé une charte pour le développement de l'occupation temporaire avec 19 partenaires publics et privés³⁴² en 2019 avec l'objectif de soutenir des projets d'urbanisme temporaire et d'urbanisme transitoire « *parce qu'une ville dense ne peut pas se permettre de geler plusieurs milliers de mètres carrés de ses bâtiments pendant de longues années* »³⁴³. En 2020, l'Institut Paris Région soulignait à propos de l'urbanisme transitoire au sein de la région Île-de-France que « *ce n'est que depuis 2018 que le processus de diffusion et d'institutionnalisation a été constaté* ». Ce processus repose sur « *une diversification des acteurs intéressés* ». On trouve par exemple des

³³⁹ A. Bertoni (2018, p. 157) définit l'aménagement temporaire « *comme un projet qui prend forme dans des espaces urbains ou ruraux, sur une durée temporelle allant d'une journée à quelques mois, et qui vise à valoriser des pratiques sociales existantes ou en quête d'un espace d'expression* ».

³⁴⁰ Texte original : « *El uso temporal de los vacíos urbanos* »

³⁴¹ Demain la ville. (2020, 10 avril). *L'urbanisme transitoire : une évidence qui doit encore faire ses preuves*. <https://www.demainlaville.com/comment-les-friches-sont-devenues-les-temple-de-la-hype-5-cles-pour-comprendre-lurbanisme-transitoire/>

³⁴² On retrouvait : « La Banque des territoires, Elogie-Siemp, Colliers, Icade, Gecina, Novaxia, Kaufman & Broad, Paris Commerces, P & MA, Paris Habitat, PariSeine, RATP, RIVP, Semaest, Sogaris, Soreqa, Quartus, SNCF Immo et Semapa ». Source : Moutarde, N. (2019, 20 septembre). À Paris, une charte pour développer l'urbanisme transitoire. Le Moniteur, <https://www.lemoniteur.fr/article/paris-une-charte-pour-developper-l-urbanisme-transitoire.2053019>

³⁴³ Ville de Paris. (2019, 26 août). *Paris signe une charte pour les projets d'occupation temporaire*. <https://www.paris.fr/pages/paris-signe-une-charte-pour-les-projets-d-occupation-temporaire-7094>

« promoteurs, aménageurs, bailleurs sociaux, de plus en plus de collectivités locales, des acteurs de la politique de la ville »³⁴⁴.

K. Ung ajoutait lors d'une intervention à un webinaire organisé en 2021 sur l'urbanisme transitoire que ce dernier peut se trouver aussi bien dans des espaces en renouvellement urbain, dans des espaces déjà attractifs de métropoles, mais aussi dans des espaces ruraux ou dans des villes moyennes et petites. Par ailleurs, elle estime que l'urbanisme transitoire peut être mobilisé sur des périmètres très différents allant d'une simple place à des dizaines d'hectares dans certains projets urbains (Plan Urbanisme Construction Architecture - Plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines, 2021, 11 mai). Cependant, certains dirigeants de structures spécialisées dans l'opérationnalisation et la gestion de projets d'urbanisme transitoire ne sont prêts à s'engager que sur un terrain d'au moins 1 000 m² et au moins durant un an pour des raisons financières, à l'instar de Paul Citron, en 2019, directeur du développement de Plateau Urbain. Toujours selon le directeur du développement de cette coopérative, l'urbanisme transitoire est un atout pour les jeunes entreprises « *qui peuvent difficilement prévoir leur croissance* » grâce à la durée des baux proposés plus flexibles que des baux commerciaux³⁴⁵.

S. Carlini (2019, p. 60) évoque les difficultés d'un collectif d'architectes participant à un projet d'occupation temporaire au milieu des années 2010, en aménageant et en animant un espace devenant « *la première réalisation de la deuxième tranche opérationnelle* » d'un projet urbain situé en banlieue parisienne. Elle montre notamment à travers l'exemple du projet mis en œuvre par ce collectif l'inadaptation des mécanismes financiers davantage conçus pour l'investissement que pour le fonctionnement³⁴⁶, ce qui pose des problèmes à certaines structures pour développer leurs projets d'occupation temporaire dans la durée.

Nous allons voir dès à présent et ultérieurement que des activités commerciales permettent aux structures aménageant et animant des projets d'occupation temporaire de pallier des absences

³⁴⁴ Diguët, C., Rodrigues D. et Marzilli. G. (2020, 12 mars). *Urbanisme Transitoire en Île-de-France : Tendances actuelles et nouveaux regards dans la région*. L'Institut Paris Région. <https://storymaps.arcgis.com/stories/875d71609a484ad8a90e5ddb6ad0ec40>

³⁴⁵ Grisot, S. (2019, 20 avril). *Peupler les vides : l'urbanisme transitoire vu par Plateau Urbain*. Dixit. <https://dixit.net/plateau-urbain/>

³⁴⁶ Dans un projet d'occupation temporaire mené par ce collectif après avoir remporté un appel à manifestation d'intérêt, des financements d'investissement étaient prévus dans le cadre de cette procédure. En revanche, des financements de fonctionnement – nécessaires au collectif compte tenu de son modèle économique et des principaux enjeux de l'occupation – ont été ultérieurement obtenus grâce à des subventions et à des commandes « *des partenaires intéressés par l'action du collectif sur le territoire* » (S. Carlini, 2019, p. 61). S. Carlini (2019, p. 64) note plus largement : « *Au moment où se termine notre observation sur ce premier terrain, les dispositifs émergents de l'urbanisme transitoire soutiennent financièrement l'investissement dans ce type de projet, mais non leur fonctionnement en termes de gestion et animation de site* ».

de financements de fonctionnement, mais qu'elles peuvent faire l'objet de critiques. Selon A. Parnaix et S. Durand (2021, p. 27), dans la région Île-de-France,

« certaines initiatives d'urbanisme transitoire de première génération développées autour d'événements artistiques et culturels organisés dans des friches ont produit une bonne rentabilité grâce aux recettes qu'elles généraient pour l'accès au site et par les consommations sur place (bar, etc.). Néanmoins, elles ont rapidement été dénoncées, parce que « hors sol ». Les populations modestes des quartiers d'accueil en étaient exclues du fait de conditions d'accès financières trop restrictives, alors qu'elles en subissaient les nuisances sonores, par exemple. Rapidement, les propriétaires ont veillé à ce que ces limites, qui ternissaient leur image, ne se reproduisent pas, aiguillonnés par les autorités publiques ».

J. Pinard présente dans le cadre de sa thèse les critiques portées à l'encontre de l'urbanisme transitoire qui ressortent de « 45 articles de fond sur l'urbanisme transitoire » publiés entre 2016 et 2020 dans la presse généraliste et spécialisée française, mais aussi dans des médias en ligne français (J. Pinard, 2021, p. 236). Une critique porte sur la

« dimension essentiellement marchande et commerciale de certains lieux [...]. Une seconde critique associée à certains lieux d'urbanisme transitoire porte sur la manière dont leurs activités marchandes et ludiques contribueraient à un fonctionnement enclavé de ces lieux par rapport à leur quartier et à des processus de gentrification. [...] Une troisième critique porte sur certains nouveaux professionnels de l'urbanisme transitoire, des opérateurs privés qui s'accapareraient ces espaces temporairement vacants pour y créer des lieux essentiellement commerciaux » (J. Pinard, 2021, p. 236 et 237).

Tout en précisant que ces critiques concernent une minorité de ces documents, elle conclut à l'aide de littérature scientifique :

« le développement de l'urbanisme transitoire soulève des critiques s'inscrivant dans le débat actuel de la marchandisation et de la ludification des espaces urbains (chapitre 1). L'importance croissante donnée aux fonctions ludiques, culturelles et marchandes dans le développement des villes contemporaines (Zukin 1991; 1995; Sorkin 1992; Burgel 1993; Gravari-Barbas 2006), se traduit notamment au travers de modes d'action de plus en plus éphémères et événementiels (Pradel 2013a; Monnet 2012; Matthey 2016b), dans lesquels les tensions entre usages temporaires marchands et non marchands sont récurrentes (Colomb 2012) » (J. Pinard, 2021, p. 238).

J. Pinard présente également un certain nombre de critiques et d'appréhensions portées par des chercheurs à l'encontre du « *glissement de l'occupation temporaire vers des pratiques planifiées et son intégration dans des logiques de développement urbain classique* ». Ainsi,

« plusieurs auteurs pointent le risque d'instrumentalisation, de récupération et de subordination de ces usages au fur et à mesure de leur intégration dans l'urbanisme officiel (mainstream) et dans les logiques immobilières (Németh et Langhorst 2014; Ferreri 2015; Bródy 2016; Bragaglia et Caruso 2020). Ces occupations temporaires sont présentées comme un soutien possible au développement des logiques néolibérales dans la transformation de la ville, qui se traduisent par la promotion des mécanismes du marché et des comportements concurrentiels (Pinson et Morel Journal 2017). [...] Le développement récent d'un marché de l'occupation temporaire [...] engendre des dynamiques de concurrence entre ces usages temporaires et de précarisation de leurs occupants (Ferreri, Dawson, et Vasudevan 2017) » (J. Pinard, 2021, p. 59 et 60).

Au mois de septembre 2022, dans le cadre d'une étude sur l'urbanisme transitoire dans la région Île-de-France, C. Diguët (2022, p. 1) proposait le bilan suivant de ces projets :

« L'urbanisme transitoire peut avoir plusieurs objectifs : offrir, un temps, des espaces abordables pour des besoins sociaux non satisfaits ; créer des « lieux infinis », générateurs de lien social et de développement local [...] ; expérimenter et préfigurer les usages possibles du projet immobilier ou urbain prévu. Si les deux premiers objectifs semblent plus souvent atteints, le troisième rencontre davantage de freins à la réalisation : outre le manque de volonté de certains aménageurs de prendre en compte des éléments découlant des occupations sur les usages et les espaces, la fragilité des porteurs de projets [...] n'est pas encore un sujet pleinement abordé et reconnu par les maîtrises d'ouvrage ».

C. Diguët (2022, p. 1) estime que « *l'urbanisme transitoire fait partie de la boîte à outils du projet urbain* ». À ce propos, près de 62 % des 227 projets d'urbanisme transitoire déployés en Île-de-France entre 2012 et 2022 auraient une localisation « *dans des secteurs de projet urbain, et notamment de rénovation urbaine, ou du diffus en mutation* » (C. Diguët, 2022, p. 5). En Espagne, aucun des chapitres d'ouvrage du livre intitulé « *L'usage temporaire des espaces vacants urbains* » publié en 2016 et traitant de projets d'occupation temporaire en Espagne n'abordait leur présence dans des projets urbains. On peut faire le même constat vis-à-vis des autres lectures réalisées à propos de ces projets en Espagne.

Finalement, entre le début des années 2010 et le début des années 2020, les occupations temporaires légales – que l'on retrouve sous les appellations d'urbanisme temporaire et

d'urbanisme transitoire – semblent être devenues de plus en plus courantes en France, y compris dans les espaces des projets urbains pas encore entrés en phase opérationnelle. En revanche, en Espagne, ces dynamiques semblent moins importantes au cours de cette période.

4.1.4) Classification des grandes familles de projets urbains du premier quart du XXI^e siècle à partir de leurs formes

Dans un article publié en 2011, l'architecte et professeure d'architecture Françoise Fromonot (2011, p. 42) propose une réflexion sur « *les grandes directions selon lesquelles s'oriente l'urbanisme actuel, à partir d'une lecture concrète des stratégies de projet qui en témoignent* ». Elle décrit d'abord la persistance du modèle urbain moderniste – symbolisé par la construction de grands immeubles sur des terrains vidés de leur destination précédente – et naturaliste – symbolisé par la construction de maisons sur des terrains qui n'étaient pas encore urbanisés – à travers « *la production construite massive qui accompagne l'expansion économique planétaire depuis les années quatre-vingt-dix [qui] fait du programme la raison première, voire exclusive, de toute urbanisation* » (F. Fromonot, 2011, p. 44). Puis elle entame une réflexion sur les autres modèles urbains contemporains qu'elle qualifie de « postmodernes ». Ainsi, nous pourrions discuter de la place des trois projets urbains que nous étudions dans les familles d'urbanisation actuelles, après avoir évoqué leurs grands principes « *sur la base des relations qu'elles instaurent entre site et programme* » (F. Fromonot, 2011, p. 45)³⁴⁷ et qui sont précisées dans le tableau 15.

Urbanisme de programmation	Urbanisme de révélation	Urbanisme de composition
Rassemblement d'activités variées dans de grands bâtiments neufs, « <i>sites artificiels autonomes activés par les infrastructures de transport</i> » → Le programme s'impose (brutalement) au site	La mutation d'un site découle de son substrat au cours d'un processus lent et délicat → Le site engendre (délicatement) le programme	Articulation d'un site avec un programme suite à l'élaboration d'un dessin d'espaces publics → Le dessin s'impose au programme et au site

Tableau 15 : Résumé des grands principes des trois familles d'urbanisation contemporaines postmodernes proposées par Françoise Fromonot
Source : F. Fromonot (2011) ; Réalisation : J. Haquet, 2021

³⁴⁷ F. Fromonot (2011, p. 44) précise que le site correspond au « *territoire désigné pour l'intervention* » et que le programme correspond aux « *activités qu'on entend y installer* ».

Au-delà de ce résumé, quelques courts passages de l'article précisant la nature de chacune de ces trois familles méritent d'être mentionnés. F. Fromonot (2011, p. 53) précise à propos de l'urbanisme de programmation qu'il « *délaisse [...] la montée des préoccupations liées à l'écologie et la demande de plus en plus pressante d'intégration de ces questions à l'urbanisme* ». F. Fromonot (2011, p. 47) précise à propos de l'urbanisme de révélation que « *cette démarche est d'abord l'apanage de certains paysagistes et de praticiens qui mettent en avant les notions d'usage et d'environnement durable* ». F. Fromonot (2011, p. 47) précise à propos de l'urbanisme de composition que « *les ZAC [...] associent [...] systématiquement un grand jardin public et un maillage viaire régulier qui définit des îlots plafonnés, divisés en opérations immobilières distinctes* ».

F. Fromonot (2011, p. 45) cite le projet urbain « Euralille » et l'aménagement « *des anciennes darses Borneo et Sporenburg dans le port d'Amsterdam* » comme des exemples de l'urbanisme de programmation, le travail d'Alexandre Chemetoff pour le projet urbain de l'île de Nantes comme exemple d'urbanisme de révélation, et les projets urbains « Paris-Rive Gauche » et « Lyon Confluence » pour évoquer l'urbanisme de composition.

Par ailleurs, il est important de souligner que

« *même si elles recouvrent des pratiques quantitativement asymétriques, et si aucune d'elles n'est ni « chimiquement pure », ni totalement isolée des deux autres, ces trois familles urbanistiques définissent en quelque sorte trois pôles qui forment un champ dynamique où situer de manière relative les projets et réflexions actuels* » (F. Fromonot, 2011, p. 50)³⁴⁸.

F. Fromonot (2011, p. 55) termine son article en se questionnant sur l'existence ou l'arrivée d'une quatrième famille de projets urbains postmodernes qui « *croiserait l'attention envers la réalité des sites et leur nécessaire transformation programmatique sans recourir à la médiation d'espaces publics formellement préconçus* ».

Enfin, signalons que la classification de F. Fromonot (2011) est strictement fondée sur la dimension morphologique des projets urbains et non sur leur processus d'élaboration. Or, selon G. Pinson (2009), depuis l'avènement du projet urbain en Europe à partir des années 1980, de nombreuses décisions importantes concernant les projets urbains se prennent au fur et à mesure

³⁴⁸ F. Fromonot (2011, p. 50 et 51) estime que « *si ces trois tendances sont comparables, c'est aussi qu'elles relèvent d'évolutions parallèles, marquées par des étapes simultanées au sein de la même période : émergence à la fin des années soixante, concrétisation dans divers projets et réalisations à partir du début des années quatre-vingt, mise ou remise en forme doctrinale explicite au milieu des années quatre-vingt-dix, puis, si l'on peut dire, mise en production à un rythme de croisière* ».

de son élaboration. Ainsi, classer un projet urbain à partir d'une programmation et de formes urbaines décidées à un instant donné ne permet pas de prendre en compte les évolutions qu'il pourrait connaître au cours du temps. La classification proposée par F. Fromonot (2011) ne permet donc pas de rendre compte de la nature évolutive du projet urbain et c'est pourquoi cette classification peut faire l'objet de critiques.

Dans le cadre d'une réflexion entamée à la fin des années 2000 sur la transformation de trois sites de la Ville de Lille en nouveaux quartiers, l'agence d'architecture KCAP proposait en 2010 pour l'aménagement du site Saint-Sauveur (où l'activité ferroviaire avait cessé quelques années plus tôt) quatre modèles urbains distincts fondés sur une dimension morphologique tenant compte de plusieurs lignes directrices qu'elle s'est fixée³⁴⁹ (figure 20).

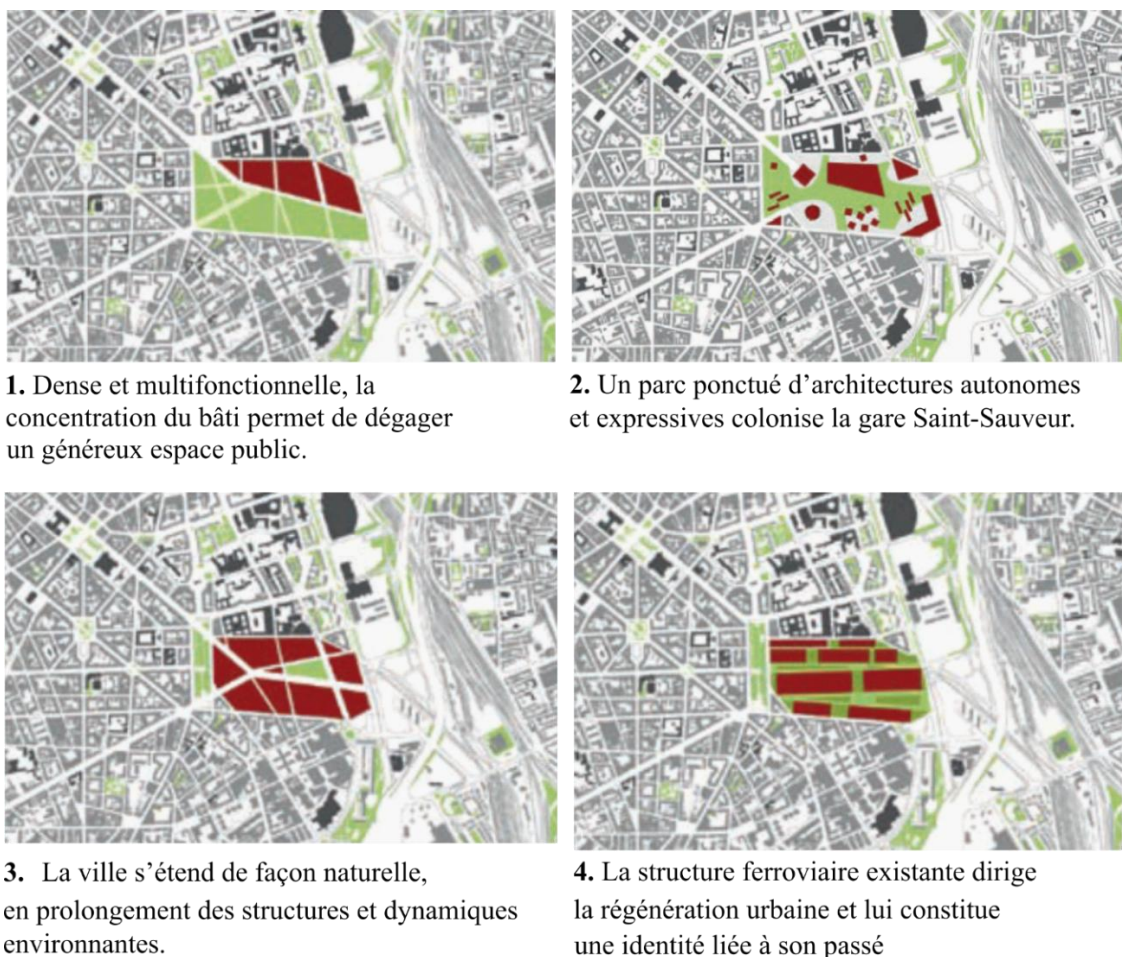


Figure 20 : Modèles urbains proposés par l'agence d'architecture KCAP pour l'aménagement du site Saint-Sauveur à Lille

Source et réalisation : K. Christiaansee (2010, p. 113)

³⁴⁹ Lignes directrices : « 1. Connexion entre Intraring et Extraring ;

2. Prolonger le tissu urbain ;

3. Fonction publique majeure à accueillir et transports collectifs super-performants ;

4. Programme riche et diversifié » (K. Christiaansee, 2010, p. 112).

On retrouve, semble-t-il, dans les formes urbaines et la description de la première proposition, un compromis entre l'urbanisme de programmation et l'urbanisme de composition. L'urbanisme de programmation semble apparaître dans la deuxième proposition. On ne sait néanmoins pas si dans cette proposition « *de grands bâtiments neufs* » seront construits, ce qui rend incertain son rattachement à cette famille de projet urbain. L'urbanisme de composition apparaît aisément dans la troisième proposition, puisque les formes du bâti et du jardin épousent les tracés réguliers des voiries nouvelles et anciennes. Enfin, on retrouve clairement l'urbanisme de révélation dans les formes urbaines et la description du quatrième schéma. Toutefois, les lignes directrices : « *programme riche et diversifié* » et « *transports collectifs super-performants* » tendent à rapprocher l'ensemble des propositions à l'urbanisme de programmation. Finalement, il nous semble que trois des quatre propositions de KCAP se déploient suivant deux familles d'urbanisation proposées par F. Fromonot (2011), montrant ainsi la plasticité des projets urbains.

Pour sa part, A. Masbouni (2016, p. 71 à 74) propose – principalement à partir de la dimension morphologique – cinq grandes tendances actuelles « *de la production de l'espace urbanisé* » dans le monde et tout particulièrement en France. Il s'agit de « *la tendance « rétro »* », de « *la tendance « dixneuviémiste »* », de « *la 3^e ville* », de « *la ville du règne de l'architecture* » et de « *la ville-territoire* ». On y retrouve plus ou moins nettement les grandes familles d'urbanisation proposées par F. Fromonot (2011).

La première famille proposée en donnant l'exemple de Val d'Europe a pour référence majeure le *New Urbanism*. Elle se caractérise par « *la création de nouvelles centralités* », la création de rues et « *places à l'italienne* », propose « *une architecture néorégionale ou néorurale* » et favorise la marche. Elle se rapproche de l'urbanisme de composition décrit par F. Fromonot (2011) par l'importance accordée à la création de rues et de places. Ce sentiment est renforcé par le fait que selon F. Fromonot (2011) le *New Urbanism* s'inscrit dans l'urbanisme de composition.

La seconde famille proposée en donnant l'exemple des premières phases de Paris Rive Gauche et de Lyon Confluence semble à mi-chemin entre l'urbanisme de composition et plus modestement de l'urbanisme de révélation. En effet, ces opérations menées dans des secteurs de renouvellement urbain accordent de l'importance à la création de rues, places et boulevards « *qui prolongent les tissus existants* » tout en accueillant « *l'architecture contemporaine qui doit toutefois dialoguer avec l'existant* ».

La troisième approche proposée – en donnant les exemples de Masséna Paris Rive Gauche et de l'île de Nantes – consiste à « *prolonger le tissu existant en continuité urbaine ou dans les*

interstices de la ville existante (qui évolue constamment), mais aussi d'intégrer les acquis du Mouvement moderne (lumière, espace, vues, jeu libre de l'architecture) » tout en privilégiant « l'espace public par rapport à l'architecture ». Elle renvoie à la fois à l'urbanisme de composition décrit par F. Fromonot (2011).

La quatrième famille proposée en prenant l'exemple de Shanghai « *largement portée par la critique architecturale qui défend l'exceptionnel, le spectaculaire, la rupture avec l'existant* » s'inscrit dans l'urbanisme de programmation.

En dépit de peu de détails, la cinquième famille appelée ville « *périphérique, ou suburbaine, ou dispersée* » marquée par « *son expansion démesurée* » correspond aux modèles moderniste et naturaliste évoqués par F. Fromonot (2011).

Par ailleurs, A. Masbouni (2016) note que les productions urbaines actuelles ne conservant pas un peu de bâti préexistant lorsqu'il existe sont rares, ce qui tend à inscrire au moins quelque peu les projets urbains contemporains dans l'urbanisme de révélation. Notre étude sur les *food courts* contemporains confirme ce constat. En effet, cinq des six *food courts* permanents français en activité entre 2018 et 2021 qui étaient présents dans des projets urbains en cours ont été implantés dans des bâtiments préexistants³⁵⁰. D'autres projets urbains récents se sont également appuyés sur la conservation de halles pour ainsi développer une forme urbaine singulière comme la ZAC Pajol à Paris ou la ZAC des Capucins à Brest. Finalement, la réflexion d'A. Masbouni (2016) montre une nouvelle fois la plasticité des projets urbains.

Nous allons à présent tenter de montrer en quoi les trois projets urbains que nous étudions révèlent les grandes familles d'urbanisations relevées par F. Fromonot. F. Fromonot (2011) s'appuie à la fois sur des considérations de programmation et de formes urbaines dans les trois catégories qu'elle a définies. Dans la suite de ce chapitre, nous traiterons donc à la fois de la programmation et des formes urbaines de trois projets urbains comportant des *food courts*, à partir de trois monographies complémentaires qui feront l'objet d'une comparaison synthétique en fin de chapitre pour permettre une montée en généralité des résultats³⁵¹. Ce sera aussi l'occasion de discuter de plusieurs autres caractéristiques des projets urbains contemporains mobilisées dans ce début de chapitre. Pour y parvenir, chaque monographie sera construite à

³⁵⁰ Cela concernait « La Gare du Sud » dans le projet urbain « Nice Gare du Sud » à Nice, « Foodisto » au sein de la ZAC de l'Horloge dans l'AUF de Paris, « Dock B » au sein de la ZAC du Port dans l'AUF de Paris, « Heat » dans la ZAC 2 de Lyon Confluence et « La Boca FoodCourt » à Bordeaux dans la ZAC Saint-Jean Belcier. En revanche, le « Food Society » de Lyon a été construit dans une extension d'un centre commercial.

³⁵¹ En effet, pour rappel, dans une monographie comparée, « c'est à la fois la maîtrise de chaque contexte, spécifique à chaque ville, la comparaison entre les configurations urbaines observées et la mise en dialogue avec les théories disponibles qui permet la montée en généralité » (G. Pinson, 2019, p. 58).

partir de documents théoriques : articles scientifiques et ouvrages ; et à partir des documents pratiques suivants :

- Observations du site du projet urbain et de ses abords ;
- Entretiens avec des acteurs du projet urbain ;
- Illustrations sur le projet urbain ;
- Plans des formes urbaines et de la programmation du projet urbain ;
- Documents d'urbanisme relatifs à la création du projet urbain ;
- Documents d'urbanisme réglementaires (Plan Local d'Urbanisme en France et son équivalent en Espagne : *Plan General de Ordenación Urbana*) ;
- Documents et sites Internet d'institutions impliquées dans le projet urbain ;
- Articles de presse sur le projet urbain.

Cela nous permettra de bien documenter les projets urbains étudiés et leur contexte. Il sera important de présenter le contexte de réalisation des projets urbains étudiés au moins à l'échelle de leur quartier, de leur ville et de leur métropole. En effet, de nombreux auteurs estiment que le projet urbain est une activité contextualisée (G. Pinson, 2009 ; N. Arab, 2018). Par ailleurs, l'approche diachronique que nous mobiliserons dans ces trois monographies – notamment à travers la présentation de plans des formes urbaines et de la programmation des projets urbains étudiés à différentes dates – permettra d'interroger l'éventuelle plasticité dans le temps de ces projets urbains contemporains.

4.2) Plans, programmes et projet : approche diachronique du cas de *Fives Cail Babcock* à Lille

4.2.1) De la friche industrielle au projet urbain Fives Cail Babcock : éléments de contexte

D. Mons (2008, p. 100) indique que « *c'est dans la métropole lilloise, au début des années 1990 qu'est apparu le terme de ville renouvelée* » avec l'enjeu de « *refaire de la ville sur la ville industrielle* » (D. Mons, 2008, p. 108). Puis en 1997, sous l'impulsion de F.-X. Roussel, ce terme a fait son apparition dans un document d'urbanisme : le schéma directeur de l'arrondissement de Lille, avant d'être repris en 2000 dans la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (A. Delfini, 2017).

Situé au cœur de ce processus, le quartier lillois de Fives et la commune associée d'Hellemmes, ayant tous deux une population de près de 20 000 habitants (D. Mons et D. Paris, 2009), sont localisés entre le secteur des anciens remparts de Lille et la ville nouvelle de Villeneuve-d'Ascq.

Ils sont aujourd'hui concernés par un projet urbain stratégique, à l'échelle de la ville comme de la métropole : Fives Cail Babcock (P. de Saintignon, 2005 ; LMCU, 2010). Celui-ci prévoit, dès sa première phase, l'ouverture d'un *cluster* alimentaire comportant un *food court*.

Pour saisir les conditions d'émergence et les caractéristiques du projet urbain, il est nécessaire de donner quelques clés de lecture préalables issues de son contexte territorial. D'un point de vue administratif, Lille est la capitale de la région « Hauts-de-France ». Le projet urbain FCB a une superficie de 25 hectares, répartie entre les 22 ha d'une ZAC homonyme et les sites « Marquet » et « Carrefour » (entretien Soreli, 2021). Il est réalisé sur 17 ha anciennement occupés par une usine métallurgique du même nom³⁵². En 2001, après 140 ans d'existence, cette usine emblématique aux réalisations prestigieuses comme les ascenseurs de la tour Eiffel ou la charpente métallique de la gare d'Orsay a fermé ses portes³⁵³. Laissant une vaste superficie à forte charge symbolique disponible, dans un quartier marqué par son passé industriel, cet espace constitue l'un des points d'appui de la stratégie lilloise de réinvestissement de ses territoires. La période 2002-2012 a permis les premières réflexions sur sa mutation et a débouché sur l'approbation du dossier de réalisation d'une ZAC dont l'aménagement a été confié à la Société Anonyme d'Économie Mixte de Rénovation et de Restauration de Lille (Soreli)³⁵⁴. L'établissement public foncier du Nord Pas-de-Calais a acheté les 17 hectares de l'usine à sa fermeture avant de les vendre en 2008 au maître d'ouvrage du projet urbain, Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU). L'acquisition du foncier a, semble-t-il, été assez aisée. En 2022, une première phase opérationnelle s'étalant sur 10 hectares – qui devait s'achever à la fin de l'année 2023 – était en cours, tandis que le lancement d'une seconde phase opérationnelle était prévu en 2023 et devait durer plus de cinq ans (Soreli, 2022). Les effets sont cependant attendus au-delà de ce périmètre. Il est en effet exposé sur le site Internet du projet urbain que ses enjeux touchent à la fois « *la dynamique métropolitaine, la modernisation des faubourgs de l'est Lillois et la restauration du lien urbain entre le site industriel et le quartier de Fives* »³⁵⁵. De plus, selon Fabienne Duwez – directrice de la Soreli – le projet urbain ne sera réussi que s'il permet de « *retransformer et entraîner derrière lui l'ensemble des quartiers environnants* » (Cité de l'architecture et du patrimoine, 2017). La réflexion sur la mise en place du projet urbain FCB s'était rapidement inscrite dans la mise en

³⁵² Fives Cail – Lille Hellemmes. (s. d.). <http://fivescail-lille-hellemmes.eu/phase-0/>

³⁵³ Verfaillie, B. (2017, 24 mars). *Fives FCB, vers une régénération « 100 % délicate, 100 % métropolitaine »*. Le Moniteur. www.lemoniteur.fr/article/fives-fcb-vers-une-regeneration-100-delicate-100-metropolitaine.613884

³⁵⁴ Métropole européenne de Lille. (2019, 19 décembre). *Fives - ZAC Fives Cail Babcock - Concession d'aménagement - Approbation du compte rendu annuel à la collectivité 2018*. https://www.lillemetropole.fr/sites/default/files/deliberations/19_C_0899.PDF

³⁵⁵ Fives Cail – Lille Hellemmes. (s. d.). <https://www.fivescail-lille-hellemmes.fr/demain>

place d'une politique de mutation plus générale du quartier de Fives. Trois actions déterminantes devaient permettre d'arriver à une « reconquête » du quartier :

- « - donner le ton de la reconquête par le levier de l'espace public : la place de Fives ;
- inventer des programmes résidentiels expérimentaux et attractifs ;
- bâtir le grand projet de reconquête de Fives-Cail » (P. De Saintignon, 2005, p. 366).

Ces enjeux doivent aussi être perçus à la lueur d'une trajectoire dont la thèse d'A. Delfini (2017) a qualifié les trois séquences : de la deuxième moitié du XIX^e siècle aux années 1970, celle du quartier « *délaissé* » des pouvoirs publics et accaparé par les industriels bâtissant leurs usines et un habitat dense pour loger leurs ouvriers ; des années 1970 au milieu des années 1990, celle du quartier « *sacrifié* » au nom de la reconversion économique vers l'économie tertiaire qui a ciblé principalement les investissements métropolitains sur la ville nouvelle ; enfin, depuis le milieu des années 1990, la séquence du quartier « *renouvelé* » marqué par le retour des capitaux publics dans des opérations d'aménagement cherchant aussi à mobiliser le secteur privé.

Pour préciser les caractéristiques de notre zone d'étude, il faut souligner que la quasi-totalité du périmètre du projet urbain est située dans un périmètre de *Quartiers prioritaires de la politique de la ville* (QPV). C'est d'ailleurs, environ les trois quarts du territoire de Fives et un cinquième du territoire d'Hellemmes qui étaient couverts par des QPV en 2020³⁵⁶, ce qui témoigne de l'existence de difficultés socio-économiques. Par ailleurs, entre 1990 et 2012, le quartier de Fives a été marqué par une dynamique d'équilibrage dans la structure des catégories socioprofessionnelles que révèlent les données de l'INSEE (A. Delfini, 2017).

Le site du projet et ses environs surtout fivois possèdent également une image dégradée selon le cabinet de conseil en urbanisme commercial Clipperton Développement (2015). Dans le même sens, Stanislas Dendiéval, maire adjoint chargé de l'urbanisme à la Ville de Lille, déclarait en 2010 que « *Fives a longtemps été associé à l'image d'un faubourg en décrochage* ». Il soulignait alors que « *la mutation de l'usine FCB en quartier urbain innovant est le signe fort d'une volonté politique d'inverser cette tendance* »³⁵⁷. Néanmoins, ce quartier dispose d'un atout de taille, révélateur de ses difficultés, pour attirer une population solvable : un prix de l'immobilier à l'achat environ 20 % inférieur à la moyenne lilloise (hors communes associées de Lomme et Hellemmes) au 1^{er} avril 2020³⁵⁸. La pression foncière à Fives et à Hellemmes était un peu moins importante qu'en France et qu'à Lille, au mois de septembre

³⁵⁶ SIG Ville. (s. d.). <https://sig.ville.gouv.fr/>

³⁵⁷ Vêran, C. (2010, 30 avril). *Des équipements urbains glissés sous des halles*. Le Moniteur. <https://www.lemoniteur.fr/article/des-equipements-urbains-glisses-sous-des-halles.931789>

³⁵⁸ Meilleurs Agents. (2020, 1^{er} avril). *Prix immobilier à Lille (59000)*. <https://www.meilleursagents.com/prix-immobilier/lille-59000/>

2022. En effet, le prix moyen de l'immobilier résidentiel dans le parc privé s'établissait à 3 154 euros au mètre carré à Fives et à 2 493 euros à Hellemmes contre 3 833 euros à Lille et à 3 249 euros en France³⁵⁹.

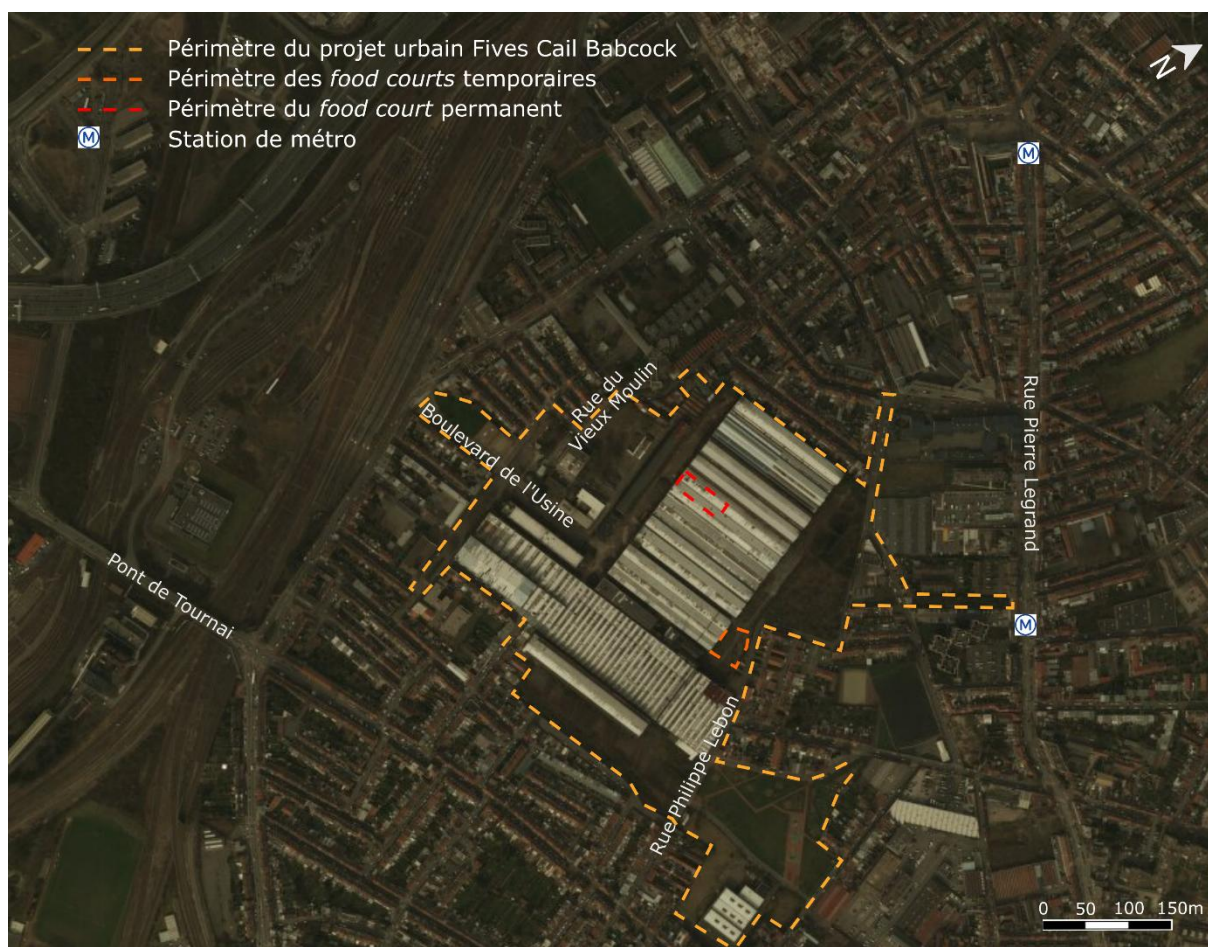
Spatialement, comme on peut le voir dans la carte 8, le site du projet urbain est séparé de Lille intra-muros par un épais faisceau ferroviaire et le boulevard périphérique lillois. Ils constituent des coupures infrastructurelles qui nuisent à l'accessibilité piétonne et cyclable. Cependant, il est aussi desservi par la station de métro « Marbrerie » qui le place à moins d'un quart d'heure des deux grandes gares lilloises et du centre-ville³⁶⁰. Par ailleurs, l'ancienne usine elle-même – entourée d'un mur d'enceinte jusqu'au milieu des années 2010³⁶¹ et donc infranchissable pour les personnes qui n'y travaillaient pas – contribuait à renforcer les discontinuités entre Fives et Lille intra-muros, mais aussi entre Fives et Hellemmes. D'ailleurs, le périmètre du projet urbain suit en grande partie le mur de l'usine.

³⁵⁹ Se loger. (2022, septembre). *Prix de l'immobilier au m²*. <https://www.seloger.com/prix-de-l-immo/vente/pays/france.htm>

³⁶⁰ La station de métro « Marbrerie » dont la bouche d'entrée se situe à l'extrême nord du périmètre du projet urbain permet de rejoindre en quatre minutes la gare Lille-Flandres qui est située à l'entrée du centre-ville.

³⁶¹ Bergès, S. (2014, 16 juillet). Lille : à l'usine Fives-Cail, un premier mur tombe et le rideau se lève sur un chantier spectaculaire. *La Voix du Nord*, <https://www.lavoixdunord.fr/art/region/lille-a-l-usine-fives-cail-un-premier-mur-tombe-et-le-ia19b57395n2277396> ;

Bergès, S. (2017, 22 octobre). Les premiers chantiers de logements cassent des briques à Fives-Cail. *La Voix du Nord*, <https://www.lavoixdunord.fr/250590/article/2017-10-22/les-premiers-chantiers-de-logements-cassent-des-briques-fives-cail>



Carte 8 : Le contexte urbain du projet urbain Fives Cail Babcock en 2010 à Lille avec la mention des *food courts* apparus à la fin des années 2010 et au début des années 2020

Source de la photo aérienne : ©IGN « BD ORTHO »³⁶² ; Réalisation : J. Haquet, 2023

Afin d'apporter une solution aux habitants pour franchir la grande coupure ferroviaire et routière séparant Fives de Lille intra-muros, la MEL a inscrit en 2019 dans son Schéma Directeur des Infrastructures de Transport un projet de création d'un téléphérique entre FCB et Saint-Sauveur. Il était également envisagé d'épaissir et réaménager le pont de Tournai pour améliorer la liaison entre ces deux sites (entretien Ville de Lille n°3, 2021).

Si la Métropole européenne de Lille (MEL) est devenue maître d'ouvrage du projet urbain, cela s'explique simplement par le fait qu'elle était au début des années 2000 l'institution qui avait la compétence en aménagement dans son périmètre. Le projet politique est quant à lui porté par la MEL et les communes de Lille et d'Hellemmes, puisque le projet urbain voit le jour sur leurs territoires (entretien Ville de Lille n°3, 2021).

³⁶² Institut national de l'information géographique et forestière - Remonter le temps. (2010, 7 avril). <https://remonterletemps.ign.fr>

Selon la MEL (entretien, 2021), seul un opérateur ayant pour actionnaire le maître d'ouvrage était en mesure de candidater à l'aménagement d'un projet urbain pouvant devenir plus déficitaire qu'initialement prévu. Ainsi, le choix de la MEL aurait pu se porter sur la SPL Euralille, la SEM Ville Renouvelée ou la SEM Soreli. La SPL Euralille et la SEM Ville Renouvelée n'ont pas candidaté sans doute parce que la Soreli disposait déjà d'une expertise importante sur ce projet urbain grâce au mandat d'études préopérationnelles qui lui avait été confié par la MEL. Ainsi, la Soreli est devenue aménageur et maître d'ouvrage délégué du projet urbain, car c'était la seule entité à avoir candidaté à la mise en concurrence lancée par la MEL (entretien MEL, 2021). Les trois institutions majeures de la maîtrise d'ouvrage du projet urbain Fives Cail sont l'aménageur Soreli et ses deux principaux actionnaires qui sont la MEL et la Ville de Lille³⁶³.

4.2.2) Un projet urbain conciliant urbanisme de révélation et urbanisme de programmation tempéré à l'issue du marché de définition

Entre 2005 et 2006, le processus d'élaboration du projet urbain FCB a été soutenu par l'organisation d'un « *marché de définition* »³⁶⁴, lancé par la Soreli sous l'égide des villes de Lille et Hellemmes et de l'intercommunalité LMCU³⁶⁵. Dans ce cadre, les trois équipes lauréates ont montré leurs visions de la transformation du site (figure 21), tout en incorporant les orientations programmatiques souhaitées par la maîtrise d'ouvrage, à savoir la construction d'au moins 500 logements, d'un lycée hôtelier sur une assiette foncière de 1,5 à 2 ha, d'une bourse du travail dans l'ancien immeuble de bureaux de l'usine et la réalisation d'un espace vert d'au moins 4 ha. L'AUC, Lipsky-Rollet et Devillers et associés ont été les mandataires de ce marché (Tauw France, 2010) dont on cherchera à apprécier les propositions à l'aune de la grille de lecture définie par F. Fromonot qui, rappelons-le, distingue trois grands modes d'action et de conception à travers :

³⁶³ « L'autorité concédante c'est celle qui a lancé et qui tient le marché de la concession d'aménagement, donc l'autorité concédante c'est la MEL. Le concessionnaire c'est Soreli. Et la Ville de Lille est partie prenante du contrat dans le cadre d'une convention tripartite qui lie la ville, la MEL et Soreli pour la réalisation du projet Fives Cail » (entretien MEL, 2021).

³⁶⁴ Définition : « Méthode de sélection d'équipes de professionnels [...] : les équipes mises en concurrence (payées à égalité) peuvent participer à la fois à la définition du projet et à sa programmation (études qui durent de 4 à 6 mois) puis (pour les lauréats) à sa conception et à sa réalisation ; elles travaillent en concertation avec les maîtres d'ouvrage, qui disposent ensuite librement des idées émises par tous les concurrents » (F. De Graveleine et A. Masboungi, 2002, p. 199).

³⁶⁵ Soreli a lancé trois marchés de définition dans le cadre du mandat d'études préopérationnelles qui lui avait été confié par ces institutions entre 2004 et 2006 (LMCU, 2010).

- Un « urbanisme de programmation » quand de grands bâtiments neufs rassemblent une variété d'activités dans un site artificiel bénéficiant d'une excellente accessibilité ;
- Un « urbanisme de révélation » lorsque la mutation du site, dans un processus lent et délicat, découle de son substrat ;
- Un « urbanisme de composition » lorsque le dessin, sur un registre de tracé classique, prime dans la recherche d'une articulation entre le site et le programme.

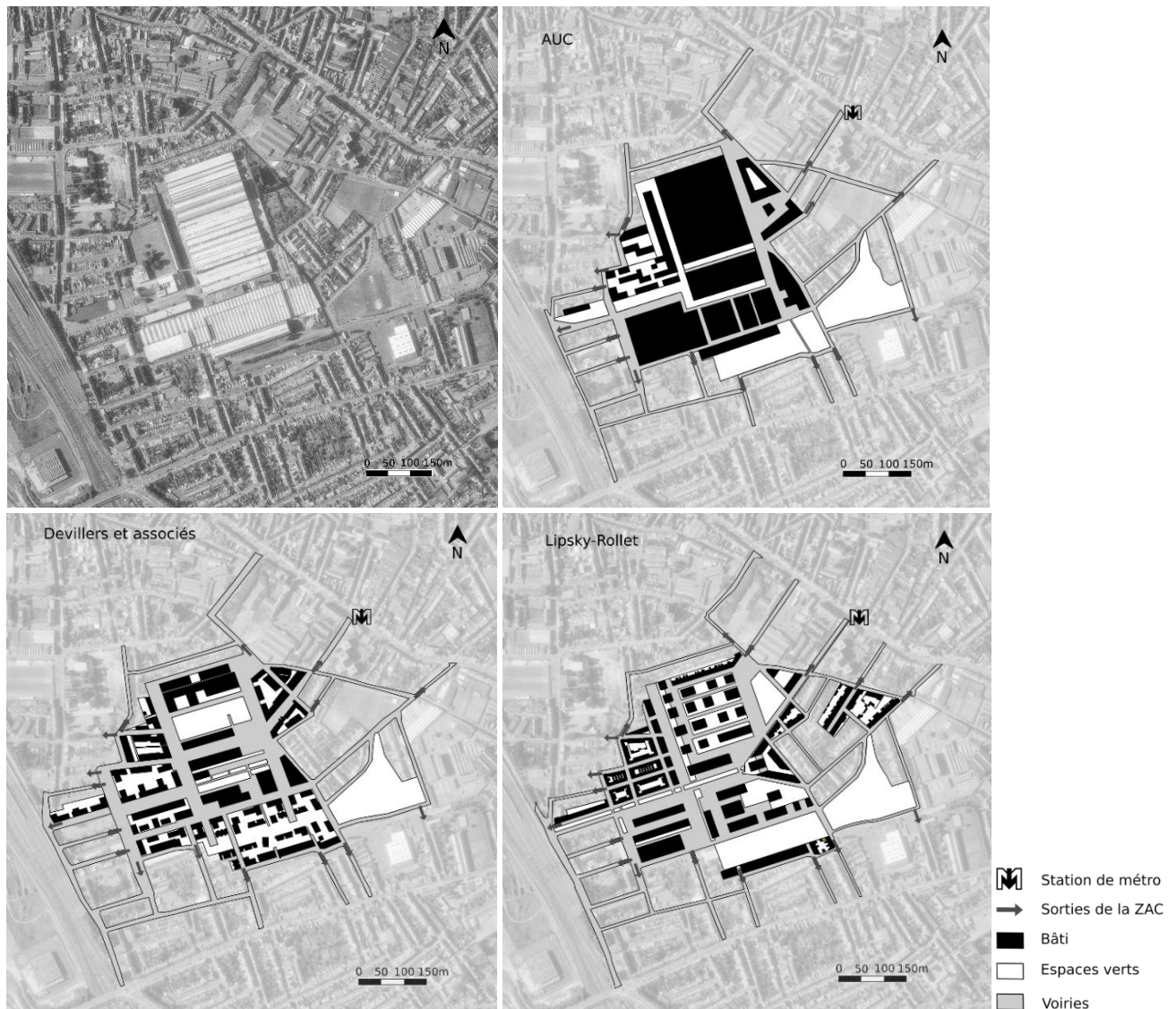


Figure 21 : Site existant et schémas des formes urbaines planimétriques proposées par l'AUC, Devillers et associés et Lipsky-Rollet pour le projet urbain FCB

Sources des photos aériennes : ©IGN « BD ORTHO »³⁶⁶ ; Source du projet urbain à l'étape marché de définition de l'AUC : Tauw France (2010, p. 99)³⁶⁷ ; Source du projet urbain à l'étape marché de définition de Devillers et

³⁶⁶ Institut national de l'information géographique et forestière - Remonter le temps. (2000, 17 juin). <https://remonterletemps.ign.fr>

³⁶⁷ Nous n'avons pas réussi à récolter de plan 2D pour réaliser le schéma de l'AUC contrairement aux deux autres équipes. Nous ne disposions que d'un plan 3D suivant un angle de prise de vue oblique pour l'AUC. Il en ressort plus d'approximations pour tracer les figurés surfaciques de la légende.

Tous les projets proposaient de rompre avec le caractère fermé du site – en cassant de nombreux murs et en créant de nouveaux espaces publics – pour l'ouvrir sur son tissu urbain environnant. Néanmoins, le jury a reçu trois propositions bien distinctes. La comparaison des plans précédents montre que les halles conservées étaient moins nombreuses dans les propositions de Devillers et de Lipsky-Rollet que dans le projet de l'AUC. De plus, ces deux premiers groupements proposaient de fragmenter plusieurs halles conservées. La place de la voiture dans le projet, nous dit également beaucoup sur ses objectifs. L'AUC était l'équipe qui prévoyait le moins de voies de circulation automobile (une seule traversant le site d'est en ouest). De plus, il était prévu d'accueillir uniquement dans trois parkings silos situés en entrée de site le stationnement des voitures (figure 25). Par ailleurs, il est intéressant de donner des indications sur la typologie des bâtiments, pour préciser la densité des projets. L'agence l'AUC proposait moins de maisons que Devillers et que Lipsky-Rollet, qui prévoyaient toutes deux leurs constructions aux franges du site. En revanche, la réalisation de deux tours dépassant les plus hautes halles était proposée par l'AUC, contre une chez Lipsky-Rollet et aucune chez Devillers. Ainsi, lors de ce marché de définition, l'AUC a été partisane d'un morceau de ville compact qui conservait le patrimoine industriel bâti en son centre, conservait une partie des espaces verts préexistants et proposait de nouvelles constructions dans ses franges. De leur côté, les deux autres équipes misaient sur davantage de fragmentation : bâti davantage dispersé et séparé par plus de voiries, halles coupées ou démolies.

En optant pour l'AUC³⁷⁰, le jury a privilégié un projet urbain partant de la trame du site et restreignant la place de la voiture. À cet égard, le parti-pris de l'AUC de dire que la démolition des halles n'est pas un préalable, tout en incorporant les orientations programmatiques du jury et en proposant la construction de deux tours (Cité de l'architecture et du patrimoine, 2017), témoigne d'une conciliation entre un urbanisme de révélation et un urbanisme de programmation tempéré.

Au cours d'une interview accordée en 2010, Djamel Klouche – architecte-urbaniste en chef du projet de 2007 à 2019 – se disait partisan d'une conservation importante du patrimoine des

³⁶⁸ Florence Mercier Paysagiste. (s. d.). *Lille Usines Fives-Cail-Babcock*. <http://www.fmpaysage.fr/projets/usine-fives-cail-babcock/>

³⁶⁹ Lipsky-Rollet. (s. d.). *Restructuration urbaine du site de l'Usine Fives-Cail-Babcock, Lille, Fives*. https://www.lipsky-rollet.com/content/projet/FIVES_CAIL_BABCOCK_LILLE/FIVES_CAIL_BABCOCK_LILLE.pdf

³⁷⁰ Les rédacteurs du rapport de présentation du dossier de création de la ZAC FCB explicitent les atouts du projet de conception urbaine porté par l'AUC qui ont conduit le jury du marché de définition à lui confier la direction de la maîtrise d'œuvre (Tauw France, 2010).

friches de façon à réaliser des morceaux de villes non standardisés. D. Klouche a souhaité appliquer ce discours en faveur de la conservation d'un nombre conséquent de halles à FCB :

« Fallait-il démolir complètement cette usine ou en conserver quelques éléments, comme la ville nous le demandait lors de l'étude de définition ? Notre réponse a été d'affirmer que l'on n'était pas en présence d'un patrimoine d'exception, qui permettrait d'arbitrer en faveur de tel ou tel bâtiment. L'enjeu de mémoire réside dans la capacité des halles à accueillir des programmes innovants, dans l'échelle du site, la monumentalité et l'étrangeté de l'usine »³⁷¹.

D. Klouche ajoute que *« le développement durable, c'est commencer par conserver, et faire avec »³⁷²*. À ce propos, des objectifs de développement durable étaient à respecter dans le cadre du cahier des charges de la ZAC pour se conformer aux labels environnementaux « Effinergie + » et « CerqualH&E » à l'échelle d'un bâtiment et du label « ÉcoQuartier » à l'échelle d'un quartier³⁷³. D. Klouche s'inscrivait dans l'urbanisme de révélation lorsqu'il indiquait en 2010 vis-à-vis de la programmation des halles conservées : *« La capacité des halles permet d'envisager des programmes très variés, mais cette programmation doit se mettre en place progressivement, car l'objectif n'est pas de les remplir à tout prix »*. Il s'opposait également clairement à l'urbanisme de composition pour ce projet :

« Le désenclavement du quartier est un point important du projet, mais celui-ci doit s'appuyer sur la géographie existante, et ne pas se faire à coup de tracés rectilignes. Le réseau viaire proposé s'infiltré entre les halles et s'appuie sur les anciens tracés »³⁷⁴.

En 2017, l'architecte-urbaniste en chef du projet revenait sur le processus lent envisagé au moment du marché de définition pour arrêter un plan au projet urbain qui va encore une fois dans la direction de l'urbanisme de révélation :

³⁷¹ En 2021, la Soreli (entretien, 2021) effectuait le même constat sur les qualités du patrimoine du site : *« sur Fives-Cail à part deux ou trois bâtiments comme la Bourse du travail et un petit bâtiment qui est à côté, on est quand même sur un patrimoine bâti qui a peu de valeurs et peu de qualités en soi. C'est la succession et l'accumulation des halles qui d'un coup donne une valeur et puis une identité au projet »*.

En revanche, selon l'élus lillois S. Dendiével, lors du marché de définition, *« la ville n'avait pas d'a priori [sur le sort à attribuer au patrimoine industriel], elle est simplement partie de l'idée qu'il fallait se poser la question des traces que l'on allait garder »*. Source de cette citation et de celle présente dans le corps du texte : Véran, C. (2010, 30 avril). *Des équipements urbains glissés sous des halles*. Le Moniteur. <https://www.lemoniteur.fr/article/des-equipements-urbains-glisses-sous-des-halles.931789>

³⁷² Véran, C. (2010, 30 avril). *Des équipements urbains glissés sous des halles*. Le Moniteur. <https://www.lemoniteur.fr/article/des-equipements-urbains-glisses-sous-des-halles.931789>

³⁷³ Fives Cail Lille Hellemmes. (2016, 8 octobre). *Réunion habitat participatif, 8 octobre 2016*. Eco Habitat Groupé Nord Pas de Calais. http://habitatgroupe-en-nord.fr/IMG/pdf/20161008_presentation_fives_cail_habitat_participatif_vf.pdf

³⁷⁴ Véran, C. (2010, 30 avril). *Des équipements urbains glissés sous des halles*. Le Moniteur. <https://www.lemoniteur.fr/article/des-equipements-urbains-glisses-sous-des-halles.931789>

« Ce qu'on proposait à la ville, ce n'était pas de verrouiller un plan. [...] Il nous semblait plutôt important de poser une tactique [...] parce qu'on n'avait pas les études techniques des halles. On ne savait pas celles qui tenaient, celles qui étaient chères à réhabiliter [...]. Donc on a mis en place une sorte de méthodologie qui permettait de dire qu'on ne démolit pas par principe, on démolit si cela s'avère plus intéressant que de garder ».

Toujours en 2017, D. Klouche expliquait que la conciliation entre la conservation de l'essence du site et des éléments de programmation à y installer était en bonne voie au cours des premières années de maîtrise d'œuvre : *« On avait réussi à proposer un projet qui gardait 60-70 % des halles, tout en réussissant à installer tout le programme qui était donné »* (Cité de l'architecture et du patrimoine, 2017). En voulant conserver un nombre important de halles et de voies de l'ancienne usine, l'AUC mettait en avant en 2020 sa volonté de préserver la mémoire du site dans ses dimensions spatiales et sociales. L'AUC se montrait toutefois ouverte à des modifications en fonction du résultat d'études techniques sur la solidité et sur le coût de réhabilitation de bâtiments existants. Cette conservation souhaitée importante devait toutefois avant tout permettre d'accueillir un certain nombre d'éléments de programmation imposés par la maîtrise d'ouvrage dans le marché de définition, tout en se laissant le temps de trouver d'autres éléments programmatiques au fur et à mesure de l'avancée du projet³⁷⁵. Il ressort de cette analyse que l'AUC a bien souhaité concilier un urbanisme de révélation avec un urbanisme de programmation tempéré d'après son discours lors de ses années de direction de la maîtrise d'œuvre du projet urbain FCB. On observe également que le discours sur ce projet urbain intègre explicitement des incertitudes, ce qui est courant dans les projets urbains d'après G. Pinson (2009). Enfin, signalons que la façon de procéder de D. Klouche pour établir la programmation et surtout les formes urbaines de ce projet urbain n'est pas particulièrement novatrice. Elle s'inscrit en effet dans la tendance générale des plans-guides en France, lancée par Alexandre Chemetoff à la fin des années 1990 avec le projet urbain de l'île de Nantes (F. de Gravelaine, 2002 ; P.-A. Barthel, 2009).

Même après son éviction, le choix de l'équipe l'AUC pour lancer le projet urbain est reconnu par un élu de la Ville de Lille comme ayant été un très bon choix. La conservation de la forme urbaine initiale fait l'objet d'éloges :

« la chose sur laquelle on a eu complètement raison sur Fives Cail dans le choix de l'équipe qu'on a pris, l'AUC au départ, ça a été de dire : « [...] on garde les volumes de

³⁷⁵ L'AUC. (2020, juin). FCB : les usages du monde. <http://www.laucparis.com/correspondances.pdf>

ces halles pour constituer l'échelle du projet urbain et la démolition n'est pas un préalable [...] ». Du coup ça permet de garder je dirais une certaine échelle pour le projet, qu'on n'aurait pas pu garder si on avait eu la stratégie de la table rase [...]. Je pense qu'on n'aurait pas pu atteindre les hauteurs qu'on arrive à atteindre à Fives Cail. [...] Par rapport à un tissu environnant de maisons de villes très basses, on aurait eu une fronde absolument colossale. Et là on arrive à le faire, on arrive y compris à construire une tour dans Fives Cail [culminant à 47 mètres de hauteur³⁷⁶] parce qu'elle est dans le même gabarit que la cheminée de l'usine [mesurant 45 m de hauteur³⁷⁷] » (entretien Ville de Lille n°3, 2021)³⁷⁸.

Similairement à L. Destrem (2017), nous proposons un travail sur les toponymes du projet urbain lillois, afin de montrer des ressources mobilisées par ses principaux acteurs et leurs intentions. Les toponymes du projet urbain s'appuient sur l'histoire du site. En effet, le nom du projet urbain reprend le dernier nom de l'usine sur lequel il est réalisé. De plus, les toponymes des espaces publics de la première phase opérationnelle sont quasi exclusivement constitués de noms et noms propres rappelant le passé industriel du site, avec le passage de l'Internationale (alors ouvrier de l'usine, Pierre Degeyter a créé la musique de ce chant en 1888), le cours Jean-François Cail (co-fondateur et ancien dirigeant de l'usine), le boulevard de l'Usine (nom d'un boulevard prolongé), la place des Ouvriers, l'allée des Ciseleurs, l'allée des Fondateurs, la rue des Chaudronniers, la rue des Ateliers, l'allée des Ébarbeurs, la rue Marcel Boudier (un ancien employé de l'usine), la rue Adèle Duriez (une ancienne infirmière de l'usine)³⁷⁹. C. Gibout et A. Fauquette (2022) précisent que les noms attribués à ces espaces publics résultent d'une volonté politique. En effet, c'est le conseil municipal lillois qui les a choisis dans le cadre d'un vote. Ces noms reviennent surtout à valoriser l'histoire du site et la dimension patrimoniale du projet. Par ailleurs, des acteurs économiques mettent également à profit le passé du site. En effet, l'un des projets immobiliers de ce projet urbain portera le nom « LaLoco » en référence aux nombreuses locomotives qui avaient été construites dans l'usine (Soreli, 2022). En revanche, le nom « Chaud Bouillon » retenu en 2020 à la place de « La Halle Gourmande »

³⁷⁶ Bergès, S. (2022, 28 juin). Lille : un parc et une piscine en ligne de mire, Fives-Cail passe (bientôt) la seconde. *La Voix du Nord*. <https://www.lavoixdunord.fr/1199220/article/2022-06-28/lille-un-parc-et-une-piscine-en-ligne-de-mire-fives-cail-passe-bientot-la>

³⁷⁷ Ville de Lille. (2022, 27 juin). *Réunion publique Fives Cail*. <https://www.lille.fr/Vivre-a-Lille/Les-travaux-a-Lille/Les-projets-urbains/Fives-Cail>

³⁷⁸ Toujours en ce qui concerne la valorisation du patrimoine du site, cet élu mettait en avant le travail « *d'économie circulaire de réutilisation des matériaux* » qui a été réalisé pour la première phase du projet urbain en énumérant les actions suivantes : « *les anciens pavés deviennent des nouveaux pavés de l'espace public, d'anciens rails on les garde pour constituer des traces au sol qui vont rappeler l'histoire urbaine et on retravaille avec les matériaux qui existent sur place, avec la matière qui existe sur place* » (entretien Ville de Lille n°3, 2021).

³⁷⁹ Seule l'Allée Madeleine Martinache ne semble pas renvoyer directement à l'usine.

– pour désigner un équipement alimentaire en construction devant notamment contenir un *food court* – ne renvoie pas directement au site FCB ou au quartier de Fives. Le directeur innovation, développement économique et relations internationales à la Ville de Lille annonce que ce nom a été choisi par « *l'ensemble du collectif, avec les différents opérateurs du site définitif* » (École Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Lille, 2020). L'importance accordée à préserver la mémoire du site FCB ressort également dans le discours d'employés et d'élus de la Ville de Lille et de la MEL. L'adjoint de la mairie de Lille chargé de l'urbanisme et du suivi des grands projets urbains estimait qu'« *à Fives Cail, la problématique est celle d'aller à la fois s'accrocher au quartier, un tissu résidentiel, et de prendre possession d'un patrimoine industriel, l'usine de Fives* ». L'objectif est alors de « *transformer l'usine en quartier* » en mettant en évidence son patrimoine pour faire comme le souligne fréquemment D. Klouche « *un projet qui soit 100 % métropolitain et 100 % délicat* » (Innovapresse, 2018a). À ce propos, l'architecte-urbaniste du projet urbain justifiait de la façon suivante son utilisation de cette expression : « *Il est dorénavant inscrit dans un double objectif : 100 % métropolitain, parce qu'il renvoie à des échelles stratégiques étendues, et 100 % délicat envers les choses qui existent et les gens qui vont se l'approprier* ». La première partie de l'expression exprime le rayon d'influence que les politiques souhaitaient donner au projet urbain. La deuxième partie de l'expression se fonde quant à elle parfaitement dans l'idée de ménagement du site exprimée par F. Fromonot (2011) dans le cadre de la réalisation d'un projet urbain de révélation. De plus, selon l'architecte-urbaniste, les partis-pris urbanistiques retenus devaient contribuer à faire éclore « *à la fois un lieu de destination et de proximité* » (F. Decoster et al., 2021, p. 151). Ces slogans renvoient à l'importance de la rhétorique et de la communication pour favoriser l'adhésion des décideurs au projet comme signalé par G. Pinson (2009). Armelle Marrière, chef de projet urbaniste à la mairie de Lille, valorisait également le parti pris de révéler le site existant : « *la ville de demain est d'abord une ville qui fait une place à son histoire industrielle en conservant son patrimoine* »³⁸⁰. Lorsqu'il était directeur adjoint du service urbanisme de la MEL, M. Bitter mettait en avant la nécessité de valoriser « *la mémoire du quartier* » (Soreli, 2016, p. 3).

Au cours des années 1990, dans les phases préopérationnelles de projets urbains lillois et plus largement de la métropole, une stratégie récurrente a consisté à spécialiser des secteurs d'activité à des espaces bien circonscrits, tout en introduisant de la mixité fonctionnelle. On retrouve par exemple dans ce cas « *EuraSanté* » dans le prolongement du quartier de Lille-Sud, ou bien le site d'excellence économique « *Euratechnologies* » dans le cadre de la ZAC des

³⁸⁰ Fives Cail – Lille Hellemmes. (s. d.). Armelle Marrière. <http://fivescail-lille-hellemmes.fr/interviews/armelle-marriere/>

Rives de la Haute-Deûle qui se situe elle-même en grande partie dans le quartier des Bois-Blancs. On peut y voir la conjonction d'opportunités foncières associées à une politique de revitalisation de quartiers en difficulté : les « *quartiers complexes* » lillois (D. Paris et al., 2009). Dans les deux exemples ci-dessus, on retrouve une référence à l'Europe. Les noms « EuraSanté » et « EuraTechnologies » permettaient d'affirmer la poursuite du passage d'une économie industrielle à une économie de service enclenchée par l'opération « Euralille ». Or, à Fives, le projet urbain s'appelle « Fives-Cail » ou « Fives-Cail-Babcock » selon les documents et les personnes interrogées. C'est le dernier nom de l'ancienne usine qui a été choisi. En 2021, les projets urbains majeurs de la MEL étaient les suivants : Fives-Cail, Saint-Sauveur, Rives de la Haute Deûle, Euralille 3000 et L'Union³⁸¹. Le dernier était le seul à ne pas se trouver à Lille. Le nom de l'avant-dernier projet urbain s'explique par une volonté de tirer profit de l'appellation emblématique « Euralille » étant donné sa proximité spatiale et dans la logique du slogan de la SPL du même nom : « la ville continue ». Les noms des trois autres projets urbains évoquent l'histoire de leurs sites, comme si après les différentes phases d'Euralille, l'acquisition du statut de Capitale européenne de la Culture pour Lille en 2004 ou de capitale mondiale du design en 2020 pour la métropole, la candidature lilloise aux Jeux olympiques 2004 ou encore l'accueil de méga-événements sportifs depuis 2012 au stade Pierre Mauroy de Villeneuve-d'Ascq, la métropole lilloise avait sans conteste obtenu son statut de métropole française incontournable et une certaine notoriété à l'étranger. Elle n'aurait donc plus besoin de systématiquement se référer à l'échelle européenne pour réaliser ses actuels projets urbains, d'autant plus qu'ils ont une assise patrimoniale de plus en plus importante. Ainsi, à Lille, le passage des « Eura... » à des noms de sites historiques s'inscrit dans une volonté de valoriser l'histoire locale et dans une stratégie de patrimonialisation qui passe par une plus grande conservation de trames et bâtis existants.

4.2.3) Phase opérationnelle : un compromis entre un urbanisme de révélation et un urbanisme de programmation

Nous allons voir que depuis le lancement de sa phase opérationnelle le projet urbain est à la croisée entre un urbanisme de révélation et un urbanisme de programmation.

Dans ses propositions de plans lors du marché de définition et dans ses discours depuis cette période, nous avons remarqué que l'agence d'architecture l'AUC proposait de concilier un urbanisme de révélation avec un urbanisme de programmation tempéré. Nous allons désormais

³⁸¹ MEL. (s. d.). *Grands projets urbains*. <https://www.lillemetropole.fr/votre-metropole/grands-projets-urbains>

voir que cette appréciation est vérifiée dans la pratique à partir de l'étude de la programmation et des formes urbaines de ce projet entre 2007 et 2019 lorsque l'AUC dirigeait la maîtrise d'œuvre.

L'AUC relatait en 2020 sa volonté de faire éclore sans précipitation une partie du programme du projet urbain : « *Le projet laisse ouverte la possibilité à des programmes de s'installer sur le site et dans le temps. [...] Pour ce faire, nous n'avons pas voulu figer le projet par un dessin trop avancé* »³⁸². Cette façon de faire est perceptible dans la décision de considérer les halles E1, E2, E3 au centre du projet comme des réserves foncières dans l'attente d'une programmation « *un peu exceptionnelle* » selon F. Duwez (Cité de l'architecture et du patrimoine, 2017) (figure 22). On a ici un exemple éloquent de deux caractéristiques contemporaines liées du projet urbain mises en avant par G. Pinson (2009), à savoir l'acceptation de l'incertitude et l'attente d'opportunités chez les acteurs de ce projet urbain pour finaliser la programmation.

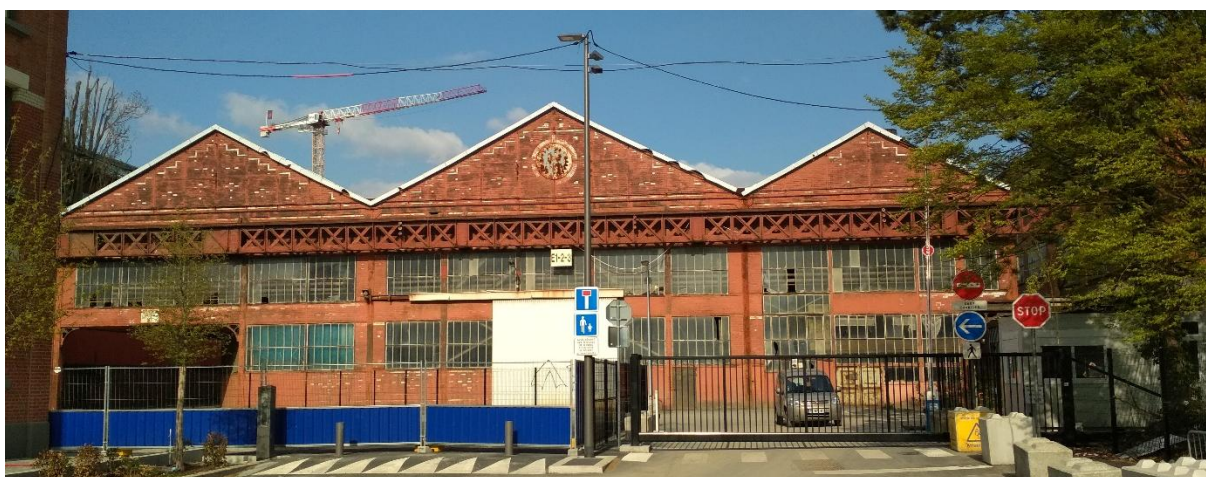


Figure 22 : Halles E1, E2, E3 considérées comme des réserves foncières dès le lancement du projet urbain FCB
Source : photo de J. Haquet prise le 18 avril 2021

Entre 2010 et 2022, c'est un secteur résidentiel qui a été imaginé. En effet, en 2010, il était prévu de construire : 85 000 m² surface hors œuvre nette (SHON) de logements, 30 000 m² SHON d'activités/tertiaire, 5 000 m² SHON de commerces et services et 40 000 m² SHON d'équipements (LMCU, 2010). Cette programmation immobilière a assez

³⁸² L'AUC. (2020, juin). *FCB : les usages du monde*. <http://www.laucparis.com/correspondances.pdf>

peu évolué jusqu'en 2022³⁸³. Par ailleurs, 70 000 m² de parcs en réseau étaient également prévus en 2019 (MEL, 2019).

Interrogeons-nous à présent sur les thématiques et espaces associés sur lesquels les acteurs du projet urbain s'appuient pour le construire et faire parler de lui depuis la sélection de l'AUC en 2007. Selon D. Paris et al. (2009, p. 58), dans la métropole lilloise, « *l'impact le plus valorisé [par les politiques] dans les discours sur les projets urbains est l'effet d'entraînement d'un nouveau type d'activité qu'il s'agit d'attirer* ». Les activités économiques sont

« porteurs d'une triple espérance : la création de richesse au profit de l'économie métropolitaine ; un effet de polarisation spatiale d'un type d'activité, à la fois facteur de réorganisation spatiale des activités économiques dans l'espace urbain, marqueur territorial du renouveau économique, et potentiel pour une structuration en "cluster" ou regroupement moteur d'innovation ; un levier de régénération d'un quartier par effet de contamination spatiale, sur le principe de la greffe » (D. Paris et al., 2009, p. 58).

En 2017, la directrice de la Soreli soulignait également l'importance d'insérer des activités économiques dans le projet urbain pour réussir « *la greffe avec le quartier, la dynamique de projet* » (Cité de l'architecture et du patrimoine, 2017). On retrouvait ce discours en 2018 lorsqu'un directeur de projets de la Ville de Lille estimait que la MEL, la Ville de Lille et la Soreli avaient proposé que l'alimentation devienne « *le fil conducteur* » du projet urbain³⁸⁴. Ce choix tranche avec celui du rapport de présentation du dossier de création de la ZAC, mentionnant l'eau comme « *fil directeur de la reconquête de l'usine FCB* » (LMCU, 2010, p. 12). En 2020, Stanislas Dendiével indiquait que la prise de position de l'AUC consistant à dire que « *la démolition des halles n'est pas un préalable* » avait entraîné une réflexion sur l'usage futur des halles et que sans ces conservations jamais l'écosystème alimentaire qui se mettait en place autour du lycée hôtelier n'aurait pu voir le jour (C. Véran, 2020a, p. 23). Selon la responsable du projet urbain à la Soreli (depuis 2017), il n'y avait pas de fil directeur lorsque la ZAC a été créée, et c'est finalement la thématique alimentaire qui s'est imposée par effet « *boule de neige* ». C'était toujours cette thématique qui faisait office de fil conducteur en

³⁸³ Au mois de mars 2019, la programmation immobilière du projet urbain était composée de 22 000 m² de surface plancher (SP) de services, commerces et activités économiques, de 40 000 m² SP d'équipements et de 98 000 m² SP de logements (MEL, 2019).

Au mois de juin 2022, il était prévu de construire une programmation immobilière davantage à vocation économique avec 28 000 m² SP de bureaux et commerces, contre 41 000 m² d'équipements SP et 1 030 logements (suivant la répartition suivante : 32 % en « *accession sociale à la propriété, locatif intermédiaire et bail réel solidaire* », 30 % en locatif social et 38 % en accession libre). Source : Ville de Lille. (2022, 27 juin). *Réunion publique Fives Cail*. <https://www.lille.fr/Vivre-a-Lille/Les-travaux-a-Lille/Les-projets-urbains/Fives-Cail>

³⁸⁴ Nacarat (2018, 13 juin) *Connexion au cœur de Fives Cail, un quartier en mutation* [vidéo]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=WAAWL7b4HxQ>

février 2021 (entretien Soreli, 2021). En 2020, la directrice de la Soreli indiquait qu'à la prise de concession de FCB en 2011 : « *on avait des halles vides et nous avons recherché un développement économique en l'orientant autour de la chaîne alimentaire en lien avec le lycée hôtelier international, qui a ouvert ses portes en 2016* » (C. Véran, 2020b, p. 20). Ainsi, on retrouve dans ces discours la volonté de la Soreli de s'inscrire dans l'habituel mode de conception des projets urbains lillois consistant à faire émerger une activité économique phare dans ses projets urbains majeurs. Et c'est la thématique alimentaire qui a été retenue. Selon la direction de l'aménagement de la MEL (entretien, 2021), le choix d'installer un lycée hôtelier a permis « *d'initier le fil d'un récit sur l'alimentation* ». Finalement, au mois de février 2021, il apparaissait que l'ensemble des acteurs majeurs du projet urbain s'étaient ralliés derrière l'alimentation comme étendard économique, mais aussi social et environnemental du projet urbain.

Cette volonté de faire de l'alimentation le fil conducteur du projet urbain ne se lit pas seulement dans les discours. Elle est aussi matériellement visible à plusieurs endroits du site. En effet, on apercevait plusieurs éléments de signalétique sur la thématique alimentaire en 2021, avec la présence d'un marquage au sol et d'une affiche dans le parking provisoire (figure 23) et d'un panneau de signalisation au niveau d'une bouche de sortie de la station de métro « Marbrerie » (figure 24)³⁸⁵.

³⁸⁵ On retrouvait aussi la présence d'un marquage au sol à l'intersection entre le boulevard de l'Usine et le cours Jean-François Cail où il était écrit : « Halle Gourmande » et « Lycée hôtelier », tandis que des flèches indiquaient la direction à suivre pour y accéder. On retrouvait également un panneau d'affichage mentionnant l'équipement alimentaire provisoire « Avant-Goût de la cuisine commune » sur un lampadaire de la rue André Ballet.

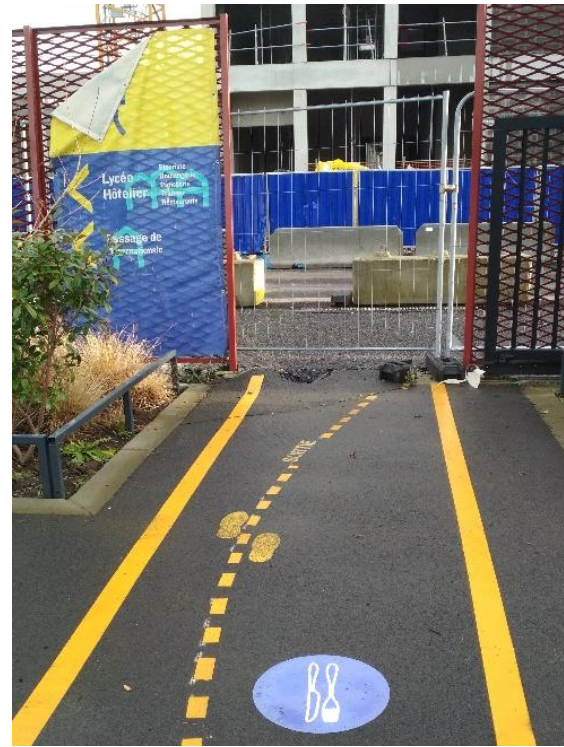


Figure 23 : Parking provisoire du projet urbain FCB : l'alimentation comme fil conducteur du projet au sens propre et indication de la direction du lycée hôtelier et de ses commerces ouverts au grand public (fleuriste, boulangerie, pâtisserie, traiteur et restaurant)
Source : photo de J. Haquet prise le 22 janvier 2021



Figure 24 : En 2021, deux équipements alimentaires du projet urbain FCB étaient signalés dans la rue Pierre Legrand au niveau d'une bouche de sortie de la station de métro « Marbrerie »
Source : Photo de J. Haquet, le 19 octobre 2021

Cette signalétique permet de montrer au visiteur l'importance de l'alimentation dans le projet urbain et également de l'orienter pour accéder aux lieux qui y sont rattachés.

Toutefois, au mois de février 2021, le comité de pilotage du projet urbain n'avait pas acté que la dimension alimentaire serait au cœur de la dynamique des activités de la phase 2 (entretien Soreli, 2021).

En 2018, au sein de la halle F4³⁸⁶, Soreli « Immobilier » devait devenir promoteur d'un bâtiment accueillant des ateliers de production de l'entreprise de pâtisserie lilloise Méert³⁸⁷ ainsi que d'éventuels bureaux de l'entreprise sur 3 000 m² SP. Néanmoins, alors que les travaux auraient pu démarrer au premier semestre 2020 (Soreli, 2020, p.60), le projet n'était toujours pas entré en phase opérationnelle au mois d'octobre 2020. Il est possible que Méert ait hésité à s'installer à FCB pour des raisons économiques, car « *pour installer un atelier de production, il suffit d'un vieux garage qu'on retape, on n'est pas obligé d'être dans un bâtiment HQE, dans un écoquartier* » (entretien Ville de Lille n°1, 2020). Le déménagement de l'atelier de fabrication, de bureaux et du siège social de Méert sera finalement effectif, début 2027, pour répondre à l'inadaptation de leurs espaces actuels dans l'hypercentre lillois, tout en maintenant la présence de cette entreprise en plein essor dans la métropole nordiste³⁸⁸.

Par ailleurs, le tiers-lieu La Loco « *né de la rencontre d'acteurs de l'économie sociale et solidaire* » est censé participer au rayonnement métropolitain de FCB, à partir d'une programmation en partie ancrée dans la thématique alimentaire, avec un café citoyen et des commerces axés sur les produits biologiques et locaux (entretien Ville de Lille n°3, 2021). Il devrait ouvrir au printemps 2024³⁸⁹.

En 2021, il était prévu que la halle G1 soit équipée en 2023 sur quatre niveaux d'une brasserie artisanale comprenant une terrasse pour la dégustation sur le cours J.-F. Cail, d'une serre sur le toit, d'une salle d'escalade, d'un bar à jus et d'un espace yoga³⁹⁰ dans un bâtiment neuf d'une surface de 3 100 m²³⁹¹. Il est à noter qu'il était prévu que les fruits du bar à jus proviennent de cette serre (entretien Ville de Lille n°3, 2021). En effet, les arbres de la première phase du projet urbain ne seront pas fruitiers en raison d'un sol trop pollué³⁹². La programmation de la halle G1 correspond aux exigences de la Soreli (2020, p. 23). En 2018, dans l'appel à projets de cette halle, l'entreprise avait imposé « *une mixité de fonctions et l'obligation de créer un rez-de-*

³⁸⁶ Le pignon ouest de la halle et ses premières travées seraient conservés, alors que le reste de la halle serait démoli.

³⁸⁷ Cette entreprise serait l'investisseur du programme immobilier.

³⁸⁸ Le Journal des Entreprises. (2023, 13 juin). Maison Meert va poursuivre son développement sur la friche lilloise Fives Cail Babcock. <https://www.lejournaldesentreprises.com/breve/maison-meert-va-poursuivre-son-developpement-sur-la-friche-lilloise-fives-cail-babcock-2063129>

³⁸⁹ Lefebvre, A. (2023, 15 septembre). À Lille, la «Loco» attend ses futurs locataires. *La Gazette Nord - Pas de Calais*, <https://www.gazettenpdc.fr/article/a-lille-la-loco-attend-ses-futurs-locataires>

³⁹⁰ Bergès, S. (2021, 16 mars). Houblon, jus et grimpette, le cocktail de la halle G1 à Fives-Cail. *La Voix du Nord*. <https://www.lavoixdunord.fr/959991/article/2021-03-16/lille-houblon-jus-et-grimpette-le-cocktail-de-la-halle-g1-fives-cail>

³⁹¹ VDDT. (s. d.). HALLE G1 - FIVES CAIL BABCOCK – LILLE. <https://www.vddt.com/halle-g1-fives-cail-babcock>

³⁹² Ville de Lille. (2020, décembre). *Compte rendu du conseil de quartier de Fives : Séance du Mercredi 2 décembre 2020*. <https://www.lille.fr/Fives2/content/download/205460/2796043/file/CR+CQ+12+2020.pdf>

chaussée animé », tout en collant aux thématiques retenues dans les halles conservées, à savoir « *la production dans la ville, l'alimentation saine, le sport, la culture et les nouveaux usages* »³⁹³. Ainsi, la programmation de la halle G1 allait permettre d'agrandir le *cluster* alimentaire du site. Par ailleurs, cette halle témoigne de l'évolution de la vision du projet urbain chez les promoteurs. En effet, en 2015, aucun promoteur n'était prêt à l'acheter sans subventions alors qu'en 2019 neuf d'entre eux étaient disposés à l'acquérir sans subventions³⁹⁴.

Par ailleurs, le supermarché collaboratif SuperQuinquin pressenti à la fin des années 2010 pour s'installer à FCB ne s'y installera pas (entretien Ville de Lille n°3, 2021). En revanche, l'entreprise Le Court-Circuit – spécialisée dans la vente de produits alimentaires des Hauts-de-France – s'y est installée depuis le mois de mai 2018 en proposant un point de retrait des commandes passées sur son site Internet dans les espaces occupés par les *food courts* les mercredis après-midi³⁹⁵.

Pour rappel, D. Klouche – l'architecte-urbaniste en chef entre 2007 et 2019 – expliquait aussi bien en 2010 qu'en 2017 sa volonté de ne pas figer un plan du projet urbain tant en ce qui concerne les formes urbaines que la programmation. Pour saisir l'évolution de la conception du projet urbain FCB, nous allons analyser des plans programme disponibles, dressés à trois époques différentes par l'AUC et la Soreli : septembre 2011, mars 2016 et juin 2019 (figures 25, 26 et 27). Puis nous verrons si l'arrivée d'Anne-Mie Depuydt au poste d'architecte-urbaniste en chef en 2020 a conduit à d'importantes modifications des formes urbaines et de la programmation à partir d'un plan programme publié au mois de juin 2022 (figure 28).

³⁹³ Libert, M. (2020, 28 septembre). Lille : On sait désormais ce qu'il y aura dans la halle G1 de l'ancienne usine Fives Cail. *20 minutes*. <https://www.20minutes.fr/lille/2872323-20200928-lille-sait-desormais-halle-g1-ancienne-usine-fives-cail>

³⁹⁴ Lenoir, A. (2019, octobre). Fives Cail : Préavis de greffe. *La Chronique du BTP Nord - Pas-de-Calais / Picardie*. http://www.lachroniquebtp.com/wp-content/uploads/2019/09/1-LaChronique5298-October2019_bd.pdf?x98190

³⁹⁵ Blog Le Court-circuit. (2018, mai). *LeCourtCircuit.fr débarque à Fives Cail !* https://blog.lecourtcircuit.fr/fives_cail/, publié en mai 2018 et consulté le 24/04/2023 ;
Le Court-circuit. (2023, 24 avril). https://lecourtcircuit.fr/index.php?controller=choixhoraireretrait&id_pdr=45

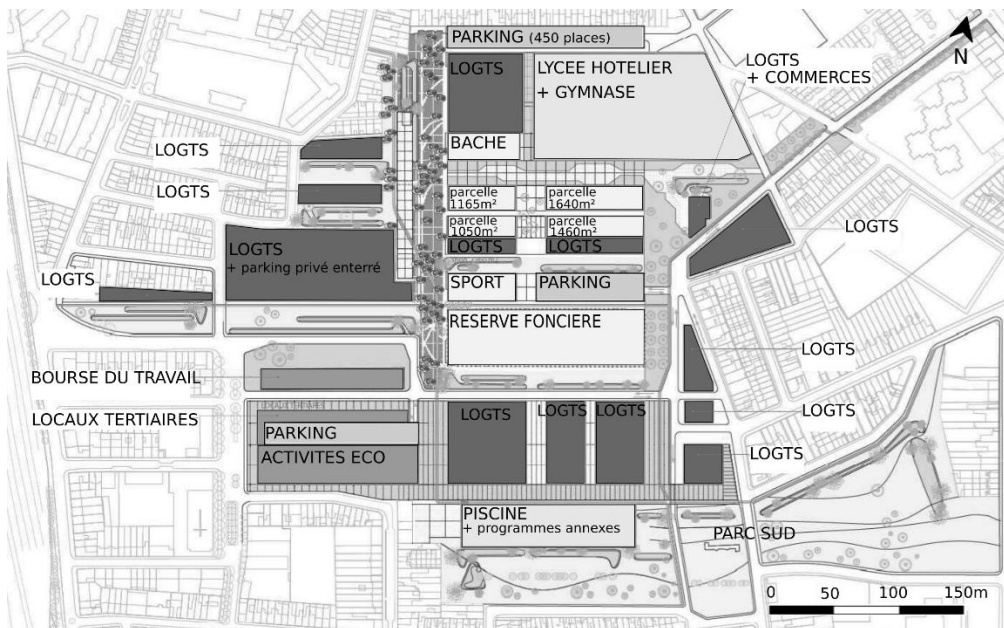


Figure 25 : Plan programme du projet urbain Fives Cail Babcock au mois de septembre 2011
 Source : l'AUC dans Tauw France (2012, p. 22), plan reproduit avec l'autorisation de l'AUC ; Ajout d'informations : J. Haquet, 2020

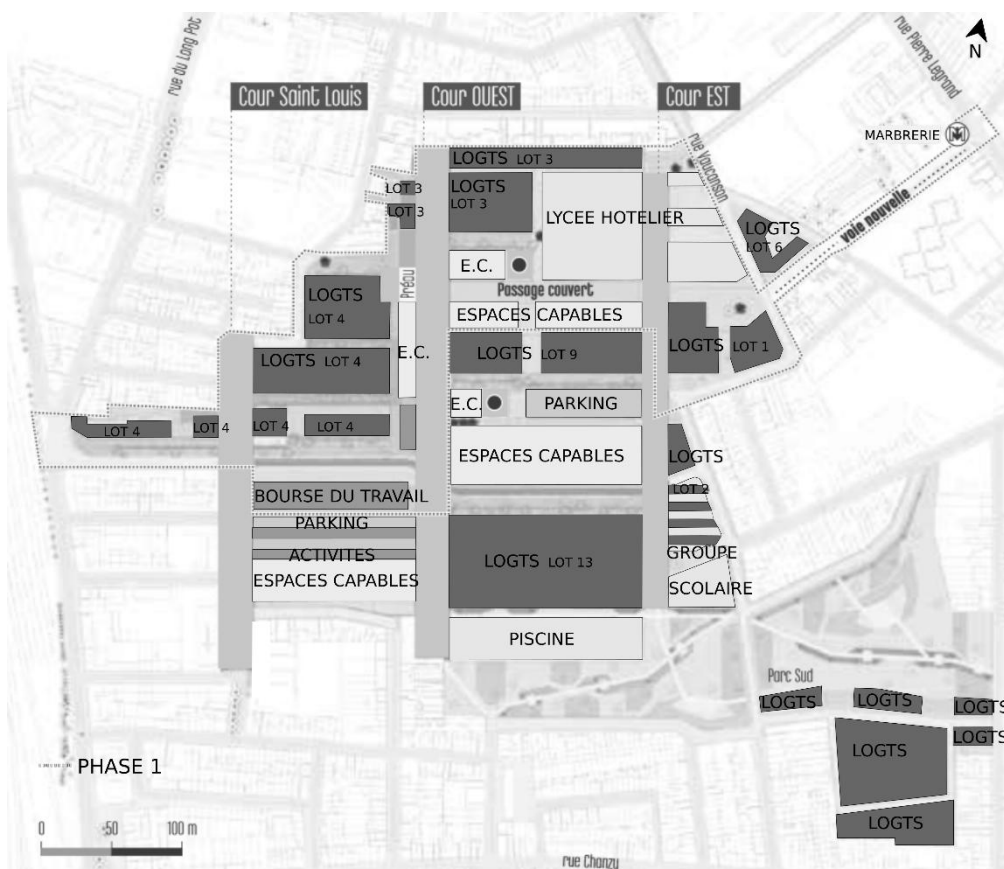


Figure 26 : Plan programme du projet urbain Fives Cail Babcock au mois de mars 2016
 Source : l'AUC³⁹⁶, plan reproduit avec l'autorisation de la Soreli ; Ajout d'informations : J. Haquet, 2020

³⁹⁶ L'AUC. (2016, mars). *Fives Cail à Lille du fleuron industriel à l'éco quartier métropolitain*. Soreli. www.soreli.fr/presse/FIVESCAIL-PDF-HORIZONTAL-MARS2016_def.pdf

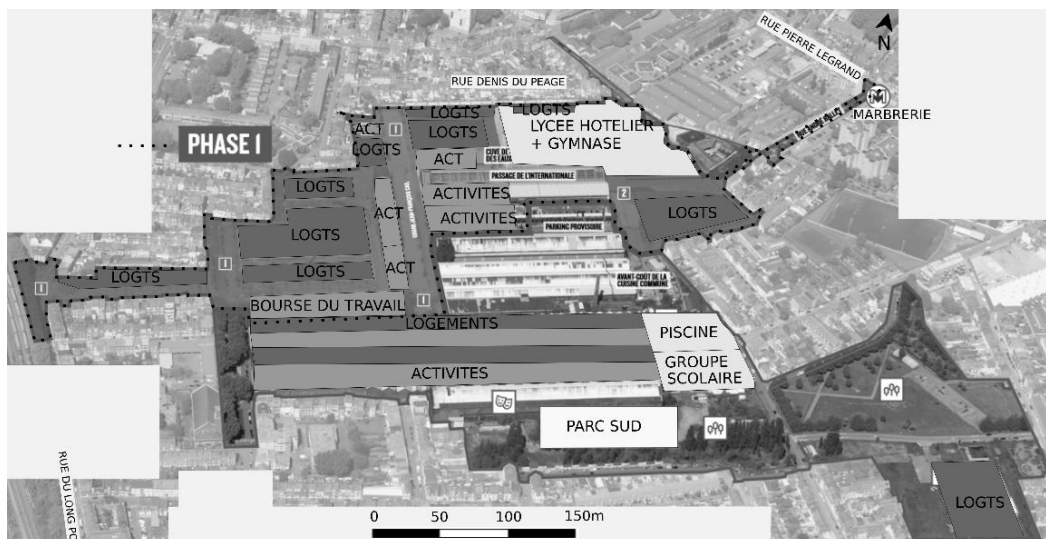


Figure 27 : Plan programme du projet urbain Fives Cail Babcock au mois de juin 2019

Source : Soreli (2019, p. 4 et 5), plan reproduit avec l'autorisation de la Soreli ; Ajout d'informations : J. Haquet, 2020

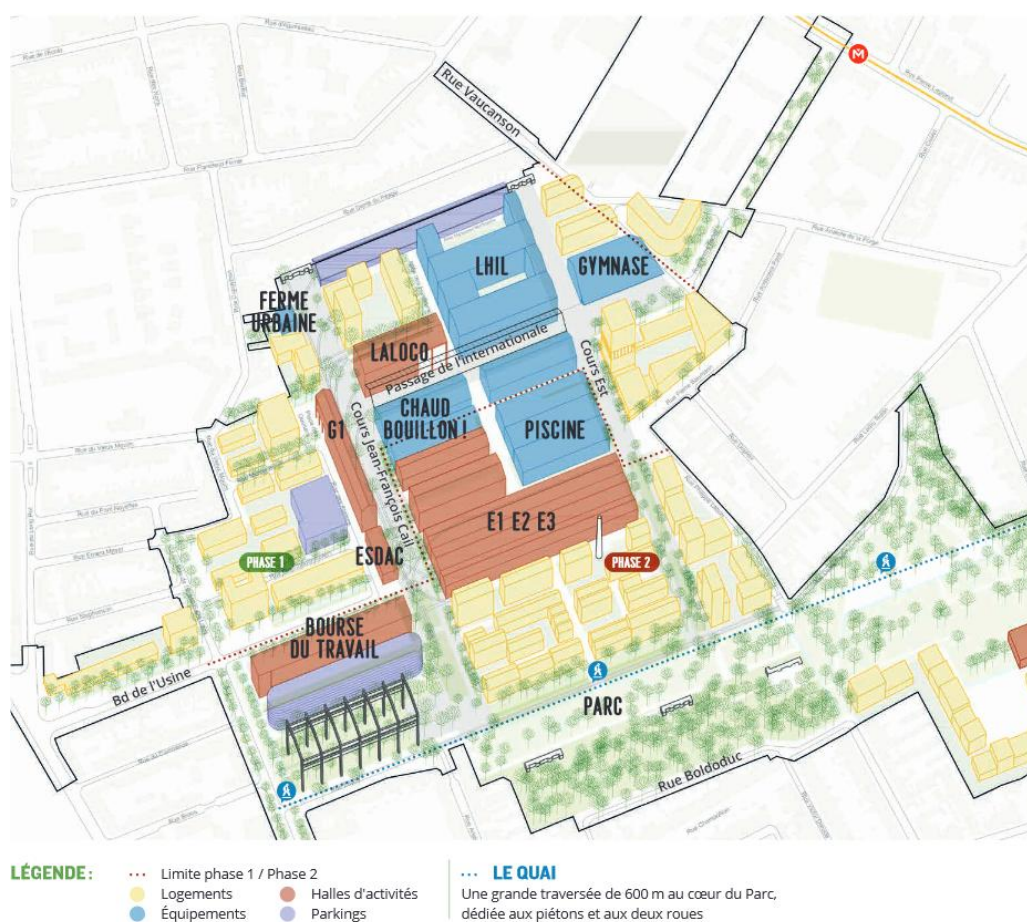


Figure 28 : Plan programme du projet urbain Fives Cail Babcock au mois de juin 2022

Source : Soreli (2022, p. 10), plan reproduit avec l'autorisation de la Soreli

Au travers des transformations repérables dans les plans qui ponctuent une décennie de projet urbain – du projet de réalisation d'une ZAC à la fin de sa première phase opérationnelle – on remarque une évolution assez importante du contenu programmatique et de ses emplacements au cours du temps. Ces évolutions sont particulièrement nombreuses entre 2019 et 2022, en lien

avec le changement de l'équipe de maîtrise d'œuvre. En revanche, les traces et les tracés n'ont pas été sensiblement modifiés (hormis surtout l'agrandissement du périmètre lié au fait que la Soreli s'est vu confier au mois de décembre 2011 par LMCU l'aménagement de deux sites connexes à la ZAC). Cela montre une souplesse dans la programmation assortie d'une constance dans les tracés, qui soutiennent un urbanisme de révélation, même s'il est vrai que le choix pris par la maîtrise d'ouvrage et la nouvelle équipe de maîtrise d'œuvre en 2022 de démolir la majorité des édifices bâtis de la deuxième phase du projet urbain tend à réduire le rattachement de ce projet urbain à cette catégorie.

Si l'on s'intéresse précisément à la programmation des halles de la phase 1, on peut dire qu'elle a subi des évolutions importantes et a été quasi définitivement arrêtée qu'en 2019³⁹⁷. Cette dynamique témoigne d'une programmation décidée patiemment et s'inscrit ainsi dans l'esprit de l'urbanisme de révélation. C'est d'ailleurs bien la signification de la programmation des halles qualifiées « *d'espaces capables* » par l'AUC et la Soreli au milieu des années 2010, c'est-à-dire d'espaces où la programmation restait à définir et qui accueilleront finalement essentiellement des fonctions en lien avec l'alimentation. Cette dominante de l'urbanisme de révélation mérite cependant d'être tempérée dans la mesure où elle s'accompagne de la construction de nouveaux bâtiments comportant plusieurs niveaux au sein de la grande majorité des halles conservées qui n'avaient auparavant pas d'étages, à l'instar du lycée hôtelier ou de la Halle Gourmande (figure 29). Ceci infléchit le projet urbain dans le sens d'un urbanisme de programmation. Par ailleurs, l'attente de plusieurs années pour trouver une programmation à certaines halles nommées « espaces capables » s'explique peut-être avant tout par une difficulté à attirer des promoteurs et des investisseurs privés à FCB.



Figure 29 : Vue du bâtiment qui accueille « La Halle Gourmande » à l'intérieur de la halle F6 du projet FCB
Source : photo de J. Haquet prise le 7 mars 2020

³⁹⁷ À notre connaissance, la programmation de la halle F6b n'avait pas été fixée en 2019.

Nous allons à présent étudier de façon approfondie les éléments qui ont conduit aux changements constatés entre le plan programme datant de 2019 et celui datant de 2022. Nous montrerons à cet égard que la deuxième phase du projet urbain est réinterrogée sans pour autant renoncer aux grands principes de la première phase.

En 2019, douze ans après la sélection de l'AUC à la direction de la maîtrise d'œuvre, les travaux de la première phase du projet urbain étaient achevés ou en cours de réalisation ou allaient démarrer prochainement. Des réflexions sur la deuxième phase ont alors commencé à s'amplifier chez l'aménageur. Celles-ci l'ont conduit à vouloir réinterroger cette nouvelle phase d'aménagement en se faisant accompagner par une nouvelle équipe de maîtrise d'œuvre. La Soreli (entretien, 2021) estimait au mois de février 2021 que la première phase était figée et que la seconde était en cours de réinterrogation totale. Cette réinterrogation peut s'expliquer par le fait « *qu'il y a déjà des choses qu'on a pensées il y a 10 ans qui sont aujourd'hui datées* » (entretien Soreli, 2021). Une « *procédure concurrentielle avec négociation* » a permis à la Soreli de recruter une nouvelle équipe de maîtrise d'œuvre³⁹⁸ entre juin et décembre 2019³⁹⁹. Une vingtaine de groupements avaient postulé. La discussion a alors été entamée avec cinq d'entre eux afin qu'ils puissent proposer une offre qui s'inscrive dans la poursuite du projet développé par l'AUC pour la première phase : « *on ne pouvait pas leur faire réaliser un projet qui n'aurait pas eu beaucoup sens et de cohérence avec la phase 1. Sinon, on allait le détricoter, le faire perdre sa force* » (entretien Soreli, 2021). Les groupements avaient tous suivi cette consigne, en proposant de plus ou moins modifier la conception de la seconde phase du projet urbain qui avait été proposée par l'AUC. Les principales réticences de la Soreli sur la deuxième phase du plan de l'AUC concernaient le manque de lien entre le parc et le reste du projet, l'emplacement de l'école (le sol était trop pollué dans celui retenu), ainsi que l'emplacement à revoir pour la piscine intercommunale (la halle prévue ne correspondait pas aux dimensions standard d'une piscine). De plus, le prolongement du boulevard de l'Usine par une voie circulée au centre du projet apparaissait de moins en moins pertinente. Au mois de février 2021, il était donc prévu d'apporter des modifications au plan de l'AUC pour la seconde phase. Le cabinet urbanisme, architecture projet S (uapS) a été retenu par la maîtrise d'ouvrage pour assurer la maîtrise d'œuvre, en remplacement de l'AUC. Un premier comité de pilotage réunissant uapS

³⁹⁸ Centrale des marchés. (2019). *Mission d'urbaniste dans le cadre de la poursuite du projet urbain Fives Cail et l'accompagnement de sa mise en œuvre / Lille Hellemmes*. <https://centraledesmarches.com/marches-publics/Lille-SORELI-Mission-d-urbaniste-dans-le-cadre-de-la-poursuite-du-projet-urbain-Fives-Cail-et-l-accompagnement-de-sa-mise-en-oeuvre-Lille-Hellemmes/4672645>

³⁹⁹ Cette procédure permettait de faire une première sélection des équipes candidates à partir de leurs références, puis de sélectionner une équipe à partir des offres remises. En plus du devis, l'offre était composée d'une note d'intention et d'une note méthodologique sur le projet (entretien Soreli, 2021 et entretien uapS, 2021).

et la Soreli avait permis de valider un scénario non validé dans tous ses détails. Il consistait notamment à agrandir le parc de façon à « *reconnecter l'ensemble des grands cours du projet* » (entretien Soreli, 2021). Cela devait aussi participer à l'objectif de proposer « *plus de lieux où trouver de la fraîcheur* » (entretien uapS, 2021). Le parc deviendrait donc un « *lieu de destination* ». Pour y parvenir, il était envisagé de démolir plusieurs halles et de déconstruire les murs et la couverture de l'une d'elles pour laisser le parc s'y glisser. Cela devait impacter les halles les plus proches du tracé originel du parc⁴⁰⁰. Cela allait donc réduire l'emprise au sol des programmes immobiliers de la deuxième phase. L'intention était alors non pas de densifier ces opérations immobilières pour respecter les objectifs de mètres carrés à construire tels qu'ils étaient formulés lors des dernières années de maîtrise d'œuvre de l'AUC, mais de réduire ces objectifs. Ainsi, alors que 1 200 logements avaient été prévus dans l'ensemble du projet urbain en 2016 et en 2019⁴⁰¹, ce sont 1 050 logements qui étaient envisagés au mois de mars 2021, en conformité avec des documents réglementaires du projet⁴⁰². L'agence d'architectes-urbanistes souhaitait également faire en sorte que « *plusieurs programmes puissent évoluer à travers le temps, en fonction de l'air du temps, des pratiques de chacun* ». Pour ce faire, elle estime que « *la forme des bâtiments, leurs contenus, leurs façons comme ils sont construits doivent suffisamment être flexibles, réversibles* » (entretien uapS, 2021)⁴⁰³. Ainsi, on relève une volonté que la programmation ne s'impose pas irrémédiablement au site. Par ailleurs, toujours au début de l'année 2021, un autre changement important envisagé pour la deuxième phase concernait l'aménagement des voiries. Il était envisagé que le boulevard de l'Usine, la rue André Ballet, la rue Philippe Lebon (qui coupait le parc en deux) et d'autres voies soient transformés en espaces publics piétonniers, uniquement accessibles à des véhicules de secours, de propreté ou de déménagement. Cette réflexion prenait appui sur le Plan de déplacements urbains de la MEL, visant une réduction de la part modale des voitures dans la métropole (entretien Soreli, 2021).

⁴⁰⁰ Ainsi, il était prévu au mois de mars 2021 que la halle B6 allait être concernée par le premier type d'opération et la halle Saint-Louis par le deuxième type.

⁴⁰¹ Fives Cail Lille Hellemmes. (2016, 8 octobre). *Réunion habitat participatif, 8 octobre 2016*. Eco Habitat Groupé Nord Pas de Calais. http://habitatgroupe-en-nord.fr/IMG/pdf/20161008_presentation_fives_cail_habitat_participatif_vf.pdf ;

Lenoir, A. (2019, octobre). Fives Cail : Préavis de greffe. *La Chronique du BTP Nord - Pas-de-Calais / Picardie*. http://www.lachroniquebtp.com/wp-content/uploads/2019/09/1-LaChronique5298-Octobre2019_bd.pdf?x98190

⁴⁰² 850 logements étaient envisagés au mois de mars 2021 dans le périmètre de la ZAC – soit l'objectif qui figurait dans le dossier de création de la ZAC – et 200 logements l'étaient aussi à l'emplacement de la friche Marquet – soit l'objectif qui figurait dans le traité de concession de cette dernière (entretien Soreli, 2021).

⁴⁰³ À ce propos, on retrouvait chez l'architecte de la Halle Gourmande ce souci de rendre possible la mutation de ce bâtiment construit dans le périmètre de la première phase : « *Pensée comme un espace flexible, l'architecture de la Halle Gourmande permettra d'intégrer les éléments programmatiques, mais aussi de conserver la possibilité de les faire évoluer* ». Source : De Alzua+. (s. d.). *La Halle Gourmande*. <http://www.dealzua.com/projet/la-halle-gourmande-143-0.html>

Ces positions étaient partagées par la nouvelle agence d'architecture dirigeant la maîtrise d'œuvre :

« Là l'intention de l'AUC fait que ce parc était métropolitain, mais dans la manière comme il était conçu, il était intimiste parce que la liaison avec le cours Jean-François Cail n'était pas bonne, ça chicanait, il y avait des voitures qui passent. Aujourd'hui, il n'y a plus de voitures pour l'instant au sein de Fives sauf si nécessaire c'est réversible, mais le but c'est qu'il n'y en ait pas ».

Selon uapS, les considérations d'environnement durables sont beaucoup plus fortes aujourd'hui que lors du marché de définition. Ces considérations auraient changé la manière de réaliser des projets urbains. La direction de l'agence pense que chaque projet urbain doit répondre à « *la transition écologique dans laquelle on est* » sur les plans climatiques, alimentaires, mais aussi sociaux et économiques (entretien uapS, 2021). Finalement, en 2022, il était prévu que le parc mesure cinq hectares. Il devait englober et prolonger les deux hectares de la plaine des métallurgistes (le parc préexistant) sans être traversé par une voie de circulation automobile (Soreli, 2022). L'agrandissement du parc et le passage à une configuration en un seul tenant témoignent d'une volonté de davantage le mettre en valeur que dans le traitement qui lui avait été accordé du temps de la première équipe de maîtrise d'œuvre. L'agrandissement du parc et le discours de la maîtrise d'ouvrage et de la nouvelle équipe de la maîtrise d'œuvre qui attachent une grande importance à des considérations écologiques tendent à éloigner la deuxième phase de l'urbanisme de programmation.

Pour en revenir à la place accordée au patrimoine bâti préexistant dans le projet urbain depuis la sélection d'une nouvelle équipe de maîtrise d'œuvre, notons qu'en 2021 la responsable du projet urbain chez l'aménageur estimait qu'il y aurait sûrement moins de halles conservées dans la seconde phase du projet urbain qu'initialement prévu. Cela s'expliquerait par une absence d'« *économie de construction* » dans ces halles industrielles. Ainsi, il semblerait que les acteurs publics et privés soient réticents à couvrir les frais supplémentaires nécessaires à la réhabilitation des halles. Cependant, le comité de pilotage du projet urbain ne pourrait pas pour autant détruire toutes les halles restantes, car si c'était le cas, les deux phases ne seraient plus très bien articulées entre elles (entretien Soreli, 2021). Face au coût élevé de réhabilitation des halles, qui peut freiner la volonté d'acteurs économiques de s'y installer⁴⁰⁴, le secteur public a parfois fait le pari de devenir maître d'ouvrage de certains projets dans ces halles afin de leur trouver des usages (entretien Ville de Lille n°3, 2021). Finalement, en 2022, il était prévu

⁴⁰⁴ Le retour sur investissement serait environ trois ou quatre fois plus long que pour un bâtiment neuf ou un bâtiment de deuxième main en bon état (entretien Ville de Lille n°3, 2021).

qu’une faible part des édifices bâtis présents dans le périmètre de la deuxième phase – que ce soit en nombre ou en superficie – soient conservés. En effet, seules les halles E1, E2 et E3 le seront en vue d’y réaliser des programmes immobiliers, tandis que la halle Saint-Louis perdra ses murs et sa couverture pour faire partie du parc (figure 30). Certaines parties de la dalle de cette dernière halle seraient si épaisses que sa démolition était de toute façon impossible (courriel uapS, 2021).



Figure 30 : La grande partie du bâti présent en 2022 dans le périmètre de la deuxième phase du projet urbain FCB sera finalement détruite
Source et réalisation : Ville de Lille⁴⁰⁵

C. Vérant (2020b, p. 18 et 20) expliquait à partir d’une interview de la directrice générale de la Soreli les difficultés rencontrées pour réhabiliter les halles de l’ancienne usine :

« Les travaux pour maintenir ces immenses structures de métal sont particulièrement lourds. Désamiantage, traitement de la peinture au plomb, pose d’une peinture intumescente – en fonction des programmes – pour garantir la stabilité au feu avec, à chaque étape, un long confinement ; sans compter l’entretien du patrimoine en attente ».

⁴⁰⁵ Ville de Lille. (2022, 27 juin). Réunion publique Fives Cail. <https://www.lille.fr/Vivre-a-Lille/Les-travaux-a-Lille/Les-projets-urbains/Fives-Cail>

Finalement, en 2020 et en 2021 la Soreli a avancé des arguments portant sur les contraintes financières et techniques qu'engendrent la conservation et la réhabilitation des halles pour expliquer le passage à une stratégie de démolition importante des halles jusqu'alors situées dans la deuxième phase. Le choix de la démolition d'édifices bâtis patrimoniaux en raison « *des coûts et difficultés techniques de la conservation du patrimoine* » que nous venons d'observer était déjà mis en avant dans plusieurs sites ferroviaires par L. Santos y Ganges (2020, §8). Ainsi, il semblerait que la deuxième phase du projet urbain telle qu'elle est pensée depuis 2019 par la maîtrise d'ouvrage et la nouvelle équipe de maîtrise d'œuvre s'éloigne de l'urbanisme de révélation par rapport au travail réalisé par la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre lorsque cette dernière était dirigée par l'AUC. Des impératifs de programmation présents depuis la phase préopérationnelle du projet urbain (logements, parc, piscine) subsistent dans le plan présenté en 2022, même si les logements et le parc ont fait l'objet de quelques modifications en matière de nombres ou de superficies et que des programmes immobiliers devraient être réversibles. À la suite de l'exposé de ces évolutions pour la deuxième phase du projet urbain, on pourrait conclure à une appartenance de cette phase du projet urbain à une catégorie hybride entre l'urbanisme de programmation et l'urbanisme de révélation. Un recul temporel plus important sur la mise en œuvre opérationnelle de cette seconde phase permettra d'affiner cette réflexion.

Finalement, le projet urbain FCB s'inscrit selon nous dans la famille de projets urbains postmodernes à la croisée de l'urbanisme de révélation et de l'urbanisme de programmation avec une approche valorisant la conservation du patrimoine sous la maîtrise d'œuvre de l'AUC et une approche valorisant l'adaptation du projet urbain au changement climatique sous la maîtrise d'œuvre d'uapS. Toutefois, l'urbanisme de composition n'est pas totalement absent de ce projet en raison de l'aménagement d'un parc public dont la superficie a été agrandie depuis le changement d'équipe de maîtrise d'œuvre.

Enfin, relevons que le projet urbain FCB a été séquencé en deux phases opérationnelles principales. Cette décision s'explique par des choix de la maîtrise d'ouvrage qui sont détaillés dans l'annexe n°12. Ces choix ont reposé sur des considérations financières (enveloppe budgétaire disponible pour une première phase, volonté de ne pas laisser certains bâtiments se dégrader) et urbanistiques (choix de programmation et de formes urbaines) pour impulser les usages et les investissements immobiliers espérés. Par ailleurs, la mise en œuvre de ce phasage n'a pas toujours été conforme aux prises de décisions initialement prévues (Tauw France, 2010 ; entretien Ville de Lille n°3, 2021 ; entretien Soreli, 2021), ce qui va dans le sens des affirmations de G. Pinson (2009) sur le caractère évolutif des projets urbains.

4.3) Plans, programmes et projet : approche diachronique du cas des *Messageries* à Paris

4.3.1) De l'arrière-gare au projet urbain Les Messageries : éléments de contexte

Pour saisir les conditions d'émergence et les caractéristiques du projet urbain « Les Messageries » au centre du 12^e arrondissement de Paris, il est nécessaire de donner quelques clés de lecture préalables issues de son contexte territorial.

En 2015, l'aire urbaine fonctionnelle de Paris comptait 12 794 000 habitants⁴⁰⁶. En 2018, la ville de Paris comptait 2 175 601 habitants⁴⁰⁷ pour 139 665 habitants dans son XII^e arrondissement⁴⁰⁸. Le 12^e arrondissement est essentiellement résidentiel avec tout de même une très forte concentration d'emploi dans sa partie sud (M. Aladame et al., 2010). La pression foncière dans cet arrondissement est légèrement moindre que pour l'ensemble de la Ville de Paris, mais elle était beaucoup plus importante qu'à l'échelle de la France, au mois de septembre 2022. En effet, le prix moyen de l'immobilier résidentiel dans le parc privé s'établissait à 10 090 euros au mètre carré dans le 12^e arrondissement de Paris, contre 10 877 euros à Paris et 3 249 euros en France⁴⁰⁹. Il n'est donc pas surprenant d'apprendre que les habitants de cet arrondissement sont majoritairement aisés⁴¹⁰.

Les parties centrales et sud du 12^e arrondissement de Paris ont été marquées par la présence de nombreux terrains liés à l'activité ferroviaire (transports, stockages, réparations) depuis la moitié du XIX^e siècle. Néanmoins, depuis les années 1980, les emprises ferroviaires ont été fortement réduites principalement dans le but de construire de nouveaux espaces résidentiels et tertiaires. Ce processus s'est matérialisé dans les années 1980 et 1990 par la réalisation des ZAC « Chalon », « Reuilly », « Bercy » ou encore d'une promenade plantée. Le processus s'est poursuivi dans les années 2010 avec le lancement des projets urbains « Caserne de Reuilly » et

⁴⁰⁶ Organisation de coopération et de développement économiques. (2020, novembre). *Fonctionnal Urban Areas : France*. <https://www.oecd.org/cfe/regionaldevelopment/France-bis.pdf>

⁴⁰⁷ Institut national de la statistique et des études économiques. (2021). *Dossier complet : Département de Paris*. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=DEP-75>

⁴⁰⁸ Institut national de la statistique et des études économiques. (2021, 29 septembre). *Dossier complet : Commune de Paris 12^e Arrondissement (75112)*. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-75112>

⁴⁰⁹ Se loger. (2022, septembre). Prix de l'immobilier au m². <https://www.seloger.com/prix-de-l-immo/vente/pays/france.htm>

⁴¹⁰ La médiane de revenu disponible par unité de consommation s'élevait à 27 110 euros en 2016. Source : Institut national de la statistique et des études économiques. (2021, 29 septembre). *Dossier complet : Commune de Paris 12^e Arrondissement (75112)*. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-75112>

« Les Messageries » ainsi que la livraison du lotissement « Charolais-Rotonde »⁴¹¹ ou encore le lancement de la ZAC « Bercy Charenton »⁴¹².

Spatialement, le site du projet urbain Les Messageries est marqué par une coupure avec le sud de l'arrondissement en raison de l'épais faisceau ferroviaire de la gare de Lyon (carte 9).



Carte 9 : Le contexte urbain du projet urbain Les Messageries et du *food court* Ground Control en 2018 dans le 12^e arrondissement de Paris

Source de l'orthophotographie : ©IGN « BD ORTHO »⁴¹³ ; Réalisation : J. Haquet, 2023

Les accès à l'ouest et à l'est du site se font par des tunnels peu avenants pour les modes de déplacements actifs (figure 31).

⁴¹¹ Espaces Ferroviaires. (2019, 15 mai). *Enquête publique : Annexe 12 : Présentation du projet d'aménagement Gare de Lyon Daumesnil Paris 12^e. Ville de Paris.* <https://cdn.paris.fr/paris/2022/06/15/758740e901d2b72718e51b5c4444d120.pdf>

⁴¹² Kindermans, M. (2016, 28 novembre). Paris : la SNCF ouvre 50 hectares à des projets urbains. *Les Échos.* <https://www.lesechos.fr/2016/11/paris-la-sncf-ouvre-50-hectares-a-des-projets-urbains-220593>

⁴¹³ Institut national de l'information géographique et forestière. (2018, 3 août). *BD Ortho HR 20 cm.* <https://www.geoportail.gouv.fr/donnees/paris-haute-resolution>



Figure 31 : Les parties souterraines du boulevard de Bercy (à gauche) et de la rue de Rambouillet (à droite) aux extrémités des Messageries

Source : photos de J. Haquet prises le 30 juillet 2020

Le site est aujourd'hui au niveau du plateau ferroviaire qui peut atteindre jusqu'à sept mètres de dénivelé par rapport aux rues avoisinantes⁴¹⁴. Son isolement est renforcé par un mur de soutènement au niveau de la rue de Rambouillet (figure 32). Ces éléments confèrent au site un caractère enclavé.

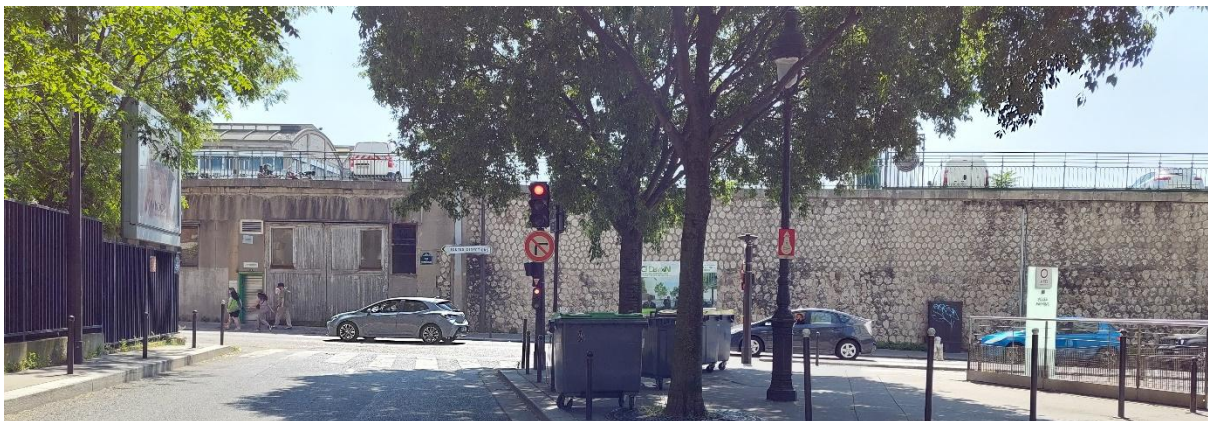


Figure 32 : Vue de la partie ouest du projet urbain Les Messageries avant son lancement opérationnel depuis la rue Roland Barthes qui va de la rue de Rambouillet (visible sur la photo) jusqu'à la gare de Lyon

Source : photo de J. Haquet prise le 3 juin 2023

Ce site, dédié à la logistique ferroviaire depuis 1846⁴¹⁵ s'étend sur 6,1 hectares⁴¹⁶. SNCF Réseau et SNCF Mobilités ses propriétaires, ont réduit progressivement les activités du site depuis

⁴¹⁴ Miguet, L. (2019, 4 juillet). *Le ferroviaire et l'urbain fusionnent au sud de la gare de Lyon*. Le Moniteur. <https://www.lemoniteur.fr/article/le-ferroviaire-et-l-urbain-fusionnent-au-sud-de-la-gare-de-lyon.2045420>

⁴¹⁵ Business Immo. (2019, 4 juillet). *Benoît Quignon présente l'avenir du quartier Gare de Lyon Daumesnil* [vidéo]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=L3qpJmNC4dM>

⁴¹⁶ Mairie de Paris. (s. d). 2018 DU 153 Opération d'aménagement Gare de Lyon Daumesnil (12e) - Avis du Conseil de Paris sur l'Étude d'Impact Environnemental dans le cadre de la consultation préalable des collectivités (art.L1222-1,V du Code de l'Environnement). <http://belairsud.blogspot.com/files/2018%20DU%20153.pdf>

2015⁴¹⁷. Espaces Ferroviaires Aménagement Commun (EFAC) – une filiale d’Espaces Ferroviaires⁴¹⁸ (aussi appelée Société Nationale d’Espaces Ferroviaires (SNEF)) elle-même filiale de SNCF Immobilier qui constitue une activité de SNCF SA⁴¹⁹ – est depuis 2013 maître d’ouvrage et aménageur du projet urbain en cours de réalisation sur ce site⁴²⁰. Elle est devenue propriétaire de la partie du site correspondant à la première phase du projet urbain entre 2017 et 2019⁴²¹. Cette acquisition a sans doute été facile puisqu’Espaces Ferroviaires⁴²² est une filiale de la SNCF. La modification du PLU de Paris intervenue au mois de juillet 2016 avait rendu le site du projet urbain constructible (Ville de Paris, 2016).

En 2019, Espaces Ferroviaires justifiait la réalisation du projet urbain sur ce site ferroviaire par plusieurs facteurs intervenus au cours des années 2010 : la perte d’utilité de certains espaces à la suite de l’arrêt ou de la délocalisation d’activités ferroviaires, la nécessité de moderniser un équipement ferroviaire et la nécessité de libérer de l’espace pour augmenter le nombre de voies desservant la gare de Lyon⁴²³.

Le projet urbain peut être scindé en trois phases. Nous repérons tout d’abord une phase préopérationnelle qui a consisté à rendre possible la constitution d’un premier lotissement dans la partie est du site de 2013 jusqu’en 2019 et de lancer l’appropriation du site avec l’ouverture depuis 2017 d’une nouvelle édition du projet d’occupation temporaire Ground Control prenant la forme d’un *food court*. Puis deux phases opérationnelles se chevaucheront. Espaces

⁴¹⁷ Espaces Ferroviaires. (2019, 15 mai). *Enquête publique : Annexe 12 : Présentation du projet d’aménagement Gare de Lyon Daumesnil Paris 12^e*. Ville de Paris. <https://cdn.paris.fr/paris/2022/06/15/758740e901d2b72718e51b5c4444d120.pdf>

⁴¹⁸ En 2023, la société par actions simplifiée Espaces Ferroviaires « intègre plusieurs structures juridiques porteuses de projets : Espaces Ferroviaires Aménagement (EFA), Espaces Ferroviaires Aménagement Commun (EFAC) et Espaces Ferroviaires Promotion Commun (EFPC) ». Sources : Espaces Ferroviaires. (s. d). *Organisation*. <https://espacesferroviaires.sncf.com/pages/organisation> ; Papers. (s. d). *Société Nationale d’Espaces Ferroviaires*. <https://www.pappers.fr/entreprise/societe-nationale-despaces-ferroviaires-380784777>

⁴¹⁹ SNCF. (2023, 3 avril). *Qui sommes-nous ?* <https://www.sncf.com/fr/groupe/profil-et-chiffres-cles/portrait-entreprise/qui-sommes-nous>

⁴²⁰ Espaces Ferroviaires. et SNCF Immobilier. (s. d). *Le nouveau quartier qui reconvertit le patrimoine ferroviaire*. https://res.cloudinary.com/espace-ferroviaire/image/upload/150x210_ESPACES_FERROVIAIRES_16P-MANIFEST_light.pdf

⁴²¹ Espaces Ferroviaires. (s. d). *Les Messageries, Gare de Lyon – Daumesnil*. <https://espacesferroviaires.sncf.com/messageries>

⁴²² Pour simplifier, on parlera toujours d’Espaces Ferroviaires dans la suite de ce mémoire. Il serait de toute façon très compliqué de spécifier les actions et discours en fonction des différentes filiales de cette entreprise, car l’immense majorité des documents récoltés ne se réfèrent pas à ces filiales.

⁴²³ Espaces Ferroviaires. (2019, 15 mai). *Enquête publique : Annexe 12 : Présentation du projet d’aménagement Gare de Lyon Daumesnil Paris 12^e*. Ville de Paris. <https://cdn.paris.fr/paris/2022/06/15/758740e901d2b72718e51b5c4444d120.pdf> ; Espaces Ferroviaires. et SNCF Immobilier. (s. d). *Le nouveau quartier qui reconvertit le patrimoine ferroviaire*. https://res.cloudinary.com/espace-ferroviaire/image/upload/150x210_ESPACES_FERROVIAIRES_16P-MANIFEST_light.pdf

Ferroviaires estimait en 2022 qu'une première phase opérationnelle – correspondant à la partie est du site – a été entamée en 2016 et devrait courir jusqu'en 2026, tandis qu'une seconde phase opérationnelle – correspondant à la partie ouest du site – était censée démarrer en 2022 et pourrait s'étendre jusqu'en 2030⁴²⁴. Espaces Ferroviaires justifiait les périmètres de la phase 1 et de la phase 2 par une nécessité d'ordre technique : « *Il s'agit de reconstituer un nouveau centre d'avitaillement répondant aux besoins de la gare de Lyon de manière à libérer les emprises de son assiette actuelle, qui couvrent la majeure partie de la phase 2* »⁴²⁵.

Par ailleurs, au-delà de la présence du centre d'avitaillement⁴²⁶ et du *food court*, nous avons remarqué lors de séances d'observations du projet urbain entre 2020 et 2022 que d'autres activités économiques et culturelles étaient en fonctionnement dans le périmètre de la deuxième phase du projet urbain. Par exemple, au mois de juin 2021, l'entreprise « Geodis Geoparts » (filiale du groupe SNCF) était installée dans des travées de la halle Charolais qui seront démolies au cours de la deuxième phase. L'entreprise CHR Cash vendait des produits alimentaires asiatiques aux professionnels de la restauration dans des travées similaires (figure 33). Ce commerce de gros a ouvert au mois de janvier 2018⁴²⁷. Cela montre qu'en plus de Ground Control le site ferroviaire s'est ouvert à de nouvelles activités économiques lors de la phase préopérationnelle du projet urbain. Toutefois, ce magasin a fermé pour emménager à Thiais dans la banlieue parisienne au mois de septembre 2022⁴²⁸. Par ailleurs, ce mois-ci, l'Union artistique et intellectuelle des cheminots français occupait également une travée. On retrouvait aussi en 2022 des bureaux de la SNCF au 87 rue du Charolais dans l'ancien bâtiment de télégraphie. Ce bâtiment devrait conserver ses activités puisqu'il n'est pas inclus dans le périmètre du projet urbain⁴²⁹. Sur une photo prise au mois de juillet 2020, ce sont les entités : « Technigares Île-de-France : SNCF Gares & Connexions », « SNCF Infralog Travaux Île-de-

⁴²⁴ Espaces Ferroviaires. (s. d.). *Les Messageries, Gare de Lyon – Daumesnil*. <https://espacesferroviaires.sncf.com/messageries>

⁴²⁵ Espaces Ferroviaires. (2019, 15 mai). *Enquête publique : Annexe 20 : Mémoire en réponse du pétitionnaire à la commission d'enquête*. <http://dematads-mod.paris.fr/public/Gare-Lyon-Rapport-EP/Annexe%2020%20Memoire%20en%20reponse.pdf>

⁴²⁶ Le centre d'avitaillement de la gare de Lyon « *fournit tous les produits et préparations pour les espaces de restauration de la gare et des trains qui en partent* ». En 2019, il occupait 15 000 m² sous le plateau ferroviaire et sera remplacé en intégrant le sous-sol et le rez-de-chaussée d'un immeuble de bureaux du projet urbain. Source : Espaces Ferroviaires. (s. d.). *Gare de Lyon-Daumesnil*. espacesferroviaires.sncf.com/case-studies/gare-de-lyon-daumesnil

⁴²⁷ Gallé Soas S. (2018, 24 janvier). *CHR Cash, gigantesque Cash & Carry asiatique en plein Paris*. France Sushi. <https://francesushi.fr/chr-cash-gigantesque-cash-carry-asiatique-en-plein-paris/>

⁴²⁸ CHR Cash. (2022, 1^{er} septembre). *Accueil* [page Facebook]. Facebook. Repéré le 21 avril 2023 à https://www.facebook.com/chrcash/?locale=fr_FR

⁴²⁹ Ville de Paris. Mairie du 12^e arrondissement de Paris. Espaces Ferroviaires. et SNCF Immobilier. (2021). *Les Messageries – Gare de Lyon-Daumesnil, réunion publique - 29 janvier 2021*. https://res.cloudinary.com/espace-ferroviaire/image/upload/Gare%20de%20Lyon/LES-MESSAGERIES_presentation-reunion-publique-2021-01-29.pdf

France » et « LSG Group » qui étaient mentionnées comme occupantes de ce bâtiment. De la même façon, la SNCF occupait toujours en 2022 l'ancien bureau des Messageries qui n'est pas inclus dans le projet urbain alors qu'il est accolé à la halle du Charolais.



Figure 33 : Un commerce de gros vendant des produits alimentaires en activité en 2021 dans des travées de petites dimensions qui seront démolies pendant la seconde phase du projet urbain Les Messageries

Source : photo de J. Haquet prise le 18 juin 2021

À ce propos, lors de ces visites de terrains, l'ensemble des espaces extérieurs et des commerces situés dans le périmètre de la deuxième phase du projet urbain (environ la moitié de la superficie du site) étaient accessibles aux piétons. Les espaces inaccessibles au public de la première phase du projet urbain étaient clôturés par des grillages fixes comme au niveau de la rue Jorge Semprun située dans le périmètre du lotissement Charolais-Rotonde ou des clôtures opaques mobiles comme au niveau de la rue du Charolais.

Au mois d'avril 2021, il n'y avait toujours pas eu deancements de constructions de programmes immobiliers. En effet, aucun permis de construire n'avait été déposé⁴³⁰. À travers ses filiales Espaces Ferroviaires et ICF Habitat, le groupe SNCF était le promoteur de la grande majorité des lots du projet urbain déjà attribués à des promoteurs au mois de mars 2023⁴³¹.

⁴³⁰ Mairie du 12^e arrondissement de Paris. (2021, 17 avril). *Projet urbain Les Messageries : on en est où ?* <https://mairie12.paris.fr/pages/quartier-les-messageries-12e-17313>

⁴³¹ Espaces Ferroviaires. (s. d). *Les Messageries, Gare de Lyon – Daumesnil*. <https://espacesferroviaires.sncf.com/messageries> ; Cambau, R. (2022, 7 décembre). *Paris : Icade retenu pour les lots de logements L3-L4 des Messageries*. Cadre de Ville. <https://www.cadredeville.com/announces/2022/12/07/paris-icade-retenu-pour-les-lits-de-logements-l3-l4-des-messageries>

4.3.2) Une forme urbaine et une programmation qui rapproche le projet urbain Les Messageries vers l'urbanisme de composition

Nous allons à présent démontrer que l'urbanisme de composition caractérise le mieux le projet urbain Les Messageries. Pour rappel, cette famille d'urbanisation repose sur l'articulation d'un site avec un programme à la suite de l'élaboration d'un dessin d'espaces publics. De plus, ce type de projet urbain contient « *un grand jardin public et un maillage viaire régulier qui définit des îlots plafonnés, divisés en opérations immobilières distinctes* » (F. Fromonot, 2011, p. 47).

Le projet urbain a officiellement été lancé en 2013 lorsque des accords fonciers ont été signés entre SNCF et Réseau ferré de France (RFF) et que la désignation d'Espaces Ferroviaires en qualité d'aménageur est intervenue. La même année un concours de maîtrise d'œuvre a été organisé par l'aménageur⁴³². Une procédure d'appel d'offres a été lancée et plusieurs groupements y ont candidaté (entretien RSHP, 2023). En 2014, l'équipe constituée par les agences d'architecture Rogers Stirk Harbour & Partners (RSHP, mandataire) et Tolila + Gilliland, l'agence Michel Desvigne Paysagiste et les bureaux d'études techniques Ingérop et Franck Boutté Consultants a été lauréate de ce marché⁴³³ dont on cherchera à apprécier les propositions de conception à l'aune de la grille de lecture définie par F. Fromonot.

En comparant les plans des formes urbaines du projet urbain respectivement en vigueur en 2016 (figure 34) et en 2019 (figure 35), on observe un équilibre entre les superficies au sol du bâti, des espaces verts et de la voirie. Les formes urbaines sont également conservées, mais avec quelques légères modifications dans leurs agencements, les plus notoires étant la réalisation d'une plus grande continuité entre le jardin central et le jardin sud ainsi que l'agrandissement de ce dernier.

⁴³² Espaces Ferroviaires. (s. d). *Les Messageries, Gare de Lyon – Daumesnil.*
<https://espacesferroviaires.sncf.com/messageries>

⁴³³ Espaces Ferroviaires. (s. d). *Les Messageries, Gare de Lyon – Daumesnil.*
<https://espacesferroviaires.sncf.com/messageries>



Figure 34 : Plan des formes urbaines planimétriques du projet urbain Les Messageries proposé en septembre 2016

Source de la photo aérienne : ©IGN « BD ORTHO »⁴³⁴ ; Source du plan : STIF (2017, p. 90) ; Réalisation J. Haquet, 2021



Figure 35 : Plan des formes urbaines planimétriques du projet urbain Les Messageries proposé en 2019

Source de la photo aérienne : ©IGN « BD ORTHO »⁴³⁵ ; Source du plan : Chroniques d'architecture⁴³⁶ ;
Réalisation : J. Haquet, 2021

⁴³⁴ Institut national de l'information géographique et forestière. (2018, 3 août). *BD Ortho HR 20 cm*. <https://www.geoportail.gouv.fr/donnees/paris-haute-resolution>

⁴³⁵ Institut national de l'information géographique et forestière. (2018, 3 août). *BD Ortho HR 20 cm*. <https://www.geoportail.gouv.fr/donnees/paris-haute-resolution>

⁴³⁶ Chroniques d'architecture. (2019, 14 septembre). *À Paris, le nouveau quartier les Messageries est sur les rails*. <https://chroniques-architecture.com/les-messageries-paris-xiie-nouveau-quartier/>

Vis-à-vis du site existant en 2018 (carte 9), les démolitions prévues de bâtiments sont nombreuses en son centre. On observe aussi la disparition de voies ferrées et l'apparition d'espaces verts. Ces changements radicaux pour les espaces bâtis et non bâtis du site d'intervention ont été envisagés seulement trois ans après le lancement du projet urbain. Ainsi, à ce stade de nos analyses, le projet urbain ne s'inscrit pas dans l'urbanisme de révélation, puisque dans cette famille d'urbanisation la mutation d'un site découle de son substrat au cours d'un processus lent et délicat.

Par ailleurs, nous n'avons pas relevé de changement concernant les formes urbaines entre le plan d'aménagement du projet urbain en vigueur en septembre 2019 et celui qui l'était en janvier 2021⁴³⁷.

Aussi bien en 2016, qu'en 2019 et qu'en 2021, les nouveaux immeubles sont alignés le long du parc à aménager, des voies ferrées desservant la gare de Lyon, des voiries avoisinantes et nouvellement créées dans le site, et ce, sans jamais interrompre la continuité entre la rue de Rambouillet et le boulevard de Bercy situés aux extrémités ouest et est du site. À ce propos, la majorité des nouvelles voiries prolongent les rues voisines⁴³⁸. Le choix du jardin nord et du jardin central retenu avec la Ville de Paris va dans le sens d'un urbanisme de composition par leurs formes rectangulaires au centre des nouvelles constructions. En revanche, le jardin sud apparaît moins lié à cette catégorie de projet urbain, car il perd sa forme rectangulaire en venant se coller au faisceau ferroviaire en raison de la boursouffure de ce dernier. Selon l'aménageur, le projet urbain « *est structuré autour de la grande promenade nord-sud, prescrite par les orientations du PLU et épine dorsale du quartier* »⁴³⁹. Le paysagiste partage cet avis en indiquant que le jardin sera « *l'épine dorsale* »⁴⁴⁰ des Messageries. Dans le même sens, il est mentionné dans un document rédigé par l'équipe de maîtrise d'œuvre en 2016 que « *le plan guide proposé est structuré par un "Central Park" qui ordonne deux bandes perméables d'aménagement mixte* » (entretien RSHP, 2023). Le jardin offre en effet une continuité aux modes de déplacements actifs sur la quasi-totalité des 700 mètres reliant la rue de Rambouillet

⁴³⁷ Le plan d'aménagement du projet urbain en vigueur en janvier 2021 sera présenté dans le paragraphe sur la programmation de ce projet urbain.

⁴³⁸ Cette volonté s'inscrit d'ailleurs dans un cadre politique, puisque l'un des objectifs figurant dans l'orientation d'aménagement et de programmation « secteur Gare de Lyon – Daumesnil » du PLU de la Ville de Paris en application depuis le 29 août 2016 consistait à : « *faciliter et mettre en œuvre des continuités urbaines avec le nouveau quartier de Charolais Rotonde construit autour de la rue nouvelle Jorge Semprun et au-delà, jusqu'à la rue du Charolais et l'avenue Daumesnil* ». Source : Espaces Ferroviaires. (2019, 15 mai). *Enquête publique : Annexe 20 : Mémoire en réponse du pétitionnaire à la commission d'enquête*. <http://dematads-mod.paris.fr/public/Gare-Lyon-Rapport-EP/Annexe%2020%20Memoire%20en%20reponse.pdf>

⁴³⁹ Espaces Ferroviaires. (2019, 15 mai). *Enquête publique : Annexe 20 : Mémoire en réponse du pétitionnaire à la commission d'enquête*. <http://dematads-mod.paris.fr/public/Gare-Lyon-Rapport-EP/Annexe%2020%20Memoire%20en%20reponse.pdf>

⁴⁴⁰ Michel Desvigne Paysagiste. (s. d). *Les Messageries*. <http://micheldesvignepaysagiste.com/fr/les-messageries>

au boulevard de Bercy. Cette mesure, couplée à la suppression du mur de soutènement de la rue de Rambouillet⁴⁴¹ et à la reconnexion du site au tissu environnant par des pentes continues (inférieures à 4 %)⁴⁴², facilitera grandement l'accessibilité à la gare de Lyon. Les jardins ont aussi pour rôle de mettre en valeur les bâtiments conservés par la perspective créée, ce qui était d'ailleurs une demande des Architectes des Bâtiments de France (ABF)⁴⁴³. Ainsi, au-delà d'apporter une réponse à des enjeux climatiques, de biodiversité et récréatifs, les jardins sont au service de la valorisation du patrimoine, de l'accessibilité et de l'ordonnancement du site. Finalement, ce sont bien le tracé des voiries et la rectitude des jardins qui guident la morphologie de l'ensemble. Cela va dans le sens d'une primauté accordée à l'urbanisme de composition. En effet, cette famille d'urbanisation repose sur l'articulation d'un site avec un programme à la suite de l'élaboration d'un dessin d'espaces publics. De plus, comme l'indique F. Fromonot (2011, p. 47) au sujet de l'urbanisme de composition, on remarque bien dans ces plans des formes urbaines la présence d' « *un maillage viaire régulier qui définit des îlots plafonnés* » et « *un grand jardin public* » à la vue de la superficie du site.

Dans la modification du PLU de Paris qui a rendu le site constructible en 2016, Espaces Ferroviaires a obtenu une dérogation l'autorisant à construire des immeubles atteignant une hauteur de 37 mètres (R+11) à l'issue d'une enquête publique effectuée en 2015. Cette négociation semble témoigner de la volonté d'Espaces Ferroviaires de construire un secteur dense comprenant des immeubles de grande hauteur pour réaliser d'importantes plus-values financières sur la vente de terrains constructibles à des promoteurs et tend a priori à inscrire sa démarche dans un urbanisme de programmation. Toutefois, la question de la hauteur du bâti n'est guère importante en ce qui concerne la densité du futur secteur. En effet, ce sont les promoteurs des parcelles privatives à bâtir qui doivent fixer les hauteurs à partir des « *volumes capables* » définis par l'aménageur et imposés contractuellement – dans les actes de vente – par le biais des fiches de lot qui y seront annexées »⁴⁴⁴. Par ailleurs, cette dérogation ne devait guère entraîner de rupture avec les hauteurs des bâtiments voisins, puisque le PLU de Paris en vigueur (approuvé en février 2021) autorise la construction d'édifices jusqu'à 37 mètres de

⁴⁴¹ Mairie de Paris. (2017). *2017 DU 26 Secteur d'aménagement Gare de Lyon Daumesnil (12^e)*. <http://belairsud.blogspot.com/files/2017%20DU%2026.pdf>

⁴⁴² Espaces Ferroviaires. (2016). *Projet Gare de Lyon : Réunion de concertation*, 9 juin 2016. https://res.cloudinary.com/espace-ferroviaire/image/upload/presentation_reunion_publique_9_juin_2016_2.pdf

⁴⁴³ Espaces Ferroviaires. (2019, 15 mai). *Enquête publique : Annexe 20 : Mémoire en réponse du pétitionnaire à la commission d'enquête*. <http://dematads-mod.paris.fr/public/Gare-Lyon-Rapport-EP/Annexe%2020%20Memoire%20en%20reponse.pdf>

⁴⁴⁴ Espaces Ferroviaires. (2019, 15 mai). *Enquête publique : Annexe 20 : Mémoire en réponse du pétitionnaire à la commission d'enquête*. <http://dematads-mod.paris.fr/public/Gare-Lyon-Rapport-EP/Annexe%2020%20Memoire%20en%20reponse.pdf>

hauteur dans une grande partie de l'ouest du XII^e arrondissement⁴⁴⁵. Ce point de vue est d'ailleurs partagé par Espaces Ferroviaires pour qui « *la hauteur du bâti existant au voisinage du projet est en moyenne de R+6 et oscille entre R+5 et R+11, soit l'épannelage envisagé dans le quartier à venir* »⁴⁴⁶. Finalement, des propos de la maire du 12^e arrondissement – élue au mois de juillet 2020 – rapportés dans le compte-rendu d'une réunion publique du mois de décembre 2022 sur le projet urbain faisaient état qu'aucun lot construit ne dépasserait le R+9 à la suite d'une négociation effectuée avec Espaces Ferroviaires⁴⁴⁷. Ainsi, les immeubles neufs des Messageries auront des hauteurs similaires aux immeubles avoisinants. Il n'est donc pas pertinent d'affilier ce projet urbain à l'urbanisme de programmation à l'issue de l'étude des hauteurs prévisionnelles des futures constructions.

L'impact de la conservation de plusieurs édifices bâtis est symboliquement visible dans le choix de l'actuelle appellation du projet urbain, puisque le groupe SNCF l'avait dans un premier temps dénommé « Charolais-Rambouillet », puis « Gare de Lyon-Daumesnil » avant qu'il ne devienne « Les Messageries, Gare de Lyon-Daumesnil ». Ainsi, le nom du projet a d'abord évoqué le nom du site (« dépôt du Charolais ») et deux rues qui le bordent. Puis il a évoqué une localisation entre une centralité et une voie majeure du 12^e arrondissement – qui, bien que très proches du périmètre du projet urbain (à quelques centaines de mètres du bâtiment voyageurs et à quelques mètres de l'avenue) n'y sont pas inclus. Enfin, il fait actuellement référence à une ancienne fonction de la halle qui accueille aujourd'hui Ground Control, à la centralité et à la voie que nous venons d'évoquer. Pour autant, est-ce que ce choix s'inscrit dans un discours de dirigeants de la SNCF en faveur d'une conservation importante des formes urbaines du site dans le cadre de son réaménagement ? À l'inauguration de Ground Control, le 18 mai 2017, le Président du Directoire de SNCF rappelait l'une des missions de SNCF Immobilier : « *devenir codéveloppeur de projets urbains, en ayant à cœur de préserver le patrimoine ferroviaire de ces sites* »⁴⁴⁸. F. Karam – directrice générale d'Espaces Ferroviaires et directrice du développement de SNCF Immobilier – estime que les projets urbains aménagés par Espaces

⁴⁴⁵ Ville de Paris. (2021). *PLU - Plan des hauteurs*. Open Data Paris. <https://opendata.paris.fr/explore/dataset/plu-plan-des-hauteurs/information/>

⁴⁴⁶ Espaces Ferroviaires. (2019, 15 mai). *Enquête publique : Annexe 20 : Mémoire en réponse du pétitionnaire à la commission d'enquête*. <http://dematads-mod.paris.fr/public/Gare-Lyon-Rapport-EP/Annexe%2020%20Memoire%20en%20reponse.pdf>

⁴⁴⁷ Espaces Ferroviaires. (2022, décembre). *Compte-rendu : réunion publique d'information – Les Messageries – Gare de Lyon-Daumesnil*. https://res.cloudinary.com/espace-ferroviaire/image/upload/Gare%20de%20Lyon/221207_RP_Messageries-projets_archi_CR_V3.pdf

⁴⁴⁸ Bidault, M. (2017, 18 mai). *La SNCF ouvre Ground control version 2017 dans le 12^e arrondissement*. Le journal du Grand Paris. <https://www.lejournal dugrandparis.fr/sncf-ouvre-nouveau-lieu-ephemere-12e-arrondissement-de-paris/>

Ferroviaires « *se construisent en révélant l'histoire du patrimoine de chaque site* »⁴⁴⁹. Un titre accompagnant une illustration du projet urbain Les Messageries vante justement la préservation des bâtiments : « *L'histoire du site comme point d'assise et identité du projet* »⁴⁵⁰. Il est indiqué plus précisément dans une brochure sur le projet urbain :

« *Compte-tenu de l'important patrimoine ferroviaire parisien détruit au cours des XXe et XXIe siècles, le projet porte une forte ambition sur la conservation d'un patrimoine industriel témoin de l'histoire des chemins de fer parisiens et plus particulièrement celle des « dépendances », ensemble de bâtiments annexes au fonctionnement d'une gare* »⁴⁵¹.

L'urbanisme de révélation pourrait alors caractériser ce projet urbain. Mais est-ce vraiment le cas ? Nous allons voir qu'il semblerait que ce soit le cas si l'on se fie au discours de la SNCF, mais que la réalité du projet urbain est plus nuancée. Aussi bien en 2019 qu'en 2023, l'aménageur entendait « *faire revivre un patrimoine industriel exceptionnel* » en conservant certains bâtiments existants au nord du projet urbain⁴⁵². À cet égard, « *un ensemble cohérent du patrimoine ferroviaire des années 1920* », composé des 4 500 m² de la Halle Charolais et de quatre travées moyennes accolées, du bâtiment de bureaux des messageries et du bâtiment de télégraphie, sera conservé en accord avec l'avis des ABF. On notera que le bâtiment de télégraphie et les bureaux des Messageries – situés à quelques mètres des halles des Messageries – ne sont pas inclus dans le périmètre du projet urbain, mais qu'ils étaient pour autant cités comme édifices patrimoniaux conservés en 2019⁴⁵³. Certes, des édifices bâtis seront conservés, mais ils seront minoritaires. En effet, le centre de tri postal, 6 des 10 travées des halles de dimension moyenne et les 46 travées des petites halles seront démolis (figure 36). Alors que le bâti préexistant s'étendait sur environ 40 % du site, il n'en couvrira à l'avenir qu'à

⁴⁴⁹ Espaces Ferroviaires. et SNCF Immobilier. (2020, octobre). Espaces Ferroviaires métamorphose la ville : Aménagement, construction, promotion : des sites ferroviaires aux quartiers de demain. <https://res.cloudinary.com/espace-ferroviaire/image/upload/v1612457065/Espaces-Ferroviaires-m%C3%A9tamorphose-la-ville.pdf>

⁴⁵⁰ Mairie de Paris. Mairie du XIIe arrondissement. Espaces Ferroviaires. et SNCF Immobilier. (2016, 9 novembre). *Projet Gare de Lyon -Daumesnil : Réunion de concertation du 3 novembre 2016*. <https://res.cloudinary.com/espace-ferroviaire/image/upload/Support-de-pre%CC%81sentation-de-la-re%CC%81union-publique-du-3-novembre-2016.pdf>

⁴⁵¹ Espaces Ferroviaires. et SNCF Immobilier. (s. d.). *Le nouveau quartier qui reconvertit le patrimoine ferroviaire*. https://res.cloudinary.com/espace-ferroviaire/image/upload/150x210_ESPACES_FERROVIAIRES_16P-MANIFEST_light.pdf

⁴⁵² Espaces Ferroviaires. (s. d.). *Les Messageries, Gare de Lyon – Daumesnil*. <https://espacesferroviaires.sncf.com/messageries>

⁴⁵³ Espaces Ferroviaires. (2019, 15 mai). *Enquête publique : Annexe 12 : Présentation du projet d'aménagement Gare de Lyon Daumesnil Paris 12^e. Ville de Paris*. <https://cdn.paris.fr/paris/2022/06/15/758740e901d2b72718e51b5c4444d120.pdf>

peine plus de 10 %. Il serait donc plus juste de dire que le patrimoine bâti volumineux du site est préservé, hormis le centre de tri postal.

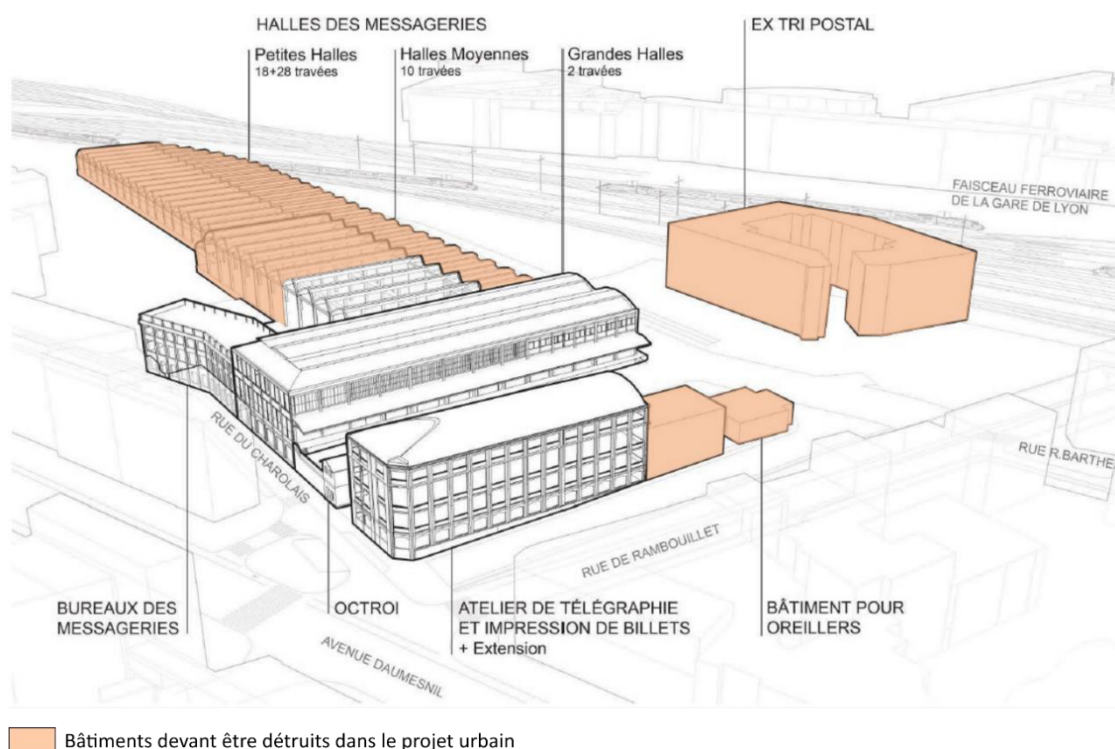


Figure 36 : Les bâtiments du site des Messageries avant le lancement de la phase opérationnelle en 2016
Source : Espaces Ferroviaires⁴⁵⁴ ; Ajout d'informations : J. Haquet, 2021

Par ailleurs, le discours des équipes de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre du projet urbain sur celui-ci est orienté sur la thématique de l'environnement durable, ce qui tend à l'éloigner de l'urbanisme de programmation, car cette famille de projet urbain « *délaisse [...] la montée des préoccupations liées à l'écologie* » (F. Fromonot, 2011, p. 53). En effet, en 2016, Espaces Ferroviaires et RSHP affichaient l'objectif de créer un « quartier « *bas-carbone* » » grâce entre autres à « *une conception bio-climatique* » et à une « *inscription dans le plan climat et le référentiel aménagement durable de la Ville de Paris* ». Le jardin était déjà qualifié d'« *épine dorsale* » du projet⁴⁵⁵. Espaces Ferroviaires justifie les dimensions du jardin par la conformité au ratio de 10 m² d'espaces verts par habitant recommandé par l'OMS⁴⁵⁶. Après avoir vanté l'orientation sud du projet et les vues sur les voies de chemin de fer, le directeur du projet urbain entre février 2016 et juillet 2019, Alexandre Destailleur, indiquait que « *l'outil*

⁴⁵⁴ Réseau National des Aménageurs. (2018, 30 novembre). *Espaces Ferroviaires*. http://www.reseanationalamenageurs.logement.gouv.fr/IMG/pdf/6_rna_espaces_ferroviaires_gt1.pdf

⁴⁵⁵ Espaces Ferroviaires. (2016). *Projet Gare de Lyon : Réunion de concertation, 9 juin 2016*. https://res.cloudinary.com/espace-ferroviaire/image/upload/presentation_reunion_publicue_9_juin_2016_2.pdf

⁴⁵⁶ Espaces Ferroviaires. (2019, 15 mai). *Enquête publique : Annexe 20 : Mémoire en réponse du pétitionnaire à la commission d'enquête*. <http://dematads-mod.paris.fr/public/Gare-Lyon-Rapport-EP/Annexe%2020%20Memoire%20en%20reponse.pdf>

bioclimatisme est vraiment un outil essentiel pour définir la forme urbaine la plus efficiente, pour à la fois continuer à bénéficier de ces avantages et répondre aux contraintes »⁴⁵⁷. Une forme urbaine « poreuse » aurait été choisie selon A. Destailleur : « pas de grande continuité de bâti, mais au contraire plutôt un système de plot qui laisse donc les riverains existants continuer de bénéficier de cette grande vue dégagée, de l'ensoleillement, et en plus, ils bénéficieront des vues sur le jardin » (Innovapresse, 2018b). Il est aussi mentionné dans un numéro du journal du projet urbain que la forme urbaine bioclimatique sélectionnée « facilite une meilleure circulation des vents » (Espaces Ferroviaires, 2021). D'autres actions sont évoquées pour que ce projet urbain soit écologiquement vertueux⁴⁵⁸. Finalement, il apparaît d'après le discours d'Espaces Ferroviaires que des outils en lien avec les caractéristiques bioclimatiques du site joueraient un rôle important dans le choix de la forme urbaine retenue. En raison de ces intentions, le projet urbain se rapproche de l'urbanisme de révélation, car il accorde de l'importance aux caractéristiques du site d'intervention⁴⁵⁹. Pour autant, le processus de décision sur la superficie des jardins de ce projet urbain illustre le rôle joué par la Ville de Paris pour agrandir la superficie initialement envisagée par Espaces Ferroviaires et illustre donc les limites du discours éco-urbanistique de cette entreprise⁴⁶⁰.

Finalement, les formes urbaines de ce projet urbain reprennent les principes de l'urbanisme de composition et de façon moins importante les principes de l'urbanisme de révélation.

⁴⁵⁷ Cette conception bioclimatique est détaillée dans l'annexe n°20 de l'enquête publique relative à la délivrance du permis d'aménager de la phase 1 du projet urbain.

⁴⁵⁸ « Les Messageries fera la part belle au recyclage, avec la réhabilitation d'une partie de la Halle des Messageries, la réutilisation des déchets de démolition et l'utilisation de pavés recyclés pour les voiries. [...] [S'y ajoute] l'utilisation de panneaux solaires photovoltaïques pour la production d'électricité sur 40 % des toitures des bâtiments, le raccordement des programmes immobiliers au réseau de chaleur urbain de la ville (composé à 50 % d'énergies renouvelables), l'appel aux matériaux biosourcés notamment au bois dans les constructions, la labellisation E+C- [Bâtiment à Énergie Positive et Réduction Carbone] comme objectif ». Source : Chroniques d'architecture. (2019, 14 septembre). À Paris, le nouveau quartier les Messageries est sur les rails. <https://chroniques-architecture.com/les-messageries-paris-xiie-nouveau-quartier/>

⁴⁵⁹ Il se rapproche encore davantage de la troisième famille de projet urbain proposée par A. Masbouni (2016).

⁴⁶⁰ La Ville de Paris va être maître d'ouvrage d'un jardin de 4 500 m² au sud du projet tandis qu'Espaces Ferroviaires en fera de même avec la création des jardins Nord et Centre. En effet, la Ville de Paris a insisté pour qu'il y ait un jardin plus grand que ce qui était initialement prévu par Espaces Ferroviaires. Source : Espaces Ferroviaires. (2019, 15 mai). Enquête publique : Annexe 12 : Présentation du projet d'aménagement Gare de Lyon Daumesnil Paris 12^e. Ville de Paris. <https://cdn.paris.fr/paris/2022/06/15/758740e901d2b72718e51b5c4444d120.pdf>

Plus largement, « la Ville finance de son côté des équipements répondant à des besoins plus larges que ceux du nouveau quartier :

- Des berceaux supplémentaires, profitant de l'espace offert par l'opération,

- Le jardin Sud (0,5 hectares)

- L'élargissement de la rue de Rambouillet ». Source : Espaces Ferroviaires. (2019, 15 mai). Enquête publique : Annexe 20 : Mémoire en réponse du pétitionnaire à la commission d'enquête. <http://dematads-mod.paris.fr/public/Gare-Lyon-Rapport-EP/Annexe%2020%20Memoire%20en%20reponse.pdf>

Par ailleurs, nous relevons que le périmètre adopté ne comprend pas les voies ferrées desservant la gare de Lyon. Les vues lointaines qu’offrent ces voies sont valorisées par Espaces Ferroviaires⁴⁶¹, tandis que l’agence d’architecture RSHP mettait en avant dans le cadre du projet urbain parisien Bercy-Charenton – alors sous sa maîtrise d’œuvre – le temps et les coûts économisés par l’absence de recouvrement des voies ferrées⁴⁶². C’est une caractéristique différente du projet urbain Paris Rive Gauche démarré dans les années 1980 – cité comme un exemple de projet urbain inscrit dans l’urbanisme de composition et situé à quelques centaines de mètres à vol d’oiseau du projet que nous étudions – marqué par l’aménagement de secteurs grâce à l’apposition d’une dalle au-dessus du faisceau ferroviaire desservant la gare d’Austerlitz (S. Nivet, 2016).

Nous allons à présent analyser trois plans d’aménagement successifs du projet urbain pour proposer une autre caractérisation de son appartenance aux trois familles d’urbanisme contemporaines mises en lumière par F. Fromonot. La comparaison s’effectuera entre des plans datés de septembre 2016, septembre 2019 et janvier 2021 (figures 37, 38 et 39).

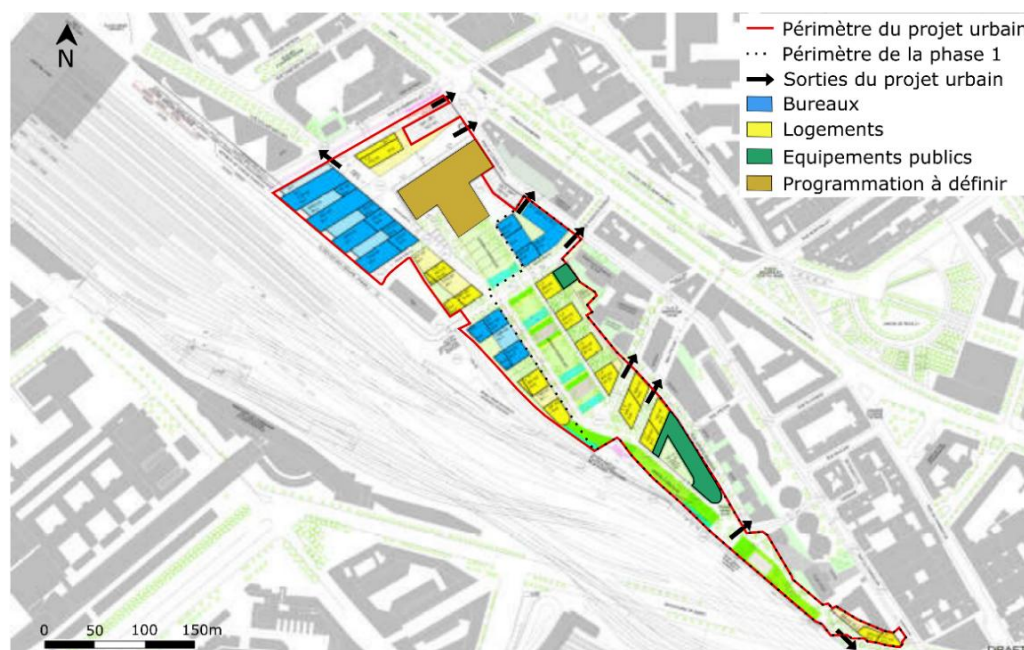


Figure 37 : Plan d'aménagement du projet urbain Les Messageries en septembre 2016

Source : STIF à partir de l'équipe de maîtrise d'œuvre (2017, p. 90) ; Ajout d'informations : J. Haquet, 2023

⁴⁶¹ Innovapresse (2018, 13 novembre) *FPU 2018 / Questions à Fadia Karam, Espaces Ferroviaires, et Claude Praliaud, Ville de Paris* [vidéo]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=XABlrACGrSA>

⁴⁶² Ville de Paris (2015). *Projet d'aménagement Bercy-Charenton : Compte-rendu de la réunion publique du 22 avril 2015*. <https://docplayer.fr/2984219-Ville-de-paris-direction-de-l-urbanisme-projet-d-amenagement-bercy-charenton.html>

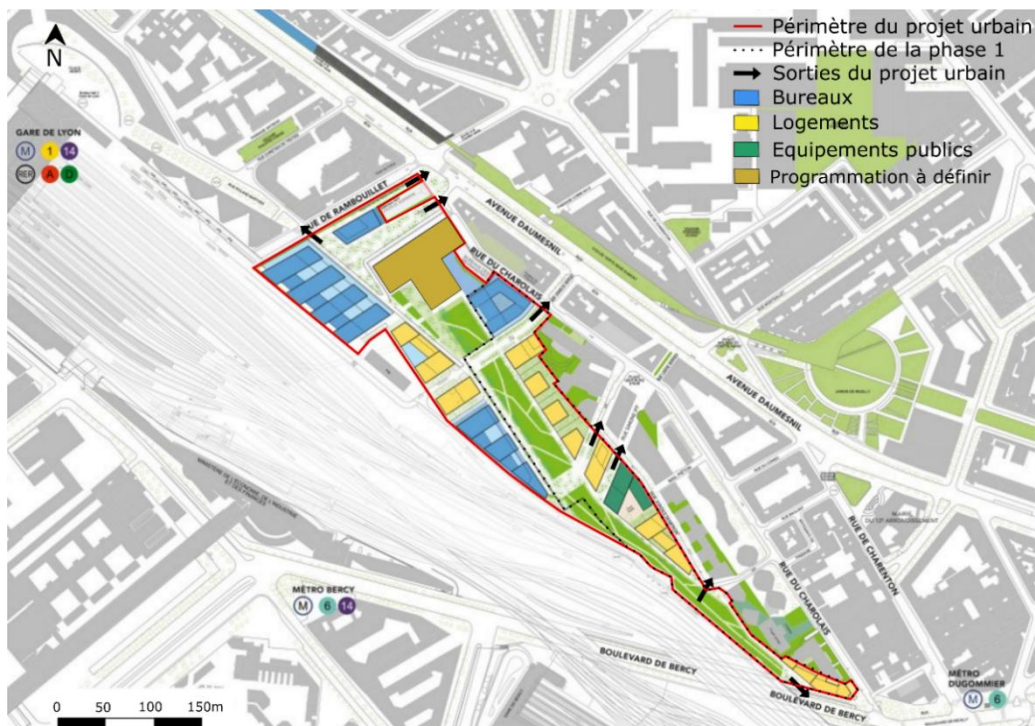


Figure 38 : Plan d'aménagement du projet urbain Les Messageries en septembre 2019

Source : Chroniques d'Architecture à partir de l'équipe de maîtrise d'œuvre⁴⁶³ ; Ajout d'informations : J. Haquet, 2023

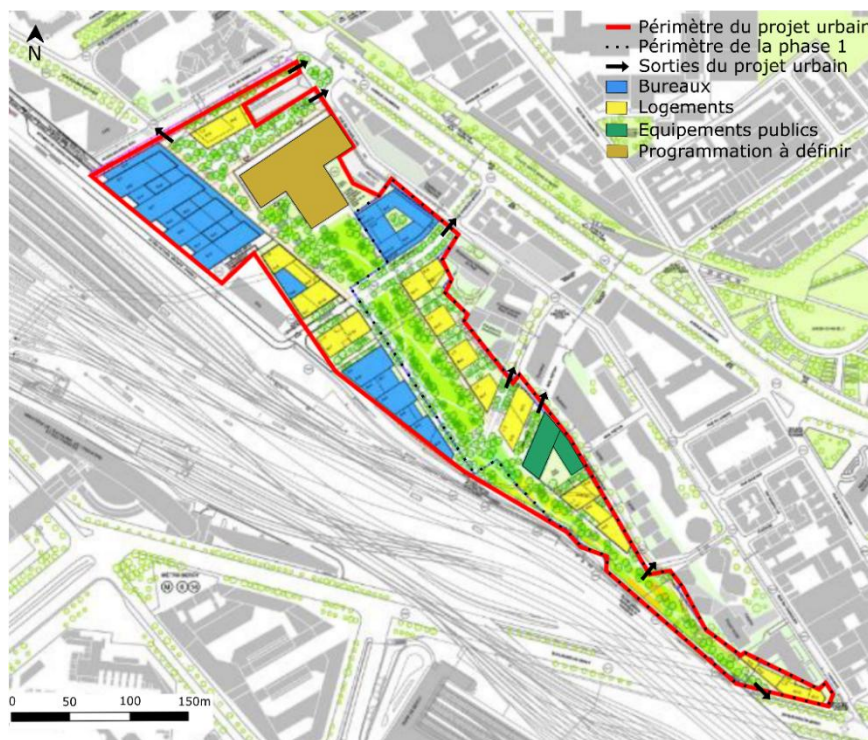


Figure 39 : Plan d'aménagement du projet urbain Les Messageries en janvier 2021

Source et réalisation : équipe de maîtrise d'œuvre⁴⁶⁴ ; Ajout d'informations : J. Haquet, 2023

⁴⁶³ Chroniques d'architecture. (2019, 14 septembre). À Paris, le nouveau quartier les Messageries est sur les rails. <https://chroniques-architecture.com/les-messageries-paris-xiie-nouveau-quartier/>

⁴⁶⁴ Ville de Paris. Mairie du 12^e arrondissement de Paris. Espaces Ferroviaires. et SNCF Immobilier. (2021). *Les Messageries – Gare de Lyon-Daumesnil, réunion publique - 29 janvier 2021*. <https://res.cloudinary.com/espace->

Nous relevons plusieurs changements assez mineurs entre les plans de 2016 et de 2019. Ils concernent notamment le changement d’emplacement de certains lots. Cependant, les surfaces des emprises au sol associées à chaque type de programmation restent stables, avec une domination des lots de logements dans le périmètre de la première phase du projet urbain, alors que le périmètre de la seconde phase est dominé par des lots de bureaux. Ces deux fonctions sont d’ailleurs largement prééminentes dans le projet urbain imaginé en 2017 en matière de mètres carrés constructibles et sont équitablement réparties entre elles (figure 40).

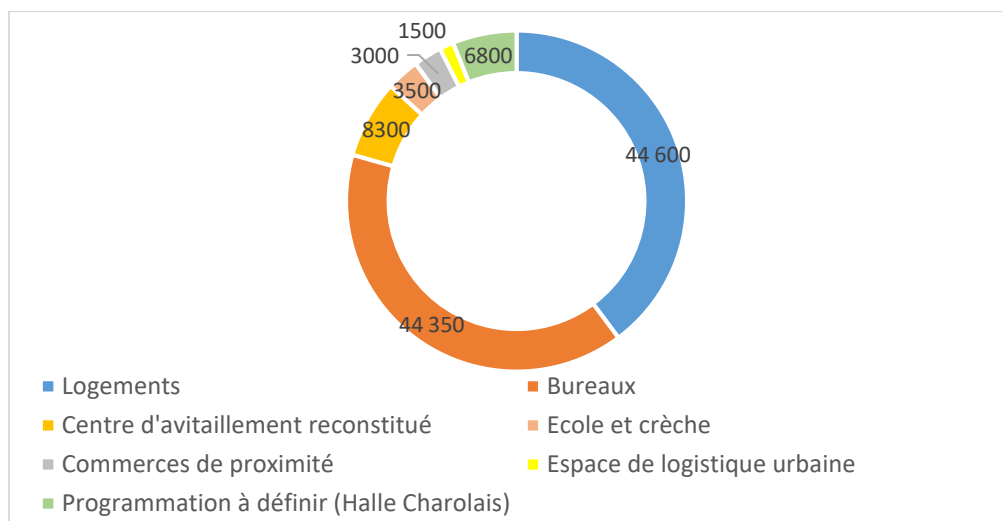


Figure 40 : Les surfaces de plancher en mètres carrés des fonctions attendues dans le projet urbain Les Messageries en 2017

Source : Mairie de Paris⁴⁶⁵ ; Réalisation : J. Haquet, 2023

Par ailleurs, les superficies du centre d’avitaillement et de la Halle Charolais où la programmation est à définir⁴⁶⁶ sont assez importantes, tandis que les superficies des commerces, de l’école, de la crèche et de l’espace de logistique urbaine nous apparaissent négligeables à ce stade de la définition de la programmation. Par ailleurs, les trois jardins du projet devaient a minima s’étendre sur 9 000 m².

La programmation a peu évolué entre 2017 et 2019, puisque les deux fonctions largement dominantes de la programmation en octobre 2019 sont toujours l’habitat et l’immobilier d’entreprise, avec 45 000 m² chacune⁴⁶⁷. En 2019, il était prévu de décomposer l’offre de

ferroviaire/image/upload/Gare%20de%20Lyon/LES-MESSAGERIES_presentation-reunion-publique-2021-01-29.pdf

⁴⁶⁵ Mairie de Paris. (2017). *2017 DU 26 Secteur d’aménagement Gare de Lyon Daumesnil (12^e)*. <http://belairsud.blogspirit.com/files/2017%20DU%2026.pdf>

⁴⁶⁶ Nous apporterons des précisions sur la réflexion relative à la programmation de cette halle – toujours pas définie au mois de mars 2023 – dans le chapitre suivant.

⁴⁶⁷ Espaces Ferroviaires. (s. d). *Les Messageries, Gare de Lyon – Daumesnil*. <https://espacesferroviaires.sncf.com/messageries>

logement entre 60 % de logements sociaux, 20 % de logements intermédiaires et 20 % de logements privés⁴⁶⁸. Puis à l'occasion d'une réunion publique organisée au mois de janvier 2021, l'unique évolution notoire à signaler par rapport au plan d'aménagement présenté en septembre 2019 concernait la transformation du lot de bureaux situé le plus au nord du projet urbain en lot de logements. En 2021, le programme était resté à peu près identique⁴⁶⁹.

La programmation dessine un secteur résidentiel et tertiaire dans un site valorisant quelque peu le patrimoine bâti et surtout les continuités. Par ces quelques exemples, retraçant les premières années du projet urbain – de la phase préopérationnelle au début de sa première phase opérationnelle – on s'aperçoit que les bâtiments conservés, les tracés et le contenu programmatique et ses emplacements ont assez peu évolué au cours du temps. Cette analyse est toutefois à nuancer vis-à-vis de FCB. En effet, nous disposons pour le terrain parisien de plans s'étalant sur 4 ans et demi contre 11 ans pour le terrain lillois, ce qui rappelle d'ailleurs que l'équipe de conception urbaine du projet lillois a commencé à travailler à partir du milieu des années 2000 contre le milieu des années 2010 dans le cas parisien⁴⁷⁰.

La prévalence de l'urbanisme de composition sur l'urbanisme de révélation est selon nous toujours présente à travers cette programmation, puisque cette dernière est largement exogène aux activités qu'avait connues le site depuis le milieu du XIX^e siècle.

Selon A. Destailleur, Espaces Ferroviaires poursuit l'ambition de créer des quartiers « *vraiment mixtes, vivants et qui puissent évoluer dans le temps* ». Pour atteindre l'objectif de mixité, la programmation du projet urbain « Les Messageries » est mixte avec des logements, des bureaux, des commerces, des équipements et des fonctions liées à l'exploitation des gares. Pour remplir l'objectif d'animation du site, les pieds d'immeubles seront soit mobilisés au plus près des flux pour accueillir des commerçants ou soit utilisés pour « *des services liés à la sphère résidentielle* » comme la location de chambres d'amis ou des salles de sport ou de travail

⁴⁶⁸ Espaces Ferroviaires. (2019, 15 mai). *Enquête publique : Annexe 20 : Mémoire en réponse du pétitionnaire à la commission d'enquête*. <http://dematads-mod.paris.fr/public/Gare-Lyon-Rapport-EP/Annexe%2020%20Memoire%20en%20reponse.pdf>

⁴⁶⁹ Il comportait 44 000 m² de logements, 44 000 m² d'activités tertiaires, 10 000 m² de jardin, 9 600 m² pour le nouveau centre d'avitaillement et l'espace de logistique urbaine, 6 800 m² pour un programme innovant dans les anciennes halles, 3 500 m² pour l'école et la crèche et 3 000 m² de commerces de proximité. Source : Ville de Paris. Mairie du 12^e arrondissement de Paris. Espaces Ferroviaires. et SNCF Immobilier. (2021). *Les Messageries – Gare de Lyon-Daumesnil, réunion publique - 29 janvier 2021*. https://res.cloudinary.com/espace-ferroviaire/image/upload/Gare%20de%20Lyon/LES-MESSAGERIES_presentation-reunion-publique-2021-01-29.pdf

⁴⁷⁰ Plus récemment, un architecte-urbaniste de RSHP (entretien, 2023) mentionnait une absence de changement majeur entre le plan d'aménagement du projet urbain Les Messageries en vigueur en janvier 2021 et le plan en vigueur en mai 2023 en ce qui concerne la programmation immobilière et les formes urbaines. Ces éléments ne changent donc pas les analyses que nous avons effectuées sur ce projet urbain et confirment notamment que le plan programme est stable dans sa programmation et dans ses tracés.

communes. Pour permettre une évolutivité du secteur, il est prévu que les rez-de-chaussée puissent changer d'usages, que les logements puissent se transformer en limitant le nombre de « *points porteurs* » et que les immeubles de bureaux puissent être transformables en logements à partir d'une attention portée sur différents réseaux techniques (Innovapresse, 2018b). Ainsi, on retrouve chez Espaces Ferroviaires – comme exposé par l'agence d'architecture sélectionnée en 2019 pour diriger la maîtrise d'œuvre du projet urbain lillois – une volonté que la programmation immobilière choisie au cours du projet urbain ne s'impose pas irrémédiablement au site que cela concerne une partie ou la totalité d'un bâtiment.

En 2016, le directeur du projet urbain des Messageries chez Espaces Ferroviaires indiquait sa volonté de créer « *un nouveau quartier désenclavé* » en le reliant « *aux rues et quartiers avoisinants et à la gare de Lyon* » (A. Dhoquois, 2016, p. 8). Pour autant, ce désenclavement ne semble pas concerner la partie centrale au bord des voies ferrées du projet urbain. En effet, un projet de passerelle a été étudié par Espaces Ferroviaires pour traverser les voies de chemin de fer, mais cette entité ne prendra pas en charge le financement, en laissant toutefois l'emplacement libre de construction au cas où des financements seraient trouvés par d'autres institutions. Par ailleurs, l'embellissement des deux tunnels était réfléchi par la Ville de Paris en 2017⁴⁷¹. Toujours pour améliorer l'accessibilité du site, étaient annoncées, en 2019, une voie de circulation automobile en boucle à sens unique, limitée en fonction des portions à 20 ou 30 km/h, au centre du site, ainsi que des voies de « *circulation limitée sur zone piétonne* » au nord et au centre du site⁴⁷². Par ailleurs, « *aucune place de stationnement n'est prévue en surface, hormis les places règlementaires pour les personnes à mobilité réduite et les livraisons* ». En revanche, des parkings souterrains étaient prévus dans les projets immobiliers⁴⁷³. Puis il a été annoncé en 2021 que d'un côté il n'y aurait pas de parkings souterrains dans le projet urbain⁴⁷⁴ et de l'autre que des places de stationnement seraient

⁴⁷¹ Atelier d'urbanisme Approche.s ! (2017, juin). Compte-Rendu Réunion de restitution - 7 juin 2017 de l'atelier du 25 avril 2017 "Les usages dans le jardin" Gare de Lyon-Daumesnil. <http://dematads-mod.paris.fr/public/Gare-Lyon-RP/Gare%20de%20Lyon%20CR%20Restitution%207-juin-2017.pdf>

⁴⁷² Espaces Ferroviaires. (2019, 15 mai). *Enquête publique : Annexe 12 : Présentation du projet d'aménagement Gare de Lyon Daumesnil Paris 12^e. Ville de Paris.* <https://cdn.paris.fr/paris/2022/06/15/758740e901d2b72718e51b5c4444d120.pdf> ; Espaces Ferroviaires. (2019, 15 mai). *Enquête publique : Annexe 20 : Mémoire en réponse du pétitionnaire à la commission d'enquête.* <http://dematads-mod.paris.fr/public/Gare-Lyon-Rapport-EP/Annexe%2020%20Memoire%20en%20reponse.pdf>

⁴⁷³ Espaces Ferroviaires. (2019, 15 mai). *Enquête publique : Annexe 20 : Mémoire en réponse du pétitionnaire à la commission d'enquête.* <http://dematads-mod.paris.fr/public/Gare-Lyon-Rapport-EP/Annexe%2020%20Memoire%20en%20reponse.pdf>

⁴⁷⁴ La directrice générale d'Espaces Ferroviaires expliquait en 2021 qu'une étude avait été réalisée sur l'offre de stationnement actuelle à proximité du site. Il en résultait qu'elle était satisfaisante. Source : Espaces Ferroviaires. et SNCF Immobilier. (2021). *Compte-rendu réunion publique d'information – Les Messageries – Gare de Lyon-Daumesnil, Vendredi 29 janvier 2021 à 18h30.* https://res.cloudinary.com/espace-ferroviaire/image/upload/Gare%20de%20Lyon/MESSAGERIES_CR_Reunion-publique_29-01-2021-VF.pdf

réservées et équipées pour des voitures électriques⁴⁷⁵. Ainsi, le projet urbain accorde une place limitée aux voitures et une place importante aux mobilités actives. Par ailleurs, il n'est pas prévu de nouvelle infrastructure de transport, ce qui tend à éloigner le projet urbain de l'urbanisme de programmation.

Finalement, à la vue de l'ensemble des figures et discours étudiés, on observe que le projet urbain Les Messageries s'est avant tout inscrit dans le champ de l'urbanisme de composition au cours de la décennie 2010. L'aménagement d'un grand jardin public adoptant des formes rectilignes, le maillage viaire régulier et l'alignement sur ce jardin et ces voies des façades des nouvelles constructions et des halles conservées sont selon nous les principaux éléments qui justifient ce rapprochement. Cette famille d'urbanisation n'est toutefois pas la seule à caractériser ce projet urbain. En effet, l'urbanisme de révélation est également présent, dans une moindre mesure, avec la conservation de quelques bâtiments volumineux de la SNCF, avec un discours valorisant un environnement durable et avec l'adoption d'outils bioclimatiques pour concevoir la forme urbaine. Enfin, il est aussi possible d'apercevoir une petite dose d'urbanisme de programmation, en raison de la constitution d'une programmation rassemblant des activités variées et largement exogènes à l'activité ferroviaire.

4.4) Plans, programmes et projet : approche diachronique du cas de *Talleres* à Valladolid

4.4.1) De l'atelier de réparation et de construction des trains de la gare Campo Grande au projet urbain Talleres : éléments de contexte

Pour saisir les conditions d'émergence et les caractéristiques du projet urbain « Talleres » au centre de Valladolid, il est nécessaire de donner quelques clés de lecture préalables issues de son contexte territorial.

D'un point de vue administratif, Valladolid est la capitale de la communauté autonome de « Castille-et-León ». En 2015, l'aire urbaine fonctionnelle de Valladolid comptait 408 000 habitants⁴⁷⁶. En 2018, la ville de Valladolid comptait 298 866 habitants⁴⁷⁷.

⁴⁷⁵ Mairie du 12^e arrondissement de Paris. (2021, 17 avril). *Projet urbain Les Messageries : on en est où ?* <https://mairie12.paris.fr/pages/quartier-les-messageries-12e-17313>

⁴⁷⁶ Organisation de coopération et de développement économiques. (2020, novembre). *Functionnal Urban Areas : Spain*. <https://www.oecd.org/cfe/regionaldevelopment/Spain.pdf>

⁴⁷⁷ Instituto Nacional de Estadística. (2018). *Valladolid: Población por municipios y sexo*. <https://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=2904>

En août 2022, la pression foncière qui s'exerçait sur les deux quartiers jouxtant le site du projet urbain variait du simple au double. Le quartier « Campo Grande – Arco Ladrillo » situé du côté ouest du site « Talleres » affichait un prix de 1 824 euros au mètre carré contre 1 010 euros au mètre carré pour le quartier « Delicias » situé du côté est du site « Talleres ». Ces chiffres illustrent bien les disparités sociales entre les quartiers de Valladolid situés à l'est ou à l'ouest des voies ferrées. Plus largement, en août 2022, la pression foncière était un peu plus faible à Valladolid que sur l'ensemble du territoire espagnol. En effet, le prix moyen de l'immobilier résidentiel dans le parc privé s'y établissait à 1 570 euros au mètre carré⁴⁷⁸, contre 1 896 euros en Espagne⁴⁷⁹.

L'histoire ferroviaire de Valladolid a démarré dans les années 1850 lorsque les frères Pereire et leurs associés ont obtenu en février 1856 la concession du tronçon ferroviaire Valladolid-Burgos. Quelques mois plus tard, ils ont obtenu la concession du reste des tronçons ferroviaires permettant de relier Madrid à Irun⁴⁸⁰ par Valladolid avec la Société de Crédit Mobilier Espagnol (J. L. Lalana Soto, 2003). Cette même année, cette entreprise a pris la décision d'installer ses ateliers généraux de réparation et de production de matériel ferroviaire à proximité immédiate du bâtiment voyageurs de la gare « Campo Grande » de Valladolid, tous deux inaugurés en 1860 (J. L. Lalana Soto, 2005). Lorsque la ligne Madrid-Irun a été achevée en 1864, la gare Campo Grande est devenue le principal centre de distribution de marchandises de la « Compagnie des Chemins de Fer du Nord de l'Espagne »⁴⁸¹ (G. Fernández Cuesta, 2016). Jusqu'en 1950, les ateliers ferroviaires constituaient même la principale source d'emploi de la ville (P. Alonso Villa et al., 2017). Si on retrouvait toujours 600 travailleurs dans ces ateliers en 2019 (L. Santos y Ganges, 2019, 31 mai), on n'en recensait plus qu'une vingtaine au mois d'août 2020, à la suite de l'ouverture des nouveaux ateliers de la RENFE dans la périphérie est de Valladolid⁴⁸². Par ailleurs, il est important de noter qu'à l'aube des années 2000, le Plan d'Infrastructures de l'État espagnol pour la période 2000-2007 donnait à Valladolid une

⁴⁷⁸ Idealista. (2022, septembre). *Evolución del precio de la vivienda en venta en Valladolid*. <https://www.idealista.com/sala-de-prensa/informes-precio-vivienda/venta/castilla-y-leon/valladolid-provincia/valladolid/>

⁴⁷⁹ Idealista. (2022, septembre). *Evolución del precio de la vivienda en venta en España*. <https://www.idealista.com/sala-de-prensa/informes-precio-vivienda/>

⁴⁸⁰ Irun est une ville espagnole qui borde la frontière franco-espagnole. Elle est située à quelques kilomètres de Saint-Sébastien.

⁴⁸¹ Nom original de l'entreprise : « Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España ». Cette entreprise a été créée en 1858 pour exploiter la ligne de chemin de fer reliant la capitale espagnole à la frontière française (J. L. Lalana Soto, 2003)

⁴⁸² Martín, F. (2020, 16 août). Los nuevos talleres de Renfe acogen ya a 700 trabajadores tras siete años de espera. *Diario de Valladolid*. <https://diariodevalladolid.elmundo.es/articulo/valladolid/nuevos-talleres-renfe-acogen-700-trabajadores-anos-espera/20200816114210384923.html>

fonction stratégique de nœud d'articulation du réseau ferroviaire à grande vitesse pour le nord-ouest de l'Espagne. En effet, le premier tronçon de ligne à grande vitesse de ce territoire devait être réalisé entre Madrid et Valladolid (B. Calderón Calderón ; H. P. Ruiz-Valdepeñas et L. J. Pastor Antolín, 2005). L'inauguration de la ligne à grande vitesse reliant la gare Chamartín de Madrid à la gare Campo Grande de Valladolid a finalement eu lieu au mois de décembre 2007 (C. Bellet Sanfeliu et A. Gutiérrez Palomero, 2011).

Le 1^{er} octobre 2002, un accord de collaboration a été signé entre le gouvernement espagnol, la Junta de Castille-et-León et la mairie de Valladolid sur deux projets dont le coût total était estimé à 631 millions d'euros :

« a) "Opération ferroviaire", qui couvrirait les actions liées à la construction de la voie ferroviaire Est, à la mise en œuvre du nouveau complexe du RAF [Réseau Ferré Artériel] de Valladolid et à l'enfouissement du couloir ferroviaire pour son passage dans la ville.

b) "Opération ville", qui comprend : la modification du PGOU [Plan Général d'Aménagement Urbain⁴⁸³], l'aménagement urbain des nouveaux quartiers, la vente et la construction de nouvelles parcelles, et l'aménagement urbain du couloir ferroviaire ou du corridor durable équipé » (Conseil municipal de Valladolid, 2019, p. 47, notre traduction).

La création de la société « Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A. » (VAV) est intervenue au mois de janvier 2003 pour assurer la gestion de ces projets. Les sociétés RENFE et Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) – dépendant toutes deux du ministère de l'Équipement⁴⁸⁴ espagnol –, la Junta de Castille-et-León et la mairie de Valladolid possédaient alors chacune 25 % des parts de la société (M. Fernández Maroto, 2019, p. 482).

Depuis les élections municipales de 1979 – marquant le retour de la démocratie en Espagne – qui ont vu les mairies disposer de compétences en urbanisme comme la rédaction d'un PGOU (M. Fernández Maroto, 2019), de nombreux événements et réflexions ont précédé la création de la VAV en 2003. Une commission d'enquête sur la gestion de cette société a décrit les différentes étapes ayant conduit à sa création lors d'un conseil municipal en 2019. Nous retiendrons que la réflexion de la mairie sur l'amélioration de l'intégration des voies ferrées traversant la ville était présente dès 1980 et qu'il a fallu attendre 2002 pour qu'un projet soit officiellement lancé (Conseil municipal de Valladolid, 2019). De même, la réflexion sur la

⁴⁸³ Texte original : « *Plan General de Ordenación Urbana* ». Il est l'équivalent du « Plan Local d'Urbanisme » (PLU) en France.

⁴⁸⁴ Texte original : « *Ministerio de Fomento* »

réalisation d'un projet urbain sur ces terrains ferroviaires était également présente dès les années 1980. En effet, M. Fernández-Maroto (2019, p. 288, notre traduction) note que la Junte de Castille-et-León avait lancé en 1985 un concours d'idées pour effectuer la « *récupération des bords urbains du chemin de fer dans la ville* ». De plus, M. Fernández-Maroto (2019) a présenté un plan d'aménagement réalisé en 1992 par le bureau d'études INECO (lié à la RENFE) dans le cadre d'une mission d'étude de scénarios de mutation du réseau ferroviaire artériel de Valladolid, demandée par la mairie et la RENFE. Ce plan montre une proposition de transformation du site ferroviaire Talleres en un secteur résidentiel et tertiaire dans le cas où l'option de l'enfouissement des voies ferrées dans le centre de la ville était sélectionnée (figure 41).

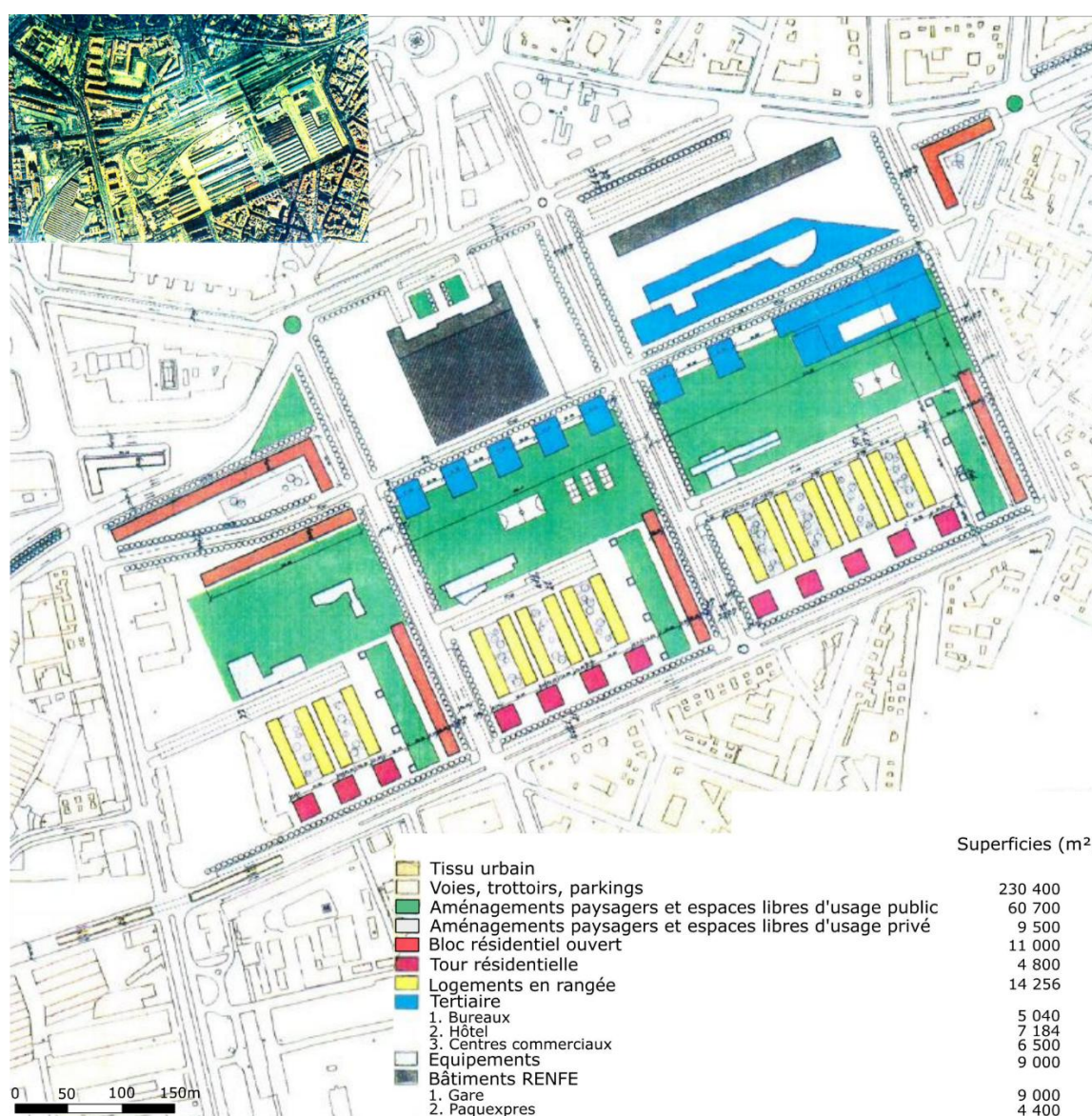


Figure 41 : Plan d'aménagement du site Talleres en 1992 dans le cas d'un enfouissement des voies ferrées dans le centre de Valladolid

Source et réalisation : INECO, 1992 (M. Fernández-Maroto, 2019) ; Traduction de la légende : J. Haquet, 2024

Une autre alternative étudiée par INECO consistait à maintenir les voies ferrées en surface tout en améliorant le traitement de ses bords, tandis que la dernière alternative consistait à élever les voies ferrées à l'aide de la construction d'un viaduc. Ces deux alternatives s'accompagnaient aussi de la réalisation d'une opération résidentielle et tertiaire sur ce site (M. Fernández-Maroto, 2019)⁴⁸⁵.

Seulement un mois après la constitution de la VAV, en février 2003, la mairie de Valladolid a lancé un concours d'idées sur l'urbanisation de la zone ultérieurement appelée « Talleres » (comprenant notamment des magasins généraux, des ateliers de réparation, un dépôt de locomotives et un bâtiment voyageurs). Celui-ci a été remporté au mois de novembre 2003 par l'agence d'architecture de Ricardo Bofill (M. Fernández Maroto, 2019). Le projet « Urbanidades » avait alors éclos et proposait notamment la construction d'un pôle d'échanges multimodal, de six tours de logements comprenant 25 étages, d'une tour de 30 étages pour des usages hôteliers et la réalisation d'un grand espace vert⁴⁸⁶. La mairie avait imposé la construction de 484 690 m² de programmes immobiliers, mais ne faisait aucune référence au patrimoine industriel existant du site alors qu'elle indiquait évaluer la construction de nouveaux édifices singuliers. Puis au mois de novembre 2004, la VAV lançait un concours – utilisant une procédure négociée avec publicité – pour attribuer l'élaboration de la modification de deux documents d'urbanisme municipaux : le PGOU de Valladolid et le « Plan Especial del Casco Histórico »⁴⁸⁷ (PECH) de Valladolid, afin de réaliser le réaménagement du Réseau Ferroviaire Central. Le concours portait cette fois sur l'ensemble des terrains ferroviaires libérés par l'enfouissement des voies ferrées et par la délocalisation des autres activités ferroviaires, dont le site Talleres. On retrouvait les mêmes exigences économiques que celles qui avaient été formulées dans une étude municipale réalisée en 2002. Cette étude prévoyait la construction de 660 000 m² de programmes immobiliers sur les 66 hectares concernés, dont 484 690 m² pour le site Talleres (comme au concours d'idées organisé en 2003). Dans le cadre de la première phase de cette procédure, la VAV avait reçu 12 candidatures au mois de février 2005 avant de retenir cinq groupements composés à la fois de professionnels locaux et d'agences d'architecture de renommées tant espagnoles – avec Ricardo Bofill et d'Eduardo Leira – qu'internationales – avec Richard Rogers, Alejandro Zaera et David Chipperfield. Au mois de juin 2005, c'est

⁴⁸⁵ Dans la suite de sa thèse, M. Fernández-Maroto (2019) présente trois autres projets apparus entre 1995 et 2002 pour aménager un secteur habité sur le site Talleres.

⁴⁸⁶ Asua, J. (2022, 25 avril). El soterramiento en Valladolid, veinte años de un proyecto fallido. *El Norte de Castilla*. <https://www.elnortedecastilla.es/valladolid/soterramiento-valladolid-veinte-20220425220140-nt.html> ; E.R. (2006, 3 février). Colegas y rivales. *El Norte de Castilla*. <https://www.elnortedecastilla.es/pg060203/prensa/noticias/Valladolid/200602/03/VAL-VAL-001.html>

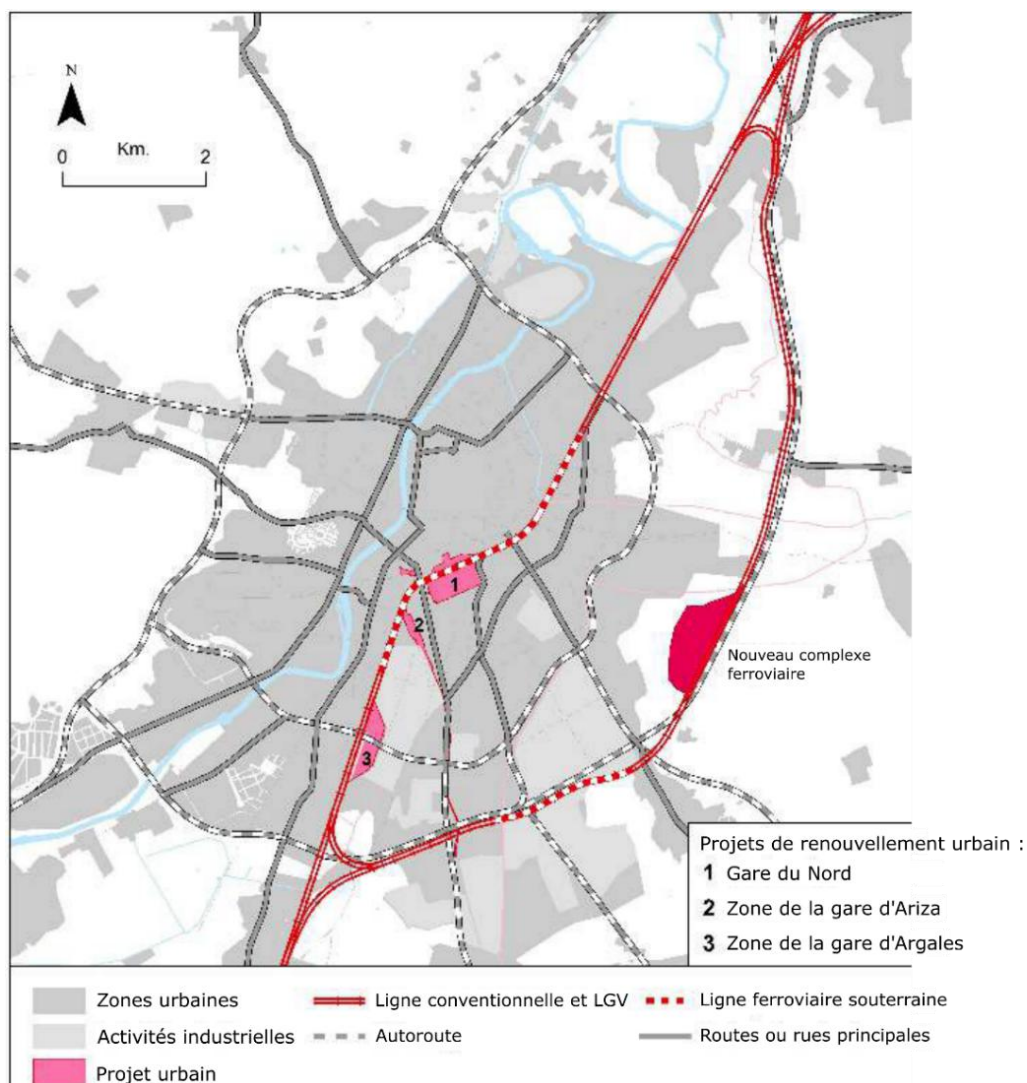
⁴⁸⁷ On peut le traduire par : « Plan Spécial du Centre Historique ».

finalement le groupement constitué par les agences d'architecture Richard Rogers Partnership et Vidal y Asociados arquitectos et par le bureau d'études techniques Idom qui a été sélectionné pour modifier les documents d'urbanisme. En s'appuyant sur la réalisation d'un plan directeur, le projet urbain entrepris par le groupement lauréat a débouché sur la validation définitive des modifications des deux plans en janvier et février 2010 (M. Fernández Maroto, 2019, p. 484). Il s'étendait finalement sur une zone de 99,5 hectares de terrains presque exclusivement ferroviaires⁴⁸⁸ constituée par les emprises des gares d'Argales, d'Ariza et de Campo Grande (soit le site Talleres), de la gare routière ainsi que les voies ferrées d'Ariza et une partie des voies ferrées de la ligne Madrid-Hendaye (Richard Rogers Partnership et al., 2010). RENFE et ADIF (ex-GIF) étaient déjà propriétaires en 2002 des 97 ha du foncier ferroviaire devant muter dans le cadre du projet urbanistico-ferroviaire⁴⁸⁹, tandis que la Junta de Castille-et-León était propriétaire de la gare routière (Richard Rogers Partnership et al., 2010). Ces entités et la mairie de Valladolid étant actionnaires de la VAV, chargée du projet urbain, il n'y avait pas de difficultés d'acquisition du foncier. Au mois de juillet 2005, la VAV a signé un « convenio » avec ADIF pour que cette dernière puisse lui transmettre le foncier nécessaire aux projets urbanistico-ferroviaires (Junta de Castilla y León et al., 2017). Par ailleurs, le projet urbain de Rogers prévoyait initialement 4,7 km de voies ferrées enterrées dans le centre de Valladolid avant qu'une extension de 1,5 km dans le sud de la ville ne soit ensuite demandée (C. Bellet Sanfeliu et A. Gutiérrez Palomero, 2011). Le PGOU de Valladolid modifié en 2010 prévoyait le transfert à la périphérie est de la ville de toutes les installations ferroviaires, hormis le bâtiment voyageurs. En 2016, le nouveau complexe ferroviaire alors en construction devait accueillir un atelier principal de réparations, des ateliers de maintenance, une gare de triage et un terminal de fret. Sa desserte devait être assurée par la construction d'une voie ferrée de 10 km de longueur, appelée « Variante Est »⁴⁹⁰ (C. Bellet Sanfeliu et L. Santos Ganges, 2016) (carte 10).

⁴⁸⁸ L'ensemble des terrains ferroviaires de la ville étaient concernés (M. Fernández-Maroto, 2019). Seul le secteur du projet urbain qui a la plus faible superficie (environ 2,5 hectares) n'est pas un terrain ferroviaire puisqu'il correspond à une gare routière.

⁴⁸⁹ Bazaga, J. D. (2016, 23 février). «Renfe ha cumplido todas y cada una de las obligaciones de la operación ferroviaria». *El Día de Valladolid*. <https://www.eldiadevalladolid.com/noticia/z6a68f5bb-e2b2-e205-15debe12341fc382/201602/renfe-ha-cumplido-todas-y-cada-una-de-las-obligaciones-de-la-operacion-ferroviaria>

⁴⁹⁰ Texte original : « Variante Este »



Carte 10 : Les projets urbanistico-ferroviaires prévus à Valladolid en 2010⁴⁹¹

Source et réalisation : C. Bellet Sanfeliu et L. Santos Ganges (2016), carte reproduite avec leur autorisation ; Traduction de la légende : J. Haquet, 2023

Dans la suite de ce travail, nous allons analyser le réaménagement du site « Talleres » sur lequel un *food court* a été implanté. S'étendant sur 32 hectares, il constitue le plus vaste des quatre secteurs du projet de réaménagement urbain⁴⁹² (L. Santos y Ganges, 2020).

Spatialement, le site « Talleres » représente une coupure surfacique importante dans la ville sur une largeur de 360 à 435 mètres et sur une longueur de 750 à 900 mètres (carte 11).

⁴⁹¹ Le secteur « Gare du Nord » correspond au secteur « Talleres ».

⁴⁹² En fonction des documents que nous avons récoltés, la gare routière constitue soit un secteur à part entière du projet urbain ou est soit incluse dans le périmètre du secteur Talleres.



Carte 11 : Le contexte urbain du projet urbain Talleres⁴⁹³ et du *food court* Estación Gourmet en 2020
Source de l'orthophotographie : Sistema Cartográfico Nacional (SCN)⁴⁹⁴ ; Réalisation : J. Haquet, 2023

Nous avons constaté lors de séances d'observations menées au mois d'août 2021 que la majeure partie du site « Talleres » était fermée au grand public par un long mur – oscillant entre deux et quatre mètres de hauteur – ponctuellement complété par des bâtiments, grillages, portes et portails (figure 42)⁴⁹⁵. Au sein de ce périmètre, seuls le bâtiment voyageurs et ses équipements adjacents (parkings⁴⁹⁶, espaces verts, espace de coworking) étaient accessibles au grand public

⁴⁹³ Nous avons utilisé le périmètre du projet urbain de 99,5 ha en vigueur dans la modification du PGOU approuvée en 2010 pour réaliser cette carte (ce périmètre est quasi identique dans la modification du PGOU approuvée en 2020). Le périmètre est composé de quatre secteurs principaux reliés entre eux par des voies ferrées et reliés par des voies automobiles entre le secteur Talleres et le secteur de la gare routière. Il est donc difficile de délimiter avec exactitude le secteur Talleres. Sur cette carte, nous avons fait le choix de représenter le secteur Talleres, celui de la gare routière et une partie des voies ferrées et automobiles incluses dans le périmètre du projet urbain.

Par ailleurs, nous considérons désormais par abus de langage que l'opération de réaménagement urbain de Talleres – faisant partie d'un vaste projet urbain mené sur quatre sites – constitue un projet urbain.

⁴⁹⁴ Sistema Cartográfico Nacional. (2020). *Obra derivada de FotoPNOA 2020 CC-BY 4.0 scne.es*. Iberpix. <https://www.ign.es/iberpix/visor>

⁴⁹⁵ Plus globalement, nous avons pu faire ce constat pour les espaces publics longeant les quatre sites du projet urbain et les voies ferrées qui les relient.

⁴⁹⁶ On retrouvait un parking destiné aux voyageurs et au personnel de la gare devant le bâtiment voyageurs. À quelques mètres de l'ancien *food court*, on retrouvait une activité de parking payant opérée par l'entreprise Saba dans trois halles, dont l'une avait été occupée sur le tiers de son emprise au sol par ce lieu de restauration. Et on retrouvait à l'entrée de ces halles en plein air le stationnement de véhicules de location de l'entreprise Europcar.

depuis la rue de Recondo. La coupure surfacique était accentuée par l'absence de passerelle ou de tunnel permettant de traverser le centre du site.



Figure 42 : Vue du site « Talleres » le long du « Paseo de Farnesio » à l'est des voies ferrées
Source : photo de J. Haquet prise le 24 août 2021

D'après nos recherches documentaires et les observations que nous avons menées sur place au mois d'août 2021, aucuns travaux d'aménagement d'espaces publics et aucune construction immobilière prévue dans le projet urbain n'ont été accomplis ou lancés entre 2003 et 2021, au sein des sites « Talleres », « Ariza » et « Argales ». L'orthophoto suivante qui date de 2004 confirme ce sentiment pour le site « Talleres » (figure 43). En effet, les espaces bâtis et non bâtis sont extrêmement proches de ceux qui apparaissaient sur l'orthophoto précédente.



Figure 43 : Le contexte urbain du site Talleres en 2004 à Valladolid
Source de l'orthophoto : SCN⁴⁹⁷ ; Ajout d'informations : J. Haquet, 2023

⁴⁹⁷ Sistema Cartográfico Nacional. (2004). *Obra derivada de FotoPNOA 2004 CC-BY 4.0 scne.es*. Iberpix <https://www.ign.es/iberpix/visor>

4.4.2) Une forme urbaine et une programmation qui rapproche le projet urbain Talleres vers l'urbanisme de programmation

À Valladolid, les trois secteurs du vaste projet urbain que nous étudions sont nommés en référence aux activités ferroviaires préexistantes (Richard Rogers Partnership et al., 2010). Pour autant, nous allons voir que ce choix n'a pas conduit à l'adoption d'un urbanisme de révélation dans le site Talleres. C'est en effet, selon nous, l'urbanisme de programmation qui caractérise le mieux le projet de renouvellement urbain de ce site. Pour rappel, cette famille d'urbanisation est caractérisée par le rassemblement d'activités variées dans de grands bâtiments neufs et par un site d'intervention rendu autonome, artificiel et activé par des infrastructures de transport. Enfin, c'est une famille qui « *délaisse [...] la montée des préoccupations liées à l'écologie et la demande de plus en plus pressante d'intégration de ces questions à l'urbanisme* » (F. Fromonot, 2011, p. 53).

Il apparaît, en comparant l'orthophoto précédente datant de 2002 avec le plan des formes urbaines prévu pour le réaménagement de Talleres en 2010, que de très nombreux édifices bâtis préexistants devaient être détruits pour laisser place à de nombreux bâtis neufs. Par ailleurs, de nombreuses voiries dotées d'un maillage régulier devaient être créées, tandis que la superficie assurément allouée à des espaces verts était marginale⁴⁹⁸ (figure 44).

⁴⁹⁸ L'équipe de conception urbaine indiquait que le secteur Talleres disposerait de 52 997 m² d'« espaces publics libres » dont deux parcs ayant une superficie cumulée de 5 993 m² et 11 places ayant une superficie cumulée de 47 004 m² (Richard Rogers Partnership et al., 2010).

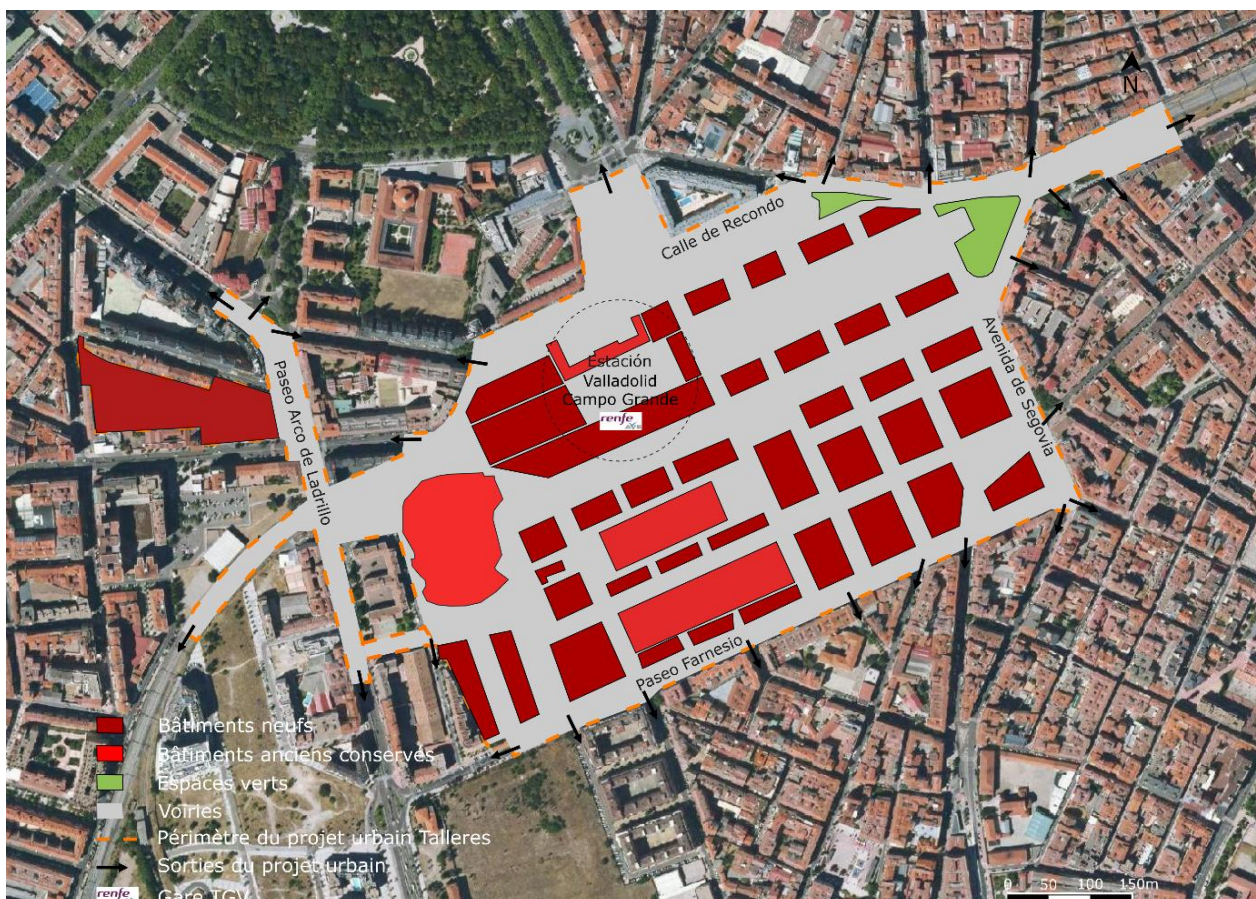


Figure 44 : Plan des formes urbaines planimétriques du projet urbain Talleres prévu en 2010
 Source des formes urbaines : Richard Rogers Partnership et al. (2010) ; Source de l'orthophoto : SCN, 2020⁴⁹⁹ ;
 Réalisation : J. Haquet, 2023

À l'aide de l'image de synthèse aérienne suivante (figure 45), on observe qu'en 2010 les plus hauts édifices du projet urbain « Talleres » se trouvaient surtout dans la partie nord du site, soit dans la partie la plus proche du centre-ville et à proximité immédiate du bâtiment voyageurs. Toutefois, ni les hauteurs ni la forme des îlots apparaissant sur les plans, maquettes et images de synthèse des nouveaux secteurs n'étaient définitives, contrairement à « *l'organisation de la circulation et la répartition des espaces et des usages de base* » (notre traduction). À ce propos, l'un des dirigeants de l'équipe de conception urbaine expliquait que seules avaient été définies « *les inclinaisons, les marges de recul et les hauteurs et surfaces maximales* » (notre traduction)⁵⁰⁰. D'ailleurs, il en était de même pour les deux projets urbains français que nous étudions. D'autre part, cette image permet de voir que certains espaces de voiries pourraient contenir des espaces verts.

⁴⁹⁹ Sistema Cartográfico Nacional. (2020). *Obra derivada de FotoPNOA 2020 CC-BY 4.0 scne.es*. Iberpix. <https://www.ign.es/iberpix/visor>

⁵⁰⁰ Leal, J. F., González, I. et Viciosa, M. (2008, 22 juin). Un nuevo Valladolid con el sello de Rogers. *El Mundo*. <https://www.elmundo.es/elmundo/2008/06/20/suvienda/1213951061.html>



Figure 45 : Image de synthèse des formes urbaines tridimensionnelles du projet urbain Talleres prévues en 2010 pour le réaménagement de Talleres

Source : Richard Rogers Partnership et al. (2010, p. 17), image reproduite avec l'autorisation de Rogers Stirk Harbour & Partners

En 2010, dans le document-résumé de la modification du PGOU et du PECH pour le réaménagement du réseau ferroviaire central, il n'était pas explicitement fait mention de la conservation ou de la réhabilitation d'anciens édifices du site Talleres. On y apprenait seulement que plusieurs espaces bâtis ou non faisaient l'objet d'une protection au titre du patrimoine⁵⁰¹. Il était aussi proposé de protéger plusieurs éléments bâtis qui ne l'étaient pas encore⁵⁰², mais, à l'inverse, de ne plus donner de protection à un bâtiment (Richard Rogers Partnership et al., 2010). Pour autant, J. L. Lalana Soto et L. Santos y Ganges (2018, p. 93, notre traduction) se montrent critiques envers la place réservée à la question du patrimoine pour le site Talleres dans la modification du PGOU adoptée en 2010. Ils déclarent à cet égard : « *La modification du plan général [...] aurait dû aborder sérieusement le sujet du patrimoine industriel, mais pratiquement aucun effort n'y a été consacré. Aucune étude, même modérément approfondie, n'a été réalisée, mais simplement une amélioration du catalogue préexistant* ». De plus, J. L. Lalana Soto (2011, p. 202) indiquait que le dépôt de locomotives n'avait plus d'usages et que seulement quelques parties de celui-ci étaient classées dans le « Catalogue de Biens Architecturaux protégés »⁵⁰³ du PGOU de Valladolid, ce qui ne garantissait d'ailleurs pas leur préservation. Toujours selon cet auteur, les démolitions de certains éléments du dépôt

⁵⁰¹ Cela incluait dans le site de Talleres : « la gare Campo Grande », « l'ancienne unité ferroviaire », « l'arc en briques », « 5 éléments du dépôt de locomotives », « l'ancien atelier d'apprentissage de la RENFE », « la passerelle métallique », « la maisonnée du garde » (Richard Rogers Partnership et al., 2010, p. 29, notre traduction).

⁵⁰² Cela incluait dans le site de Talleres : « -les halles de montage 1 et 2 des ateliers centraux comme témoins du patrimoine industriel des ateliers, -l'avent de la gare de Campo Grande, classé avec le grade "Protection des éléments", ce qui permet son déplacement vers un autre emplacement. -les réservoirs d'eau de la gare centrale, -le pont-bascule des locomotives également dans les ateliers centraux » (Richard Rogers Partnership et al., 2010, p. 30, notre traduction).

⁵⁰³ Texte original : « *Catálogo de Bienes Arquitectónicos protegidos* »

prévues pour mettre en œuvre le projet urbain allaient empêcher la compréhension du fonctionnement de ce dépôt et donc réduire fortement sa valeur patrimoniale.

L'agence d'architecture RSHP (ex-Richard Rogers Partnership) indiquait avoir donné le slogan « Connexions et re-connexions » à l'opération de réaménagement urbain. Elle justifiait cette expression par sa volonté de faire du couloir ferroviaire réaménagé et de l'axe piétonnier reliant la gare à la grande place de la ville une structure « *associée à d'innombrables améliorations de petite envergure* » qui « *permettra progressivement de tisser des liens entre les parcs et les places disséminés dans le centre-ville, en les reliant aux grands espaces verts en périphérie* »⁵⁰⁴. Plus précisément, il était prévu de remplacer les voies de chemin de fer devant être enfouies par la construction d'un boulevard, permettant de connecter les sites réaménagés entre eux et de supprimer l'effet de barrière ferroviaire. Le tronçon entre le Paseo Arco de Ladrillo et la rue de San Isidro qui ceinturent le site Talleres était appelé à conserver un aspect routier. En revanche, le reste du corridor devait favoriser les mobilités actives – avec la construction d'une piste cyclable sur l'ensemble du boulevard – et les transports publics en leur attribuant notamment une voie réservée entre Ariza et le nord du boulevard. Il était également prévu que le boulevard acquière un caractère « vert ». Pour ce faire, sa partie centrale – dénommée pour l'occasion « Corridor Durable Equipé »⁵⁰⁵ – serait occupée par un espace vert destiné aux piétons et aux cyclistes dans lequel on retrouverait sur 5 à 15 % de sa surface des équipements publics dans le champ des loisirs, du spectacle ou pour des usages collectifs (scolaires, culturels, d'aides...) et sportifs ou même hôteliers (Richard Rogers Partnership et al., 2010).

Alors qu'aucun des travaux en lien avec les réalisations programmées n'avait démarré, le 10 février 2017, ADIF a annoncé la fin du projet d'enfouissement des voies ferrées à Valladolid et a proposé aux autres membres de la maîtrise d'ouvrage trois options : la liquidation de la société VAV, l'intégration des rails en surface ou l'enfouissement partiel des rails. Le gouvernement espagnol a aussi averti le conseil municipal qu'il ne financerait pas l'enfouissement du chemin de fer (Conseil municipal de Valladolid, 2019). Finalement, le 20 novembre 2017, un nouvel accord de collaboration a été signé entre la mairie de Valladolid, la Junte de Castille-et-León,

⁵⁰⁴ Rogers Stirk Harbour and Partners. (2018). *Plan directeur de Velocidad Alta*. https://www.rshp.com/assets/uploads/5110_AltaVelocidadMasterplanValladolid_JS_fr_1.pdf

⁵⁰⁵ Expression originale : « *Corredor Sostenible Equipado* »

RENFE, ADIF et ADIF Alta Velocidad⁵⁰⁶ pour relancer le projet urbanistico-ferroviaire⁵⁰⁷, jusqu'alors bloqué pour des raisons financières (L. Santos y Ganges, 2016). Il remplaçait celui du 6 novembre 2002 ainsi que ceux des 12 et 26 juillet 2007. Il conservait certains travaux programmés antérieurement et en modifiait d'autres. Les travaux de la Variante Est pour les trains de marchandises, le nouveau complexe ferroviaire de marchandises et d'ateliers desservi par la Variante Est, l'enfouissement des voies ferrées de type LGV à Pinar de Antequera au sud de Valladolid et la construction d'une nouvelle gare routière souterraine au centre de Valladolid étaient appelés à se finaliser. En revanche, l'enfouissement des voies ferrées dédiées aux voyageurs dans le cœur de Valladolid sur 4,68 km et la création d'un bâtiment voyageurs souterrain dans ce tronçon au sein du site Talleres ont été abandonnés au profit d'un réaménagement des voies ferrées à la surface. Ce réaménagement devait comprendre l'amélioration ou la création d'un total de 17 passages permettant la traversée de ces voies et la réhabilitation du bâtiment voyageurs existant (Junta de Castilla y León et al., 2017). Ces perspectives conduisaient la direction de l'urbanisme de la commune à envisager en 2017 un amincissement du faisceau ferroviaire traversant le cœur de ville. Il ne resterait en effet que deux voies dédiées à la grande vitesse et une voie dédiée aux trains conventionnels. Cela devait permettre la récupération d'espaces ferroviaires le long des 8 km de voies ferrées traversant la ville pour y aménager des promenades et des pistes cyclables⁵⁰⁸. Ainsi, le projet urbanistico-ferroviaire envisagé en 2017 par la VAV témoigne d'un revirement dans la façon d'envisager le fonctionnement des activités ferroviaires dans le cœur de Valladolid. Dans l'accord de 2017, les entreprises ADIF, ADIF Alta Velocidad et RENFE se sont engagées à poursuivre le fonctionnement de leurs activités ferroviaires sur le site du projet urbain Talleres jusqu'à ce qu'elles puissent les effectuer dans le nouveau complexe ferroviaire. Une fois que leurs terrains n'étaient plus nécessaires à leurs activités ferroviaires, ces entités devaient les mettre à disposition de la VAV (Junta de Castilla y León et al., 2017). En 2017, ADIF, ADIF Alta Velocidad et RENFE se sont engagées à payer

⁵⁰⁶ Il a permis d'intégrer dans la VAV la société ADIF Alta Velocidad qui avait été créée par le décret-loi royal 15/2013 en 2013. La mairie de Valladolid détient 25 % des parts de la société, tout comme la Junte de Castille-et-León, tandis que RENFE en détient 12,5 %, contre 7,5 % pour ADIF et 30 % pour ADIF Alta Velocidad. Ces trois dernières entités dépendaient du ministère de l'Équipement espagnol (Junta de Castilla y León et al., 2017).

De son côté, GIF a fusionné avec RENFE peu avant que cette dernière ne donne naissance, le 1^{er} janvier 2005, à ADIF et Renfe Operadora (usuellement appelée RENFE). Source : Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (2023, 4 mai). Dans Wikipédia.

https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Gestor_de_Infraestructuras_Ferroviarias&oldid=150950654

Ainsi, ADIF et RENFE étaient intégrées à la VAV dès 2005.

⁵⁰⁷ Vía Libre. (2018, 13 avril). *Primeras licitaciones para la integración del ferrocarril en Valladolid*. <https://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=24536>

⁵⁰⁸ Sancho Yuste, L. (2017, 1^{er} septembre). Descubre en nuestro grafico interactivo como será la integración del tren en Valladolid. *El norte de Castilla*. <https://www.elnortedecastilla.es/valladolid/descubre-grafico-interactivo-20170901143244-nt.html>

une dette de 404 millions d’euros auprès des banques ayant prêté de l’argent à la VAV⁵⁰⁹. En compensation, la Ville de Valladolid s’était engagée dans l’accord de 2017 à céder gratuitement le foncier servant à la construction du nouveau complexe ferroviaire de la Variante Est à ADIF, ADIF Alta Velocidad et RENFE. Il était aussi écrit dans cet accord que la mairie de Valladolid s’engageait à modifier sa planification urbaine dans le but de réaliser un projet urbain permettant d’atteindre la plus grande constructibilité possible dans les terrains non nécessaires à l’exploitation ferroviaire (Junta de Castilla y León et al., 2017).

En 2019, le maire de Valladolid – qui a occupé cette fonction entre 2015 et 2023 – indiquait avoir abandonné le projet d’enfouissement des rails principalement après avoir dialogué avec l’ex-directeur général d’ADIF. Ce dernier estimait que le projet était financièrement « *inviable* » et qu’ADIF n’investirait pas dans ce projet⁵¹⁰. Le refus d’investir peut facilement se comprendre compte tenu du fait que ADIF et ADIF Alta Velocidad avaient 23 milliards d’euros de dette en 2018⁵¹¹. L’abandon de l’enfouissement a néanmoins été reproché par des associations de riverains comme celle du quartier de Pilarica, qui mettait en avant l’enclavement produit par les voies ferrées⁵¹².

En juin 2021, RENFE allait prochainement devenir propriétaire des terrains de la Ville de Valladolid au sein du nouveau complexe ferroviaire, alors que la Ville allait prendre possession des terrains des anciens ateliers généraux de la RENFE avant de pouvoir les céder à la VAV⁵¹³.

⁵⁰⁹ Asua, J. (2022, 25 avril). El soterramiento en Valladolid, veinte años de un proyecto fallido. *El Norte de Castilla*. <https://www.elnortedecastilla.es/valladolid/soterramiento-valladolid-veinte-20220425220140-nt.html>

⁵¹⁰ Europa Press. (2019, 26 février). Puente señala que Renfe prevé iniciar el traslado a los nuevos Talleres de Valladolid a mediados de abril. <https://www.europapress.es/castilla-y-leon/noticia-puente-senala-renfe-preve-iniciar-traslado-nuevos-talleres-valladolid-mediados-abril-20190226214145.html>

⁵¹¹ Ical. (2018, 12 novembre). La integración ferroviaria de Valladolid arrancará en 2019. *El Día de Valladolid*. <https://www.eldiadevalladolid.com/noticia/Z5FE60668-98F3-FD29-6D6DC6E81D9B2E9E/La-integracion-ferroviaria-de-Valladolid-arrancara-en-2019>

⁵¹² Europa Press. (2019, 26 février). Puente señala que Renfe prevé iniciar el traslado a los nuevos Talleres de Valladolid a mediados de abril. <https://www.europapress.es/castilla-y-leon/noticia-puente-senala-renfe-preve-iniciar-traslado-nuevos-talleres-valladolid-mediados-abril-20190226214145.html>

⁵¹³ Fernández, J. I. (2021, 12 juin). Valladolid paga 219.000€ y desbloquea la obra de la estación y la urbanización de los talleres. *Diario de Valladolid*. <https://diariodevalladolid.elmundo.es/articulo/valladolid/valladolid-paga-219000e-desbloquea-obra-estacion-urbanizacion-talleres/20210612202449400513.html>

Au sein du PGOU révisé et définitivement approuvé en 2020, le « Plan Rogers »⁵¹⁴ était considéré comme une priorité des points de vue urbanistique et ferroviaire⁵¹⁵. De plus, par rapport au document-résumé de la modification du PGOU et du PECH dans le réseau ferroviaire central publié 10 ans plus tôt, des modifications conséquentes étaient apportées aux projets envisagés dans les sites de Talleres (comprenant l'ancienne gare routière) et d'Ariza, alors que le projet situé dans le site d'Argales ne subissait que très peu de modifications. À ce propos, parmi ces trois sites, l'urbanisation de Talleres et l'urbanisation de l'ancienne gare routière étaient considérées comme « *prioritaires pour donner plus de vie au quartier et améliorer les connexions entre Delicias et le centre historique* » (notre traduction)⁵¹⁶.

On observe, en effet, que le plan des formes urbaines du projet urbain Talleres retenu en 2020 dans le PGOU de Valladolid (figure 46) contient plusieurs modifications par rapport à celui adopté dix ans plus tôt.

⁵¹⁴ Depuis la sélection du cabinet Richard Rogers Partnership en 2005, l'opération de réaménagement urbain est connue sous le nom de « plan Rogers » (M. Fernández Maroto, 2019). En 2010, la mairie de Valladolid publiait le document « Valladolid hacia el 2016: operación Rogers » en lui donnant pour sous-titre : « Documento-resumen de la modificación del plan general de ordenación urbana y del PECH de Valladolid en la red ferroviaria central (plan Rogers) ». Les entreprises Richard Rogers Partnership, Vidal y Asociados arquitectos et Idom y résumaient les formes urbaines et la programmation prévus dans les sites faisant l'objet de l'opération de réaménagement.

⁵¹⁵ Mairie de Valladolid. et Prointec. (2020). Revisión del PGOUVa : Información urbanística y avance : fase 2 : diagnóstico urbanístico: documento de síntesis y resumen ejecutivo de la fase 2.1. Mairie de Valladolid. https://cloud.valladolid.es/index.php/s/vkIl7KzVWVksDhn?path=%2F00_PGOU%202020%2F01_DI_DOCUMENTACI%C3%93N%20INFORMATIVA%2F03-DI-DA_DIAGN%C3%93STICO%20Y%20AVANCE#pdfviewer

⁵¹⁶ Mairie de Valladolid. et Prointec. (2020). Revisión del plan general de ordenación urbana de Valladolid: memoria vinculante. Mairie de Valladolid. https://cloud.valladolid.es/index.php/s/vkIl7KzVWVksDhn?path=%2F00_PGOU%202020%2F02_DN-MV_MEMORIA%20VINCULANTE#pdfviewer

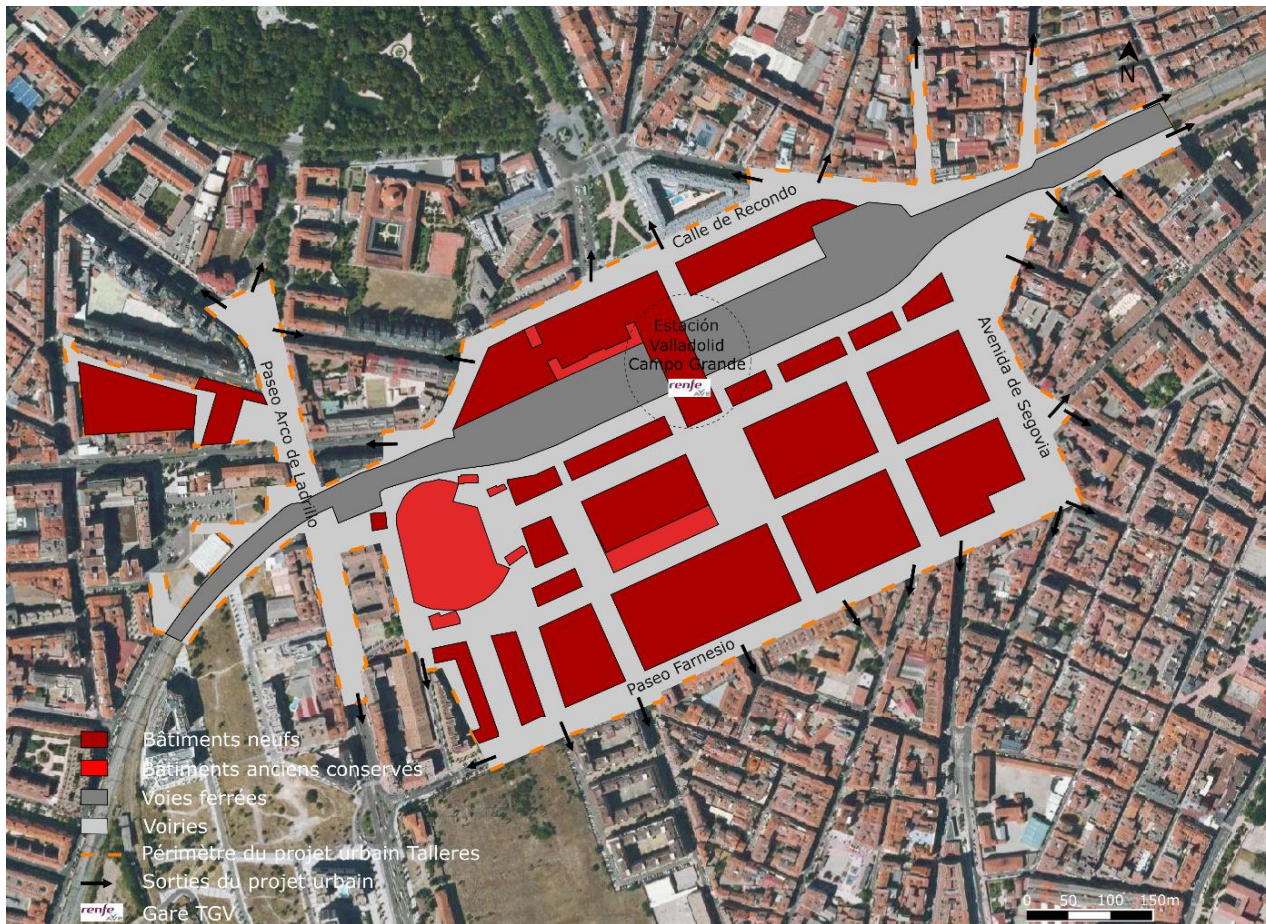


Figure 46 : Plan des formes urbaines planimétriques du projet urbain Talleres retenu en 2020 dans le PGOU de Valladolid

Source des formes urbaines : PGOU de Valladolid de 2020⁵¹⁷ ; Source de l'orthophoto : SCN⁵¹⁸, 2020 ;
Réalisation : J. Haquet, 2023

Le périmètre du projet urbain est légèrement modifié⁵¹⁹. Quelques changements de formes urbaines sont à noter. L'emprise au sol de plusieurs bâtiments évolue au nord du site pour s'adapter au projet ferroviaire retenu qui consiste à conserver les voies ferrées en surface. On observe aussi la disparition de plusieurs voies circulées dans la partie située au sud des voies ferrées. Le maillage viaire reste cependant régulier. Alors qu'il était prévu d'implanter deux espaces verts de très faible superficie dans le projet urbain en 2010, plus aucun espace vert n'est prévu dans le projet urbain en 2020. Toutefois, on peut distinguer, sur des images de synthèse disponibles sur le site Internet de la mairie, la présence de végétation sur l'ancien plus grand

⁵¹⁷ Mairie de Valladolid. (s. d.). *Revisión PGOU A. definitiva: Suelo Urbano y Centro Histórico*. <https://www10.ava.es/portalva/apps/webappviewer/index.html?id=99de193bdcdbd4eab80a7268e554efa10>

⁵¹⁸ Sistema Cartográfico Nacional. (2020). *Obra derivada de FotoPNOA 2020 CC-BY 4.0 scne.es*. Iberpix. <https://www.ign.es/iberpix/visor>

⁵¹⁹ La place Colón située au nord du projet urbain n'est désormais plus située dans le périmètre. Une rue a été enlevée du périmètre du projet urbain au sud-ouest de celui-ci. En revanche, deux portions de rues existantes ont été ajoutées au nord-est du projet urbain.

espace vert prévu du projet de 2010, dorénavant principalement composé d'un sol minéral⁵²⁰. À ce propos, la légende du PGOU de 2020 distingue la voirie et les espaces publics libres. Ces derniers peuvent renvoyer à des espaces verts, mais aussi à des places, des patios ou des rues réservées aux piétons et aux cyclistes. Étant donné qu'on ne retrouve aucune indication plus précise quant aux espaces publics libres dans la légende du PGOU, on ne connaît pas l'occupation du sol qui sera réalisée. En ce qui concerne plus spécifiquement le patrimoine bâti, on repère plusieurs changements assez minimes. On observe une légère modification dans le périmètre de conservation du dépôt de locomotives. On observe aussi désormais la conservation d'un petit édifice bâti au nord du projet urbain (près du bâtiment voyageurs). Enfin, au sud du projet urbain, on observe la réduction de l'emprise d'une halle conservée ainsi que la suppression d'une halle auparavant conservée.

Par ailleurs, peu après la signature du *convenio* de 2017, on repérait un changement important dans la démarche de conception urbaine. Alors que le maire adjoint à l'urbanisme et au logement estimait avoir entendu un des directeurs de la VAV reconnaître que Rogers avait été choisi en 2005 pour « *vendre le projet* », la VAV a accordé aux techniciens de la mairie de Valladolid le soin de modifier le plan réalisé par les équipes de Rogers et de Vidal⁵²¹.

En 2020, alors qu'un nouveau projet était prévu pour le site Talleres, L. Santos y Ganges (2020, §35) indiquait qu'il « *est uniquement préservé ce qui figure dans le catalogue de protection du plan d'urbanisme [approuvé en 2020]. C'est insuffisant ou minimal, bien que l'essentiel soit préservé : le dépôt et un hangar de montage pour les ateliers* ». En juin 2021, il était prévu de démolir dès que possible l'ensemble des bâtiments des ateliers centraux hormis les halles de montage 1 et 2⁵²². Cela tend nettement à éloigner le projet urbain de l'urbanisme de révélation au sens de F. Fromonot (2011).

Étudions à présent de façon détaillée la programmation prévue dans le projet urbain. En 2010, Rogers prévoyait de construire dans le site Talleres 300 617 m² de logements (de 1 251 à 2 088 logements libres et de 347 à 576 logements « protégés » (aidés)) dans des bâtiments n'excédant

⁵²⁰ Mairie de Valladolid. (2022). Valladolid. Integración ferroviaria 2022. <https://valladolid.maps.arcgis.com/apps/instant/attachmentviewer/index.html?appid=e61c4ef81f7c468faabae1a37bf84335>

⁵²¹ Cornejo, L. (2018, 14 janvier). El soterramiento fallido de las vías en Valladolid: 2 millones de euros en propaganda para un proyecto que costaba 1,6. *El Diario*, https://www.eldiario.es/politica/soterramiento-valladolid-millones-propaganda-proyecto_1_1164073.html

⁵²² Fernández, J. I. (2021, 12 juin). Valladolid paga 219.000€ y desbloquea la obra de la estación y la urbanización de los talleres. *Diario de Valladolid*. <https://diariodevalladolid.elmundo.es/articulo/valladolid/valladolid-paga-219000e-desbloquea-obra-estacion-urbanizacion-talleres/20210612202449400513.html>

pas 40 mètres de hauteur⁵²³. La programmation était complétée par 130 200 m² de bureaux et hôtels répartis dans une tour pouvant atteindre 110 mètres de hauteur et dans six édifices d'une hauteur maximale de 50 mètres, par 54 082 m² d'équipements publics, par une nouvelle gare routière sur 8 690 m², par un parking souterrain de 576 places sans compter les places proposées par le projet de centre commercial et par 307 places de stationnement en surface. On retrouvait enfin 5 993 m² pour la construction de deux parcs. ADIF devait aussi devenir promoteur d'un centre commercial totalisant 25 000 m² de cellules commerciales (Richard Rogers Partnership et al., 2010). Ce centre commercial devait être situé à l'emplacement du bâtiment voyageurs de la gare, alors que ce dernier devait être reconstruit en sous-sol (C. Bellet Sanfeliu et A. Gutiérrez Palomero, 2011). Enfin, à une centaine de mètres de ce site ferroviaire, à l'emplacement de l'ancienne gare routière, il était prévu de construire 23 050 m² de logements libres et commerces dans un bâtiment pouvant atteindre jusqu'à 65 mètres de hauteur. Un équipement public était également prévu sur une parcelle de 9 772 m² (Richard Rogers Partnership et al., 2010) (figure 47).

⁵²³ À cet égard, la ville comptait au début des années 2000 un total de 13 496 logements vacants, tout particulièrement situés dans sa zone centrale (Conseil municipal de Valladolid, 2019).

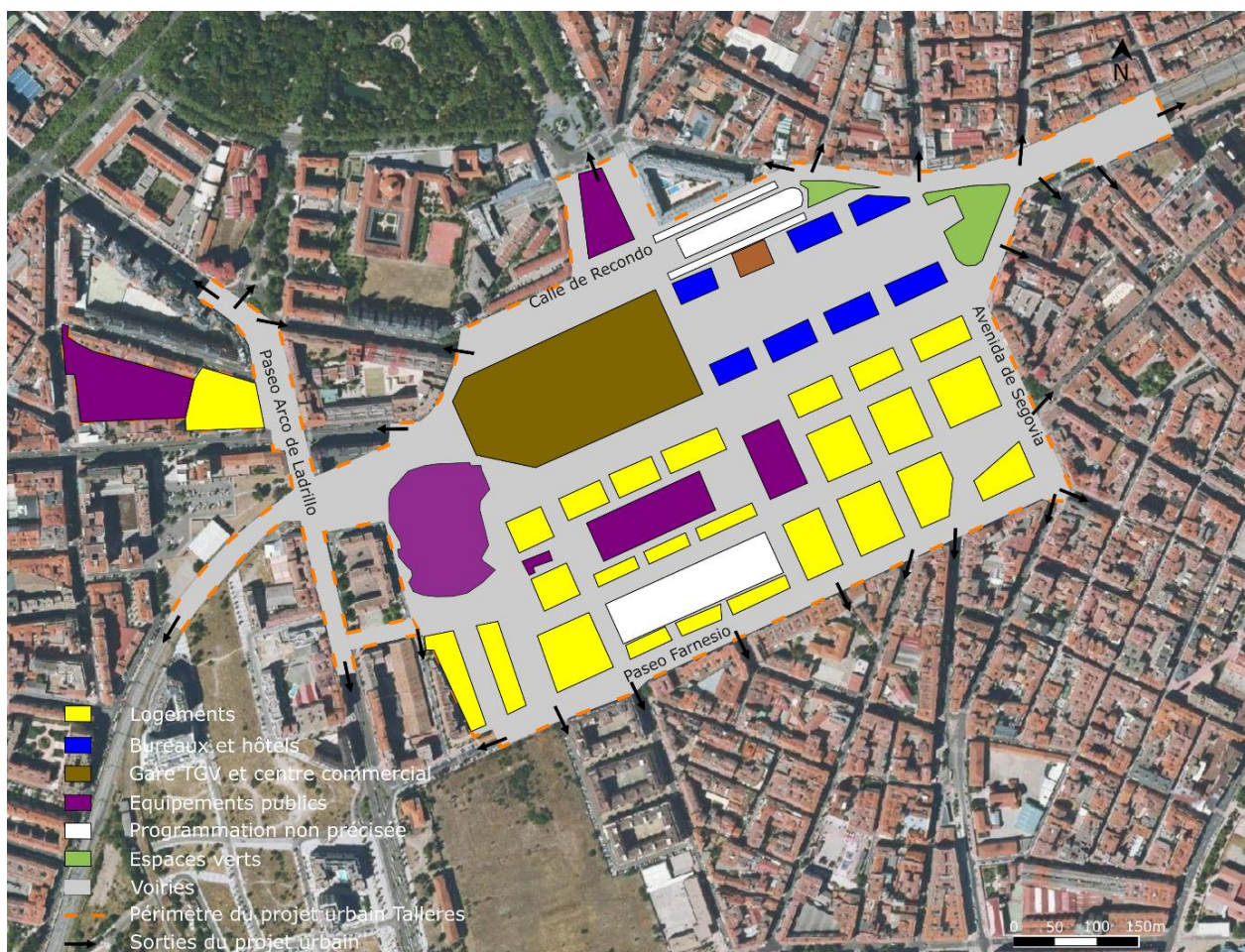


Figure 47 : Plan programme du projet urbain Talleres retenu en 2010

Source de la programmation : Richard Rogers Partnership et al., 2010 ; Source de l'orthophoto : SCN⁵²⁴, 2020 ;

Réalisation : J. Haquet, 2023

Finalement, on retiendra que la programmation immobilière du projet urbain initial était dominée par la construction de logements.

En 2022, la constructibilité a été assez nettement réduite pour atteindre 352 598 m². Il était ainsi prévu de construire 1 795 logements dans des immeubles compris entre 6 et 13 étages, soit dans une fourchette basse vis-à-vis du nombre de logements envisagés en 2010, le logement demeurant la principale programmation immobilière. Cette diminution de la constructibilité s'explique en partie par le fait que la partie du site Talleres située à l'ouest des voies ferrées fait dorénavant partie du site « Recondo ». À cet égard, il était prévu en 2022 d'y construire 15 028 m²⁵²⁵ dans un îlot linéaire comportant des immeubles qui ne dépasseraient pas 15 étages au lieu des quatre

⁵²⁴ Sistema Cartográfico Nacional. (2020). *Obra derivada de FotoPNOA 2020 CC-BY 4.0 scne.es*. Iberpix. <https://www.ign.es/iberpix/visor>

⁵²⁵ Rodríguez, M. (2022, 30 avril). El monopoly del tren: vender ya a 180 o esperar y llegar a 538. *El Día de Valladolid*. <https://www.eldiadevalladolid.com/Noticia/Z9124721D-A13C-2A50-D9C3C2E1AACF3A00/202204/El-monopoly-del-tren-vender-ya-a-180-o-esperar-y-llegar-a-538>

tours du plan Rogers dont au moins une devait contenir 32 étages (M. Saravia, 2022). En 2020, L. Santos y Ganges (2020, §36) indiquait à propos du projet urbain Talleres : « *c'est la densité urbaine légale maximale qui a été fixée, et ce pour un usage surtout résidentiel* ». À cet égard, le PGOU renseigne sur la localisation des équipements publics, mais pas sur la localisation d'autres éléments de programmation prévus dans le projet urbain (figure 48).

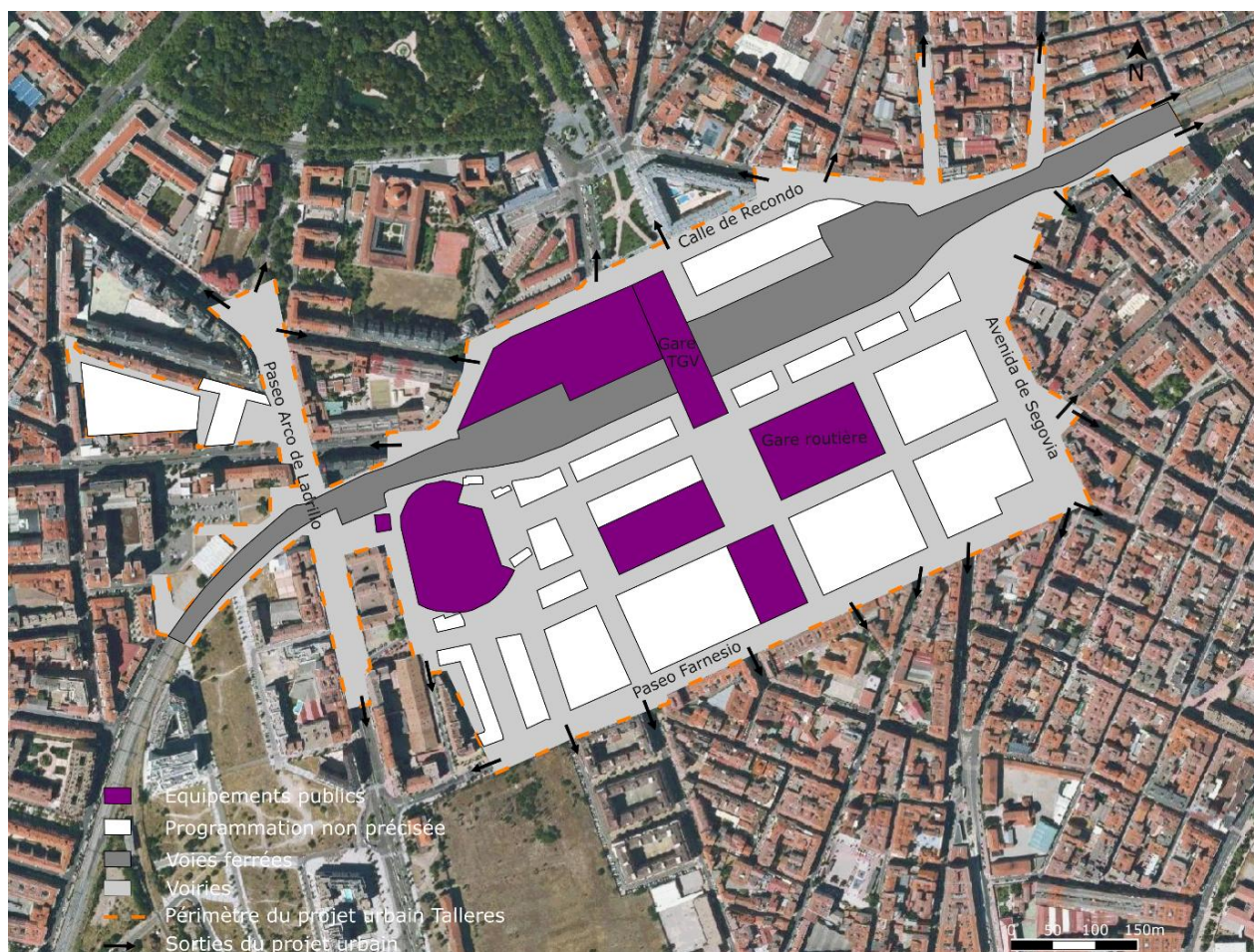


Figure 48 : Plan programme du projet urbain Talleres retenu en 2020 dans le PGOU de Valladolid

Source de l'orthophoto : SCN⁵²⁶ ; Source de la programmation : PGOU de Valladolid de 2020⁵²⁷ ;

Réalisation : J. Haquet, 2023

Sur ce plan programme, on remarque que la construction du nouveau bâtiment voyageurs est prévue au-dessus des voies ferrées, alors que dans le projet de Rogers il devait être enterré sous l'actuel bâtiment voyageurs. La nouvelle gare routière est désormais envisagée dans un bâtiment situé au sud des voies ferrées tandis que dans le projet de Rogers la nouvelle gare

⁵²⁶ Sistema Cartográfico Nacional. (2020). *Obra derivada de FotoPNOA 2020 CC-BY 4.0 scne.es*. Iberpix. <https://www.ign.es/iberpix/visor>

⁵²⁷ Mairie de Valladolid. (s. d.). *Revisión PGOU A. definitiva: Suelo Urbano y Centro Histórico*. <https://www10.ava.es/portalva/apps/webappviewer/index.html?id=99de193bdcdbd4eab80a7268e554efa10>

routière devait être souterraine, même si son emplacement n'était pas explicitement indiqué. Toutefois, en raison de la superficie indiquée dans le document résumé de la modification du PGOU et du PECH dans le réseau ferroviaire central, nous pensons qu'elle était localisée au nord du projet urbain au niveau de la halle qui a accueilli le *food court*.

Manuel Saravia (2022), maire adjoint à la planification urbaine et au logement⁵²⁸, précise un certain nombre d'évolutions entre le plan de Rogers et celui de la mairie en vigueur 12 ans plus tard en ce qui concerne le site Talleres. Tout d'abord, il indique que la place a été déplacée pour donner sur quatre façades de bâtiments distincts (la gare ferroviaire, la gare routière, deux halles conservées et un autre bâtiment). Le dépôt de locomotives sera désormais entouré d'une bande d'espaces verts sur chacun de ses côtés et une voie de circulation automobile est supprimée à proximité immédiate de son côté droit. Il souligne aussi que des macro-blocs sont créés (comme à Barcelone), réduisant le poids de l'espace routier au profit de zones piétonnes. Il précise également que l'arc de briques situé derrière le dépôt de locomotives sera maintenu à son emplacement, alors que le plan Rogers prévoyait de le démanteler et de le déplacer. Il ajoute que ce dépôt a fait l'objet d'une demande de classement en tant que Bien d'intérêt culturel (BIC) et que son état de conservation était médiocre. Une passerelle et l'auvent de la gare seront aussi conservés.

En ce qui concerne la programmation dans les édifices bâtis conservés, on apprenait en 2008 que le conseil municipal envisageait de construire un marché dans le dépôt de locomotives du site « Talleres », avant de décider un an plus tard d'y construire une bibliothèque municipale (Conseil municipal de Valladolid, 2019). Puis en 2020, il a été envisagé par la mairie de Valladolid de donner un usage de plateau de tournage aux édifices bâtis anciens du site Talleres⁵²⁹. Enfin, en 2022, un musée de chemin de fer a été également envisagé (M. Saravia, 2022).

En 2022, il était prévu dans les documents relatifs à l'avant-projet de la nouvelle gare Campo Grande que l'actuel bâtiment voyageurs soit réhabilité et qu'il puisse accueillir des usages commerciaux et de restauration au rez-de-chaussée ainsi que des bureaux d'ADIF ou des espaces de coworking aux étages supérieurs. De plus, il était programmé la construction d'un parking souterrain de 675 places au niveau de l'actuel parvis de ce bâtiment. Le nouveau bâtiment voyageurs allait être construit au-dessus des voies ferrées, rendant nécessaire la

⁵²⁸ Sa fonction officielle est : « Concejal Delegado General Planeamiento Urbanístico y Vivienda »

⁵²⁹ Bombín, J. (2020, 25 février). Valladolid planea convertir las naves de las Norias y Renfe en platós de cine. *El Norte de Castilla*, <https://www.elnortedecastilla.es/culturas/cine/valladolid-planea-convertir-20200225071546-nt.html>

destruction de la halle qui avait accueilli le *food court*. De plus, une passerelle piétonne et cycliste était prévue à proximité immédiate de ce nouveau bâtiment voyageurs et devait permettre de relier les quartiers situés de part et d'autre des voies ferrées. Par ailleurs, ces nouveaux équipements allaient permettre d'accéder à la nouvelle gare routière construite à l'emplacement des bâtiments des ateliers ferroviaires récemment détruits du côté est des voies ferrées. Enfin, un nouveau bâtiment dédié à des usages ferroviaires devait être construit à l'est de l'ancien bâtiment voyageurs (figure 49).

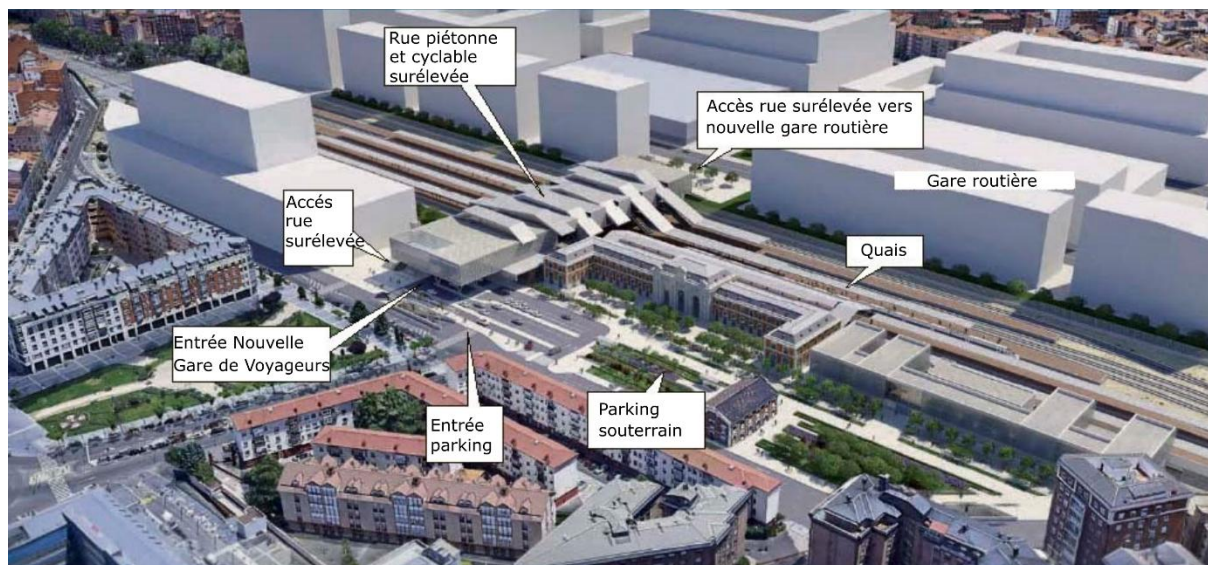


Figure 49 : Avant-projet de l'agrandissement et du réaménagement de la gare Campo Grande en 2022

Source : ADIF⁵³⁰, infographie reproduite avec l'accord d'ADIF ; Traduction de la légende : J. Haquet, 2023

Finally, as well in 2010 as in 2020, the urban project is characterized by the weak conservation of the existing building, the construction of many new high-rise buildings and the excellent accessibility of the site Talleres thanks to the maintenance of the TGV station and the bus station. Moreover, we did not find any discourse from the main actors of this urban project on subjects such as climate, biodiversity or ecology⁵³¹. These characteristics inscribe for us before this project in the family of programming urbanism. For as much, urbanism of composition is not totally absent from the urban project, as even if no large garden is planned, we observe a regular street network. Finally, urbanism of revelation is not totally absent, as some existing buildings are preserved.

⁵³⁰ García, R. (2022, 2 février). El Chamartín de Valladolid. *Diario de Valladolid*. <https://diariodevalladolid.elmundo.es/articulo/valladolid/estacion-estilo-chamartin/20220202211235414974.html>

⁵³¹ Nous avons pourtant consacré le même temps de recherche à ce terrain d'étude qu'aux deux autres.

Au mois de janvier 2023, les dernières étapes du processus visant à rendre la société VAV propriétaire du site Talleres étaient en cours. Une fois propriétaire, la VAV devait commencer les démolitions et l'aménagement du site⁵³².

Enfin, notons que les résultats de l'élection municipale qui s'est tenue le 28 mai 2023 à Valladolid pourraient avoir une incidence assez importante sur l'avenir du projet urbanistico-ferroviaire. En effet, les candidats à la fonction de maire de la nouvelle majorité du conseil municipal (Parti Populaire et Vox, classés respectivement à droite et à l'extrême droite) avaient défendu lors de leur campagne électorale l'enfouissement des voies ferrées⁵³³.

4.5) Mise en perspective des trois terrains d'études

Les sites de ces trois projets urbains ont été urbanisés à la même période, entre 1850 et 1870, pour y accueillir des activités rattachées au secteur ferroviaire⁵³⁴. Puis entre 2000 et 2020, des projets de réaménagement urbain multifonctionnels ont commencé à prendre forme à la suite de l'arrêt ou de la forte réduction des activités ferroviaires. Ce sont donc des sites qui, après avoir été principalement ou uniquement occupés par des travailleurs pendant de nombreuses décennies⁵³⁵, s'ouvrent dorénavant à un large public dans le cadre de projets urbains. En détaillant plusieurs facteurs pouvant conduire à une mutation des espaces dans une ville, O. Piron (2002, p. 17) mettait en lumière une caractéristique commune des trois sites que nous étudions :

« Certains secteurs déjà urbanisés perdent de leur sens initial, tels ces secteurs industriels ou à vocation logistique, à l'origine hors les murs, et qui sont désormais

⁵³² Rodríguez, M. (2023, 9 janvier). «La alternativa de la integración a soterrar es una realidad». *El Día de Valladolid*. <https://www.eldiadevalladolid.com/Noticia/Z1E6B88B5-A67C-1B01-BD4FFD27EA4C03A8/202301/La-alternativa-de-la-integracion-a-soterrar-es-una-realidad>

⁵³³ Fernández, J.I. (2023, 3 mai). La idea de soterramiento de Carnero toma forma: cómo sería, cuánto costaría y quién lo pagaría *El Español*. https://www.elespanol.com/castilla-y-leon/region/valladolid/20230503/soterramiento-carnero-toma-forma-costaria-pagaria/760924274_0.html

D. V., (2023, 24 mars). Irene Carvajal: "El soterramiento es necesario y posible" *El Día de Valladolid*. <https://www.eldiadevalladolid.com/noticia/zefaad8a3-cf20-c924-42c837345821e2e6/202303/irene-carvajal-el-soterramiento-es-necesario-y-posible>

⁵³⁴ Toutefois, contrairement aux deux autres sites, le site lillois n'accueillait pas uniquement des activités ferroviaires. Il s'agissait d'une usine métallurgique dans laquelle ont entre autres été produits des milliers de locomotives et des ponts de chemin de fer. Autrement, en s'appuyant sur les propos suivants de L. Santos y Ganges (2020, §9) : « le patrimoine ferroviaire est par essence un patrimoine industriel », on peut dire que ces terrains ont pour point commun d'avoir un passé industriel.

⁵³⁵ Les sites étudiés à Lille et à Paris étaient uniquement accessibles à leurs dirigeants et à leurs employés. En revanche, la partie située au nord du site étudié à Valladolid était accessible à un large public. Elle accueillait en effet une gare ferroviaire et une gare routière.

profondément imbriqués dans un tissu urbain qui les a rattrapés. Leur fonctionnement propre s'en trouve détérioré ».

En effet, les trois sites que nous étudions sont aujourd'hui assimilables à des « friches » entourées par des quartiers habités. Ce type de site correspondait à des terrains privilégiés pour réaliser des projets urbains en France au cours des années 1990 et 2000 (A. Masbouni, 2002a ; P. Bergel, 2005). En raison de l'extension des aires urbaines, ces sites sont aujourd'hui localisés dans la ville-centre de leur métropole et à seulement un à trois kilomètres de leur centre historique. Ces sites se situent à moins d'une centaine de mètres de voies ferrées, elles-mêmes situées à moins de deux kilomètres de bâtiments voyageurs de gares desservies par le TGV depuis les années 1980 à 2000. Avec ses 6,1 hectares, le projet urbain parisien « Les Messageries » s'étend sur une superficie environ quatre fois inférieure au projet urbain lillois « Fives Cail Babcock » et environ cinq fois inférieure au projet urbain « Talleres » à Valladolid.

Les projets urbains de Paris et de Valladolid se rejoignent sur le fait qu'ils ont été conçus, alors que les sites étaient encore occupés par des activités économiques. D'ailleurs, à Paris, le centre d'avitaillement doit rester en activité tout au long des travaux du projet urbain. Seul le projet urbain lillois a été conçu une fois les activités économiques initiales du site entièrement arrêtées.

En ce qui concerne la maîtrise d'ouvrage, le projet urbain lillois est porté par un acteur public, alors que le projet urbain parisien est porté par un acteur privé et que le projet urbain de Valladolid est porté par des acteurs publics et privés. Et contrairement aux deux autres projets, celui de Lille ne contient pas de sociétés publiques ferroviaires dans sa maîtrise d'ouvrage.

Les projets urbains étudiés n'étaient pas au même stade d'avancement en 2023 puisqu'à Lille il était en milieu de phase opérationnelle, lorsqu'il était en tout début de phase opérationnelle à Paris et à Valladolid. On avait relevé au début de ce chapitre une citation de G. Pinson (2009, p. 178) qui estimait qu'il était courant dans l'urbanisme de projet de « *définir de premières orientations sur certains secteurs à enjeu - afin de permettre un passage rapide à la phase opérationnelle - tout en continuant à élaborer les choix sur d'autres secteurs, échelles territoriales ou temporelles* ». C'est exactement ce qui s'est passé à Lille pour Fives Cail Babcock et à Paris pour Les Messageries avec le découpage des phases opérationnelles en deux phases, mais ce n'est pas ce qui a été annoncé à Valladolid pour Talleres.

Les sites des projets urbains étudiés s'ouvrent au grand public en passant de l'accueil d'activités productives à l'accueil d'une diversité de fonctions programmatiques. En 2002, A. Masbouni (2002a) estimait dans le cadre d'une réflexion sur les caractéristiques générales des projets urbains français que la programmation était centrée sur l'habitat et l'espace public. C'est ce que nous avons observé à Lille et à Valladolid. À Paris, l'importance consacrée aux espaces publics

dans les discours, la composition et la superficie du projet urbain est incontestable. En revanche, la superficie dédiée à la programmation de bureaux est tout autant importante que celle dédiée aux logements. A. Masboungi (2002a) relevait aussi le rôle de levier de la mise en service d'infrastructures de transport dans les projets urbains. À cet égard, on a pu voir que c'est la réorganisation des activités ferroviaires qui a permis la réalisation des projets urbains à Paris et à Valladolid. La question de l'accessibilité au site en transports en commun et du parcours du site à pied ou en vélo est très souvent évoquée par les principaux acteurs des projets urbains étudiés à Lille et à Paris, sans pour autant que de nouvelles infrastructures de transports collectifs soient envisagées.

A. Masboungi (2002a) repérait une meilleure prise en compte du patrimoine par les aménageurs dans les projets urbains français. Si nous avons pu voir qu'une partie du patrimoine bâti est conservé dans les trois sites étudiés, il est uniquement structurant pour le projet urbain lillois. À Lille, la décision a été prise de ne pas démolir les édifices de l'ancienne usine lors de la phase préopérationnelle. Hormis pour le lycée hôtelier et la bourse du travail, la programmation de ces halles restait à définir au lancement de la phase opérationnelle. À Paris et à Valladolid, la décision de démolir la très grande majorité des édifices bâtis des sites a été prise en amont de la phase opérationnelle. Dans la capitale française, la petite partie des halles du Charolais conservée est devenue un *food court* temporaire, tandis que sa programmation définitive reste encore à définir. Dans la ville espagnole, la programmation des édifices conservés restait également à définir. Un certain nombre d'éléments immatériels découlant de l'histoire de ces sites sont également repris dans les projets urbains. Par exemple, les choix des noms de ces projets et aussi des espaces publics présentent des références historiques dans le cas du projet urbain lillois davantage avancé que les deux autres. Ainsi, notre analyse confirme le rôle croissant accordé au patrimoine dans les projets urbains en situation de renouvellement urbain comme précédemment analysé par A. Nicolas et T. Zanetti (2013) ou par L. Santos y Ganges (2020). Une plus grande conservation du patrimoine constatée permet une transition matérielle et mémorielle plus douce qu'une démolition totale d'un site. Cela contribue à la réduction de la standardisation des espaces. Pour ce qui concerne la hauteur du bâti du projet urbain, elle devrait être beaucoup plus importante que les espaces environnants à Lille et à Valladolid, alors qu'elle devrait être similaire dans le cas parisien.

Par ailleurs, on retrouve dans le discours d'acteurs de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre des projets urbains étudiés à Paris et à Lille, une volonté de rendre possible à l'avenir le changement de destination de certaines constructions immobilières neuves.

Autrement, ces trois projets urbains se rejoignent sur l'existence de projets d'occupations temporaires ouverts au grand public.

Pour en revenir à la classification des projets urbains contemporains proposée par F. Fromonot (2011), nos analyses permettent d'affirmer que les trois projets urbains étudiés possèdent des caractéristiques des trois familles de projet urbain, ce qui témoigne de la présence d'un certain nombre d'invariants dans les projets urbains contemporains. Selon nous, le projet Talleres à Valladolid se rapproche tout de même assez fortement d'une unique catégorie, à savoir l'urbanisme de programmation. Toutefois, plusieurs bâtiments emblématiques du site seront conservés, ce qui ancre quelque peu ce projet dans l'urbanisme de révélation, tandis que le maillage viaire régulier proposé est une caractéristique de l'urbanisme de composition. Dans le projet FCB, à Lille, on constate que les caractéristiques de l'urbanisme de révélation – visibles dans la conservation de nombreux édifices bâtis préexistants – et de l'urbanisme de programmation – notamment incarnées par la construction d'une tour et par la volonté de construire des bâtiments dans des halles conservées – transparaissent de façon assez importante et équilibrée. L'urbanisme de composition est tout de même perceptible de par la volonté de concevoir un grand jardin public. Il est d'ailleurs intéressant de préciser que nous avons aperçu dans ce projet urbain une légère accentuation vers l'urbanisme de composition et une atténuation de l'urbanisme de révélation depuis la sélection d'une seconde équipe de maîtrise d'œuvre. Enfin, nous estimons que le projet Les Messageries à Paris se rapproche avant tout de l'urbanisme de composition, en raison de la présence d'un grand jardin public et de la réalisation d'un maillage viaire régulier. Toutefois, comme dans les autres projets, l'urbanisme de révélation est présent par la conservation de quelques édifices bâtis préexistants et il est possible de rapprocher la constitution d'une programmation rassemblant des activités variées et largement exogènes à l'activité ferroviaire à un urbanisme de programmation.

Conclusion du chapitre 4

En début de chapitre, nous avons pu relever la multiplication du nombre de projets d'occupations temporaires en France et en Espagne depuis les années 2000. Le chapitre suivant permettra de comprendre comment et pour quelles raisons ce processus est mis en œuvre à partir de l'étude de l'insertion de plusieurs *food courts* temporaires dans les projets urbains FCB, Les Messageries et Talleres. Nous pourrions alors discuter de caractéristiques des projets d'occupations temporaires déjà évoquées.

Ce chapitre nous a aussi permis de montrer que la place accordée au patrimoine bâti dans les projets urbains en France et en Espagne varie, mais avec une tendance à l'accentuation de sa

conservation. Le chapitre suivant détaillera plus précisément la mise en œuvre de ce processus dans les trois projets urbains que nous étudions, à partir de l'étude de l'implantation de quatre *food courts* temporaires et d'un *food court* permanent.

On repère à partir de nos trois terrains d'études une hybridation des catégories de projets urbains identifiées par F. Fromonot (2011), ce qui témoigne de l'absence de volonté des équipes de maîtrise d'ouvrage de suivre une unique famille urbanistique.

Un autre enseignement important est de constater que le projet urbain initialement envisagé par une équipe de maîtrise d'ouvrage peut être réinterrogé par les acteurs mobilisés dans le cadre de ce projet et par cette occasion évoluer. Cela peut se faire aussi bien en phase préopérationnelle qu'en phase opérationnelle, et ce, à de multiples reprises afin de prendre en compte l'évolution de certaines dynamiques sociétales, environnementales, économiques, sociales ou encore politiques. De nombreuses évolutions sont perceptibles dans les projets urbains étudiés – d'autant plus à Lille et à Valladolid à ce jour (ce qui s'explique sans doute par le fait que les concours de maîtrise d'œuvre ont eu lieu au milieu des années 2000 dans ces villes contre le milieu des années 2010 pour le projet parisien) – en ce qui concerne la programmation, la forme urbaine, le récit, les acteurs. Ainsi, ces projets urbains contemporains n'apparaissent pas figés dans le temps. Cette analyse n'est toutefois pas surprenante. L'ouvrage de S. Nivet (2016) sur le projet urbain Paris Rive Gauche en constitue un autre exemple. Plus largement, G. Pinson (2009) explique que depuis l'avènement des projets urbains dans les années 1980 en Europe, de nombreuses décisions importantes les concernant se prennent au fur et à mesure de leur élaboration. À ce propos, la notion de réversibilité des programmes immobiliers mise en avant par des acteurs des projets urbains FCB et Les Messageries était déjà mise en avant par plusieurs auteurs. En effet, G. Pinson (2009, p. 167) indiquait qu'au cours du processus de projet urbain les « *choix stratégiques* » et les « *décisions d'actions [...] doivent être amendables et réversibles pour intégrer les changements intervenus dans l'environnement de la ville ou dans le stock des ressources disponibles* ». De leur côté, S. Mallet et T. Zanetti (2015, §75 et 76) relevaient l'emploi fréquent du terme « *réversibilité* » dans les discours d'acteurs de l'urbanisme, y compris dans le cadre des projets urbains. Cela concernait notamment la réversibilité des programmes immobiliers livrés. Mais ces auteurs notent que malgré l'existence de réflexions sur l'« *adaptabilité/réversibilité* », ces processus sont rarement mis en œuvre dans les faits en raison des difficultés financières et techniques qu'ils impliquent. Dans le même sens, N. Arab (2018) note qu'A. Hommels (2000) a démontré la très faible malléabilité des espaces urbanisés. Enfin, S. Mallet et T. Zanetti (2015, §75) notent que cette attention envers la réversibilité n'est pas nouvelle. En effet, ils estiment que dès les années 1960 des architectes du mouvement Moderne ont relaté ou promu des expériences d'urbanisme

« évolutif » censé permettre « *des modifications ou des réorientations d'objectifs* ». Ainsi, classer un projet urbain à partir d'une programmation et de formes urbaines décidées à un instant donné, comme le propose F. Fromonot (2011), ne permet pas de prendre en compte les évolutions qu'il devrait connaître au cours du temps. Comme on a pu le constater, l'étude des plans d'aménagement des projets urbains sur plusieurs années nous a permis de montrer que les projets évoluent. Le recueil de la parole d'acteurs de projets urbains nous a aussi permis de comprendre certaines de ces évolutions.

L'hybridation des catégories identifiées, doit-elle quelque chose à une évolution de la pensée sur le projet urbain depuis la publication de l'article de F. Fromonot en 2011 ou bien est-ce que la plasticité des projets urbains est une constante comme le pense G. Pinson ? Les discours relevés dans les projets urbains lillois et parisiens et le nombre important d'édifices pour lesquels la programmation restait à définir tout particulièrement à Valladolid tendent pour le moment à confirmer la position de G. Pinson, tandis que l'étude des modèles urbains dans une troisième partie nous permettra de nous pencher sur la première hypothèse. Dans le chapitre suivant, nous allons tenter d'apporter de nouveaux éléments de réflexion à cette interrogation en prêtant attention au processus de développement des projets urbains à partir de l'étude de l'implantation de *food courts* dans ces trois projets urbains.

Chapitre 5 : Insertion de *food courts* dans des projets urbains : enjeux et opérationnalisation

L'émergence des *food courts* dans les métropoles françaises et espagnoles présentée dans le deuxième chapitre s'explique sans doute en partie par leur réponse à des aspirations croissantes d'individualisation des choix alimentaires chez la population des pays développés (C. Fischler, 2013) et à une forte demande d'ambiance avec des liens sociaux faibles (A. Bourdin, F. Monjal et B. Yvin, 2004). Au-delà de ces raisons culturelles, que nous tenterons de vérifier dans une troisième partie, il sera intéressant de comprendre les raisons plus spécifiques de la localisation de *food courts* dans des sites faisant l'objet de projets urbains et d'étudier les apports des *food courts* au processus de réalisation des projets urbains. Cette analyse sera menée à partir des trois terrains d'études que nous avons déjà précisément présentés et analysés. Ce chapitre va permettre de croiser une approche morphologique, par terrain (chapitre 4) avec une démarche thématique qui interroge une fonctionnalité du lieu – celle du *food court* – selon six axes complémentaires : mise sur agenda et enjeux associés, contexte territorial, espace mobilisé, procédures juridiques et économiques engagées, participation citoyenne et transformation de l'espace. Ces six axes permettront de comprendre les modes d'insertion opérationnels de *food courts* dans ces projets urbains et les enjeux auxquels ils répondent. Compte tenu de l'absence d'ouvrage et d'article scientifique traitant de manière approfondie des liens entre *food courts* et projets urbains, nous avons défini notre propre grille de lecture. Selon J. Idt (2020, p. 193) étudier le projet urbain « à travers sa mise en œuvre opérationnelle » permet d'effectuer des

« analyses, très proches de l'action, [qui] portent plus sur les pratiques très concrètes de l'aménagement urbain que sur les projets en eux-mêmes. Mais elles proposent une manière intéressante de déconstruire les projets, dont le chercheur peut se contenter de ne regarder qu'un moment, qu'une séquence ou qu'un aspect très précis ».

À cet égard, notre analyse appréhende le *food court* comme un objet technique (J.-M. Weller, 2008), emblématique du processus de réalisation des trois projets urbains étudiés. L'étude de l'insertion de ces *food courts* situés dans des secteurs de renouvellement urbain aura pour objectif d'interroger l'évolution de la mise en œuvre des projets urbains et donc de nourrir directement la problématique de la thèse.

D'un point de vue méthodologique, nous allons mettre à profit nos entretiens et observations de terrains ainsi que de la littérature grise et pratique (presse, études, documents d'urbanisme...) sur l'insertion de *food courts* dans les projets urbains étudiés. D'un point de vue théorique, ce chapitre va s'insérer dans la perspective de recherche consistant à analyser le projet urbain « à

travers sa mise en œuvre opérationnelle » (J. Idt, 2020, p. 193). Le caractère émergent de l'insertion de *food courts* dans des projets urbains légitime à notre sens cette approche très largement inductive. D'ailleurs, selon J. Idt (2020, p. 193) « *cette perspective de recherche [...] reste encore aujourd'hui à développer et à formaliser* ». Comme on l'a indiqué dans la première partie, la présence de *food courts* dans les projets urbains prend son essor dans les métropoles françaises et espagnoles à partir des années 2010. Ce chapitre permet donc de s'intéresser au processus opérationnel et aux enjeux qu'ils recouvrent pour un nouvel objet des projets urbains. Ce chapitre s'inscrit donc plus précisément dans « *les transformations des pratiques de conception en urbanisme* » (J. Idt, 2020, p. 194). Il s'inscrit aussi dans le cadre théorique du « *projet comme « action collective organisée », au sens notamment de la sociologie des organisations [...] d'une configuration d'action où des acteurs aux intérêts et aux rationalités multiples, voire parfois divergents et contradictoires, sont amenés à agir ensemble* » (J. Idt, 2020, p. 190). Nous mobiliserons des articles scientifiques, des ouvrages et des thèses déjà mobilisés dans le chapitre précédent pour interroger le processus de réalisation des projets urbains et d'autres documents de ce type pour permettre l'analyse de nos trois cas d'étude. Enfin, comme dans le précédent chapitre, nous conserverons dans celui-ci une approche diachronique, car elle permet d'éclairer les habituelles évolutions que connaissent les projets urbains. Et nous traiterons les six axes de lecture à partir de trois monographies complémentaires qui feront systématiquement l'objet d'une comparaison et d'une « *mise en dialogue avec les théories disponibles* », afin de permettre une montée en généralité des résultats (G. Pinson, 2019, p. 58).

5.1) La mise sur agenda et les enjeux associés de l'insertion de *food courts* dans des projets urbains

À partir de faits et de discours, nous allons étudier le processus de mise sur agenda et les enjeux associés de l'insertion de *food courts* dans les trois projets urbains déjà présentés. Ainsi, nous nous demanderons : qui, quand et comment décide-t-on d'insérer un *food court* dans un projet urbain ? Comment les acteurs de projets urbains justifient-ils ces insertions de *food courts* ? Ces questionnements très pratiques vont nous permettre de présenter des caractéristiques du contexte d'action de ces projets de *food courts*. Cela nous permettra de mieux comprendre le processus d'élaboration des projets urbains, en sachant que l'étude du contexte d'action de ces projets de *food courts* sera approfondie dans la section suivante. Selon J. Idt (2020, p. 185), la première génération d'architectes-urbanistes à avoir promu le projet urbain en France souhaitait mettre l'accent « *sur le « processus de projet » (le dialogue entre acteurs, la co-construction des objectifs, etc.) plutôt que sur son contenu et son programme* ». Nous allons pouvoir observer

dans le cas lillois et parisien que l'implantation de *food courts* résulte d'échanges entre plusieurs acteurs des projets urbains sur de multiples considérations (accord du propriétaire foncier pour établir cette programmation, disponibilité d'un espace, réflexion sur la temporalité de cette programmation, enjeu de faire venir des habitants dans le site). Nous montrerons que l'idée de créer un *food court* a fait intervenir beaucoup plus d'acteurs à FCB (Lille) qu'aux Messageries (Paris) et que seulement dans le premier projet urbain ce projet s'inscrit dans la volonté de former un *cluster* alimentaire.

5.1.1) Le projet urbain Fives Cail Babcock

L'idée de créer un *food court* est publiquement apparue assez tardivement dans la conception du projet urbain Fives Cail Babcock. Alors que la première pierre du premier programme immobilier du projet urbain (la Bourse du Travail) a été posée en 2011 et que le dossier de ZAC a été approuvé en 2012, on relève, à notre connaissance, la première évocation publique du projet dans un article intitulé « Fives Cail » le 28 septembre 2016 sur le site Internet de la Ville de Lille⁵³⁶. Au mois de mars 2015, il n'y avait encore aucune trace officielle d'un projet de *cluster* alimentaire dans le projet urbain (Préfecture du Nord, 2015). Mais, douze mois plus tard, l'« *Urban Innovative Actions* » (UIA) – une initiative de la Commission européenne⁵³⁷ – qui avait lancé au mois de décembre 2015 un appel à projets pour subventionner des projets s'inscrivant dans des thématiques variées (S. Léger, 2019) a reçu une candidature de la part de la direction des projets de la Ville de Lille. Cette dernière souhaitait bénéficier d'une aide financière pour mener le projet « *Transforming Areas with Social Talents: Feed, Include, Valorize, Educate, Share* » (TAST'in FIVES). Ce projet consistait d'abord à réhabiliter une halle dans laquelle serait aménagé un équipement permettant la réalisation d'activités en lien avec l'alimentation : « *démonstrateur pédagogique d'agriculture verticale, FoodCourt, cuisine commune, incubateur [culinaire], studio vidéo...* » sur 2 050 m². Ce projet consistait aussi à aménager chacun de ces éléments de programmation à l'exclusion du *food court* et enfin à mettre en place des modules de préfiguration (Ville de Lille, 2016, p. 6). Les rédacteurs de la candidature évoquaient leur volonté de construire un « écosystème » alimentaire qui « *favorise la croissance économique locale, encourage la formation, stimule le lien social et promeut les initiatives solidaires liées aux enjeux d'alimentation et de santé publique* », à partir d'activités « *d'agriculture, de production, de transformation, de restauration et de services qui rayonnent et interagissent à l'échelle du quartier* » (Ville de Lille, 2016, p. 1). Le projet TAST'in FIVES

⁵³⁶ Ville de Lille. (2016, 28 septembre). Fives Cail. <http://www.lille.fr/Nos-equipements/Fives-Cail>

⁵³⁷ Urban Innovative Actions. (s. d.). *Qu'est-ce qu'Actions Innovatrices Urbaines?* <https://www.uia-initiative.eu/fr/qui-sommes-nous/qu-est-ce-que-l-initiative-actions-innovatrices-urbaines>

porté par la Ville de Lille et comportant 10 autres partenaires locaux provenant essentiellement d'institutions publiques et d'associations⁵³⁸ a été lauréat – au mois d'octobre 2016 (M. Houk, 2017) – de l'AAP lancé par l'UIA avec 18 autres projets sur 378 candidatures. Le financement de la Halle Gourmande a ainsi été rendu en partie possible par l'obtention d'une subvention s'élevant à 5 millions d'euros pour « *l'amorçage du projet Tast'in Fives* »⁵³⁹ entre novembre 2016 et octobre 2019, sur un budget total de 6,2 millions d'euros (Ville de Lille, 2018, p. 15).

En 2018, on pouvait dire que le regroupement de la Halle Gourmande avec le lycée hôtelier ouvert en septembre 2016, mais aussi avec les projets d'installation d'ici à 2021 du pâtissier lillois Méert autour d'activités de production, logistiques, et de l'ouverture d'un centre de formation, ainsi que du supermarché collaboratif SuperQuinquin allaient doter la phase 1 de la ZAC d'un *cluster* gastronomique ou alimentaire⁵⁴⁰. La Ville de Lille (2018, p. 13) affirmait justement avoir pour ambition de créer un « *pôle gastronomique métropolitain* » à Fives-Cail. S. Dendiével, adjoint à la maire de Lille chargé de l'urbanisme et du suivi des grands projets urbains, confirmait en 2018 l'arrivée assez tardive du *food court* et du *cluster* alimentaire dans la programmation de projet urbain :

« À Fives Cail on s'y est pris avec un investissement d'amorçage public assez important, à travers deux équipements publics que sont la Bourse de Travail, mais surtout le lycée hôtelier international qui est venu prendre possession des lieux. Et s'est organisé au fur et à mesure, on ne l'avait pas prévu au départ, un cluster autour de l'alimentation, autour d'un food court, autour aussi de cuisines solidaires avec les habitants » (Innovapresse, 2018a).

L'émergence du *food court* et de la thématique alimentaire dans la programmation du projet urbain est expliquée de façon encore plus détaillée par le chef du projet TAST'in FIVES :

« La question de l'alimentation a émergé pour plusieurs raisons. D'abord parce qu'il y avait un lycée hôtelier qui était programmé comme premier grand bâtiment du site et

⁵³⁸ 4 institutions/opérateurs : Ville de Lille ; MEL ; Soreli ; Maison de l'Emploi de Lille, Lomme, Hellemmes ; 4 associations : Les Sens du Goût ; Fédération du Nord du Secours Populaire ; la Sauvegarde du Nord ; Les Rencontres Audiovisuelles ;

3 écoles supérieures et centres de recherche : Institut Supérieur d'Agriculture ; CNRS / Maison Européenne des Sciences de l'Homme et de la Société (MESHS) ; Le Centre d'Innovation des Technologies sans Contact (Ville de Lille, 2018, p.15)

⁵³⁹ Cette subvention est utilisée pour « *la construction du bâtiment* » dans la halle F6 et finance « *la réalisation des activités portées par la Ville de Lille et ses 10 partenaires* ». En revanche, elle ne comprend pas certaines dépenses comme la dépollution du site, la charge foncière ou l'équipement du *food court*.

⁵⁴⁰ On retrouvait, semble-t-il, un cluster au sens territorial d'après la définition donnée par A. Largier et al. (2008, p. 13) : « *un lieu, un pôle, présentant une masse critique d'acteurs grâce à une concentration particulièrement forte d'entreprises, d'organismes de recherche et de formation, opérant dans un domaine particulier, s'appuyant sur la présence de capital-risque, sur l'État et les collectivités territoriales et visant l'excellence internationale* ».

de l'aménagement. [...] Ensuite, il y avait parmi les réflexions qui étaient menées, un bureau d'étude qui avait dit [...] parmi les thématiques qu'on vous recommande il y a le sport, la culture et l'alimentation. Enfin, l'alimentation c'est quelque chose qui était ressorti d'ateliers de concertation avec des riverains qui avait été menée par la Soreli [...]. Et aussi en lien avec ça, la Soreli avait commencé à rassembler un pool de restaurateurs lillois tous intéressés pour installer des ateliers, des activités productives à Fives. [...] Et peut-être c'était un peu l'idée des commerçants au début, ce qu'on pourrait faire c'est en termes d'emploi, c'était de créer un lieu un peu atypique complètement dédié à l'alimentation dans lequel on installerait nos ateliers et en lien avec nos ateliers des lieux de restauration [...]. Donc il y avait cette belle image qui ressortait qui faisait un peu rêver tout le monde, et un peu cette thématique du food court » (entretien Ville de Lille n°1, 2020).

Finally, these two discourses put forward a succession of events that led to the emergence of the *food court* and the food theme in the urban programming. They also insist on the late arrival of the idea of forming a *cluster* food in the urban project. This illustrates the evolutionary character of the Lille urban project and confirms therefore the nature of the evolutionary urban project as exemplified by G. Pinson (2009) and J. Idt (2020).

On peut dorénavant retracer plus précisément la chronologie de la mise à l'agenda du projet de *food court*. Le jury du marché de définition du projet urbain prévoyait en 2005 de déplacer un lycée hôtelier lillois vers le site du projet urbain. En 2014, la Soreli a commandité une étude auprès de la société Clipperton Développement qui consistait à « *définir une programmation pour la réhabilitation de halles industrielles susceptible de créer l'animation et de développer une attractivité du site à l'échelle métropolitaine et à l'échelle du quartier* »⁵⁴¹. À ce propos, la Soreli souhaitait que Clipperton Développement réfléchisse « *sur la manière de recréer des activités de production dans le quartier* » (M. Houk, 2017, p. 13, notre traduction). Clipperton Développement a dans ce cadre retenu avant le mois de décembre 2015 la gastronomie parmi quatre thématiques porteuses pour la ZAC (B. Quétu, 2018). Cette étude aurait déclenché des discussions informelles entre la Soreli et un groupe de dirigeants d'entreprises du secteur de la restauration pour réfléchir à un projet économique qui a pris la forme d'un *food court* avant le mois de décembre 2015. Ainsi, l'idée d'un *food court* dans la halle F6 était envisagée au lancement du premier appel à projets de l'UIA au mois de décembre 2015 (M. Houk, 2017).

⁵⁴¹ Clipperton Développement. (s. d.). Lille, les Halles Fives. <https://clipperton-developpement.com/references/lille-les-halles-fives/>

La suite de la genèse du projet TAST'in FIVES est expliquée dans les grandes lignes dans le dossier de candidature rédigé par la direction des projets de la Ville de Lille pour l'UIA :

« *L'idée de TAST'in FIVES a émergé au cours de 12 sessions de créativité ouvertes à un groupe de 24 agents municipaux et de partenaires invités. D'octobre à décembre 2015, la dynamique collective s'est appuyée sur des visites de terrain et des temps de dialogue avec des habitants et des acteurs locaux* » (Ville de Lille, 2016, p. 5).

Puis une nouvelle équipe constituée d'acteurs publics locaux⁵⁴² a rédigé le dossier de candidature qui était à rendre le 31 mars 2016 au plus tard (S. Léger, 2019).

Pour la direction du service « Innovation, développement économique et relations internationales » de la Ville de Lille, la thématique de la cuisine a été vue comme un bon moyen pour faire venir et impliquer les habitants de Fives dans la transformation de l'usine en un nouveau secteur urbain. Par ailleurs, la direction de ce service estimait que l'idée de programmer un *food court* a été vue comme « *une espèce de locomotive qui crée de l'attractivité* », pour améliorer la perception du quartier de Fives et pour encourager les habitants de la métropole n'habitant pas à Fives à « *venir à la rencontre du quartier, de ses habitants, et des savoir-faire des habitants et de se retrouver autour de la cuisine* » (entretien Ville de Lille n°2, 2021). En indiquant, en 2020, que les promoteurs immobiliers ne se pressaient pas pour entamer leurs constructions tant que la Halle Gourmande n'était pas ouverte, l'adjoint à la maire de Lille chargé de l'urbanisme montrait l'importance de ce projet immobilier au sein du projet urbain (C. Véran, 2020a, p. 20). Mais, est-ce que la présence d'un *food court* est suffisante pour créer une « *destination métropolitaine* » à Fives-Cail ? En 2018, dans une carte issue d'un document de présentation du projet urbain, hormis la serre urbaine, tous les programmes immobiliers de la phase 1 n'accueillant pas de logements étaient considérés comme des « *lieux de destination métropolitains* »⁵⁴³. En revanche, selon la direction du service urbanisme de la MEL (entretien, 2021), le *food court* n'est pas suffisant pour atteindre cet objectif. Elle estime que pour y arriver, il faut d'autres commerces de bouche dans le périmètre du projet urbain, ce qui devrait être effectif⁵⁴⁴. Dans ce sens, la Soreli (entretien, 2021) estime

⁵⁴² En plus de la Direction des projets de la Ville de Lille, on retrouvait « *un chef de projets de la Politique de la Ville, le directeur de la mairie de quartier de Fives, des agents du CCAS [centre communal d'action sociale] et de l'ESAT [établissements ou services d'aide par le travail] de Fives et un agent de la Mairie d'Hellemmes, la Maison de l'Emploi (MDE) ainsi que Soreli* » (S. Léger, 2019, p. 25).

⁵⁴³ Soreli. (2018). *Fives Cail Lille.Hellemmes*. <https://www.soreli.fr/wp-content/uploads/2020/01/plaquette-fives-cail-fr.pdf>

⁵⁴⁴ À ce propos, cette direction a dû convaincre la Ville de Lille pour y parvenir (entretien MEL, 2021).

que Chaud Bouillon constitue un très bon projet, mais qui ne permettra pas à lui seul de faire de FCB une destination métropolitaine.

Alors que le projet d'un *food court* permanent a véritablement émergé en 2015, ce n'est pas le premier *food court* à avoir ouvert dans le périmètre du projet urbain. En effet, la première édition du *food court* temporaire « La Friche Gourmande » s'est quant à elle déroulée du 22 mai au 30 septembre 2018⁵⁴⁵ après neuf mois de préparation (entretien La Friche Gourmande, 2020). Le directeur du service « Innovation, développement économique et relations internationales » de la Ville de Lille expliquait que le *food court* ouvert dans le cadre du projet d'urbanisme transitoire suivait des objectifs similaires à ceux du *food court* permanent, à savoir accueillir une activité attractive dans le site du projet urbain et accueillir des habitants de toute la métropole.

Finalement, le projet de *cluster* alimentaire du projet urbain FCB a pris forme, à partir du milieu des années 2010, par la « congruence » de plusieurs événements pour reprendre l'expression de J.-M. Offner (1993).

Par ailleurs, l'arrivée tardive dans la programmation du projet urbain de ce *cluster* lui confère un caractère opportuniste qui ne révèle pas de spécificité culinaire ancienne dans le site FCB, mais plutôt la stratégie locale de donner une fonction d'excellence aux projets urbains majeurs de la métropole lilloise.

En conclusion, la mise sur agenda du *food court* a impliqué de nombreux acteurs différents, mobilisés à différents moments, et qui ne partageaient pas exactement les mêmes explications sur ce qui avait conduit à son lancement. D'ailleurs, le nombre important d'acteurs impliqués dans le projet TAST'in FIVES et donc au moins quelque peu dans le projet de *food court* s'explique sans doute en partie par le fait que la qualité du partenariat était un critère de sélection important de la part de l'UIA pour subventionner le projet TAST'in FIVES⁵⁴⁶. De plus, l'apparition d'un projet de *food court* dans le projet urbain FCB résulte d'une conjonction de facteurs favorables, mis en place sur plus d'une décennie, avec notamment la volonté de la maîtrise d'ouvrage de programmer un lycée hôtelier dès 2005 et l'occasion de candidater à un appel à projet européen lancé en 2015. Ces éléments soulignent les caractères collectifs et évolutifs du projet urbain lillois et confirment donc ces caractères du projet urbain déjà mis en avant par G. Pinson (2009) et J. Idt (2020).

⁵⁴⁵ L'Avant-Goût. (2018, 2 mai). *La Friche Gourmande débarque du 22 mai au 30 septembre*. www.lavantgout-lille.fr/2018/05/la-friche-gourmande-debarque-du-22-mai-au-30-septembre.html

⁵⁴⁶ Antoine Plane (2020, 27 juillet). *Chaud Bouillon ! Présentation du projet Tast'in Fives* [vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=uYBk_OA6I1E

5.1.2) Le projet urbain Les Messageries

SNCF Immobilier, maison mère d'Espaces Ferroviaires, prévoyait de lancer l'appropriation du site « Les Messageries » pour le grand public par l'ouverture d'un projet d'urbanisme transitoire disposant d'une offre largement orientée sur la restauration, en la présence d'une nouvelle édition de Ground Control à Paris. En 2016, SNCF Immobilier a proposé à l'entreprise de production d'événements La Lune Rousse d'installer son concept « Ground Control » – qu'elle a créée et fait fonctionner depuis 2014⁵⁴⁷ – dans le site des Messageries appartenant au groupe SNCF (entretien La Lune Rousse, 2021). C'est plus précisément le pôle Valorisation locative innovante de la direction nationale de SNCF Immobilier – « *mandaté par la direction immobilière territoriale d'Île-de-France de SNCF Immobilier* » – qui a pris en charge entre 2016 et 2017 le pilotage de l'installation de Ground Control sur ce site du 12^e arrondissement de Paris, avec l'appui direct du pôle Stratégie émergence et innovation de la direction nationale de SNCF Immobilier (J. Pinard, 2021, p. 253)⁵⁴⁸. Au mois de novembre 2016, un chargé d'opérations d'aménagement chez SNCF Immobilier, indiquait qu'il était prévu que Ground Control occupe la halle Charolais située dans le périmètre de ce projet urbain. Cette occupation devait être effective « *tant que la halle ne sera pas l'objet du projet urbain* », soit jusqu'à la fin de l'année 2020, selon le calendrier prévisionnel alors en vigueur (Innovapresse, 2016).

Au premier semestre 2016, il était prévu que Ground Control s'installe « *à la rentrée en 2016 sur une dalle extérieure de 800 m² située en face de la halle du Charolais* », puis progressivement à l'intérieur de cette halle d'ici à la fin de l'année 2016. En ce qui concerne la programmation, il était prévu que Ground Control accueille dans la partie extérieure « *une ferme urbaine autogérée, des arbres fruitiers, des serres et des potagers, ainsi que des food trucks et un marché en circuit court* ». Il était ensuite prévu d'installer dans la partie intérieure « *de l'agriculture urbaine, un food court comprenant 15 stands de nourriture à consommer sur place sur de grandes tables d'hôtes, des animations culturelles, artisanales et associatives, un espace de coworking, un fablab, une crèche...* » (A. Dhoquois, 2016, p. 9). Un premier événement nommé « Grand Verger » ouvert par les dirigeants de Ground Control au grand public dans les extérieurs de la halle Charolais a eu lieu lors de deux week-ends successifs au mois de décembre 2016, sous la forme d'un marché de Noël contenant plusieurs stands de

⁵⁴⁷ « Ground Control » ne prenait pas la forme d'un *food court* en 2014 et en 2015 d'après la définition que nous avons retenue dans la première partie. C'est à partir de l'année 2016 que « Ground Control » a pris cette forme.

⁵⁴⁸ La direction immobilière territoriale Île-de-France de SNCF Immobilier assure depuis 2019 le suivi de cette occupation sur des sujets contractuels et techniques (entretien SNCF Immobilier Île-de-France n°2, 2021).

restauration⁵⁴⁹. Finalement, après avoir été repoussée à plusieurs reprises, l'ouverture du *food court* Ground Control aux Messageries a eu lieu dans les 1 500 m² de la cour de la halle Charolais de mai à octobre 2017 et également sous les 4 500 m² de quatre travées de cette halle depuis le mois de février 2018 (Ground Control, 2019). À ce propos, J. Pinard (2021, p. 234) souligne que « *les retards dans l'instruction du dossier [d'ERP par la préfecture] et les allers-retours avec la préfecture ont fortement retardé l'ouverture du site au public* ».

Le processus d'implantation du *food court* Ground Control au sein du projet urbain « Les Messageries » dans le 12^e arrondissement de Paris ne peut se comprendre sans évoquer l'implantation deux ans plus tôt d'un projet relativement similaire au sein du projet urbain « Ordener-Poissonniers » dans le 18^e arrondissement de Paris. Il s'agissait du premier partenariat noué entre SNCF Immobilier et La Lune Rousse (entretien La Lune Rousse, 2021). À ce propos, C. De La Casa (2017) explique précisément la genèse de cette première collaboration⁵⁵⁰. C. De La Casa (2017, p. 44) explique ensuite les raisons du déplacement du *food court* vers le site des Messageries :

« Alors que le site Dépôt Chapelle aurait pu accueillir cette nouvelle édition, l'aménageur de cette emprise, Espaces Ferroviaires, a demandé à ne pas opérer une nouvelle ouverture temporaire du site, objet de difficultés dans la conception du projet d'aménagement, particulièrement à cause des collectifs de riverains et de blocages avec la ville. Si la chargée de projet côté SNCF Immobilier trouve cette décision regrettable, le lieu étant propice à être occupé puisque le début des travaux n'est pas prévu avant plusieurs mois, c'est en quelque sorte une aubaine pour l'opérateur. D'occupations de 6 à 7 mois, Ground Control Charolais fait l'objet d'une COT [convention d'occupation temporaire] de deux ans et demi, le projet n'en étant pas au même stade que le précédent site ».

Des raisons de sécurité sont aussi données par SNCF Immobilier Île-de-France (entretien n°2, 2021) pour justifier ce déplacement : « *il y avait toute une série de travaux, de démolitions, de*

⁵⁴⁹ Ground Control. (2016). Noël à Grand Verger [page Facebook]. Facebook. Repéré le 13 avril 2023 à <https://www.facebook.com/events/139873389824978/>

⁵⁵⁰ C. De La Casa (2017, p. 43) indique : « *La démarche de l'urbanisme transitoire a débuté pour SNCF Immobilier en 2015, peu de temps après la création de la branche. C'est l'opérateur La Lune Rousse qui a sollicité ses services pour lui présenter son projet Ground Control, installé sur le toit de la cité de la mode et du design à l'été 2014. Le concept ayant fonctionné, l'agence événementielle souhaitait reproduire l'expérience, à un détail près : trouver un lieu. Convaincu par les références du porteur de projet et le potentiel qu'il pouvait apporter à une emprise, l'équipe Immobilier Innovant de SNCF Immobilier en « central » s'est donc attelée à identifier des sites propices à accueillir l'initiative. Dépôt Chapelle, rue Ordener, a été sélectionné* ».

désactivations de voies, qui faisaient que la concomitance d'une occupation en plus avec du public et les travaux n'étaient pas envisageables ».

5.1.3) Le projet urbain Talleres

Au mois de mai 2013, la société Ideanerka – créée un mois plus tôt⁵⁵¹ – devenait locataire d'une halle appartenant à ADIF et située dans le périmètre du projet urbain Talleres pour une durée de sept ans⁵⁵². Les travaux pour aménager le *food court* devaient démarrer à la fin du mois d'août 2013. Ils prévoyaient notamment la création d'une porte d'entrée sur la plus longue façade de la halle ouverte sur une rue⁵⁵³. Les photos accessibles sur Google Street View attestent de la réalisation de cette porte et on peut voir que le grillage et le muret situés le long de cette façade ont été détruits pour permettre aux usagers du *food court* d'entrer et sortir par les quatre portes donnant sur cette rue.

Quelques jours avant son inauguration, le 10 décembre 2013⁵⁵⁴, le dirigeant d'Estación Gourmet prévoyait plus de 25 stands de restauration, deux bars à vin, deux bars à bière, un bar à cocktails. Il était prévu de mettre à disposition des clients en plus de la halle une terrasse de 200 m² et plus de 400 places de parking. Du point de vue des activités de divertissement envisagées, on retrouvait : une école de cuisine (formations gratuites organisées par tous les stands de restauration⁵⁵⁵), des dégustations, des démonstrations culinaires, deux écrans géants, un espace culturel itinérant⁵⁵⁶.

Enfin, soulignons que le peu d'informations que nous sommes en mesure de donner sur la genèse de ce projet de *food court* s'explique par le nombre restreint de documents que nous avons réussi à récolter à son égard. Cela s'explique aussi par des refus d'entretiens de la part des personnes impliquées dans le contrat de location de la halle ayant abrité le *food court*. Par

⁵⁵¹ Infocif. (s. d.). *Ideanerka SL*. <https://www.infocif.es/ficha-empresa/ideanerka-sl>

⁵⁵² Moreno, J. (2019, 25 octobre). El Ayuntamiento de Valladolid no ve un uso «inmediato» municipal, diferente al de hostelería, si se cierra Estación Gourmet. *El Norte de Castilla*. <https://www.elnortedecastilla.es/valladolid/ayuntamiento-valladolid-inmediato-20191025073026-nt.html>

⁵⁵³ Caballero, N. (2013, 21 juillet). Los promotores de la Estación Gourmet de Valladolid comercializan el 35% del espacio en diez días. <https://www.elnortedecastilla.es/20130721/local/valladolid/promotores-estacion-gourmet-valladolid-201307211801.html>

⁵⁵⁴ Estación Gourmet. (s. d). *Accueil* [page Facebook]. Facebook. Repéré le 20 mars 2023 à <https://es-es.facebook.com/estaciongourmetvalladolid/>

⁵⁵⁵ Tribuna Valladolid. (2013, 3 décembre). *La Estación Gourmet de Valladolid abrirá sus puertas al público el miércoles 11* [vidéo]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=Ro6bJHbgQRU>

⁵⁵⁶ Estación Gourmet. (2013, 9 novembre). *The Final Countdown* [vidéo jointe] [statut Facebook]. Facebook. https://www.facebook.com/estaciongourmetvalladolid/videos/448353245269006/?__so__=channel_tab&__rv__=all_videos_card

ailleurs, certaines informations pouvant être considérées comme faisant partie de la genèse de ce *food court* sont abordées dans la suite de ce chapitre. Ces difficultés à documenter le projet de *food court* étudié à Valladolid se retrouvent également dans le sixième chapitre. Cela n'est pas surprenant lorsque l'on sait que dans les études de cas, il est « *plus difficile de documenter certaines situations, comme un échec* » (Y.-C. Gagnon, 2012, p. 52). En effet, lorsque nous avons entamé nos investigations sur ce *food court*, il avait fermé avant la date de fin du contrat de location du lieu qu'il occupait.

5.1.4) Comparaison

Il ressort du cas lillois qu'une congruence d'éléments vient s'agréger pour soutenir et confirmer le passage d'une fonctionnalité productive, initialement indéfinie, à un *cluster* alimentaire. Dans les mois qui ont précédé leurs inaugurations, les *food courts* lillois étudiés apparaissaient structurants pour le projet urbain dans la constitution d'un *cluster* alimentaire, tandis que les *food courts* étudiés à Paris et à Valladolid ne s'inscrivent pas dans une telle dynamique au sein de leurs projets urbains respectifs. Plus largement, nous observons que la mise sur agenda des *food courts* dans les trois projets urbains étudiés diffère. Dans les cas de Paris et Valladolid, nous allons devoir mobiliser une réflexion au-delà du périmètre du projet urbain pour mieux comprendre ce qui a conduit SNCF Immobilier et ADIF à accueillir un *food court* dans les projets urbains étudiés.

Par ailleurs, on avait précédemment vu à l'aide d'un article d'E. Roy (2004) qu'à l'île de Nantes le projet d'occupation temporaire avait démarré très peu de temps après la constitution de la ZAC, avant le lancement effectif de la phase opérationnelle, en réponse à une crise immobilière. C'est aussi au démarrage du projet urbain, plusieurs années avant l'obtention d'un permis d'aménager, que Ground Control a été installé dans un site de la SNCF du 12^e arrondissement de Paris, alors que dans le cas lillois le projet d'urbanisme transitoire a démarré six ans après la création de la ZAC FCB et après la livraison de deux équipements. Dans le cas du projet urbain Talleres à Valladolid, il aura fallu attendre 10 ans après la constitution de l'équipe de maîtrise d'ouvrage, mais aucuns travaux n'avaient démarré entre temps. Contrairement au cas nantais, dans les terrains français de notre thèse, ce n'est pas en réponse à une crise immobilière que les projets d'occupations temporaires ont vu le jour. En revanche, dans le cas du projet urbain espagnol, le projet de *food court* est apparu dans le contexte de l'enlisement du projet urbain en partie dû à la crise économique mondiale de 2008. La présence de restaurateurs dans les projets de *food courts* temporaires peut être mise en parallèle avec la présence d'artistes qui étaient ceux qui utilisaient le plus les friches industrielles depuis les années 1980. Passer d'artistes à

des restaurateurs permet sans doute d'attirer un plus large public dans le site. En effet, tous les artistes ne sont pas disposés à accueillir du public pendant qu'ils travaillent, contrairement aux restaurateurs.

Il apparaît que les décideurs du projet urbain FCB ont accordé de l'importance au « *processus de projet* » à travers un « *dialogue entre acteurs* » et une « *co-construction des objectifs* » (J. Idt, 2020, p. 185). En effet, le choix d'insérer un *food court* permanent dans une halle conservée du projet urbain a mobilisé une dizaine d'acteurs d'institutions différentes pendant plusieurs mois. Il apparaît également que les décideurs des projets urbains Les Messageries ont accordé de l'importance au « *processus de projet* » à travers l'instauration d'un « *dialogue entre acteurs* » (J. Idt, 2020, p. 185). En effet, le choix de SNCF Immobilier d'insérer un *food court* aux Messageries résulte en partie d'une écoute des réticences de l'aménageur quant à son maintien dans son précédent site. Toutefois, le dialogue est resté limité entre des entreprises du groupe SNCF et l'entreprise devant diriger le *food court*. Ainsi, l'impératif politique de « faire quartier » dans le cadre de FCB n'est pas la préoccupation de l'opérateur ferroviaire qui détient le terrain parisien. Faute de données, nous ne pouvons pas effectuer cette analyse pour le projet urbain Talleres.

5.2) Le contexte territorial de projets de *food courts* dans leur ville et métropole

Après avoir présenté le contexte de réalisation de projets de *food courts* à l'échelle des trois projets urbains que nous étudions, l'enjeu est dorénavant de documenter le contexte territorial (y compris géographique, historique, social, économique, environnemental, politique) dans lequel chacun de ces projets de *food courts* est apparu à l'échelle de sa ville, sa métropole, sa région et son État. Il nous semble important de présenter le contexte de réalisation des *food courts* étudiés à ces échelles. En effet, de nombreux auteurs estiment que la connaissance du contexte d'action (par exemple environnemental, économique, politique, social, spatial) est importante pour comprendre le processus de réalisation des projets urbains (G. Pinson, 2009 ; N. Arab, 2018). Cela va nous permettre de prendre du recul sur les projets étudiés dans le but de généraliser certains résultats.

Selon J. Idt (2020, p. 185), la première génération d'architectes-urbanistes à avoir promu le projet urbain en France souhaitait accorder de l'importance au « *contexte et aux particularités locales* ». Nous allons voir ce que l'on peut en dire vis-à-vis du processus de mise à l'agenda de *food courts* dans un contexte territorial plus large que le projet urbain.

5.2.1) Le contexte territorial des projets de *food courts* du projet urbain lillois Fives Cail Babcock

5.2.1.1) Des *food courts* à FCB : un projet inscrit dans un *cluster* alimentaire participant à une stratégie métropolitaine agricole et alimentaire

Selon l'adjoint à la maire de Lille délégué à l'urbanisme, au-delà de l'opportunité d'obtenir un financement de l'Union européenne, « *il y a aussi des acteurs qui permettent l'émergence de ce projet-là [TAST'in FIVES] et pas d'un autre projet* ». Il estime à ce propos qu'une dynamique autour de l'alimentation impulsée par Martine Aubry – maire de Lille depuis 2001 – avait été enclenchée dans la métropole lilloise depuis les années 2000. En effet, elle aurait réussi à attirer de nombreux chefs à Lille, à soutenir la création du festival culinaire « Mange Lille » et à porter des expérimentations alimentaires dans la métropole à l'image de la ferme de Wavrin (entretien Ville de Lille n°3, 2021). La MEL indique sur son site Internet être la métropole la plus agricole de France avec plus de 750 exploitations sur 45 % de sa superficie⁵⁵⁷. Nous pouvons donc nous interroger sur les grands objectifs de la métropole lilloise en matière d'agriculture et d'alimentation et sur la place du projet urbain FCB et de ses *food courts* dans ces champs d'action. Selon le journaliste B. Verfaillie, des tensions entre élus et agriculteurs sont apparues au début du XXI^e siècle à propos de projets d'urbanisation des terres agricoles. Il estime que par la suite « *un accord s'est élaboré sur la préservation des terres agricoles. Progressivement, cette attention à la production locale s'est élargie à la consommation* »⁵⁵⁸. Les projets autour de l'alimentation à Fives Cail s'inscriraient dans un « *dispositif territorial* » autour « *du maraîchage, du pôle d'excellence Euralimentaire, aux expériences d'agriculture urbaine telles que celles de Fives Cail [...] avec une diffusion aussi des choses vers le développement des jardins familiaux ou des jardins partagés* ». Ce faisceau d'initiatives serait au service d'une « *transition alimentaire* » qui consisterait à promouvoir une alimentation issue de son territoire. Cependant, à ce jour, la métropole lilloise n'est pas en mesure de nourrir toute sa population, c'est pourquoi cet objectif est pensé à une échelle régionale (entretien Ville de Lille n°3, 2021). En 2021, ce « *dispositif territorial* » autour de l'alimentation apparaissait à ses débuts. En effet, au sein de la MEL une mission dédiée à l'agriculture a été mise en place en 2015 pour « *développer une stratégie agricole et alimentaire globale* »⁵⁵⁹. La MEL dispose ainsi depuis 2016 d'un document stratégique sur les questions alimentaires et agricoles : la

⁵⁵⁷ Métropole européenne de Lille. (s. d). *Agriculture et alimentation*. <https://www.lillemetropole.fr/votre-metropole/competences/developpement-territorial-et-social/agriculture-et-alimentation>

⁵⁵⁸ Verfaillie, B. (2021, 5 avril). *À Lille, un projet alimentaire territorial*. Urbanisme. <https://www.urbanisme.fr/bruits-de-ville/a-lille-un-projet-alimentaire-territorial/>

⁵⁵⁹ Métropole européenne de Lille. (s. d). *Agriculture et alimentation*. <https://www.lillemetropole.fr/votre-metropole/competences/developpement-territorial-et-social/agriculture-et-alimentation>

« Stratégie Agricole et Alimentaire Métropolitaine »⁵⁶⁰. Puis elle a élaboré un projet alimentaire territorial (PAT) à son échelle – adopté en 2019 – autour du « *projet Euralimentaire* », de « *la position singulière de Fives Cail avec le lycée hôtelier et cette interaction avec le food court, à la cuisine productive* » et de nombreuses autres initiatives (entretien MEL, 2021). Ce PAT est censé répondre aux objectifs suivants : « *élaborer collectivement un projet de territoire sur le « mieux manger » de tous, maintenir l’agriculture sur les territoires, préserver l’accès à une alimentation de qualité pour tous* ». Il s’appuierait sur un nombre important d’initiatives déjà mises en place et citées ci-devant dans le cadre d’entretiens⁵⁶¹.

Il apparaît donc que les questions d’agriculture et d’alimentation sont au cœur d’une politique publique ambitieuse dans la métropole lilloise qui semble s’accélérer depuis le milieu des années 2010. La volonté actuelle de la MEL est de fédérer les initiatives existantes pour les rendre plus visibles et lisibles. Elle souhaite également rendre l’écosystème alimentaire métropolitain plus important et diversifié pour développer l’économie locale et pour que les habitants aient accès à plus de nourriture locale. Des acteurs locaux ont néanmoins conscience de l’incapacité de la métropole à nourrir tous ses habitants et comptent donc sur un bassin de production régional. Le projet urbain FCB apparaît inscrit dans cette dynamique, en raison de la constitution d’un *cluster* alimentaire comprenant de nombreuses activités économiques, de formations et sociales et visant aussi à participer à la création d’un secteur vivant. Toutefois, il contribue extrêmement peu à la production alimentaire métropolitaine avec deux serres totalisant quelques centaines de mètres carrés.

5.2.1.2) FCB : un projet urbain participant à la stratégie de la Métropole européenne de Lille en faveur du renouvellement urbain

À l’échelle métropolitaine, il faut noter qu’en 2019, FCB était situé dans un ensemble de 13 projets stratégiques soutenus par la MEL et tous en situation de renouvellement urbain. Dans un rayon de moins de 3 km et plus spécifiquement dans le périmètre des anciennes fortifications lilloises, la SPL Euralille⁵⁶² – concurrente de la Soreli⁵⁶³ – était aménageur et maître d’ouvrage

⁵⁶⁰ Métropole européenne de Lille. (s. d.). *Projet alimentaire territorial*. <https://www.lillemetropole.fr/votre-metropole/grands-projets/experimentations/tous-acteurs-du-bien-etre-alimentaire-le-projet>

⁵⁶¹ Métropole européenne de Lille. (s. d.). *Projet alimentaire territorial*. <https://www.lillemetropole.fr/votre-metropole/grands-projets/experimentations/tous-acteurs-du-bien-etre-alimentaire-le-projet>

⁵⁶² En 2020, sept actionnaires se répartissaient le capital de la SPL Euralille dont la MEL (35 % des parts) et la Ville de Lille (près d’un tiers des parts). Source : SPL Euralille. (s. d.). *Conseil d’administration*. <https://www.spl-euralille.fr/conseil-dadministration/>

⁵⁶³ La Soreli a été créée en 1982 par la Ville de Lille et la Communauté Urbaine de Lille. Elle intervient dans des projets d’aménagement et de construction, mais aussi de gestion urbaine, comme « *le stationnement, la gestion du patrimoine immobilier, la conception et la gestion de terrains d’accueil pour les Gens du Voyage* ». En 2020, 11

délégué de la MEL pour trois projets urbains stratégiques. Elle opérationnalisait la première phase d'Euralille 3000 pour densifier, diversifier et animer le troisième quartier d'affaires français. À proximité, la SPL achevait la ZAC de la Porte de Valenciennes (MEL, 2019), qui complétait Euralille 2 avec des programmes dominés par du logement. De plus, en continuité géographique avec celle-ci et à quelques centaines de mètres de la mairie, elle s'était vu confier la préparation de la première phase de la ZAC Saint-Sauveur qui, en fonction de sa temporalité, constituait – avec ses 23 hectares (MEL, 2019) – un concurrent direct du projet FCB⁵⁶⁴. Cependant, entre 2018 et 2021, le projet urbain de Saint-Sauveur apparaissait gelé. En effet, plusieurs recours en justice avaient été déposés par des associations opposées au projet urbain dès 2018. Puis le 14 octobre 2021, le tribunal administratif de Lille a annulé les délibérations de juin 2018 et de juin 2019 du conseil de la MEL qui avait déclaré le projet d'aménagement Saint-Sauveur d'intérêt général, en raison de vices de procédures⁵⁶⁵. La nomination de Fabienne Duwez à la direction de la SPL Euralille à compter du 17 mai 2021 en plus de sa fonction de directrice de la Soreli pourrait amoindrir la concurrence entre ces deux projets d'aménagement⁵⁶⁶.

Alors que « *l'acte commercial a été décisif dans l'essor de la ville* » de Lille (D. Paris et J.-F. Stevens, 2000, p. 13), l'agglomération lilloise s'est développée avec l'industrie à partir du XIX^e siècle. Toutefois, depuis le milieu des années 1970, l'agglomération a subi un processus de désindustrialisation, comme le reste de l'ancienne région Nord-Pas-de-Calais (D. Paris, 2009). La réflexion sur l'avenir de Lille et sa métropole, à travers notamment ses projets urbains a été dynamique et a fait l'objet de diverses stratégies. La conscience de devoir mener une politique publique interventionniste forte en matière d'aménagement dans certains secteurs de la métropole était présente dès les années 1960. En effet, à l'époque, les élus roubaisiens ont critiqué la construction de Villeneuve-d'Ascq qui selon eux réduirait les investissements publics nécessaires pour combler les dysfonctionnements urbains qu'ils observaient dans le nord-est de l'agglomération. Il faudra attendre la fin des années 1970 pour observer une sensible diminution des investissements apportés à la ville nouvelle et une prise de conscience

actionnaires se répartissaient le capital de la Soreli dont la Ville de Lille (31,5 % des parts) et la MEL (21,4 %). Sources : Fives Cail Lille Hellemmes. (s. d.). *Les acteurs du projet*. <http://fivescail-lille-hellemmes.fr/les-acteurs-du-projet/> ; Soreli. (s. d.). *Actionnariat*. <https://www.soreli.fr/actionnariat>

⁵⁶⁴ La directrice de la Soreli était d'ailleurs bien consciente du défi à venir : « il faut aller vite, car effectivement le jour où Saint-Sauveur qui est une friche au pied de la mairie de Lille [...] va sortir, je pense que naturellement les promoteurs privilégieront les investissements à Saint-Sauveur [...] sauf si on a démontré notre capacité de faire de cet endroit un lieu particulier » (Cité de l'architecture et du patrimoine, 2017).

⁵⁶⁵ Pluchard, J. (2021, 14 octobre). Friche Saint-Sauveur : le tribunal administratif a rendu son verdict ce jeudi. *Vozer*. <https://vozer.fr/2021/10/14/friche-saint-sauveur-le-tribunal-administratif-a-rendu-son-verdict-ce-jeudi/>

⁵⁶⁶ Ducuing, O. (2021, 27 avril). *Fabienne Duwez prend les rênes de la SPL Euralille*. Éco 121. <https://www.eco121.fr/fabienne-duwez-prend-les-renes-de-la-spl-euralille/>

métropolitaine de *« l'intérêt pour une politique urbaine réorientée vers la question de la régénération urbaine »* (D. Paris et J.-F. Stevens, 2000, p. 86). Dans ce sillage, la politique de renouvellement urbain a fait son apparition dans la métropole lilloise au cours des années 1990, avec pour principal enjeu de *« refaire de la ville sur la ville industrielle »* (D. Mons, 2008, p. 108). L'expression de « ville renouvelée » était apparue *« au début des années 1990 dans le cadre de la réflexion sur le schéma directeur, [puis] retenue en 1997 comme l'un des axes prioritaires de ce schéma »*. Elle affirmait *« la globalité du processus de requalification urbaine [à mener], non seulement physique, mais également social, économique, culturel, environnemental »*. En 1997, cette politique concernait *« une vingtaine de communes, 200 000 habitants et environ 4 000 hectares »* (D. Paris et J.-F. Stevens, 2000, p. 201 et 204). Selon D. Paris et J.-F. Stevens (2000, p. 201 et 204)

« l'une des conditions de la réussite de la ville renouvelée tient aussi à la maîtrise de la croissance urbaine périphérique. [...] D'ici 2015 l'accroissement de nouveaux logements devrait se faire pour un tiers seulement au profit du périurbain et deux tiers à celui de la ville renouvelée, c'est-à-dire les proportions inverses du mouvement constaté jusqu'à présent ».

Toutefois, J. Aufrère et J. Schulz (2019) actaient l'échec de cette politique visant à limiter l'étalement urbain dans la métropole lilloise. L'étalement urbain s'était en effet poursuivi à un rythme soutenu entre le milieu des années 1980 et le milieu des années 2010, tandis que la surface du foncier vacant était passée d'environ 500 à 1 000 ha sur cette période.

En 2016, selon le directeur général de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole (ADULM), la métropole lilloise se serait consacrée depuis le milieu des années 1980 à *« la réfection du parc de logement, la requalification des friches industrielles et le développement d'infrastructures lourdes de connexion »* (E. Gagnaire, 2016, p. 5 et 6). Par ailleurs, il est important de souligner que la Ville de Lille ne possède *« pratiquement aucun espace libre d'urbanisation. Refaire la ville sur la ville, en particulier dans les quartiers de vieille industrie, est donc la seule perspective de développement possible et passe par le renouvellement »* (D. Mons, 2009, p. 137).

5.2.1.3) FCB : un projet urbain assez stratégique pour la Métropole européenne de Lille et très stratégique pour la Ville de Lille

Il apparaissait dans l'ouvrage *« Le projet urbain de Lille : un nouvel art de ville »* publié en 2005 – l'année du lancement du marché de définition du projet urbain FCB – que la maire de Lille affirmait son opposition à l'urbanisme fonctionnaliste. Elle souhaitait au contraire

l'avènement d'une ville composée de quartiers « *compacts* » (G. B. Dantzig et T. L. Saaty, 1973) où la majeure partie des activités humaines peuvent être accomplies. Cet objectif conduira par la suite LMCU (2009) à vouloir « *faire la ville intense* » en associant la compacité à la qualité urbaine. Martine Aubry voulait également miser sur la qualité de l'habitat et des espaces publics pour enclencher une mixité sociale. Un autre objectif consistait à faire en sorte que chaque quartier soit doté d'un pôle d'excellence culturelle ou sportive en mesure d'attirer les habitants des autres quartiers de la ville. Enfin, la maire souhaitait à la fois conserver le patrimoine lillois tant matériel qu'immatériel et construire un patrimoine futur. Pour ce faire, elle désirait notamment réutiliser des friches et inventer de nouvelles formes urbaines. La maire ajoutait que ce projet n'était pas figé et qu'il devait continuer de se construire collectivement à partir d'un dialogue incluant notamment les habitants et la population afin qu'il permette son évolution et soit approprié (M. Aubry, 2005).

La mutation sans démolition des sites ayant perdu leur usage économique ou militaire ne constitue pas une politique nouvelle à Lille. Elle remonterait aux années 1980, en témoigne par exemple « *la reconversion en locaux tertiaires de plusieurs sites industriels répartis à Moulins ou à Wazemmes (LT 2, LT 6, 51, rue de Trémie qui accueille Sciences Po)* » (P. de Saintignon, 2005, p. 274). Le processus de patrimonialisation de la ville de Lille aurait été entamé dans les années 1960 autour des actions de l'association « Renaissance du Lille ancien » (notamment en réaction au réaménagement brutal du quartier Saint-Sauveur dans les années 1960) avant d'être pleinement intégré dans des politiques publiques au début des années 1980 avec la mise en place d'un secteur sauvegardé dans le centre historique (D. Paris et J.-F. Stevens, 2000). Ce mouvement de conservation du patrimoine n'aurait néanmoins pas été véritablement ambitieux dans la métropole jusqu'au milieu des années 2000 (D. Mons, 2008).

En 2010, à la suite d'une réflexion menée par un groupe de travail composé d'experts (architectes-urbanistes, aménageurs, ingénieurs, politiques, universitaires) sur trois projets urbains majeurs pour Lille et sa métropole, Martine Aubry (2010) identifiait quatre leviers pour inventer la ville du XXI^e siècle : « *reconstruire la ville dans toutes ses fonctions* », « *rebâtir la mixité sociale* », « *répondre à l'enjeu écologique* » et « *faire de la qualité la marque de notre ville* ». Hormis l'apparition d'une considération écologique, ces leviers sont très proches de ceux qu'elle avait identifiés en 2005.

Les opérations d'aménagement lilloises engagées ou projetées au début des années 2000 se situaient principalement dans des friches ou dans des espaces vacants, comme Euralille, le parc Eurasanté, les Rives de la Haute-Deûle, le site de Fives-Cail ou de la gare de triage Saint-Sauveur. L'objectif était de les raccrocher aux espaces environnants, pour leur apporter de la

valeur et y diffuser « *l'excellence* » (P. de Saintignon, 2005, p. 160). Aussi bien en 2005 qu'en 2009, FCB faisait partie des huit ou neuf grands projets urbains lillois selon les auteurs de livres édités ou portés par la Ville de Lille⁵⁶⁷.

En 2017, dans le cadre de la treizième édition du concours Europan, un bilan d'étape sur le projet urbain de la Ville de Lille était présenté. La volonté affichée était de poursuivre l'effort dans la construction de logements et la requalification de larges secteurs de la ville. Par ailleurs, il était prévu d'actualiser la vision urbaine de Lille exposée dans le livre « Le projet urbain de Lille », publié en 2005, en s'appuyant notamment sur le séminaire « Ville 3000 », organisé en 2009. À cet égard, trois grands enjeux de développement pour Lille étaient envisagés : « *le renforcement et l'extension de la centralité de Lille* », par la mise en place de la ZAC Euralille 3000 (consistant à développer de nouveaux programmes immobiliers et à retravailler l'espace public dans le quartier d'affaires pour davantage l'animer) et d'une extension du centre-ville vers la ZAC Saint-Sauveur (alors en phase d'étude avancée) ; « *la poursuite de la rénovation urbaine et la résorption des coupures et des friches* », par la réalisation de la ZAC FCB et la poursuite de la rénovation urbaine de secteurs situés autour du périphérique sud ; « *la valorisation des atouts historiques, culturels et géographiques* », passant par la poursuite de la mise en valeur des abords de la Deûle au niveau du Port et de la gare d'eau (Ville de Lille, 2017, p. 31 et 33).

Le renouvellement urbain s'appuie sur une politique de pôles d'excellence financés majoritairement par l'intercommunalité qui

« *consiste à intensifier la reconversion économique dans les anciens quartiers industriels en favorisant la construction de nouvelles infrastructures de l'économie tertiaire principalement sous la forme des clusters [...] : ce sont l'implantation d'Euratechnologies dans le quartier de Bois-Blanc, d'Eurasanté à Lille-Sud, de la Zone de l'Union à Roubaix ou encore le développement du quartier Euralille, avec les opérations Euralille 2 et Euralille 3000* » (A. Delfini, 2017, p. 155).

À cet égard, en 2017, cinq sites de la métropole avaient bénéficié de l'appui financier de la MEL depuis sa prise de compétence en développement économique en 2002 pour en faire des pôles d'excellence. Il s'agissait des quatre sites évoqués juste précédemment et de La Haute-

⁵⁶⁷ En 2005, les grands projets urbains lillois étaient les suivants : Port de Lille, Saint-Sauveur, Fives-Cail, Porte de Valenciennes, Cannes-Arbrisseau, Faubourg d'Arras Europe, Porte des Postes et Porte d'Arras (P. de Saintignon, 2005). En 2009, les principaux projets urbains de Lille étaient : Plan bleu, Citadelle, Rives de la Haute-Deûle, Port de Lille, Gare Saint-Sauveur, Fives-Cail-Babcock, Porte de Valenciennes, le renouvellement urbain de Lille-Sud, le secteur des Deux-Portes (D. Carré et O. Barbet-Massin, 2010).

Borne en situation d'extension urbaine (Ville de Lille, 2017). À FCB, il n'y a donc pas de « pôle d'excellence » décidé par la MEL, ce qui témoigne du caractère non prioritaire de ce projet urbain pour cette institution. Pour autant, dans les faits, le *cluster* alimentaire construit patiemment s'inscrit dans cette dynamique de pôle d'excellence.

En 2019, la MEL dénombrait 60 projets d'aménagement sur son territoire. FCB faisait partie des 13 projets classés dans la catégorie « rayonner », contenant les projets les plus stratégiques pour l'intercommunalité. La MEL précisait à propos de ces opérations d'aménagement – dont elle était le plus souvent maître d'ouvrage – que « *les vastes friches au cœur des grandes communes de la métropole en sont les terrains de jeux privilégiés* » (MEL, 2019, p. 18). Ainsi, le discours de l'institution nous informe sur la continuité de la politique de renouvellement urbain entreprise dans la métropole lilloise depuis les années 1990. En 2021, sur le site Internet de la MEL, cinq projets urbains apparaissaient dans la catégorie « Grands projets urbains ». On retrouvait encore Fives-Cail, mais aussi, Euralille 3000, L'Union, Saint-Sauveur et Rives de la Haute-Deûle⁵⁶⁸. Toutefois, depuis 2015, l'année du changement de majorité politique métropolitaine, la MEL a réitéré sa volonté de porter des projets de renouvellement urbain, mais a aussi désormais une volonté opposée « *de limiter l'effet ville-centre par l'aménagement de nouvelles périphéries et de nouvelles centralités pour désengorger les villes* » (S. Barles et M. Dumont, 2021, p. 28). À cet égard, en 2023, FCB ne faisait pas partie des six « grands projets d'aménagement » de la MEL (2023) contrairement au projet économique et au projet urbain Euralimentaire à la fois en situation de renouvellement urbain et en extension urbaine. Finalement, nous constatons que depuis le début des années 2000, le projet urbain Fives Cail Babcock est considéré comme un projet urbain assez stratégique par la Métropole européenne de Lille et très stratégique par la Ville de Lille.

En 2020, les projets urbains sous maîtrise d'ouvrage déléguée et aménagement de la Soreli étaient au nombre de trois : la ZAC FCB (24,8 ha), la ZAC des Rives de la Haute-Deûle (38 ha) et la ZAC Arras-Europe (28 ha). Elles avaient pour maître d'ouvrage initial la MEL. On relève la présence de *food courts* uniquement dans le projet FCB (Soreli, 2020a). On retrouve dans ce projet urbain et dans celui des Rives de la Haute-Deûle respectivement une et deux expériences d'urbanisme transitoire (J. Aufrère et J. Schulz, 2021). À ce propos, la responsable du projet urbain FCB pour la Soreli indiquait qu'avant l'expérience de préfiguration des Halles Gourmandes par le projet d'urbanisme transitoire l'Avant-Goût, la Soreli avait

⁵⁶⁸ Métropole européenne de Lille. (s. d.). *Grands projets urbains*. <https://www.lillemetropole.fr/votre-metropole/grands-projets-urbains>

« déjà expérimenté la mise en place d'activités sous forme de préfiguration. Ainsi, dès les débuts du projet sur la ZAC des Rives de la Haute Deûle, [...] Soreli a mis en place une offre de bureaux temporaire [...]. En 2005, après des travaux de mise en sécurité et d'aménagement minimum, de premières start-ups se sont installées dans l'ancienne retorderie de l'usine [Leblanc Lafont réhabilitée] ».

En revanche, par la présence d'« espaces largement ouverts au public et des activités proposées pour en faire un lieu animé », l'Avant-Goût avait constitué une nouveauté pour la Soreli (J. Aufrère et J. Schulz, 2021, p. 50). La troisième expérience d'urbanisme transitoire de la Soreli a consisté à mettre à disposition un terrain accueillant depuis 2019 le jardin partagé « L'îlot 26 » dans le site des Rives de la Haute-Deûle (J. Aufrère et J. Schulz, 2021). Les activités de jardinage, de divertissement et les ateliers créatifs proposés s'inscrivent dans la lignée du projet fivois car le lieu est ouvert au grand public et avec certaines activités similaires. Il est en revanche nettement moins commercial et ouvert sur des plages horaires plus restreintes⁵⁶⁹.

Le développement de l'activité d'urbanisme transitoire n'apparaît toutefois pas primordial chez la Soreli comme le révèle une absence de direction ou de poste spécifique (Soreli, 2024, 6 mai), ce qui est d'ailleurs également le cas à la Ville de Lille, principale institution porteuse du projet d'urbanisme transitoire de FCB.

Par ailleurs, la Soreli présente sur son site Internet la ZAC Eurasanté, dont elle a été concessionnaire entre 1999 et 2015. Cette opération d'aménagement a été poursuivie de 2016 à 2020 par la MEL (2017). Ces quatre opérations d'aménagement sont situées dans le « Lille extra-muros ».

5.2.2) Le contexte territorial du projet de *food court* du projet urbain parisien Les Messageries

La documentation consultée sur la politique alimentaire de la Ville de Paris et de la région Île-de-France et les entretiens que nous avons réalisés à propos du projet urbain des Messageries, nous permettent d'affirmer que ce projet n'a aucun lien avec des politiques alimentaires menées en Île-de-France.

⁵⁶⁹ L'îlot 26 / Un bio potager au Marais - Lomme. (s. d.). *Accueil* [page Facebook]. Facebook. Repéré le 12 janvier 2024 à https://www.facebook.com/unbiopotageraumarais/?locale=fr_FR

5.2.2.1) Les Messageries : un projet urbain participant à la stratégie de la région Île-de-France en faveur du renouvellement urbain et à la stratégie de la SNCF d'aménagement de sites de métropoles françaises ayant perdu leur usage ferroviaire

Comme dans le cas de la métropole lilloise, une politique de renouvellement urbain a été mise en place « *par récupération des friches industrielles en déshérence* » aussi bien à Paris que dans sa banlieue, « *avec l'idée de refaire la ville sur la ville et de ralentir l'étalement* ». Elle aurait été entamée durant les années 1980 dans la métropole parisienne (A. Lévy, 2005, p. 43), soit quelques années avant la métropole lilloise. De leur côté, L. Fauconnet et P. Lecroart (2019, p. 37) estimaient à propos de la région Île-de-France qu'« *à partir des années 1990-2000, la régénération des territoires désindustrialisés prend le relais de l'expansion périphérique, et le cœur d'agglomération connaît un regain d'attractivité* ». Ils ajoutent à cet égard que la consommation d'espaces non urbanisés était à son plus bas niveau historique à la fin des années 2010.

Selon L. Fauconnet et P. Lecroart (2019, p. 39), les « mégaprojets » de la région Île-de-France dans les années 2020 allaient correspondre à l'extension du RER E de Paris à Mantes-la-Jolie, à la construction du Grand Paris Express et à l'accueil des Jeux olympiques 2024. Par ailleurs, sans être explicitement cité, le projet urbain « Les Messageries » semble bien intégré au projet de « *pôle en développement principal* » appelé « Bercy, Seine Confluence ».

Parmi les 1 795 projets d'aménagement recensés au mois de novembre 2020 en Île-de-France, 1 206 étaient à l'étude et 589 étaient programmés ou en cours. Ils devaient occuper 13 800 ha dans des secteurs en situation de renouvellement urbain, 12 095 ha dans des secteurs en situation d'extension urbaine et 2 228 ha dans des espaces ouverts. À Paris – et dans des communes limitrophes lorsque le périmètre de l'opération d'aménagement est à la fois à Paris et à la fois sur une commune voisine – parmi les 58 projets recensés, 33 étaient programmés ou en cours et 25 étaient à l'étude. Ils occupaient 838 hectares au sol et correspondaient tous à des opérations de renouvellement urbain. Le fait que le projet urbain Les Messageries est en situation de renouvellement urbain est donc une caractéristique commune à l'ensemble des projets urbains menés à Paris⁵⁷⁰.

À présent, il est important d'expliquer les stratégies dans lesquelles s'insère le projet urbain Les Messageries au sein de la politique immobilière de la SNCF. En créant SNCF Immobilier en 2015 pour assurer « *la gestion et la valorisation des biens fonciers et immobiliers non-utiles au*

⁵⁷⁰ Institut Paris Région. (s. d.). *Les projets d'aménagement en Île-de-France*. https://www.institutparisregion.fr/uploads/ExportData/projets_amenagement.html

système ferroviaire des différentes entités du Groupe SNCF »⁵⁷¹, la SNCF poursuivait l'objectif de

« doubler les retombées économiques liées à la valorisation du foncier et patrimoine SNCF, dont un tiers est généré par l'activité de location et les deux tiers par les produits de cession⁵⁷². Ces revenus doivent permettre de participer à combler la dette de la SNCF, de réduire les déficits de fonctionnement important liés à son fonctionnement, mais aussi de réinjecter les fonds générés par la valorisation immobilière dans le financement de nouvelles infrastructures de transport » (J. Pinard, 2021, p. 96 et 97).

La SNCF mettait également en avant des objectifs d'utilité publique autres que ferroviaires pour expliquer la création de SNCF Immobilier, à savoir la création de nouveaux aménagements, équipements et logements, grâce à l'utilisation d'une partie de son foncier (J. Pinard, 2021). Pour mener à bien ces objectifs, SNCF Immobilier gérait en 2018 :

- « • 8,5 millions de m² de bâtiments industriels et tertiaires, d'activités sociales. Le groupe public ferroviaire comptant au total 12,5 millions de m².
- 20 000 hectares dont 3 000 hectares urbanisables dès à présent »⁵⁷³.

Ces initiatives ne sont pas pour autant nouvelles pour la SNCF. En effet, depuis au moins les années 1980, la SNCF loue à des entreprises des espaces devenus inutiles à ses activités ferroviaires (F. Adisson, 2015). En 2016, la directrice de l'aménagement d'Espaces Ferroviaires estimait que les emprises ferroviaires de la SNCF à Paris devaient être rationalisées pour permettre la réalisation de projets urbains et immobiliers (A. Dhoquois, 2016). En réalité, les sites ferroviaires devenus obsolètes pour les activités de la SNCF ont fait l'objet de programmes immobiliers et d'opérations d'aménagement centrés autour de la construction de logements (principalement pour ses employés) depuis les années 1960. Et c'est justement à Paris que ces programmes ont commencé. En plus de permettre à la SNCF de réduire sa dette (F. Adisson, 2015), ces projets doivent permettre à la mairie de Paris d'augmenter son nombre de logements neufs (A. Dhoquois, 2016). À la fin des années 2010, environ un quart des projets urbains parisiens en phase préopérationnelle ou opérationnelle étaient réalisés sur des sites dominés par des friches ferroviaires de la SNCF⁵⁷⁴. Hormis le projet urbain « Clichy-Batignolles » qui était

⁵⁷¹ Pinard J. (2018). *Ancienne halle des Messageries SNCF de Charolais*. SNCF. <https://download.presse-sncf-immobilier.fr/Ground-Control-c8c033e0d2f511e8a26fa5e88b70a8da/Ground-Control.pdf>

⁵⁷² Interview la directrice générale SNCF Immobilier, 2014. Consulté le 3 avril 2019 : <https://www.youtube.com/watch?v=DeeG27fsMvs>.

⁵⁷³ Pinard J. (2018). *Ancienne halle des Messageries SNCF de Charolais*. SNCF. <https://download.presse-sncf-immobilier.fr/Ground-Control-c8c033e0d2f511e8a26fa5e88b70a8da/Ground-Control.pdf>

⁵⁷⁴ En 2016, 25 projets urbains avaient fait l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation à Paris. Source : Jean-Baptiste, E. (2016, 16 novembre). *Les évolutions du plan local d'urbanisme dans la modification*

en fin de réalisation dans le XVII^e arrondissement, on les retrouvait tous dans l'est parisien, avec, la ZAC « Paris Rive Gauche » en voie d'achèvement dans le XIII^e arrondissement, six projets dans le 18^e arrondissement – « Chapelle International », « Chapelle Charbon », « Hébert », « Ordener-Poissonniers », « Gare des Mines » et « Dubois » – et deux projets dans le 12^e arrondissement : « Les Messageries » et « Bercy Charenton ». Il était ainsi prévu sur ces sept derniers sites la création de près de 8 000 logements sur 50 hectares (SNCF Immobilier, 2019). Parmi ceux-ci, les projets « Les Messageries », « Chapelle International », « Hébert » et « Ordener-Poissonniers » étaient sous maîtrise d'ouvrage et aménagement d'Espaces Ferroviaires. Leur programmation montre bien l'effort réalisé par Espaces Ferroviaires pour produire des logements, puisque réunis ils constituaient avec 179 500 m² le premier type de biens immobiliers à construire devant les bureaux (133 800 m²)⁵⁷⁵.

Le nombre important de constructions de logements prévus dans les sept sites de la SNCF précédemment cités des XII^e et XVIII^e arrondissements de Paris s'inscrit dans le cadre d'accords signés par la SNCF avec la Ville de Paris⁵⁷⁶ et avec l'État français⁵⁷⁷. Ces engagements passés avec la Ville de Paris s'inscrivent en réalité dans un cadre plus général. En effet, la région Île-de-France par l'intermédiaire de son Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) « assigne à la Ville un objectif de construction neuve de 4 500 logements neufs par an (privés et sociaux), jusqu'à son horizon de 2030 »⁵⁷⁸.

Le directeur général de SNCF Immobilier annonçait en 2020 que son entreprise cède « chaque année 250 hectares aux collectivités et aux acteurs de l'immobilier pour de nouveaux projets urbains » (Groupe SNCF, 2020).

approuvée au conseil de paris le 4 juillet 2016. Mairie de Paris. https://www.gide.com/sites/default/files/plu_presentation_generale_15_nov16.pdf

⁵⁷⁵ Espaces Ferroviaires. (s. d.). *Projets*. <https://espacesferroviaires.sncf.com/projets>

⁵⁷⁶ Au mois de novembre 2016, un « protocole foncier » a été signé entre la Ville de Paris et le Groupe SNCF suivi de la signature d'un « protocole logement » entre la Ville de Paris, SNCF Réseau et SNCF Mobilités, pour « contribuer à la création de 8.000 logements » sur ces sept sites. Source : Ville de Paris. (2016, 1^{er} décembre). *La Ville et la SNCF ensemble pour le Paris urbain de demain*. <https://www.paris.fr/pages/la-ville-et-la-sncf-ensemble-pour-le-paris-de-demain-4313>

⁵⁷⁷ Un engagement a été enregistré par la signature d'une charte entre le groupe et l'État au mois de juin 2014. L'objectif était de céder 150 emprises, avec 40 % de la surface localisée en Île-de-France, entre 2014 et 2018 pour y construire entre 15 000 et 20 000 logements. Un deuxième engagement similaire était prévu à l'automne 2019 pour la période 2019-2024 afin de construire 12 000 à 15 000 logements. Cette politique portée au quotidien par SNCF Immobilier aura permis de libérer 149 hectares au cours de la première période, permettant de produire 16 472 logements dont 6 235 logements sociaux (SNCF Immobilier, 2019).

⁵⁷⁸ Espaces Ferroviaires. (2019, 15 mai). *Enquête publique : Annexe 20 : Mémoire en réponse du pétitionnaire à la commission d'enquête*. <http://dematads-mod.paris.fr/public/Gare-Lyon-Rapport-EP/Annexe%2020%20Memoire%20en%20reponse.pdf>

En 2020, Espaces Ferroviaires était maître d'ouvrage et aménageur de quatre projets urbains, tous situés à Paris et ayant une superficie relativement modeste vis-à-vis des projets urbains de la Soreli, puisque n'excédant pas sept hectares contre au moins 25 ha. Il apparaît également que deux des quatre projets urbains conservent des édifices bâtis préexistants (Les Messageries et Ordener-Poissonniers). Ce sont essentiellement des halles qui sont conservées. Par ailleurs, trois des quatre sites ont accueilli des projets d'urbanisme transitoire. Les espaces mobilisés à cette fin sont systématiquement des halles et les espaces extérieurs attenants. Les projets d'urbanisme transitoire des projets urbains « Les Messageries » et « Ordener-Poissonniers » consistaient essentiellement dans l'accueil du *food court* Ground Control⁵⁷⁹.

Fadia Karam (directrice Générale de l'aménageur Espaces Ferroviaires et directrice du développement de SNCF Immobilier) indiquait en 2021 à propos de ces projets urbains :

*« L'objectif c'est d'abord de transformer ces sites en quartier « bas-carbone », vivants, qui apportent une vraie valeur d'usage, pour les gens qui sont déjà là autour, qui en profitent, mais aussi à une échelle métropolitaine, qui rayonnent dans leur environnement »*⁵⁸⁰.

Depuis sa création en 1991, jusqu'en 2021, Espaces Ferroviaires indiquait avoir aménagé 26 hectares accueillant 450 000 m² de programmes immobiliers⁵⁸¹. En 1998, une vingtaine de personnes travaillaient chez Espaces Ferroviaires. L'entreprise valorisait cette année-là le patrimoine ferroviaire devenu inutile aux activités de la SNCF et de RFF. Les opérations d'aménagement menées par Espaces Ferroviaires étaient déjà situées dans des emprises urbaines en cœur d'agglomération, comme dans le quartier Vaugirard/Montparnasse à Paris ou dans le quartier de la gare à Metz⁵⁸². À son arrivée à la direction générale d'Espaces Ferroviaires, en 2015, F. Karam a souhaité donner une dimension nationale à cette filiale de la SNCF, qui était alors surtout connue en Île-de-France (Maison de l'architecture Île-de-France, 2020, 5 octobre). En 2021, Espaces Ferroviaires estimait avoir plus de 45 projets dans 14 grandes villes françaises. Tous ces projets d'aménagement et de promotion immobilière se situaient sur des terrains appartenant initialement à la SNCF⁵⁸³. La stratégie foncière de SNCF Immobilier, adoubée par la SNCF, consiste à réaliser de plus en plus de projets urbains sur des

⁵⁷⁹ Espaces Ferroviaires. (s. d.). *Projets*. <https://espacesferroviaires.sncf.com/projets>

⁵⁸⁰ Décideurs TV (2021, 7 juillet). *FPU 22/06/2021 - Nouveaux usages : faire revivre les friches* [vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=3_H4nm5KZQM

⁵⁸¹ Espaces Ferroviaires. (s. d.). *Aménagement urbain*. <https://espacesferroviaires.sncf.com/amenagement-urbain>

⁵⁸² Drouin, P. (1998, 10 juillet). Maîtrise d'ouvrage privée La Sncf valorise les espaces ferroviaires. *Le Moniteur*. <https://www.lemoniteur.fr/article/maîtrise-d-ouvrage-privée-la-sncf-valorise-les-espaces-ferroviaires.182739>

⁵⁸³ Espaces Ferroviaires. (2021, 15 avril). *5 choses à savoir sur la fabrique de la ville par Espaces Ferroviaires*. <https://espacesferroviaires.sncf.com/5-choses-a-savoir>

terrains devenus inutiles à son activité de transport. Elle s'appuie sur la revitalisation apportée à sa société d'aménagement Espaces Ferroviaires depuis 2015 symbolisée par le passage d'une dizaine d'employés à 40 en l'espace de cinq ans (Maison de l'architecture Île-de-France, 2020, 5 octobre). La SNCF vend toutefois toujours des terrains devenus inutiles à son activité ferroviaire à des aménageurs parapublics⁵⁸⁴.

Parmi les autres projets urbains situés sur des friches ferroviaires à Paris et lancés à la fin des années 2010, on retrouvait la ZAC « Gare des Mines-Fillettes » qui est aménagée par la SPL Paris & Métropole Aménagement et sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Paris⁵⁸⁵. En 2018, un terrain de 9 000 m²⁵⁸⁶ du secteur « Dubois » faisait l'objet de constructions de bâtiments universitaires compris dans le cadre de la création du campus Condorcet. En 2020, Espaces Ferroviaires avait sélectionné une architecte pour réfléchir à des scénarios d'aménagement pour les trois hectares restants de ce secteur⁵⁸⁷. Le projet urbain « Chapelle Charbon » était sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Paris⁵⁸⁸. Plus intéressant encore, à quelques centaines de mètres du projet urbain « Les Messageries », la ZAC « Bercy Charenton » devant s'étendre sur 80 hectares a été constituée en 2018. Sa maîtrise d'ouvrage est assurée par la Ville de Paris, tandis que la SEMAPA en est l'aménageur⁵⁸⁹. Entre 2009 et 2019, l'équipe de maîtrise d'œuvre était dirigée par RSHP. On y retrouvait entre autres Ingérop, Michel Desvigne Paysagiste, Franck Boutté Consultants, qui ont tous travaillé pour le projet urbain des Messageries⁵⁹⁰. Toutefois, en 2022, le projet urbain porté par cette équipe a été abandonné par la Ville de Paris. Elle estimait que « *compte tenu de l'urgence climatique, de la multiplication des crises environnementales et des grands défis sociaux, le premier projet urbain, imaginé en 2009, ne répondait plus aux exigences d'aujourd'hui* ». C'est pourquoi une procédure de modification du dossier de création de la ZAC a été engagée en 2022. La programmation actuellement envisagée est en proportion assez similaire à celle des Messageries avec l'objectif d'accueillir « 3 500 habitants et 3 900 emplois », d'aménager deux parcs totalisant cinq hectares et de créer

⁵⁸⁴ Espaces Ferroviaires. (2020, 17 décembre). *Pantin : signature d'un droit de préférence*. <https://espacesferroviaires.sncf.com/articles/pantin-signature-d-un-droit-de-preference>

⁵⁸⁵ Ville de Paris. (s. d.). *Gare des Mines*. <https://paris-nord-est.imaginons.paris/les-secteurs-en-detail/gare-des-mines>

⁵⁸⁶ Campus Condorcet. (2019, 27 août). *Porte de la Chapelle : Paris s'engage à mettre le terrain à disposition du Campus à l'été 2018*. <https://www.campus-condorcet.fr/actualites/porte-de-la-chapelle-paris-s-engage-a-mettre-le-terrain-a-disposition-du-campus-a-l-ete-2018-1>

⁵⁸⁷ Association pour le Suivi de l'Aménagement Paris Nord – Est. (2020, 21 septembre). *Le projet de la gare Dubois*. <http://asa-pne.over-blog.com/2020/09/le-projet-de-la-gare-dubois.html>

⁵⁸⁸ Ville de Paris. (2016, 1^{er} décembre). *La Ville et la SNCF ensemble pour le Paris urbain de demain*. <https://www.paris.fr/pages/la-ville-et-la-sncf-ensemble-pour-le-paris-de-demain-4313>

⁵⁸⁹ Ville de Paris. (2023, 24 octobre). *Un nouveau quartier se dessine à Bercy-Charenton (12e)*. <https://www.paris.fr/pages/bercy-charenton-12eme-2364>

⁵⁹⁰ RSHP (s.d.). *Bercy Charenton*. <https://rshp.com/projects/masterplanning/bercy-charenton/>

« 6 000 m² de commerces et 12 000 m² d'équipements publics ». Cette ZAC connaît aussi un projet d'urbanisme transitoire, depuis l'été 2022, tandis que le lancement de la phase opérationnelle est prévu en 2026⁵⁹¹. Sa forme urbaine devrait être relativement similaire à celle des Messageries et s'inscrire dans son prolongement avec la conservation d'édifices bâtis ferroviaires préexistants, la construction d'immeubles ne dépassant pas 37 mètres de hauteur, la création d'une liaison piétonne majeure et le prolongement de rues existantes. En revanche, ce projet urbain a la particularité d'être composé de 30 hectares de voies ferrées et de nombreuses voies automobiles et d'avoir plusieurs propriétaires fonciers différents⁵⁹². Ce projet urbain sera prolongé par la ZAC Charenton-Bercy qui s'étendra sur 12 hectares dans la commune de Charenton-le-Pont⁵⁹³. Ainsi, nous assistons actuellement à la réalisation du réaménagement urbain d'environ 100 hectares dans le 12^e arrondissement de Paris et dans la commune limitrophe de Charenton-le-Pont.

5.2.2.2) Un *food court* dans la Halle Charolais : un projet inscrit dans la stratégie d'urbanisme transitoire de la SNCF intensifiée depuis 2015 et plus largement dans une stratégie de location et de vente de biens immobiliers et de parcelles devenus inutiles aux activités ferroviaires de la SNCF développée depuis les années 1960

En 2016, un chargé d'opérations d'aménagement chez SNCF Immobilier indiquait la volonté de son entreprise de proposer des occupations temporaires dans des espaces non concernés par la réalisation de travaux immédiats au sein des projets urbains menés par Espaces Ferroviaires (Innovapresse, 2016). En 2018, le directeur général de SNCF Immobilier indiquait implicitement que l'urbanisme transitoire était une option envisagée dans chaque projet urbain d'Espaces Ferroviaires (B. Quignon, 2018). À ce propos, SNCF Immobilier présente ses projets d'occupations temporaires dans de nombreux documents de communication publique. J. Pinard (2021, p. 266) relate dans sa thèse le processus ayant conduit à l'adoption d'une définition de l'urbanisme transitoire par SNCF Immobilier. On retiendra que depuis le mois de juin 2019 la définition adoptée est la suivante :

« L'urbanisme transitoire a vocation à donner un nouveau souffle à certaines emprises non utilisées (terrains inoccupés, bâtiments vides), en libérant de nouveaux espaces de partage et de vie dans l'attente d'une reconversion. Les projets d'urbanisme transitoire, de taille, de durée et de nature très variables, ont en commun une dimension

⁵⁹¹ Ville de Paris (2023, 24 octobre). *Un nouveau quartier se dessine à Bercy-Charenton 12e*. <https://www.paris.fr/pages/bercy-charenton-12eme-2364>

⁵⁹² SEMAPA (s.d.). *Bercy Charenton*. <https://www.semapa.fr/bercy-charenton/>

⁵⁹³ Charenton-Bercy. (s. d.). *Charenton-Bercy*. <https://charenton-bercy.fr/le-projet/>

expérimentale, partenariale et sociale, en cohérence avec les valeurs d'innovation et d'intérêt général de SNCF. Bien que n'étant pas régis par une logique de rentabilité immédiate, les sites faisant l'objet d'opérations d'UT [urbanisme transitoire] participent dans le temps long à la création de valeur pour le groupe, en contribuant à son image et en préparant les projets de valorisation de fonciers et de bâtis ».

Elle présente juste après trois catégories de projets d'urbanisme transitoire adoptées par SNCF Immobilier et répondant chacune à une définition spécifique⁵⁹⁴.

En septembre 2019, SNCF Immobilier indiquait avoir déployé une vingtaine d'opérations d'urbanisme transitoire en France – parmi lesquelles « *La Station – Gare des Mines, Ground Control, les Rencontres de la Photographie d'Arles, l'Aérosol, La Cité Fertile* ». Elles auraient permis d'accueillir 2,5 millions de personnes (SNCF Immobilier, 2019, p. 21). Pour autant, les occupations temporaires légales ou illégales ne sont pas un sujet nouveau pour la SNCF (F. Adisson, 2017). À titre d'exemple, après avoir constaté l'occupation illégale de ses entrepôts frigorifiques du 91 quai de la Gare dans le 13^e arrondissement de Paris durant les années 1970, l'entreprise a légalisé la situation des artistes installés dès 1980⁵⁹⁵. L'occupation était d'ailleurs toujours effective en 2023⁵⁹⁶. Entre 1994 et 2006, l'entreprise avait aussi permis l'occupation légale par des artistes de la halle Pajol dans une ZAC du même nom aménagée par Espaces Ferroviaires dans le 18^e arrondissement de Paris (S. Nivet, 2019). Néanmoins, avant 2015, les initiatives de mise à disposition de bâtiments SNCF vacants à des artistes ont été « *relativement rares* » (J. Pinard, 2021, p. 110). À partir de 2015, les projets d'occupations temporaires « *deviennent plus nombreux et ambitieux, fortement médiatisés et investis d'enjeux plus stratégiques* » chez la SNCF avec la création de SNCF Immobilier. Cette dernière a lancé dès 2015 une première édition de Ground Control dans un de ses projets urbains entrés en phase préopérationnelle à Paris (J. Pinard, 2021, p. 158). En 2015, SNCF Immobilier avait également lancé un appel à manifestation d'intérêt sur une quinzaine de ses sites vacants en France afin de permettre la création d'autres projets d'occupations temporaires (J. Pinard et E. Vivant, 2017). Ainsi, après avoir lancé quelques opérations d'occupations temporaires légales à partir des

⁵⁹⁴ Ground Control est classé parmi les « projets d'urbanisme de transition » répondant à la définition suivante : « Projets qui consistent à développer un projet territorialisé et spécifiquement orienté vers le projet final qui peut s'étendre sur plusieurs années. Cette transition entre l'état initial du lieu et un état final repose sur une gestion alternative et peut permettre d'enrichir le projet final, d'intégrer de nouveaux acteurs et de faire émerger de nouvelles initiatives » (J. Pinard, 2021, p. 267).

⁵⁹⁵ Les Frigos. (s. d.). *Des Contrats Précaires*. <https://www.les-frigos.fr/des-contrats-precaires/>

⁵⁹⁶ Les Frigos. (s. d.). <http://les-frigos.com/>

années 1980, la SNCF en est devenue un acteur important depuis 2015 et la création de SNCF Immobilier.

Selon C. De La Casa, les sites sélectionnés par SNCF Immobilier pour accueillir des opérations d'urbanisme transitoire sont « *les emprises « urbanisables immédiatement »* ». Au sein de ces 3 000 ha, soit 15 % du foncier géré par SNCF Immobilier, ce sont cinq sites situés dans des « *projets urbains majeurs* » de l'entreprise qui ont été retenus en 2017 (C. De La Casa, 2017, p. 40). Précisons toutefois que déjà en 2016, cette démarche concernait aussi bien les sites de la SNCF faisant l'objet de projets urbains sous la maîtrise d'ouvrage d'Espaces Ferroviaires ou d'autres institutions (J. Pinard, 2021). Ces informations étaient confirmées par le directeur général de SNCF Immobilier. Il expliquait que les bâtiments et sites en friches de la SNCF destinés à accueillir des projets urbains sont l'occasion de faire de l'urbanisme transitoire durant la « *phase de définition du projet pouvant prendre plusieurs mois, voire plusieurs années* » (B. Quignon, 2018, p. 39 et 40). À cet égard, J. Pinard (2021) montre le caractère stratégique que revêt l'urbanisme transitoire chez SNCF Immobilier en relatant par exemple la réalisation d'une étude prospective lancée en 2018 quant au développement possible de cette activité. Enfin, soulignons que selon J. Pinard (2021, p. 385) « *les sites d'urbanisme transitoire sont anecdotiques, en termes d'échelle, par rapport aux plus de 8 millions de mètres carrés gérés par SNCF Immobilier et à la facture immobilière que représente la gestion de ce parc tentaculaire* ».

Les objectifs de l'urbanisme transitoire pour SNCF Immobilier étaient développés en 2017 par Benoît Quignon et Fadia Karam. Ils mettaient en avant les idées de montrer des sites SNCF – historiquement inaccessibles au grand public – promis à des projets de réhabilitation et d'y expérimenter de nouveaux usages. Fadia Karam allait plus loin en évoquant l'intérêt économique de telles opérations. En effet, elles permettent d'économiser certaines prestations d'entretien et de surveillance, mais aussi de développer « *la valeur* » de ces sites (A. Dhoquois, 2017, p. 16).

De son côté, F. Adisson (2017) estime que quatre raisons principales permettent de comprendre pourquoi la SNCF autorise SNCF Immobilier à accueillir dans ses emprises cessibles des projets d'occupations temporaires. La première serait d'ordre économico-sécuritaire. Il s'agirait d'éviter les coûts de gardiennage des espaces mis à disposition grâce à la présence de porteurs de projet. La deuxième serait d'ordre spéculatif. Il s'agirait d'augmenter la valeur financière des sites en capitalisant sur des projets ayant proposé de nombreuses animations. La troisième serait d'ordre promotionnel. Il s'agirait de promouvoir une bonne image de l'entreprise en externe grâce à la réalisation de projets qui dynamisent des friches urbaines. La quatrième serait

d'ordre organisationnel. Il s'agirait de montrer au sein du groupe SNCF que SNCF Immobilier valorise au mieux son foncier qui est dans l'attente de la réalisation de projets urbains pour les trois raisons précédentes. Ce point de vue a été partagé et généralisé dans le contexte de la région Île-de-France par A. Parnaix et S. Durand (2021, p. 29) pour qui

« les propriétaires des friches et acteurs immobiliers trouvent un intérêt financier à leur implication, un moyen de limiter les coûts d'entretien, [...] ils tablent également sur une amélioration de leur image externe ou interne, voire sur un changement de statut du territoire qui pourrait engendrer une hausse des prix immobiliers ».

En 2020, Espaces Ferroviaires justifiait de la façon suivante la tenue d'opérations d'urbanisme transitoire dans ses projets urbains :

« Sur les emprises SNCF en cours de mutation, des opérations d'urbanisme transitoire permettent de créer une dynamique urbaine sur des sites délaissés, animés par des collectifs, des associations ou des artistes, attirant un public renouvelé et faisant émerger des usages innovants. La démarche contribue à préfigurer les projets urbains à venir et facilite leur mise en œuvre ultérieure, tant vis-à-vis des riverains que des collectivités territoriales concernées. Elle est aussi créatrice de valeur économique, sociale, environnementale et de lien avec les territoires »⁵⁹⁷.

On notera que la contribution des projets transitoires à faciliter la mise en œuvre des projets urbains associés confirme le constat réalisé par A. Bertoni (2018) à ce sujet (chapitre 4).

J. Pinard (2021, p. 515 et 516) décrit dans sa thèse réalisée au sein de SNCF Immobilier la mise en place de la stratégie d'urbanisme transitoire au sein de l'entreprise et évoque les critiques et les éloges dont elle fait l'objet tant chez les cadres de la SNCF qu'à l'extérieur de ce groupe⁵⁹⁸. Elle analyse finement les raisons qui ont conduit au développement de cette pratique chez SNCF Immobilier entre 2015 et 2020, qu'elle résume dans la conclusion de sa thèse :

« Nouvel outil au service du projet urbain, l'urbanisme transitoire permet de faciliter et fluidifier la démarche du projet en amont de la chaîne de valorisation immobilière. Pour le propriétaire et l'aménageur, ces occupations temporaires ne soutiennent plus seulement des enjeux pragmatiques de gestion de la vacance, mais deviennent des outils

⁵⁹⁷ Espaces Ferroviaires et SNCF Immobilier. (2020, octobre). Espaces Ferroviaires métamorphose la ville : Aménagement, construction, promotion : des sites ferroviaires aux quartiers de demain. <https://res.cloudinary.com/espace-ferroviaire/image/upload/v1612457065/Espaces-Ferroviaires-m%C3%A9tamorphose-la-ville.pdf>

⁵⁹⁸ J. Pinard (2021, p. 351) indique que « les données récoltées durant la thèse se concentrent sur la stratégie menée par SNCF Immobilier et le point de vue de ses cadres ».

d'actions stratégiques et opérationnels à différents niveaux : mise en récit de la mutation des emprises de la SNCF et mise en scène du projet urbain, soutien à la médiation et à la négociation auprès des acteurs concernés (pouvoirs publics, habitants, entités au sein de SNCF Immobilier...), enrichissement du projet urbain de manière itérative pendant le processus de conception, gestion de la transition entre ses différentes phases dans un contexte d'incertitude ».

Lors de sa soutenance de thèse, J. Pinard précisait aussi que l'urbanisme transitoire peut être un étendard contre le projet urbain⁵⁹⁹.

Si l'urbanisme transitoire a aujourd'hui un rôle important chez SNCF Immobilier, cela vient en partie de l'évolution de la vision de la SNCF sur son patrimoine non essentiel à ses activités ferroviaires actuelles, perceptible dans la conservation pour de nouveaux usages de la Halle Freyssinet au début des années 2010 dans la ZAC Paris Rive Gauche ou du Tri Postal de Lille au début des années 2000 (Wilmotte & Associés Architectes et M. Leloup, 2017). À cet égard, J. Pinard (2021, p. 339) note qu'il a fallu « attendre les années 1980 pour que naisse une véritable préoccupation patrimoniale au sein de la SNCF [...]. [Toutefois] cette protection concerne essentiellement les locomotives et voitures (matériel roulant) et les bâtiments de voyageurs ». Elle ajoute qu'une nouvelle politique patrimoniale menée par la SNCF est incarnée par la création en 2017 du pôle Patrimoine et Mécénat « qui doit définir pour la première fois une politique nationale de sauvegarde et de valorisation du patrimoine à l'échelle du groupe ». Cette politique patrimoniale porterait « un intérêt croissant [...] au patrimoine immobilier, en dehors des gares de voyageurs ». Elle ajoute enfin que « dès sa création en 2017, le comité du patrimoine de la SNCF reconnaît l'intérêt de l'urbanisme transitoire comme un soutien à la nouvelle démarche patrimoniale » (J. Pinard, 2021, p. 343). G. Pepy, alors président du Directoire de la SNCF, revenait sur cette position en présentant l'édition été 2017 de Ground Control dans la Halle Charolais préservée : « Il y a dix ans, il y a vingt ans, on aurait détruit pour construire des immeubles neufs. Aujourd'hui, tout le monde a conscience de l'incroyable valeur affective, émotionnelle de ces lieux »⁶⁰⁰. Par ailleurs, J. Pinard (2021, p. 346) estime que la présence de Ground Control et de Grand Train en 2015 et en 2016 dans le dépôt ferroviaire de la Chapelle du 18^e arrondissement devant faire l'objet du projet urbain Ordener-Poissonniers a conduit Espaces Ferroviaires à commander un diagnostic patrimonial à une entreprise spécialisée dans les opérations de réhabilitation du bâti ancien. Alors qu'il était

⁵⁹⁹ CapVisio. (2021, 26 mai). *Soutenance Juliette PINARD* [vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=-MLRozYhHr8&ab_channel=CapVisio

⁶⁰⁰ Groupe SNCF. (2017, 29 août). *Inauguration Ground Control 1ère édition* [vidéo]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=bs3klee0dPM>

prévu avant l'arrivée de Ground Control de démolir tout le bâti ancien du site, soit 1,2 ha, Espaces Ferroviaires a suite aux résultats de cette étude modifié la forme urbaine du projet urbain en décidant de conserver « *trois éléments historiques du dépôt* » s'étendant sur 7 000 m². Puis cette volonté de conservation du patrimoine bâti se serait propagée à d'autres opérations d'aménagement d'Espaces Ferroviaires à Paris, y compris aux Messageries. Toutefois, certains cadres de la SNCF ne veulent pas aller trop loin dans la logique de patrimonialisation pour que l'enjeu de rentabilité économique puisse primer. Les projets transitoires valorisant le patrimoine sont aussi perçus comme « *une prise de risque, par exemple en faisant naître des revendications de pérennisation et/ou de protection juridique des édifices auprès des riverains ou d'associations de cheminots* » (J. Pinard, 2021, p. 348).

En France, parmi les 96 *food courts* en activité au moins une journée recensés entre 2018 et 2021 dans les 37 AUF d'au moins 300 000 habitants, deux *food courts* se sont installés sur des terrains de l'entreprise ferroviaire SNCF. C'est le cas depuis mai 2017 pour « Ground Control » à Paris et pour « Territoires - Cultures, Cuisines & Convivialité » à Lyon lors de chaque période estivale ainsi que quelques jours à d'autres moments de l'année depuis le 2 juin 2020⁶⁰¹. Toutefois, seul le premier était situé dans le périmètre d'un projet urbain.

Finalement, le projet urbain Les Messageries accueille une nouvelle édition de Ground Control souhaitée par SNCF Immobilier dans le cadre de sa stratégie d'urbanisme transitoire. Cette dernière consiste à déployer des projets d'occupation temporaire dans des espaces de projets urbains qui ne sont pas encore entrés dans une phase opérationnelle. Le *food court* aménagé aux Messageries constitue un type de programmation possible parmi d'autres au sein des sites de la SNCF qui font l'objet de projets urbains sous la maîtrise d'ouvrage d'Espaces Ferroviaires ou pas. Cette stratégie d'urbanisme transitoire s'inscrit plus largement dans une stratégie entamée il y a plusieurs décennies de location de terrains devenus inutiles aux activités de la SNCF.

5.2.3) Le contexte territorial du projet de *food court* du projet urbain vallisolétain Talleres

La documentation consultée sur la politique alimentaire de la Ville de Valladolid et de la Junte de Castille-et-León et les entretiens que nous avons réalisés à propos du projet urbain Talleres, nous permettent d'affirmer que ce projet n'a aucun lien avec des politiques alimentaires développées en Castille-et-León.

⁶⁰¹ Territoires - Cultures, Cuisines & Convivialité. (s. d.). *Accueil* [page Facebook]. Facebook. Repéré le 18 juin 2022 à <https://fr-fr.facebook.com/territoireslyon/>

5.2.3.1) Talleres : un projet urbain participant à la stratégie de la Ville de Valladolid en faveur du renouvellement urbain et à la stratégie d'ADIF d'aménagement de sites de métropoles espagnoles ayant perdu leur usage ferroviaire

Alors que Valladolid était peuplée par 150 000 habitants en 1960, sa population a plus que doublé en 1981 pour atteindre 320 000 habitants. En 1981, Valladolid et 13 municipalités alentour totalisant 20 000 habitants s'étaient réunies pour former la « comarca de Valladolid ». En 2011, la ville de Valladolid comptait 310 000 habitants, tandis que les municipalités alentour comptaient plus de 100 000 habitants au total. Il est également important de souligner qu'entre 1987 et 2006, la superficie urbaine artificialisée de l'aire urbaine est passée de 4 000 à 8 500 hectares (M. Fernández Maroto, 2019). Ces chiffres témoignent du fait que l'aire urbaine de Valladolid a connu un processus d'étalement urbain important entre le début des années 1980 et le début des années 2010. Dans ce sens, M. Fernández-Maroto et J.-L. De las Rivas Sanz (2019) estiment que l'urbanisation en extension urbaine a été dominante aussi bien à Valladolid que dans les autres villes espagnoles entre les années 1960 et 2008. Ils notent un glissement vers le paradigme de la régénération urbaine à partir de 2008. Il se serait reflété dans les années 2010 dans des textes de loi de l'État espagnol et de la Junte de Castille-et-León, mais aussi dans un document de la mairie de Valladolid visant à réviser le PGOU. Les politiques de régénération urbaines seraient donc plus récentes à Valladolid qu'à Lille ou à Paris. Toutefois, lors des années 1990, la réalisation de projets urbains en renouvellement urbain était également envisagée pour différents sites à Valladolid, comme on a pu le montrer précédemment à propos des terrains ferroviaires de la ville.

En 2015, la nouvelle équipe municipale élue prévoyait d'éliminer dans la révision du PGOU la dizaine d'« *áreas homogéneas* » désirée par l'ancien maire au pouvoir durant 20 années de suite. En effet, ces projets de secteurs résidentiels *ex nihilo* sur un total de 3 100 hectares – soit presque autant que la superficie urbanisée de Valladolid en 2015 (3 895 ha) – étaient contraires à la volonté du nouveau maire de promouvoir une ville compacte⁶⁰². À ce propos, l'équipe de maîtrise d'œuvre du projet urbain en place entre 2005 et 2014 indiquait avoir fait des propositions qui contribueraient à l'obtention de ce type de ville (Richard Rogers Partnership et al., 2010). Il faut cependant noter que ce modèle de ville compacte n'est pas si novateur, puisque selon P. Laborde (2005, p. 194) il est « *une caractéristique majeure de la ville espagnole* ».

⁶⁰² Francisco, J. M. (2015, 2 décembre). Saravia confirma que las áreas homogéneas serán eliminadas, excepto San Isidro. *Cadena Ser*. https://cadenaser.com/emisora/2015/12/02/radio_valladolid/1449060061_192677.html

En 2006, le projet « Nouvelle Aire de Centralité »⁶⁰³ correspondant aux projets de renouvellement urbain menés sur les terrains ferroviaires d'Argales, Ariza et Talleres et au réaménagement des voies ferrées du cœur de ville était considéré par la municipalité de Valladolid comme le projet urbain le plus stratégique au côté d'un projet de réaménagement de la zone industrielle d'Argales (Mairie de Valladolid, 2006). Ce vaste projet serait aussi l'opération de renouvellement urbain la plus importante connue par la ville dans son histoire (C. Bellet Sanfeliu et L. Santos Ganges, 2016). Dans le PGOU révisé en 2020, il était aussi indiqué que le projet d'« *Integración de la Red Arterial Ferroviaria ("Plan Rogers")* » est considéré comme l'un des projets stratégiques pour la ville de Valladolid. Ce projet est jugé comme étant stratégique en raison de la volonté d'accueillir des entreprises madrilènes au sein du secteur Talleres⁶⁰⁴. D'autres raisons sont données pour justifier ce caractère stratégique, comme décongestionner les activités directionnelles et tertiaires concentrées dans le centre historique de Valladolid en plaçant une partie d'entre elles à Talleres⁶⁰⁵. Dans un autre passage du PGOU de 2020, des projets stratégiques sont évoqués et très brièvement décrits. Mis à part les trois projets de secteurs urbains que nous étudions, aucun des autres projets évoqués dans le PGOU ne semble consister à créer de nouveaux secteurs habités, et si c'était le cas, cela serait dans une proportion nettement moindre⁶⁰⁶.

La Ville de Valladolid affirmait clairement dans le PGOU approuvé en 2020 sa volonté de préférer la régénération urbaine par rapport aux extensions urbaines⁶⁰⁷. En 2021, le maire adjoint à la planification urbaine et au logement indiquait que les projets urbains Talleres, Argales et Ariza ainsi que le projet de réorganisation du faisceau ferré central de la ville

⁶⁰³ Texte original : « Nueva Área de Centralidad »

⁶⁰⁴ Mairie de Valladolid. (2020). Revisión del plan general de ordenación urbana de Valladolid: *memoria* *informativa*. *volumen* *I*. https://cloud.valladolid.es/index.php/s/vkll7KzVWVvKsDhn?path=%2F00_PGOU%202020%2F01_DI_DOCUMENTACI%C3%93N%20INFORMATIVA%2F01-DI-MI-MEMORIA%20INFORMATIVA#pdfviewer

⁶⁰⁵ Mairie de Valladolid et Prointec. (2020). Revisión del PGOUVa : Información urbanística y avance : fase 2 : diagnóstico urbanístico: documento de síntesis y resumen ejecutivo de la fase 2.1. Mairie de Valladolid. https://cloud.valladolid.es/index.php/s/vkll7KzVWVvKsDhn?path=%2F00_PGOU%202020%2F01_DI_DOCUMENTACI%C3%93N%20INFORMATIVA%2F03-DI-DA_DIAGN%C3%93STICO%20Y%20AVANCE#pdfviewer

⁶⁰⁶ Mairie de Valladolid et Prointec. (2020). *Revisión del plan general de ordenación urbana de Valladolid: memoria* *vinculante*. Mairie de Valladolid. https://cloud.valladolid.es/index.php/s/vkll7KzVWVvKsDhn?path=%2F00_PGOU%202020%2F02_DN-MV-MEMORIA%20VINCULANTE#pdfviewer

⁶⁰⁷ Mairie de Valladolid et Prointec. (2020). *Revisión del PGOUVa : información urbanística y avance : Fase 2 : II. Documento de avance de planeamiento*. Mairie de Valladolid. https://cloud.valladolid.es/index.php/s/vkll7KzVWVvKsDhn?path=%2F00_PGOU%202020%2F01_DI_DOCUMENTACI%C3%93N%20INFORMATIVA%2F03-DI-DA_DIAGN%C3%93STICO%20Y%20AVANCE#pdfviewer

faisaient partie des 21 projets de la « *stratégie de l'est* ». Cette stratégie municipale visait à améliorer les conditions de vie dans les quartiers situés à l'est des voies ferrées (M. Saravia Madrigal, 2021, p. 234, notre traduction).

Dans les années 2000, les projets urbains consistant à créer une nouvelle centralité urbaine à partir de la rénovation de gares ou de l'implantation de nouvelles gares en lien avec la réalisation de lignes à grande vitesse étaient fréquents dans le monde. Il se trouve que toutes les municipalités des villes intermédiaires espagnoles ayant une gare devant accueillir une ligne à grande vitesse ont eu la particularité de porter des projets urbains de quartier de gare comprenant un enfouissement ou une déviation des installations ferroviaires⁶⁰⁸. Ces projets nécessitaient des investissements infrastructurels gigantesques afin de libérer des terrains pour certains usages urbains et afin d'éliminer l'effet de barrière des voies. La viabilité économique de ce type de projet reposait sur l'idée que les plus-values – provenant de la vente du sol libéré (C. Bellet Sanfeliu et A. Gutiérrez Palomero, 2011) – permettraient de supporter l'ensemble des coûts de ces travaux ferroviaires. Le mécontentement social autour du chemin de fer et les solutions visant à enterrer ou à dévier les voies seraient à mettre sur le compte du manque d'attention des compagnies ferroviaires à l'égard de l'intégration urbaine, du manque de coopérations entre les administrations et du retard historique dans la réalisation de petits projets d'amélioration (L. Santos y Ganges, 2016). Alors que bon nombre de politiques locaux désiraient lancer des projets urbains de quartiers de gare en enfouissant les voies ferrées dans les zones les plus urbanisées comme à Valladolid, Saragosse, Valence, Logroño, León ou Barcelone au début des années 2000, l'administrateur des voies ferrées, ADIF, ne souhaitait pas prendre en charge le coût de l'enfouissement. Ce sont donc les mairies et les communautés autonomes concernées par le déploiement des lignes à grande vitesse qui ont lancé des sociétés visant à mener à bien ces projets urbains (C. Bellet Sanfeliu et A. Gutiérrez Palomero, 2011). Finalement, les projets urbains des quartiers de gare TGV espagnols des années 2000 étaient très majoritairement dirigés par quatre entités créant une société anonyme. On retrouvait le pouvoir étatique – représenté par le ministère de l'Équipement et ses entités publiques ferroviaires : RENFE et ADIF – qui détenait la moitié du capital et la présidence. Le pouvoir local avec la mairie et le pouvoir régional avec la communauté autonome concernée par le projet complétaient l'actionnariat habituellement à la même hauteur (C. Bellet Sanfeliu et A. Gutiérrez Palomero, 2011 ; L. Santos y Ganges, 2016). C'est bien cette organisation que l'on retrouvait au sein de la société anonyme de capital public Valladolid Alta Velocidad (chapitre 4). Au total,

⁶⁰⁸ Les villes de Cordoue et de Séville ont été les premières à se lancer dans de tels projets en lien avec la construction de la ligne à grande vitesse entre Madrid et Séville qui a été inaugurée en 1992.

13 sociétés de ce type ont été formées en Espagne entre 2002 et 2010⁶⁰⁹ (L. Santos y Ganges, 2016). L. Santos y Ganges (2011) faisait le point sur l'avancement de ces projets : « *En pleine crise économique et financière, ces sociétés peinent désormais à faire avancer leurs projets et attendent des jours meilleurs, sans pour autant remettre en question le modèle* ». Cet auteur dressait en 2016 le même constat de paralysie pour ce type de projet mis en place pour profiter du déploiement du réseau de LGV espagnol. Il notait également que certaines de ces sociétés anonymes avaient connu une liquidation judiciaire (C. Bellet Sanfeliu et L. Santos Ganges, 2016). Pour faire face aux coûteux travaux ferroviaires, ces entreprises cherchaient sur les terrains qui seront libérés à autoriser le maximum de mètres carrés constructibles pour des usages tertiaires, mais aussi et surtout des logements⁶¹⁰, car ces derniers étaient réputés plus faciles à vendre. Ainsi, 5 853 logements, dont 3 254 aux abords de la gare centrale de voyageurs étaient prévus à León contre 6 065 logements, dont 2 777 aux abords de la gare centrale de voyageurs étaient prévus à Valladolid, alors que ces deux villes présentaient une stagnation démographique et avaient vu leur parc de logements croître à un rythme soutenu jusqu'à la crise économique de 2008 (L. Santos y Ganges, 2011).

Dans la première moitié des années 2010, ces sociétés étaient lourdement endettées, car elles avaient dû contracter de lourds emprunts bancaires pour lancer leurs travaux⁶¹¹. De plus, elles se retrouvaient sans perspectives d'améliorations à court terme. La majorité d'entre elles, à l'instar de Valladolid Alta Velocidad, retardaient les investissements et le remboursement de leur dette dans l'espoir d'un futur meilleur. En 2012, la ministre de l'Équipement a indiqué que ces entreprises avaient des dettes cumulées d'un milliard d'euros et que les opérations d'enfouissement ferroviaire devraient être repensées (L. Santos y Ganges, 2016).

5.2.3.2) Un *food court* dans une halle du site Talleres : un projet inscrit dans la stratégie d'ADIF de location de biens immobiliers et de parcelles devenus inutiles à ses activités ferroviaires développée depuis au moins les années 1990

Nous allons désormais montrer qu'ADIF – propriétaire depuis sa création le 1^{er} janvier 2005 de l'immense majorité du foncier et des biens bâtis de l'ancienne société ferroviaire GIF et de

⁶⁰⁹ Entre 2002 et 2003 les villes d'Alicante, Barcelona, Gijón, León, Logroño, Valence, Valladolid et Saragosse ont été concernées puis entre 2006 et 2010 les villes d'Almería, Carthagène, Palencia, Murcie et Vitoria ont pris le relai.

⁶¹⁰ Les usages résidentiels sont majoritaires dans les projets de Cordoue, Séville, Ciudad Real, Valladolid et Guadalajara-Yebes (C. Bellet Sanfeliu et A. Gutiérrez Palomero, 2012).

⁶¹¹ L'apport financier des entités de la société anonyme Valladolid Alta Velocidad ne s'élevait qu'à 600 000 euros lors de sa création en 2003, alors que le budget de l'opération était alors estimé à 526,83 millions d'euros. Dix ans plus tard, l'entreprise avait 7,904 millions d'euros de fonds propres négatifs.

RENFE⁶¹² (L. Santos y Ganges, 2007) – n’a pas lancé de stratégie de développement de l’urbanisme transitoire. Alors que le site parisien semble révélateur d’une stratégie de développement à long terme de l’urbanisme transitoire chez la SNCF, intégrant la possibilité de faire fonctionner des *food courts* sur différents sites devant faire l’objet de projets urbains, on ne retrouve pas ce discours à Valladolid de la part d’ADIF ou de la VAV à propos d’Estación Gourmet dans le site Talleres ou dans le cadre d’une stratégie nationale qui aurait pu être portée par ADIF en Espagne. En effet, pour savoir si ADIF avait mis au point une stratégie d’envergure nationale en ce qui concerne les occupations temporaires dans le cadre de projets urbains, nous avons mené plusieurs recherches sur son site Internet le 7 février 2022. En premier lieu, les expressions suivantes ont été écrites dans la barre de recherche du site de l’entreprise : « urbanismo temporal », « urbanismo transitorio », « urbanismo táctico », « ocupación temporal », « temporal », « temporario », « transitorio », « táctico ». Aucun résultat pertinent par rapport à des projets d’occupations temporaires similaires à ceux décrits dans le quatrième chapitre n’a été relevé. Puis nous avons cherché d’éventuelles informations sur ces types de projets dans plusieurs onglets généraux du site Internet, sans résultats. En dernier lieu, nous avons lu les 825 titres des communiqués de presse d’ADIF disponibles (du 14 février 2019 au 7 février 2022). Nous avons seulement trouvé deux communiqués évoquant des locations de terrains ferroviaires de l’entreprise. Le plus récent évoque la location pour une durée de quatre ans d’un terminal de marchandises à Séville à une entreprise de logistique⁶¹³. Le plus ancien traite du lancement d’un appel d’offres public pour la location à des fins commerciales d’un terrain de 1 936 m² composé d’une halle industrielle de 497 m² situé dans l’enceinte de la gare de Ronda⁶¹⁴. Ensuite, nous avons utilisé les mêmes mots-clés que précédemment en ajoutant « ADIF » sur Google, de façon à recueillir des articles de presse à propos de projets d’occupations temporaires qui auraient pu être entrepris par la société. Après la lecture de plusieurs dizaines de résultats, un seul projet a retenu notre attention. Il se trouve qu’ADIF annonçait la location d’un terrain de 18 400 m² – pour une durée de deux ans à compter du 1^{er} janvier 2021 – situé à Madrid, à une entreprise proposant depuis le 28 septembre 2021 des activités culturelles principalement sous trois chapiteaux au sein d’un projet nommé « Espacio

⁶¹² GIF a fusionné avec RENFE peu avant que cette dernière ne donne naissance, le 1^{er} janvier 2005, à ADIF et à Renfe-Operadora (usuellement appelée RENFE). Source : Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (2023, 4 mai). Dans *Wikipédia*.

https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Gestor_de_Infraestructuras_Ferrovias&oldid=150950654

⁶¹³ ADIF. (2021, 10 décembre). *Adif adjudica la gestión de servicios y comercialización de la terminal Sevilla La Negrilla*. <https://www.adif.es/w/adif-adjudica-la-gesti%C3%B3n-de-servicios-y-comercializaci%C3%B3n-de-la-terminal-sevilla-la-negrilla?pageFromPlid=203>

⁶¹⁴ ADIF. (2020, 30 juin). *Adif saca a concurso público el arrendamiento de una nave industrial en el recinto de la estación de Ronda*. <https://www.adif.es/w/adif-saca-a-concurso-p%C3%BAblico-el-arrendamiento-de-una-nave-industrial-en-el-recinto-de-la-estaci%C3%B3n-de-ronda?pageFromPlid=203>

Ibercaja Delicias ». Il faut noter qu'ADIF justifiait ce projet temporaire avant tout par une volonté d'éviter la dégradation de la parcelle⁶¹⁵. À ce propos, au mois de novembre 2022, une journaliste relevait entre autres la présence d'une grande zone de restauration contenant plusieurs *food trucks*. Elle annonçait également que ce projet était mené le temps que la conception d'un projet de construction d'un bâtiment de la Compagnie Nationale de Ballet et de Danse se finalise⁶¹⁶. Par ailleurs, aucune information sur d'éventuels projets urbains associés ne transparaissait dans l'ensemble de ces articles. En outre, parmi les 45 *food courts* ouverts au moins une journée entre 2018 et 2021 recensés dans les 20 AUF espagnoles d'au moins 300 000 habitants, « Estación Gourmet », inauguré en décembre 2013, est le seul *food court*, à notre connaissance, à avoir été installé sur un terrain de l'entreprise ferroviaire ADIF. En Espagne, nous avons toutefois connaissance de deux projets de *food courts* au sein de terrains appartenant à ADIF, au sein d'AUF de moins de 300 000 habitants, dans les villes de Cadix et de León. En 2014, ADIF lançait un appel d'offres pour recruter une entreprise désirant transformer les 5 500 m² de l'ancien bâtiment voyageur de la principale gare de Cadix en un *mercado gastronómico* et en devenir exploitant-gestionnaire durant 15 ans⁶¹⁷, soit beaucoup plus longtemps que les durées habituelles des occupations temporaires proposées par la SNCF dans le cadre de sa démarche d'urbanisme transitoire. Ce projet qui n'avait pas encore abouti en 2022 était toujours d'actualité⁶¹⁸. Contrairement à Estación Gourmet et au projet situé à León que nous allons présenter, cette halle ne se trouvait pas dans le périmètre d'un projet de nouveau secteur. En 2015, une journaliste indiquait qu'ADIF avait la volonté de réhabiliter son ancien bâtiment voyageur de la gare principale de León afin d'y accueillir un « *mercado gourmet* », semble-t-il, pour plusieurs années ou décennies. À ce propos, elle estimait que « *cette action s'inscrit dans le cadre de la stratégie mise en œuvre par l'Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) pour convertir les anciens bâtiments qui n'ont plus d'usages ferroviaires en espaces de gastronomie et de loisirs* » (notre traduction)⁶¹⁹. Or, en 2017, ADIF avait la volonté d'organiser un concours afin de trouver un nouvel usage à la réhabilitation du bâtiment,

⁶¹⁵ Durán Rodríguez, J. (2021, 19 octobre). El escándalo del Espacio Ibercaja Delicias marca el camino para la pirámide de Nacho Cano. *El Salto*. <https://www.elsaltodiario.com/urbanismo/espacio-ibercaja-delicias-piramide-nacho-cano-hortaleza>

⁶¹⁶ García, E. (2022, 27 novembre). *Ibercaja monopoliza los terrenos públicos de la Estación de Delicias de Adif*. Merca 2. <https://www.merca2.es/2022/11/27/ibercaja-estacion-delicias-1149329/>

⁶¹⁷ L. V. (2014, 19 septembre). La antigua estación de Cádiz cambiará los trenes por los fogones. *La voz de Cádiz*. <https://www.lavozdigital.es/cadiz/20140919/local/cadiz/estaciontren-201409190807.html>

⁶¹⁸ Hidalgo, J. A. (2022, 12 mars). El Mercado Gastronómico de la estación de Cádiz salva ya las últimas trabas administrativas. *Diario de Cádiz*. https://www.diariodecadiz.es/cadiz/Mercado-Gastronomico-ultimas-trabas-administrativas-estacion-Cadiz_0_1664235487.html

⁶¹⁹ Muñiz, M. J. (2015, 9 août). La vieja estación del tren se convertirá en un mercado gourmet con gastrobares. *Diario de León*. <https://www.diariodeleon.es/articulo/leon/vieja-estacion-tren-convertira-mercado-gourmet-gastrobares/201508090400001532683.html>

en excluant l'idée d'y installer un *food court*⁶²⁰. Ce revirement de situation s'explique sans doute par l'insatisfaction d'ADIF à l'égard d'Estación Gourmet. Par ailleurs, sans mentionner d'exemples, ADIF indiquait avoir développé en 2014 des « *mercados gastronómicos* » dans des bâtiments singuliers au sein de ses gares (ADIF, 2015), ce qui sous-entend qu'au moins un autre *food court* que celui étudié à Valladolid a été en activité en 2014. Ainsi, nous n'avons pas trouvé d'autres cas de projet d'occupation temporaire dans le cadre des projets urbains où ADIF faisait partie de l'équipe de maîtrise d'ouvrage en dehors du *food court* Estación Gourmet. Toutefois, comme on a pu commencer à l'observer à partir de quelques exemples, la location du local ayant accueilli le *food court* Estación Gourmet entre 2013 et 2019 s'inscrit dans une politique plus large d'ADIF en ce qui concerne son patrimoine foncier et immobilier. Au mois d'avril 2013, un article de presse indiquait qu'ADIF souhaitait vendre d'ici à la fin de cette année-là 1 500 biens immobiliers – comme des logements, d'anciens bâtiments voyageurs, des garages ou encore des entrepôts – dont 700 à ses locataires d'alors et 800 en passant par des ventes aux enchères publiques⁶²¹. Plus largement, ADIF avait la volonté au début des années 2010 de commercialiser plus de 2 000 de ses propriétés – constituées de logements, de locaux commerciaux, d'anciennes gares, de garages, d'entrepôts et de terrains – entre 2013 et 2016. ADIF précisait que ces ventes faisaient partie d'un plan de rationalisation de ses actifs. Ce plan comprenait trois types de mesures :

« valoriser les actifs immobiliers de l'entité qui ne constituent pas une part substantielle et indispensable de son activité, en les louant ou en les vendant ; proposer aux locataires actuels des logements appartenant à Adif de devenir propriétaires, et optimiser l'utilisation des espaces et des équipements internes » (notre traduction)⁶²².

ADIF annonçait exactement les mêmes objectifs en 2020 pour son plan de rationalisation d'actifs⁶²³. À cet égard, en 2023, ADIF proposait sur son site Internet des onglets pour vendre, louer et prêter ses biens. Aucune référence à l'urbanisme temporaire ou à l'urbanisme transitoire ou aux projets urbains n'apparaissait dans les pages de présentation des différents onglets.

⁶²⁰ Cubillas, A. (2017, 19 juin). La vieja estación de Renfe reabrirá al público reconvertido en un espacio “necesario para la ciudad”. *Leonoticias*. <https://www.leonoticias.com/leon/viaja-estacion-renfe-20170619130614-nt.html>

⁶²¹ Rédaction. (2013, 29 avril). ADIF saca a concurso el arrendamiento de un solar en Plaza de Armas para usos terciarios. *La Vanguardia*. <https://www.lavanguardia.com/local/sevilla/20130429/54372974321/adif-saca-a-concurso-el-arrendamiento-de-un-solar-en-plaza-de-armas-para-usos-terciarios.html>

⁶²² Ministerio de Hacienda y Función Pública. (s. d.). *Programa para la puesta en valor de los activos inmobiliarios gestionados por ADIF*. <https://www.hacienda.gob.es/DGPatrimonio/plan%20de%20ventas%20del%20estado/adif/programa%20ventas-%20adif.pdf>

⁶²³ ADIF. (2020, 30 juin). *Adif saca a concurso público el arrendamiento de una nave industrial en el recinto de la estación de Ronda*. <https://www.adif.es/w/adif-saca-a-concurso-p%C3%BAblico-el-arrendamiento-de-una-nave-industrial-en-el-recinto-de-la-estaci%C3%B3n-de-ronda?pageFromPlid=203>

Toutefois, un certain nombre de biens pourraient être considérés comme ayant des liens avec ces types de projets⁶²⁴. Enfin, notons que la stratégie de location et de vente de parcelles et de biens immobiliers ferroviaires devenus inutilisés au transport ferroviaire existe au moins depuis 1994 en Espagne (L. Santos y Ganges, 2007). Ainsi, l'installation du *food court* Estación Gourmet semble avoir été un projet isolé résultant d'une opportunité locale pour ADIF plutôt qu'un projet inséré dans une stratégie de développement d'occupations temporaires ouvertes au grand public dans le cadre de la mise en place de projets urbains à un niveau régional ou national chez ADIF. Pour autant, ADIF a développé depuis plusieurs décennies une stratégie de locations et de mises à disposition gratuite de terrains et biens immobiliers devenus inutilisés à ses activités ferroviaires en dehors de projets urbains comme nous avons pu le voir.

5.2.4) Comparaison

Finalement, il ressort de nos analyses que les projets urbains Talleres et Fives Cail Babcock sont de première importance pour leurs municipalités. Le projet lillois apparaît assez important pour la Métropole européenne de Lille. Enfin, le projet urbain des Messageries apparaît assez important à l'échelle de la municipalité parisienne et secondaire dans le cadre des projets de la région Île-de-France.

Nous venons de voir que l'enjeu urbain principal a été de réaménager ces sites monofonctionnels partiellement ou plus du tout utilisés en sites multifonctionnels, en raison de la pression foncière et immobilière que connaissent Paris et dans une moindre mesure Lille et Valladolid. Ces trois projets de réaménagement urbain s'inscrivent dans une dynamique de limitation de l'étalement urbain. Les politiques nationales, régionales et locales favorisant le renouvellement urbain au détriment de l'étalement urbain existaient plusieurs décennies avant la déclaration d'un maître d'ouvrage dans le projet parisien, contre quelques années dans le cas lillois, alors que le projet vallisolétain semble avoir précédé ce mouvement de quelques années.

Parmi les entités gestionnaires des sites accueillant les *food courts* temporaires étudiés, l'activité d'urbanisme transitoire nous apparaît moins structurée chez la Soreli, la Ville de Lille et ADIF que chez SNCF Immobilier. En effet, seule cette dernière dispose de postes dédiés à cette activité et c'est celle qui a développé le plus d'opérations d'urbanisme transitoire.

Entre 2018 et 2021, les *food courts* étaient une activité très marginale dans les politiques de vente et de location (courte ou longue durée) de terrains et biens immobiliers mises en place

⁶²⁴ ADIF. (s. d.). *Espacios para su actividad*. <https://www.adif.es/espacios-disponibles> ;
ADIF. (s. d.). *Comercialización de inmuebles*. <https://www.adif.es/comercializacion-de-inmuebles>

par ADIF et la SNCF au sein de leurs sites devenus inutiles à leurs activités de transport. En revanche, contrairement à ADIF, la SNCF – à travers SNCF Immobilier – a développé depuis 2015 une politique consistant à fréquemment insérer des occupations temporaires dans des espaces devant entrer d’ici quelques années en phase opérationnelle au sein de projets urbains entrepris sur son foncier. ADIF est pour autant familier des locations d’espaces non essentiels à ses activités ferroviaires depuis plusieurs décennies et nous pouvons d’ailleurs faire le même constat pour la SNCF.

Autrement, seul le projet urbain lillois semble véritablement inscrit dans une politique alimentaire multiscalair sur le plan spatial.

Selon J. Idt (2020, p. 185), la première génération d’architectes-urbanistes à avoir promu le projet urbain en France souhaitait accorder de l’importance au « *contexte et aux particularités locales* ». Il résulte de notre analyse qu’il n’y avait pas de thématique alimentaire forte dans le quartier de Fives avant le lancement du projet urbain, mais il y a bien une dynamique à cet égard à l’échelle de la métropole lilloise. Il n’y avait pas de thématique alimentaire forte dans le 12^e arrondissement de Paris avant le lancement du projet urbain. Il n’y avait pas non plus de thématique forte dans le site Talleres et ses abords à Valladolid. Il semblerait donc que les décideurs des trois projets urbains étudiés ont accordé peu d’importance au « *contexte et aux particularités locales* » en ce qui concerne l’insertion de *food courts*. Ils ont préféré dans le cas de FCB mettre en œuvre une stratégie métropolitaine consistant à insérer un *cluster* économique dans ce projet urbain comme dans de nombreux autres et ils ont préféré dans les deux autres cas mettre en œuvre une stratégie nationale de développement de projets d’occupations temporaires dans leur terrain ayant perdu leur utilité ferroviaire.

5.3) Les espaces mobilisés pour installer un *food court* dans un projet urbain

Nous allons à présent chercher à préciser l’opérationnalisation des projets de *food courts* étudiés pour continuer à réfléchir sur ce que le *food court* révèle de l’évolution des projets urbains. Dans un premier temps, nous allons étudier les éléments qui ont conduit les propriétaires et les gestionnaires de terrains dans ces projets urbains à louer ou à vendre auprès d’entrepreneurs l’espace qui a accueilli ou accueillera un *food court*. Nous chercherons également à comprendre ce qui motive les futurs dirigeants de *food courts* à choisir cette localisation.

5.3.1) Le projet urbain Fives Cail Babcock

Au début de l'année 2016, les partenaires du projet TAST'in FIVES ont affirmé leur volonté de construire un bâtiment accueillant un *food court* et d'autres activités en lien avec l'alimentation sous la halle F6 (Ville de Lille, 2016). Le choix de cette localisation s'explique par une conjonction de facteurs que nous allons expliquer. Tout d'abord, au mois de février 2015, Clipperton Développement estimait que les halles F6, F7 et F8 « *forment un ensemble qui constitue le cœur vivant du projet* »⁶²⁵ (figure 50), ce qui justifiait notamment que la halle F6 fasse l'objet de projets immobiliers durant la première phase opérationnelle, contrairement à ce qui était jusqu'alors prévu (Clipperton Développement, 2015).



Figure 50 : Vue des halles F6, F7 et F8 (de gauche à droite à l'arrière-plan) depuis la rue A. Ballet à Lille en 2020

Source : photo de J. Haquet prise le 7 mars 2020

À la fin de l'année 2015, la halle F6 était toujours disponible lors de la conception du projet de Halle Gourmande. De plus, il avait été acté que cette halle était apte à recevoir des activités économiques. Enfin, cet emplacement apparaissait cohérent pour cet équipement avec l'environnement à dominante alimentaire qui se dessinait avec le lycée hôtelier et le tiers-lieu (entretien Ville de Lille n°2, 2021). De plus, en fin d'année 2016, l'obtention d'une subvention conséquente pour le projet TAST'in FIVES aura permis de privilégier une implantation dans une halle plutôt que dans une construction entièrement neuve malgré un coût financier plus élevé. Cette décision se voulait au service de l'importante ambition du projet immobilier puisqu'il était appelé à devenir « *un phare, un emblème du démarrage d'une opération urbaine ambitieuse* ». Il fallait de toute façon trouver rapidement une destination à la halle F6 pour

⁶²⁵ Ce point de vue était partagé par la Soreli (entretien, 2021) qui estimait que les halles F6, F7 et F8 constituent « *les trois principales halles* » du projet urbain.

rendre le passage de l'Internationale (halle F7) « vivant » (entretien Ville de Lille n°1, 2020). En effet, ce passage était en cours de réhabilitation en 2015 et devait notamment permettre dès 2016 l'accès au lycée hôtelier alors en cours de construction au sein de la halle F8 (Soreli, 2015). Par ailleurs, la halle F6 ne pouvait être détruite, car elle est solidaire des halles F7 et F8 conservées dans le projet urbain. Les programmes immobiliers qui y ont été insérés sont liés entre eux au sens de la réglementation incendie. Ainsi, ces halles forment un unique ERP de première catégorie avec une réglementation très stricte (entretien Soreli, 2021). Par ailleurs, dans le cadre d'un *benchmarking* sur les *food courts* européens mené par la Ville de Lille, des élus et des employés de la commune ainsi que des membres d'autres institutions impliquées dans le projet de *food court* (notamment un restaurateur lillois et un urbaniste de la Soreli) ont visité plusieurs *food courts* lisboètes lors de l'été 2016 (entretien Ville de Lille n°2, 2021). L'aspect esthétique du *food court* Time Out Market de Lisbonne occupant une halle sur un seul niveau a enthousiasmé la maire de Lille. Toutefois, des questions climatiques et économiques ont abouti à la volonté de construire un bâtiment dans la halle F6 pour accueillir le *food court* fivois :

« On n'est pas à Lisbonne, donc faire un bâtiment qui est globalement en plein air à Lille, ça peut vouloir dire qu'il sera occupé six mois par an et donc pas douze. Donc en termes de modèle économique ce n'est pas évident. [...] Ou alors il faut chauffer une grande halle vide, pas isolée. [...] C'était pas mal aussi cette réflexion sur la forme architecturale, sur le fait qu'il fallait un espace chauffé et donc un espace chauffé ce n'est pas un espace qui fait 100 000 m³ » (entretien Ville de Lille n°1, 2020).

En 2024, hormis pour la serre urbaine, l'ensemble des activités du *cluster* alimentaire s'inséraient dans les anciennes halles de l'usine qui ont été conservées. La Halle Gourmande a été insérée sous une partie de la halle F6 dans un bâtiment de plusieurs niveaux de façon à optimiser l'espace. Ainsi, le projet de création d'un *cluster* alimentaire est venu en appui à l'utilisation des grandes halles conservées pour lesquelles la programmation décidée au moment de la constitution de la ZAC était soit absente ou soit composée d'un équipement public extrêmement banal en la présence d'un groupe scolaire ou soit composée du lycée hôtelier (Tauw France, 2010).

Enfin, il faut préciser que le projet d'installation de la Halle Gourmande dans la halle F6 a connu quelques modifications après 2016. Les plus importantes ont été de réaliser ce projet

dans une moitié de la halle F6 – depuis lors nommée lot F6a –⁶²⁶ et d’installer en dehors de celle-ci la serre agricole.

En 2019, l’Établissement Public national d’Aménagement et de Restructuration des Espaces Commerciaux et Artisanaux (EPARECA) précisait la programmation de la Halle Gourmande et les superficies associées (tableau 16).

<i>« Un Food Court, composé de corners et d’une salle à manger centrale partagée, dont une partie en extérieur (limonaia) [...] »;</i>	1 200 m ²
<i>Des bureaux pour la gestion administrative du site ;</i>	107 m ²
<i>Une cuisine commune et partagée (« cuisine solidaire »), lieu expérimental qui sera mis à la disposition des habitants, de publics de tous âges, des associations et des acteurs économiques [...] »;</i>	186 m ²
<i>Un studio vidéo, rattaché à la cuisine commune, à disposition des usagers de la Halle ;</i>	27 m ²
<i>Une cuisine professionnelle, destinée à accueillir des activités d’incubation et d’accompagnement à la professionnalisation sur les métiers de l’alimentation [...].</i>	200 m ² »

Tableau 16 : Programmation de la Halle Gourmande et les superficies associées (mètres carrés donnés en surface utile)

Source : Epareca (2019, p.5) ; Réalisation : J. Haquet

On remarque que le *food court* allait s’étendre sur plus de la moitié de la superficie des espaces formant la Halle Gourmande et donc qu’il s’agissait de son programme phare. La superficie retenue pour le *food court* permanent s’explique en partie par la volonté de la Ville de Lille de « *faire quelque chose qui restait à taille humaine, chaleureux, qui permettait en même temps d’être assez évolutif, d’accueillir pas mal de restaurateurs et d’avoir suffisamment de place aussi pour les parties techniques* ». D’ailleurs, un *benchmark*, puis une étude de faisabilité ont confirmé le bien-fondé de ce choix (entretien Ville de Lille n°2, 2021).

Nous allons à présent expliquer le choix du site qui a accueilli le premier *food court* en activité dans le projet urbain à partir du mois de mai 2018. Un débat a eu lieu au début de l’année 2018 entre la Ville de Lille et les dirigeants de La Friche Gourmande sur l’espace à mobiliser pour installer le *food court* temporaire. Les entrepreneurs privilégiaient une installation dans le passage de l’Internationale notamment parce qu’il était abrité (entretien La Friche Gourmande,

⁶²⁶ La Halle Gourmande est située dans un bâtiment de 11,55 mètres de hauteur. Elle est située sous les neuf premières des 20 trames que compte la halle F6 (17,93 m de hauteur au faîtage) du côté du cours J.-F. Cail. La parcelle de la Halle Gourmande a une superficie de 1 485 m² et la surface de plancher du programme immobilier est de 1 758 m². Source : Permis de construire modificatif de la Halle Gourmande en date du 22 juin 2020, photo de J. Haquet prise le 22 janvier 2021 sur un grillage du parking provisoire du projet urbain.

2020). Mais, c'est le site en plein air déjà occupé par le projet d'urbanisme transitoire depuis le mois de novembre 2017 (a priori sans autre occupation depuis la fermeture de l'usine en 2001) qui a été retenu (figures 51 et 52). En effet, l'implantation d'activités dans le passage était techniquement et financièrement compliquée en raison de la réglementation incendie très stricte qui aurait dû y être appliquée. C'était d'ailleurs l'une des raisons qui avait conduit à l'installation du projet d'urbanisme transitoire dans un site en plein air (entretien Ville de Lille n°2, 2021). Ainsi, la mairie et les entrepreneurs ont réussi à « *se mettre d'accord sur le fait qu'on allait se serrer dans notre Avant-Goût et qu'ils allaient y installer leurs activités, qu'on allait coexister* » (entretien Ville de Lille n°1, 2020). Puis ce choix a été approuvé par la nouvelle personne responsable du projet FCB à la Soreli.



Figure 51 : Vue d'une partie du site du projet d'urbanisme transitoire « L'Avant-Goût » quelques semaines avant l'ouverture du *food court* « La Friche Gourmande » en 2018

Source : photo de la Soreli⁶²⁷, reproduite avec son autorisation



Figure 52 : Vue d'une partie du site du projet d'urbanisme transitoire « L'Avant-Goût » quelques semaines après l'ouverture du *food court* « La Friche Gourmande » en 2018

Source : photo d'Amandine Vachez⁶²⁸, reproduite avec son autorisation

⁶²⁷ Vachez, A. (2018, 8 mai). Lille. *Fives Cail : la Friche gourmande ouvre sur le site de l'Avant-Goût*. Lille Actu. actu.fr/hauts-de-france/lille_59350/lille-fives-cail-friche-gourmande-ouvre-sur-site-lavant-gout_16701145.html

⁶²⁸ Vachez, A. (2018, 28 septembre). Lille. *Fives Cail : week-end de clôture de la Friche gourmande*. Lille Actu. actu.fr/hauts-de-france/lille_59350/fives-cail-samedi-29-septembre-lieu-week-end-cloture-friche-gourmande_18771013.html

L'espace en plein air choisi pour accueillir le projet d'urbanisme transitoire avait pour avantages de se situer près d'une station de métro, d'être éloigné des chantiers de la première phase opérationnelle, d'être lui-même éloigné de perspectives de travaux jusqu'en 2024, d'être le site retenu par la Soreli pour installer son pavillon d'accueil et enfin de disposer d'une « *belle vue sur les pignons de l'usine* » (entretien Ville de Lille n°2, 2021). Finalement, le *food court* a été installé dans un site de 1 800 m² comprenant déjà une cuisine commune (110 m²), une serre agricole (45 m²), un bureau pour les partenaires du projet TAST'in FIVES et la maison du projet urbain (28 m²) dans des structures préfabriquées⁶²⁹.

Deux ans après la première édition, l'un des dirigeants de La Friche Gourmande énumérait les qualités du site de l'Avant-Goût : grande superficie, présence de divers équipements (matériel de la mairie, toilettes, installations électriques), bonne accessibilité par le métro et le parking de la Soreli et cachet industriel du site. Au niveau des défauts, le site n'apparaissait pas facilement modulable, l'absence de raccordement des eaux usées au tout-à-l'égout a fréquemment entraîné des fermetures temporaires des toilettes. De plus, le *food court* n'avait pas pu ouvrir tout au long de l'année en raison des conditions climatiques qui entraînaient les jours de froid une « *baisse très importante de fréquentation* ». Par ailleurs, il nous confiait que le choix de ce site parmi les quatre qui avaient été visités en 2017 dans la métropole lilloise était en assez grande partie dû aux faibles frais d'investissements nécessaires. En effet, puisque lui et son associé n'avaient pas encore dirigé d'entreprise, il estimait qu'il n'aurait pas réussi à obtenir de prêt bancaire pour ouvrir un premier *food court* « *un peu plus sur le long terme* » (entretien La Friche Gourmande, 2020).

5.3.2) Le projet urbain Les Messageries

Depuis 2017, Ground Control a été installé dans une ancienne halle de messageries de la SNCF qui sera conservée dans le projet urbain et qui se situe dans le périmètre de sa deuxième phase. Le *food court* a plus précisément été installé dans ses extérieurs de mai à octobre 2017, puis dans ses extérieurs et sous deux grandes travées et deux travées moyennes – sur respectivement 1 500 et 6 000 m² (Ground Control, 2019) – depuis février 2018 (figures 53 et 54).

Cette halle fait plus largement partie des halles du Charolais, construites en 1925⁶³⁰. Avant d'accueillir Ground Control, la halle des messageries a hébergé « *des services de messagerie*,

⁶²⁹ L'Avant-Goût. (s. d.). *Qui sommes-nous ?* <http://www.lavantgout-lille.fr/qui-sommes-nous.html>

⁶³⁰ Mairie du 12^e arrondissement de Paris. (2021, 17 avril). *Projet urbain Les Messageries : on en est où ?* <https://mairie12.paris.fr/pages/quartier-les-messageries-12e-17313>

un atelier d'impression de billets de train et un service de tri-postal, d'où partaient les TGV postaux [...]. Elle a cependant dû fermer ses portes en 2015, suite à la fin des TGV postaux »⁶³¹. Ses activités logistiques ont plus exactement été arrêtées au mois de juin 2015⁶³².



Figure 53 : Vue d'une partie du site extérieur de la halle Charolais quelques semaines avant l'ouverture du *food court* Ground Control en 2017

Source : photo de Cécile Diguët, reproduite avec son autorisation, publiée dans C. Diguët (2018)



Figure 54 : Vue d'une partie du site extérieur de la halle Charolais quelques semaines après l'ouverture du *food court* Ground Control en 2017

Source : Copyright Georges Saillard, photo reproduite avec son autorisation, publiée dans C. Diguët (2018)

J. Pinard (2021, p. 222) relevait dans sa thèse l'occupation par Ground Control d'une plus petite partie de la halle Charolais que ce qui avait été initialement prévu, ce qui aurait notamment empêché l'installation d'un auditorium. La réduction des surfaces utilisées par rapport aux projets d'origine serait d'ailleurs fréquente parmi les projets d'urbanisme transitoire mis en

⁶³¹ SNCF. (2019, 7 février). *Le magasin Grand Train s'installe à Paris*. <https://www.sncf.com/fr/groupe/magasin-grand-train-ground-control-paris>

⁶³² SNCF. (2017, 17 mai). *Ground Control version intérieure*. <https://www.sncf.com/fr/groupe/newsroom/ground-control-version-interieure>

œuvre par SNCF Immobilier et ses occupants. Cela s'expliquerait par les difficultés techniques et financières rencontrées par la mise aux normes ERP. Les parties du site « *les moins coûteuses et difficiles à mettre aux normes* » sont ainsi souvent sélectionnées dans le projet final.

L'un des dirigeants associés de Ground Control estimait que la proximité avec la gare de Lyon – ayant accueilli 135 millions de personnes en 2019⁶³³ – et le caractère patrimonial de la halle Charolais avaient été des atouts pour accepter l'emplacement du *food court* proposé par SNCF Immobilier, mais que c'était le fait de pouvoir occuper un grand espace, lors de toutes les saisons, durant plusieurs années, à Paris, qui l'avait le plus convaincu (entretien La Lune Rousse, 2021).

5.3.3) Le projet urbain Talleres

À Valladolid, le *food court* a été installé dans les 1 700 m² d'une halle et de sa terrasse contiguë⁶³⁴. Au mois de juillet 2013, il était prévu que 1 190 m² de cette halle et 160 m² de cette terrasse soient ouverts au public⁶³⁵. La halle avait été construite dans les années 1960 pour permettre le stockage de marchandises. Après quelques années d'inoccupations durant les années 1980, elle aura servi de salle d'exposition pour ADIF jusqu'en 2012, soit un an avant l'ouverture du *food court* (entretien Instituto Universitario de Urbanística (IUU) de la Universidad de Valladolid (UVa) n°1, 2021). Ainsi, l'espace occupé par le *food court* avait un usage légal ouvert au grand public juste avant le lancement des travaux nécessaires à son ouverture. Cette halle respectait donc des normes de sécurité pour accueillir du public. Il y avait donc certainement moins de travaux à réaliser pour aménager le *food court* que ce que l'on avait pu observer à Paris dans le cas de l'installation de Ground Control dans la halle Charolais.

⁶³³ SNCF. (2021). *Fréquentation en gares*. <https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/frequentation-gares>

⁶³⁴ Rédaction. (2013, 10 décembre). Estación Gourmet abre en Valladolid con ánimo de ampliar la oferta gastronómica y espera 600.000 visitantes al año. *La Vanguardia*. <https://www.lavanguardia.com/local/castilla-leon/20131210/54395381213/amp-estacion-gourmet-abre-en-valladolid-con-animo-de-ampliar-la-oferta-gastronomica-y-espera.html?facet=amp>

⁶³⁵ Caballero, N. (2013, 21 juillet). Los promotores de la Estación Gourmet de Valladolid comercializan el 35% del espacio en diez días. *El Norte de Castilla*. <https://www.elnortedecastilla.es/20130721/local/valladolid/promotores-estacion-gourmet-valladolid-201307211801.html>

Entre 2008 et 2012, ADIF⁶³⁶ proposait dans cette halle des expositions en lien avec l'activité ferroviaire (figure 55), mais pas seulement, dans le cadre de son programme national de Responsabilité Sociétale des Entreprises nommé « *Estación Abierta* »⁶³⁷, traduisible par « Gare Ouverte ». Ce programme créé en 2008⁶³⁸ témoigne de la volonté d'ADIF de donner accès au grand public à des sites ferroviaires qui leur étaient autrefois fermés. ADIF proposait en 2023 dans le cadre de ce programme de céder gratuitement jusqu'à deux semaines d'affilée certains de ses espaces à des institutions publiques, des associations et des fondations proposant des activités sans but lucratif⁶³⁹.



Figure 55 : Exposition en 2008 dans une halle d'ADIF à Valladolid qui a accueilli cinq ans plus tard le *food court* Estación Gourmet

Source : Vía Libre, reproduite avec son accord⁶⁴⁰

La mise en location de la halle effectuée par ADIF au profit d'une entreprise exploitant un *food court* s'expliquait par le déménagement de l'exposition permanente⁶⁴¹ et certainement par l'absence de revenus résultant de l'activité de salle d'exposition.

⁶³⁶ C'était la délégation de Communication et Relations Extérieures du Nord d'ADIF qui était chargée de la gestion de cette halle en 2008. Source : Vía Libre. (2008, 5 mars). *Abierta la exposición "La senda de Ursi" en la terminal de Valladolid Campo Grande*. <https://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=1580>

⁶³⁷ Europa Press. (2011, 17 janvier). La Sala de Exposiciones de Valladolid-Campo Grande exhibe hasta el 3 de febrero la exposición 'Alzando el vuelo'. *20 Minutos*. <https://www.20minutos.es/noticia/930313/0/> ; Amo, L. (2012, 1^{er} octobre). Adif vuelve a alquilar la antigua nave de Paquexpress para cualquier uso. *El Día de Valladolid*. <https://www.eldiadevalladolid.com/noticia/zf4289d47-061a-d92f-ed03c531054c110/201209/adif-vuelve-a-alquilar-la-antigua-nave-de-paquexpress-para-cualquier-uso>

⁶³⁸ ADIF. (s. d). *Programa Estación Abierta Adif*. <https://www.adif.es/productos-servicios/espacios-para-su-actividad/estacion-abierta>

⁶³⁹ ADIF. (2023). *Solicitud de cesión de espacio gratuito en instalaciones de Adif para actividades sin ánimo de lucro*. https://www.adif.es/documents/20124/1869104/F1_2023.pdf/0f652737-858b-c24b-f643-1797cde8e9ba?version=1.0&t=1674470041446&download=true

⁶⁴⁰ Vía Libre. (2008, 5 mars). *Abierta la exposición "La senda de Ursi" en la terminal de Valladolid Campo Grande*. <https://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=1580>

⁶⁴¹ Amo, L. (2012, 1^{er} octobre). Adif vuelve a alquilar la antigua nave de Paquexpress para cualquier uso. *El Día de Valladolid*. <https://www.eldiadevalladolid.com/noticia/zf4289d47-061a-d92f-ed03c531054c110/201209/adif-vuelve-a-alquilar-la-antigua-nave-de-paquexpress-para-cualquier-uso>

Le *food court* Estación Gourmet était situé à 50 mètres du bâtiment voyageurs de la gare Valladolid-Campo Grande (figure 56), du côté ouest du faisceau ferroviaire, donc dans un quartier favorisé⁶⁴².



Figure 56 : Le *food court* (édifice à l'extrême gauche) était situé à seulement 50 mètres du bâtiment voyageurs de la principale gare de Valladolid (édifice à l'extrême droite)

Source : photo de J. Haquet prise le 25 août 2021

Le terme « Estación » dans le nom du *food court* est lié à la grande proximité spatiale avec la gare Campo Grande qui accueillait au début des années 2010 près de quatre millions de passagers annuels⁶⁴³. Un journaliste rapportait que le directeur d'Estación Gourmet estimait même en 2013 que c'était la présence d'un local à proximité de la gare Campo Grande qui l'avait le plus motivé à ouvrir son *food court*. Il souhaitait en faire « une salle d'attente » pour les voyageurs de cette gare, mais également s'adresser à tout type de public⁶⁴⁴.

5.3.4) Comparaison

L'implantation des *food courts* temporaires étudiés est choisie par la maîtrise d'ouvrage ou ses partenaires dans des espaces qui ne feront pas l'objet de travaux d'ici quelques années dans le

⁶⁴² Pour rappel, au mois d'août 2022, le quartier « Campo Grande – Arco Ladrillo » situé du côté ouest du site « Talleres » affichait un prix de 1 824 euros au mètre carré contre 1 010 euros au mètre carré pour le quartier « Delicias » situé du côté est du site « Talleres » et contre 1 570 euros au mètre carré à Valladolid.

⁶⁴³ Tribuna Valladolid. (2013, 3 décembre). *La Estación Gourmet de Valladolid abrirá sus puertas al público el miércoles 11* [vidéo]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=Ro6bJHbgQRU>

⁶⁴⁴ Rédaction. (2013, 10 décembre). Estación Gourmet abre en Valladolid con ánimo de ampliar la oferta gastronómica y espera 600.000 visitantes al año. *La Vanguardia*. <https://www.lavanguardia.com/local/castilla-leon/20131210/54395381213/amp-estacion-gourmet-abre-en-valladolid-con-animo-de-ampliar-la-oferta-gastronomica-y-espera.html?facet=amp>

cadre de la mise en œuvre opérationnelle du projet urbain. Ensuite, d'autres critères peuvent intervenir pour choisir l'emplacement précis lorsque plusieurs espaces pourraient convenir.

On constate également que chacun de ces *food courts* est inséré dans un espace de plusieurs centaines ou milliers de mètres carrés, ce qui représente de faibles superficies à l'échelle de ces projets urbains.

Les *food courts* temporaires étudiés ont été inaugurés dans des espaces sans usages depuis quelques mois à Paris et à Valladolid le temps que des travaux d'aménagement nécessaires à leur installation soient réalisés. En revanche, le *food court* temporaire lillois a été installé dans un site qui avait un usage. Le temps d'installation a été le plus long dans le cas parisien (l'espace extérieur était fermé depuis près de deux ans et l'espace intérieur était fermé depuis près de trois ans) car l'espace mobilisé n'était pas aux normes pour accueillir le grand public. Ainsi, il apparaît que les *food courts* temporaires étudiés ont été implantés dans des espaces récemment occupés pour limiter la durée et le coût des travaux nécessaires à leur installation.

De son côté, le *food court* permanent lillois est situé dans un bâtiment neuf construit sous une halle inoccupée depuis la fermeture de l'usine avec l'objectif de participer à l'animation du périmètre de la première phase du projet urbain.

Pour reprendre l'analyse de J. Idt (2020, p. 185), il apparaît que les décideurs des projets urbains FCB, Les Messageries et Talleres ont accordé de l'importance au « *processus de projet* » à travers l'instauration d'un « *dialogue entre acteurs* ». En effet, le choix d'insérer un *food court* temporaire dans les sites retenus a résulté d'échanges avec les entrepreneurs ayant accepté d'y ouvrir un *food court*. On a aussi vu que la superficie et le programme du *food court* ont été réduits à la suite d'échanges dans le cas des Messageries, ce qui confirme l'affirmation de J. Idt (2020).

5.4) Les procédures juridiques et économiques employées pour installer des *food courts* dans des projets urbains

Nous allons continuer de préciser l'opérationnalisation de projets de *food courts* dans des projets urbains. Pour ce faire, nous allons étudier les procédures juridiques et économiques ayant permis l'installation de *food courts* dans les trois projets urbains étudiés.

5.4.1) Le projet urbain Fives Cail Babcock

Le projet urbain Fives Cail Babcock est en cours de réalisation grâce à l'intervention de plusieurs dizaines d'institutions. Nous présentons ci-dessous les principaux acteurs du projet urbain et des projets de *food courts* de FCB et les natures de leurs relations contractuelles (figure 57).

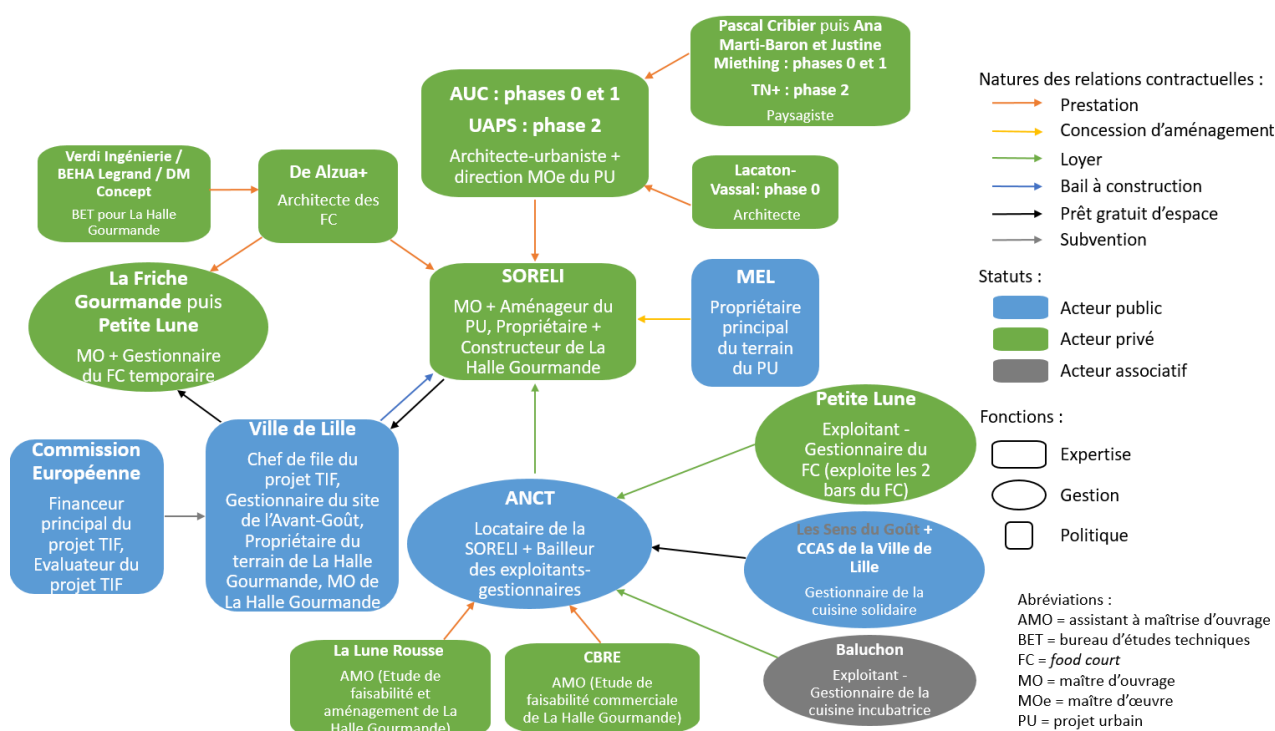


Figure 57 : Les principaux acteurs du projet urbain FCB et de ses *food courts*

Source : J. Haquet à partir des entretiens réalisés et des documents lus ; Réalisation : J. Haquet, 2023

Après avoir explicité la procédure ayant conduit à la programmation d'un *food court* permanent dans le projet urbain dans la section sur la mise sur agenda et les enjeux associés des projets de *food courts* lillois, compte tenu de son rôle primordial dans cette genèse, nous allons à présent évoquer la suite de cette procédure afin de concrétiser ce projet et les procédures employées pour l'installation de *food courts* temporaires.

Afin de pouvoir aménager et ouvrir le site ayant accueilli le projet d'urbanisme transitoire, la Soreli a utilisé « une procédure administrative d'autorisation ordinaire. Celle-ci a été instruite également par les commissions d'accessibilité et de sécurité : les normes pour un lieu accueillant du public (ERP) et des travailleurs sont ainsi respectées » (J. Aufrère et J. Schulz, 2021, p. 52).

La préfiguration du *food court* permanent n'avait pas fait l'objet d'une stratégie au lancement du projet d'urbanisme transitoire, même si elle avait été envisagée. C'est plusieurs semaines

après l'ouverture au public du projet d'urbanisme transitoire que le *food court* temporaire a été imaginé. Un membre de la Mission Locale de Lille – une structure partenaire du projet TAST'in FIVES – contacté par deux entrepreneurs a ensuite appelé le chef du projet TAST'in FIVES (employé par la Ville de Lille) pour lui faire part de l'intérêt de ces personnes d'ouvrir un *food court*. Intéressé, le chef du projet TAST'in FIVES a exposé le projet de *food court* au chef du projet urbain chez l'aménageur. Ce dernier a émis des réserves, mais a été remplacé peu de temps après par une personne qui a accepté la proposition. Les entrepreneurs n'ont donc pas été mis en concurrence (entretien Ville de Lille n°1, 2020). Il semblerait donc que la volonté mise en avant par la Ville de Lille de préfigurer la « Halle Gourmande » s'est faite au fil des opportunités puisqu'on voit que le projet de *food court* n'avait pas été pensé à l'origine du projet d'urbanisme transitoire.

La Ville de Lille a prêté gratuitement un terrain situé dans le périmètre du projet urbain aux deux entrepreneurs de « La Friche Gourmande » lors de l'été 2018. Il n'était de toute façon pas possible pour la municipalité de faire payer un loyer aux entrepreneurs, puisque la Soreli lui avait mis gratuitement à disposition le site de l'Avant-Goût (M. Houk, 2018). D'un point de vue juridique, une convention d'occupation précaire a été conclue entre la Ville de Lille et La Friche Gourmande en 2018 (J. Aufrère et J. Schulz, 2021).

Une fois le dossier de candidature auprès de l'UIA retenu, les partenaires du projet TAST'in FIVES ont réfléchi au modèle économique et au mode de gestion à établir pour que l'exploitant du *food court* permanent puisse trouver un équilibre d'opération (entretien MEL, 2021 et entretien Ville de Lille n°2, 2021). Plusieurs pistes ont été explorées. La première d'entre elles a mené à la création d'une société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) « *en imaginant qu'un groupe de restaurateurs-artisans pourraient devenir sociétaires d'un projet collectif de food court, géré par eux-mêmes, au sein d'un ensemble dans lequel il y aurait la Cuisine Commune et les autres éléments* ». Ce modèle n'a pas abouti. En effet, le *benchmark* réalisé avait permis d'acter qu'exploiter un *food court* correspond à un métier à part entière, dont l'objectif principal est de « *générer du flux* ». Pour ce faire, l'établissement d'une programmation culturelle et événementielle apparaissait essentiel et il n'était pas envisageable de confier cette mission à des restaurateurs occupés à faire fonctionner leur stand. D'autres missions importantes devaient d'ailleurs être endossées par l'exploitant, comme la communication, la gestion de services communs (entretien, plonge, logistique d'approvisionnement). Il a donc été décidé par les partenaires du projet de lancer un appel à manifestation d'intérêts (AMI) pour trouver un exploitant de *food court* (entretien Ville de Lille n°2, 2021). Les partenaires du projet TAST'in FIVES se sont rendus au cours de l'année 2018 dans plusieurs *food courts* français, notamment Ground Control, pour identifier de potentiels opérateurs de la Halle Gourmande et leur donner

des informations à ce sujet (M. Houk, 2018). Plusieurs candidats y ont répondu en demandant une aide financière pour s'engager dans le projet⁶⁴⁵. En effet, ils avaient repéré un nombre conséquent de contraintes dans l'emplacement du *food court* : le déficit de notoriété de Fives, l'absence d'identification du projet urbain comme un lieu de fête, la présence de travaux tout autour de la halle F6, l'absence d'habitants et de clientèle de bureaux dans le site du projet urbain à ce stade des travaux. Ainsi, ils estimaient que la zone de chalandise primaire n'était pas constituée (entretien Ville de Lille n°2, 2021). L'EPARECA, intégré depuis 2020 à l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANCT), donne une autre raison de cet échec. Les opérateurs ayant répondu à l'AMI auraient émis des réserves sur le modèle économique d'exploitation souhaité par la commune prévoyant que « *le food court dégage des recettes contribuant au financement des activités sociales et solidaires* »⁶⁴⁶.

L'échec de l'organisation d'une SCIC avait poussé la Ville de Lille à proposer un AMI afin de « *différencier les questions de maintenance et de propriété vis-à-vis de la gestion quotidienne du futur équipement* » (M. Houk, 2018, p. 28, notre traduction). Ce principe de distinction entre la propriété du lot F6a et sa gestion a bien été réalisé. En effet, Soreli « aménageur » avait cédé le lot F6a à la Ville de Lille au mois d'août 2018 (Soreli, 2020, p. 23). Puis la Ville de Lille a officiellement trouvé un propriétaire à la Halle Gourmande, le 31 août 2018. Un bail à construction a été conclu entre la commune et la société de construction Soreli (La Lune Rousse, 2019) pour une durée de 25 ans⁶⁴⁷. Ainsi, il est prévu que la Ville de Lille redevienne propriétaire de cette halle en 2043. C'est donc le pôle « Immobilier » de la Soreli qui a piloté la construction – « *en étroite collaboration avec la Ville de Lille qui en avait donné le programme* » – depuis la désignation de l'agence d'architecture travaillant sur le bâtiment jusqu'à sa réception (entretien Soreli, 2021). Pour permettre l'ouverture de la Halle Gourmande, il restait donc à trouver un exploitant et un gestionnaire. La Ville de Lille a demandé à l'EPARECA d'intervenir à l'automne 2018, car son rôle est justement d'intervenir dans des QPV où le secteur privé nécessite un appui du secteur public pour pouvoir s'engager. L'organisme d'État a accepté en dépit de son inexpérience vis-à-vis d'un tel équipement alimentaire comprenant notamment un *food court* (entretien ANCT, 2020). Ainsi, l'EPARECA (2019) a eu pour mission de chercher un exploitant à la Halle Gourmande. À l'issue d'une procédure de marché public, l'ANCT a commandé une étude auprès de l'entreprise La Lune

⁶⁴⁵ Le chargé du projet TAST'in FIVES précise que les porteurs d'une candidature avaient demandé 300 000 euros et qu'une autre équipe candidate n'avait pas demandé d'aide financière, mais que le jury avait été « *très inquiet sur la construction et le montage économique* » proposé (entretien Ville de Lille n°1, 2020).

⁶⁴⁶ CBRE. (2019, 8 avril). EPARECA accompagne la Ville de Lille pour valider le modèle économique d'un projet atypique de Halle Gourmande : Interview de Marie Krier d'EPARECA, Responsable Innovation et Directrice du programme Action Cœur de Ville. <https://www.cbre.fr/fr-fr/a-propos-de-cbre/blog/article/itw-marie-krier>

⁶⁴⁷ Soreli. (s. d.). Projet Tast'In Fives. <https://www.soreli.fr/projets/projet-tast-in-fives/>

Rousse qui consistait à fiabiliser techniquement l'installation du *food court* dans la halle F6, à étudier un modèle économique viable pour un exploitant sur une période de 12 ans et à estimer le risque financier que l'ANCT devait prendre pour « *que ce soit acceptable pour un exploitant de pouvoir venir* ». À la suite de cette AMO, l'ANCT a décidé une mise en investissement en interne « *où notre Conseil d'Administration a dit : oui on y va avec un déficit d'exploitation de X centaines milliers d'euros acceptables sur 12 ans, si on dépasse ce montant là on arrête tout et on part* » (entretien ANCT, 2020). Finalement, la Soreli a signé un bail civil de 12 ans avec l'ANCT⁶⁴⁸. L'ANCT est donc locataire de la Halle Gourmande depuis sa livraison intervenue au mois de février 2020 (Soreli, 2021). Puis toujours en 2020, à l'issue d'un appel à candidatures publié par l'ANCT pour recruter l'exploitant-gestionnaire de la Halle Gourmande⁶⁴⁹, l'organisme public a décidé de sous-louer la cuisine incubatrice à l'association Baluchon⁶⁵⁰, de sous-louer la cuisine solidaire au CCAS de la Ville de Lille et de sous-louer le *food court* à la SAS « Petit Bouillon » (appartenant au groupe « Petite Lune »), à la suite de la signature de baux de 12 ans. L'ANCT (entretien, 2020) explique que le bail signé avec la SAS Petit Bouillon a une durée de 12 ans par nécessité économique pour l'exploitant qui allait devoir équiper le *food court* (montant d'un million d'euros estimé par La Lune Rousse) et faire face à des frais de personnel. L'ANCT paye un loyer fixe à la Soreli depuis le mois de novembre 2019, tandis qu'elle devait recevoir une fois la commission de sécurité passée pour permettre d'ouvrir la Halle Gourmande, en 2021, des loyers de ses locataires inférieurs au loyer fixé par la Soreli et amenés à augmenter progressivement (entretien ANCT, 2020). Petite Lune devait alors entreprendre l'aménagement intérieur de la Halle permettant l'exploitation effective du site. Ensuite, l'entreprise se devait de gérer ou sous-louer jusqu'à 16 « *corners* », constitués de stands de restauration et de débits de boissons, tout en assurant l'animation de l'équipement (EPARECA, 2019, p. 2). Ce choix de louer des espaces commerciaux à prix progressif le temps que la phase opérationnelle d'un projet urbain soit menée a été retenu dans d'autres villes-centres de métropoles françaises. Cela a notamment été le cas à Nantes pour l'aménagement de la Prairie-au-Duc⁶⁵¹. Cela témoigne d'une adaptation des acteurs des projets urbains à l'avancée des travaux sur un sujet de gestion du site et montre donc encore une fois le caractère évolutif des projets urbains.

⁶⁴⁸ Soreli. (s. d.). Projet Tast'In Fives. <https://www.soreli.fr/projets/projet-tast-in-fives/>

⁶⁴⁹ EPARECA. (s. d.). Appel à candidatures : Lilles Fives-Cail. <https://epareca.org/appel-a-candidatures-lille-fives-cail/>

⁶⁵⁰ L'association avait remporté l'appel à candidatures mis en place par la MEL (entretien Ville de Lille n°2, 2021).

⁶⁵¹ Lemonier, M. (2021, mars). Le « quart d'heure », instrument de mesure du bien-être en ville. *Diagonal*, 211, 56-58. https://diagonal.hypotheses.org/files/2021/05/Diagonal_211_Dossier.pdf

5.4.2) Le projet urbain Les Messageries

Le projet urbain Les Messageries est en cours de réalisation grâce à l'intervention de plusieurs dizaines d'institutions. Nous présentons ci-dessous les principaux acteurs du projet urbain et du projet de *food court* des Messageries et les natures de leurs relations contractuelles et éventuellement urbanistiques (figure 58).

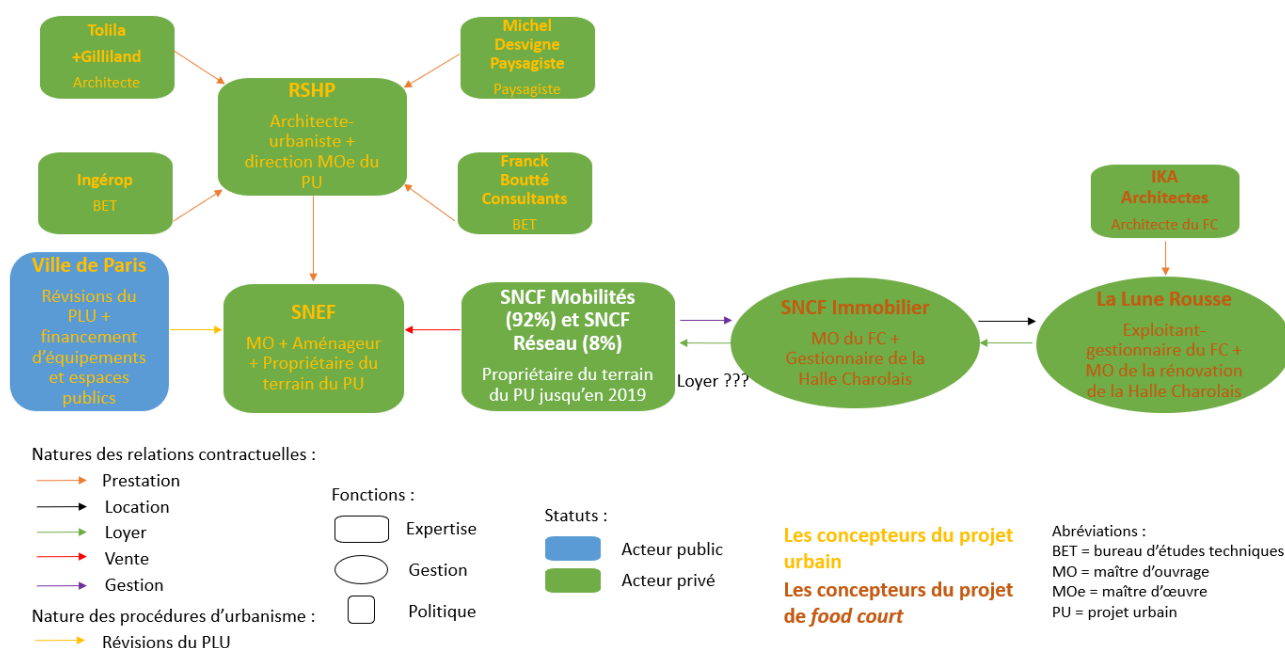


Figure 58 : Les principaux acteurs du projet urbain Les Messageries et de son *food court*

Source : J. Haquet à partir des entretiens réalisés et des documents lus ; Réalisation : J. Haquet, 2023

Alors qu'entre 2015 et 2018 la majorité des sites d'urbanisme transitoire proposés par SNCF Immobilier à des porteurs de projets ont fait l'objet d'un appel à manifestation d'intérêts ou de consultations restreintes, l'entreprise La Lune Rousse a pu s'entendre de gré à gré (absence de mise en concurrence) avec SNCF Immobilier pour s'installer provisoirement dans des projets urbains d'Espaces Ferroviaires (J. Pinard, 2021).

Pour permettre l'insertion d'un *food court* dans le projet urbain, La Lune Rousse et SNCF Immobilier ont signé une convention d'occupation temporaire (COT) pour une période de trois ans à compter du 1^{er} janvier 2017 (entretien La Lune Rousse, 2021). Cette durée permettait à SNCF Immobilier de louer un espace jusqu'à la fin de l'année 2019, alors qu'il ne devait pas faire l'objet de travaux dans le cadre du projet urbain avant la fin de l'année 2020 selon le calendrier prévisionnel en vigueur. Or, comme précédemment indiqué, il était prévu par SNCF Immobilier que Ground Control occupe la halle Charolais « *tant que la halle ne sera pas l'objet du projet urbain* » (Innovapresse, 2016). Ainsi, le renouvellement de ce contrat de location était envisagé dès l'année 2016.

Par ailleurs, SNCF Immobilier loue à La Lune Rousse les 6 000 m² de halles et d’espaces extérieurs attenants à un prix en deçà du marché de l’immobilier pour un bien industriel ou logistique de ce type à Paris (entretien SNCF Immobilier Île-de-France n°2, 2021).

La Lune Rousse et SNCF Immobilier ont entrepris des travaux pour réhabiliter et mettre aux normes ERP de première catégorie l’espace loué (C. Diguët, 2018).

5.4.3) Le projet urbain Talleres

Le projet urbain Talleres est en cours de réalisation grâce à l’intervention de plusieurs dizaines d’institutions. Nous présentons ci-dessous les principaux acteurs du projet urbain et du projet de *food court* de Talleres et les natures de leurs relations contractuelles et éventuellement urbanistiques (figure 59).

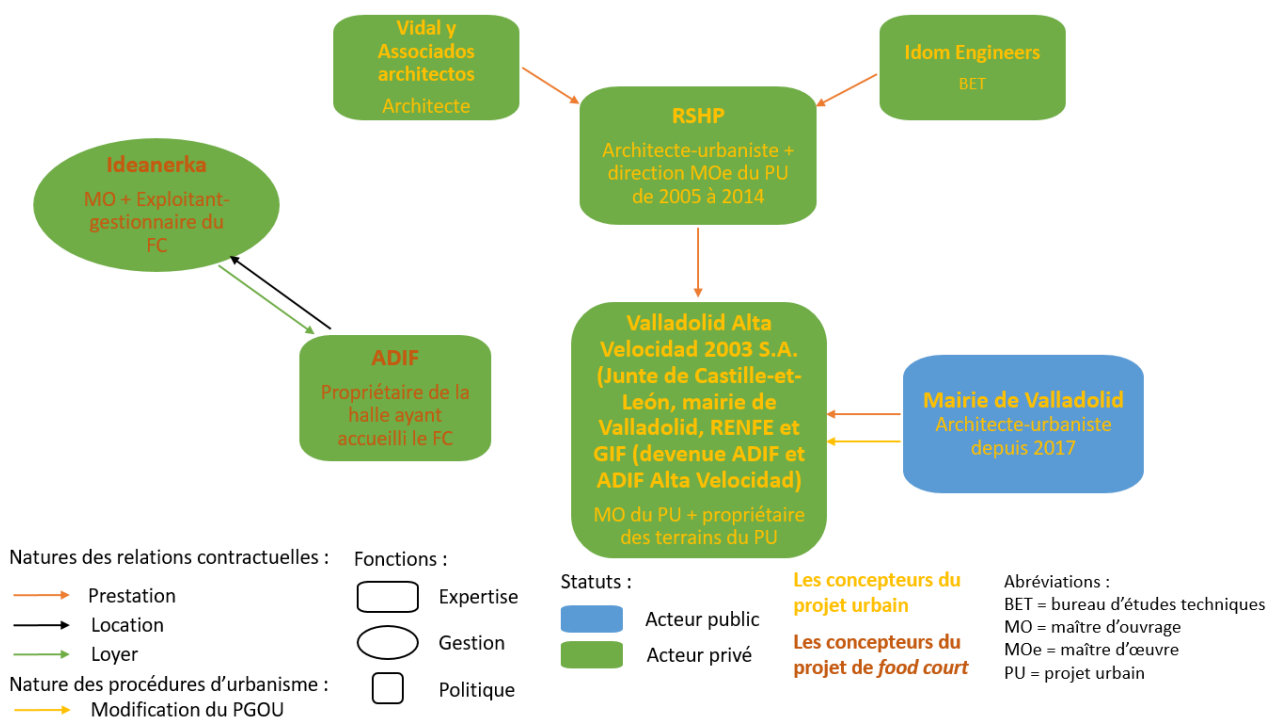


Figure 59 : Les principaux acteurs du projet urbain Talleres et de son *food court*

Source : J. Haquet à partir des entretiens réalisés et des documents lus ; Réalisation : J. Haquet, 2023

La société Ideanerka S. L. a signé un contrat de location avec ADIF au mois de mai 2013 pour occuper une halle et une terrasse attenante appartenant à cette entreprise publique ferroviaire afin de devenir exploitant-gestionnaire d’un *food court*. Le loyer annuel fixé dans ce contrat

s'élevait à 37 200 euros de mai 2013 à mai 2016 et à 66 000 euros de mai 2016 à mai 2020⁶⁵². Le contrat stipulait qu'ADIF autorisait la sous-location et qu'elle pouvait en cas de besoin récupérer le local à partir de 2016 tout en proposant des locaux de remplacement à Ideanerka. C'est plus précisément le directeur adjoint des Gares du nord-ouest d'ADIF qui a signé le contrat avec Ideanerka⁶⁵³ et c'est lui qui assurait la gestion du projet pour le compte d'ADIF⁶⁵⁴. Par ailleurs, il s'agissait du premier partenariat entre les sociétés espagnoles Ideanerka et ADIF et il n'y a pas eu d'autres contrats entre elles.

Toutefois, il s'agissait pour ADIF d'un projet anecdotique d'un point de vue financier compte tenu de la valeur des terrains du projet de réaménagement urbain Talleres. En effet, cette entreprise était propriétaire de la grande majorité des 100 ha de terrains quasi exclusivement ferroviaires qui avaient été estimés à environ un milliard d'euros au milieu des années 2000 (entretien IJU de la UVa n°1, 2021).

Au mois de juin 2012, ADIF initiait une campagne pour mettre en location plus de 75 000 m² de halles situées dans ses centres logistiques ferroviaires devenus inutiles à ses activités dans différentes villes espagnoles, dont Valladolid. À cet égard, 1 600 m² étaient à louer à Valladolid⁶⁵⁵. Cela correspond à la superficie de l'espace occupé par le *food court* Estación Gourmet. Ainsi, il semblerait qu'ADIF ait mis un peu moins d'un an pour réussir à mettre en location la halle qui nous intéresse et que cette location s'inscrit dans une démarche nationale. Le 21 avril 2023, ADIF proposait sur son site Internet la location de 941 biens immobiliers. Les locations pouvaient soit se faire par appel d'offres ou bien de gré à gré⁶⁵⁶.

Au cours de l'année 2013, Ideanerka a financé la mise aux normes de la halle pour ouvrir un *food court*⁶⁵⁷.

⁶⁵² Moreno, J. (2019, 5 novembre). Paralizado el desahucio de Estación Gourmet hasta que el juzgado localice a los gestores. *El Norte de Castilla*. <https://www.elnortedecastilla.es/valladolid/paralizado-desahucio-estacion-20191106211542-nt.html>

⁶⁵³ Moreno, J. (2019, 25 octobre). El Ayuntamiento de Valladolid no ve un uso «inmediato» municipal, diferente al de hostelería, si se cierra Estación Gourmet. *El Norte de Castilla*. <https://www.elnortedecastilla.es/valladolid/ayuntamiento-valladolid-inmediato-20191025073026-nt.html>

⁶⁵⁴ Le service de communication d'ADIF nord-ouest nous a également indiqué que cette personne avait pris sa retraite et qu'il ne souhaitait pas nous mettre en contact. Source : courriel du service de communication d'ADIF nord-ouest reçu le 30/08/2021.

⁶⁵⁵ Vía Libre. (2012, 22 juin). *Adif inicia la comercialización de naves en centros logísticos*. <https://www.vialibreffe.com/noticias.asp?not=9094>

⁶⁵⁶ ADIF. (s. d.). *Alquiler: Inmuebles en Arrendamiento*. <https://www.adif.es/comercializacion-de-inmuebles/alquiler/>

⁶⁵⁷ Rédaction. (2013, 10 décembre). Estación Gourmet abre en Valladolid con ánimo de ampliar la oferta gastronómica y espera 600.000 visitantes al año. *La Vanguardia*. <https://www.lavanguardia.com/local/castilla->

Lorsqu'Estación Gourmet avait ouvert en 2013, ses dirigeants n'avaient pas eu besoin d'obtenir de licence d'activité municipale, car il se trouvait dans un bâtiment d'ADIF faisant partie des infrastructures ferroviaires. Mais la réglementation a changé en septembre 2015, de sorte que les établissements commerciaux situés dans des bâtiments ferroviaires devenaient soumis aux règles ordinaires d'urbanisme⁶⁵⁸. À cet égard, A.-C. Feliciangeli (2017, p. 540) expliquait à propos des établissements recevant du public en Espagne : « *pour atteindre les objectifs de sécurité, il existe à la base une législation nationale applicable à tous les établissements. Cependant des dispositions particulières dérogatoires ou aggravantes sont prises ensuite au niveau des régions* ». Or les gestionnaires du *food court* ne se sont jamais soumis aux exigences municipales en matière de licence commerciale (entretien Ville de Valladolid, 2021).

5.4.4) Comparaison

Aussi bien pour les *food courts* temporaires La Friche Gourmande et Ground Control, des procédures sans publicité ont permis de recruter les dirigeants de ces lieux. Dans le cas lillois, les futurs dirigeants du *food court* temporaire ont contacté les institutions participant au projet d'urbanisme transitoire déjà lancé. À Paris, les futurs dirigeants du *food court* ont aussi contacté le propriétaire d'un terrain dans un autre projet urbain pour y mener une occupation temporaire. Puis la bonne relation contractuelle établie a permis de poursuivre l'expérience dans le projet urbain que nous étudions. En revanche, en ce qui concerne le *food court* permanent lillois et le *food court* temporaire vallisolétain des procédures avec publicité ont été mises en place pour recruter l'entreprise exploitant le *food court*. Toutefois, seulement à Lille, la volonté de l'équipe de maîtrise d'ouvrage du projet urbain d'installer un *food court* était annoncée. Finalement, les procédures permettant de sélectionner les dirigeants d'un *food court* apparaissent très variées et permettent de confirmer l'analyse de G. Pinson (2009) sur l'adaptabilité des projets urbains au contexte d'action afin de trouver des programmes dans des espaces disponibles.

Dans les trois projets urbains étudiés, des mesures de contractualisation prises par des propriétaires et des gestionnaires de terrains illustrent leur prise en compte du caractère évolutif des projets urbains, comme évoqué par G. Pinson (2009) et J. Idt (2020). En effet, on relève la volonté de demander un loyer progressif à l'exploitant du *food court* permanent lillois, afin de prendre en compte l'absence d'habitants et de clientèle de bureaux dans le site du projet urbain

leon/20131210/54395381213/amp-estacion-gourmet-abre-en-valladolid-con-animo-de-ampliar-la-oferta-gastronomica-y-espera.html?facet=amp

⁶⁵⁸ Rédaction de Valladolid. (2016, 26 avril). Saravia pide a Adif que legalice la estación gourmet al no tener licencia. *Diario de Valladolid*. <https://diariodevalladolid.elmundo.es/articulo/valladolid/saravia-pide-adif-legalice-estacion-gourmet-tener-licencia/20160426093933186525.html>

lors des premières années d'ouvertures. On note le prêt d'un terrain pour une durée nettement inférieure à sa disponibilité pour des usages temporaires dans le cas du *food court* temporaire lillois. À Paris, SNCF Immobilier à la volonté de permettre l'activité du *food court* parisien tant que l'espace mobilisé ne fera pas l'objet de travaux dans le cadre de la programmation pérenne du projet urbain. Enfin, on observe une clause de fermeture prématurée du *food court* temporaire de Valladolid. Dans les deux derniers cas, le *food court* est considéré comme pouvant être ouvert tant qu'il ne gêne pas les travaux relatifs à la programmation et aux formes urbaines définitives du projet urbain, ce qui souligne le caractère précaire attribué à ce dispositif par les principaux acteurs de ces projets urbains.

5.5) Des processus de participation citoyenne dans les projets urbains sans lien avec la décision d'y installer des *food courts*

Pour poursuivre la description et l'analyse de l'opérationnalisation de projets de *food courts* dans les projets urbains étudiés, nous allons nous intéresser au sujet de la participation citoyenne. Nous montrerons que leur mise en place dans chacun des projets urbains étudiés n'a pas joué de rôle dans la décision d'insérer des *food courts*.

5.5.1) Une concertation d'usage confortant le *cluster* alimentaire décidé dans la programmation du projet urbain FCB

Nous allons voir que le processus de participation citoyenne mis en œuvre dans le cadre du projet urbain FCB n'a pas joué de rôle vis-à-vis des décisions d'insertion de *food courts*.

Dans un guide destiné aux participants aux ateliers projets FCB de l'année 2016, la Soreli décrivait le processus de participation des habitants au projet urbain entamé dans les années 2000. On retiendra que des ateliers urbains de proximité ont eu lieu en 2005, suivis d'une réunion publique présentant « *les orientations du projet urbain et le plan guide* » au mois de juin 2010 et d'une enquête publique en 2014 (Soreli, 2015b, p.5). Selon LMCU (2010), la concertation préalable – étape obligatoire qui précède la création de chaque ZAC⁶⁵⁹ – a démarré lors de la réunion publique. Finalement, il a été décidé que la concertation se poursuivrait après la création de la ZAC sous la forme d'une « *concertation d'usage* ». En effet, la Ville de Lille

⁶⁵⁹ Légifrance. (2020, 9 décembre). Article L103-2 - Code de l'urbanisme. https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000042655025/2021-12-21

et la MEL « ont imposé la mise en place d'une concertation avec les habitants » à la Soreli dans le traité de concession d'aménagement (B. Quéty, 2018, p. 150).

Nous allons étudier le déroulement et la vision de la concertation « d'usage » lancée en 2015 par les décideurs du projet urbain et ouverte aux riverains du site, mais également à des habitants plus lointains (Fives Cail Lille Hellemmes, 2016a), en nous intéressant tout particulièrement aux liens ayant pu être établis avec le *cluster* alimentaire. Pour ce faire, nous allons grandement nous appuyer sur la transcription de passages issus des vidéos réalisées par l'association Hors cadre dans le but de rendre compte des ateliers projets organisés en 2016⁶⁶⁰. À ce sujet, en amont des vidéos, on trouve ce texte explicatif :

« Plus de 1 000 personnes ont été interviewées et invitées à rejoindre l'un ou l'autre des ateliers thématiques, comme à exprimer leurs avis, attentes sur le projet. [...] En octobre 2015, un conseil de quartier commun de Fives et d'Hellemmes (Barrière-Boldoduc) a permis de valider et orienter la méthodologie et les thématiques du premier cycle d'atelier projet. Autour de 3 thématiques sur « la qualité des espaces publics », « l'animation à Fives Cail » et « la mémoire et le patrimoine », 9 ateliers se sont tenus sur autant de samedis en matinée, mobilisant près de 120 personnes. Les participants ont été invités à visiter et à faire connaissance avec cette immense friche, et surtout à faire part de leurs propositions pour ce site ».

Le responsable du pôle Fives Cail à la Soreli, expliquait qu'une volonté d'apporter de la neutralité à ces ateliers projets a amené sa société à confier leurs mobilisations à l'entreprise Voix Publique et leurs animations à la société ExtraCité puisqu'elles ne sont pas porteuses du projet urbain (Fives Cail Lille Hellemmes, 2016b). Par ailleurs, la concertation mise en place était censée aller au-delà de ces ateliers. En effet, G. Cardey, chargé d'opérations à la Soreli, indiquait lors de la réunion publique qui a marqué le lancement des ateliers projets que : « la concertation [...] c'est aussi des ateliers riverains, c'est aussi d'arriver à avoir un contact régulier avec des associations. C'est aussi d'inscrire les conseils existants, comme les conseils de quartier de Fives et de Barrière-Boldoduc » (Fives Cail Lille Hellemmes, 2016a).

⁶⁶⁰ La concertation constitue une forme de participation des habitants parmi d'autres. Le cadre juridique français stipule qu'une concertation préalable à la création d'une ZAC est obligatoire. Pour ce faire, l'article L. 103-4 du code de l'urbanisme décreète que le public doit pouvoir « accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et [...] formuler des observations et propositions ». Ainsi, l'expression « concertation d'usage » (sans signification juridique) employée par la Soreli pour décrire les ateliers projets de l'année 2016 est adaptée, puisque la ZAC FCB était déjà constituée et donc que les collectivités locales n'étaient pas dans l'obligation de mener une nouvelle concertation. Source de la citation : Légifrance. (2016, 1^{er} janvier). Article L103-4 - Code de l'urbanisme. https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000031210126/

Lors de la même réunion, un habitant, interpellait les officiels sur les critères de « *prise en compte des idées qui risquent de fuser* » pendant la concertation. Walid Hanna, élu de la Ville de Lille, répondait : « *Il y a des choses qu'on prend, et il y a des choses qu'on ne prend pas, mais on dit pourquoi on n'est pas d'accord* » (Fives Cail Lille Hellemmes, 2016c). On peut justement retrouver 22 propositions issues des ateliers projet dans « Le cahier de restitution des ateliers projet 2015-2016 » édité par la Soreli (2020b). Cependant, ce document n'indiquait pas les suites données à ces idées.

La Soreli et la mairie de Lille se montraient très satisfaites des propositions résultant des ateliers projets lors de la réunion de restitution qui s'est tenue le 18 juin 2016 (Fives Cail Lille Hellemmes, 2016d).

L'utilité réelle de la démarche de la concertation, en ce qui concerne des actions relevant de la thématique alimentaire, peut être remise en doute par le fait que les propositions des habitants auraient été brièvement formulées deux semaines avant la fin de l'AAP de l'UIA et développées un mois plus tard d'après l'ordre du jour des séances d'ateliers projets évoqués par G. Cardey (B. Quéту, 2018) et le calendrier de ces ateliers (Fives Cail Lille Hellemmes, 2016b). G. Cardey expliquait dans un entretien accordé à B. Quéту (2018, p. 150) que les ateliers projets ont été utiles à la Soreli : « *L'idée du Food court vient des habitants... ces ateliers projet ont permis d'amener de nouvelles propositions, mais finalement aussi de consolider des choix d'aménagement* ». Or le food court était déjà intégré au mois de mars 2016 dans la programmation de TAST'in FIVES (Ville de Lille, 2016). Finalement, dans un entretien accordé à B. Quéту (2018, p. 146) le directeur de la mairie de quartier de Fives tempérerait le pouvoir des habitants aux ateliers projets en révélant qu'ils ne pouvaient pas se prononcer sur des éléments de programmation :

« *Au niveau de la concertation, il fallait penser des ateliers très fréquents, pour à la fois informer les habitants et les faire participer. Il ne s'agissait pas qu'ils puissent intervenir dans les choix architecturaux, comme la hauteur des bâtiments ou les éléments du programme... Mais ils pouvaient participer aux aménagements extérieurs, décider du mobilier urbain...* ».

B. Quéту (2018, p. 117) aborde le déroulé des ateliers projets pour analyser l'objectif du maître d'ouvrage dans cette concertation :

« *le participant est d'abord plongé dans une situation d'immersion par une visite du chantier, lors de laquelle on lui explique ce que sera le futur quartier [...]. Ensuite, par un jeu de thématiques, de documents pré-imprimés, et d'une sélection des idées entre chaque séance, l'habitant est guidé doucement vers une validation globale du projet*

d'aménagement. Il ne peut se prononcer que sur la marge : sur certains points bien ciblés liés aux espaces publics et surtout à l'animation du site, car la priorité est bien de faire vivre le lieu, lui donner une existence réelle, avant même qu'il soit terminé et livré ».

Il est compliqué de se prononcer sur la réelle contribution au projet urbain des propositions formulées par les habitants aux principaux partenaires du projet urbain pendant ces ateliers. En effet, il apparaît que certaines propositions – comme un *food court*, une ferme urbaine ou des potagers mobiles (Soreli, 2020b) – allaient dans le sens de la création d'équipements gravitant autour d'un *cluster* alimentaire déjà en constitution. Cette concertation a donc en partie permis de légitimer l'action publique déjà entamée. Finalement, il semblerait que la Ville de Lille et la Soreli proposaient une vision enjolivée du rôle des habitants dans la participation à l'urbanisation de FCB. En effet, les habitants ayant participé aux ateliers projets de 2016 ne pouvaient formuler des propositions que sur des éléments ne remettant pas en cause les grands principes d'aménagement retenus par les décideurs du projet. Nous ne remettons pas en doute que ces échanges aient pu permettre une « évolution du projet », mais nous estimons que l'impact ne pouvait être que minime sur la vision et le contenu du projet urbain provenant du maître d'ouvrage (la MEL assistée par la Ville de Lille et la commune associée d'Hellemmes) et du maître d'ouvrage délégué (la Soreli). Ce cas n'est pas isolé en France. En effet, A.-S. Denolle et E. Duval (2016, p. 37) estiment qu'en pratique les différentes formes de participation connues à ce jour en France qu'elles soient juridiquement imposées ou volontairement enclenchées sans cadre juridique par des collectivités territoriales « *sont essentiellement consultatives, permettant à l'habitant d'être davantage un porte-voix qu'un réel participant qui pourrait s'associer activement à la construction d'un projet, à l'élaboration d'une décision, voire à la prise de décision finale* ».

Par ailleurs, entre 2019 et 2023, nous avons aperçu dans le périmètre du projet urbain FCB de nombreux panneaux d'informations sur l'histoire du site, sur la programmation et les présupposés urbanistiques du projet urbain ainsi que sur les projets immobiliers en cours de construction. Certains d'entre eux sont visibles sur les photos suivantes (figures 60 et 61) et d'autres apparaissent sur d'autres photos que nous proposons dans cette deuxième partie.



Figure 60 : Plan-programme du projet urbain FCB situé sur le boulevard de l'usine en 2020

Source : photo de J. Haquet prise le 7 mars 2020, plan reproduit avec l'autorisation de la Soreli



Figure 61 : Informations générales sur le projet urbain FCB situé sur le boulevard de l'usine devant la Bourse du travail en 2020

Source : photo de J. Haquet prise le 7 mars 2020

Finalement, la concertation organisée dans le cadre du projet urbain n'a pas joué de rôle vis-à-vis du choix d'insérer le *food court* temporaire et le *food court* permanent d'après les éléments abordés dans cette section et précédemment.

5.5.2) Une concertation organisée après l'insertion du *food court* temporaire du projet urbain des Messageries

En matière de concertation, Espaces Ferroviaires estimait en 2021 avoir mené une « concertation réglementaire » en 2016 et en 2017⁶⁶¹ et un « dialogue citoyen » depuis 2017⁶⁶² (figure 62).



Figure 62 : Panneau d'information portant sur la concertation du projet urbain Les Messageries au niveau de la rue du Charolais

Source : photo de J. Haquet, prise le 18 juin 2021, panneau d'information conçu par l'agence de communication Inoxia et reproduit avec son autorisation

⁶⁶¹ Elle comportait d'après le panneau d'informations sur la concertation des « réunions publiques », des « visites exploratoires du site du projet » et des « ateliers avec les riverains ». Cette concertation réglementaire était rendue obligatoire par l'article L103-2 du code de l'urbanisme, puisque le site étudié est en situation de renouvellement urbain.

⁶⁶² Il comprenait d'après le panneau d'informations une « réunion publique » en 2018, une « exposition du projet et événement à Ground Control » des « réunions de concertation » et la mise en place d'un « comité de suivi du projet avec les riverains et la Ville de Paris » en 2019.

Le « dialogue citoyen » était toujours d'actualité en 2021 et en 2022 d'après les comptes rendus des réunions publiques qui s'étaient tenues ces années.

Plus largement, en 2021, on retrouvait dans deux rues contiguës au site du projet urbain – rue du Charolais et rue de Rambouillet – systématiquement six panneaux d’informations qui s’intitulaient : « Une nouvelle histoire », « La concertation tout au long du projet », « Un quartier ouvert », « Un quartier bas carbone », « Ici un site métamorphosé », « Ici demain un accès au futur jardin du quartier Les Messageries » (figure 63). La thématique alimentaire ne ressortait pas dans ces titres.

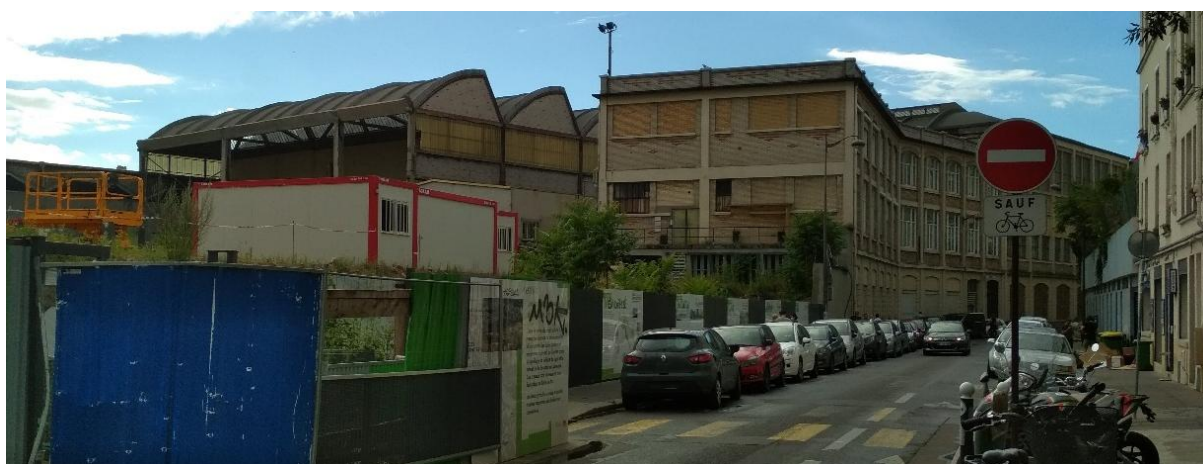


Figure 63 : Disposition de nombreux posters d’informations sur le projet urbain Les Messageries en lisière de celui-ci au niveau de la rue du Charolais

Source : photo de J. Haquet prise le 18 juin 2021

Dans le détail, la concertation réglementaire enclenchée par SNCF Immobilier sur le projet urbain a été lancée par une réunion publique présentant les grandes lignes du projet le 9 juin 2016 avant l’organisation deux jours plus tard d’une visite de site. Elle s’est ensuite structurée autour de trois ateliers thématiques organisés en 2016 et en 2017 (après la réalisation d’une enquête publique menée en 2015)⁶⁶³. Le premier atelier abordait les thématiques « *de la mobilité, des nouveaux services et espaces économiques ainsi que de nouvelles manières d’habiter* » alors que le deuxième concernait les « *liaisons avec les quartiers alentour* » et « *la vie du futur quartier* ». Puis

« une réunion d’échanges sur les observations recueillies lors des deux ateliers a eu lieu le 03 novembre 2016 en mairie du 12^e. Les participants ont pris connaissance de la synthèse des avis exprimés et des suites qui allaient y être données. La ville de Paris et

⁶⁶³ Espaces Ferroviaires. (2019, 15 mai). *Enquête publique : Annexe 20 : Mémoire en réponse du pétitionnaire à la commission d’enquête.* <http://dematads-mod.paris.fr/public/Gare-Lyon-Rapport-EP/Annexe%2020%20Memoire%20en%20reponse.pdf>

Espaces Ferroviaires ont également représenté le projet urbain et réaffirmé ses objectifs »⁶⁶⁴.

L'Atelier Approche.s ! a été mandaté par Espaces Ferroviaires pour organiser au mois d'avril 2017 un atelier de concertation sur la programmation et la conception des espaces publics du projet urbain. Il est intéressant de noter que cet atelier s'est tenu dans la halle Charolais 10 mois avant l'ouverture au public de Ground Control dans ce lieu (figure 64).



Figure 64 : Atelier de concertation relatif à la programmation des jardins du projet urbain Les Messageries dans la halle Charolais avant l'ouverture du food court

Source : photo de l'Atelier Approche.s ! prise le 25 avril 2017⁶⁶⁵, reproduite avec son autorisation

Cet atelier a été suivi par une réunion de restitution. Espaces Ferroviaires soulignait que l'ensemble des « événements de concertation ont été annoncés en amont par un affichage sur la voie publique, sur les sites internet de la ville de Paris et d'Espaces Ferroviaires, et par un boitage d'invitation dans les boites aux lettres des riverains »⁶⁶⁶. En 2019, on trouvait sur le site Internet du projet urbain une description de la méthode de concertation mise en place :

« Espaces Ferroviaires et la Ville de Paris se sont accordés pour laisser une large place à la concertation dans la conception du projet urbain. [...] Les équipes de conception urbaine (urbanistes, architectes, paysagistes, ingénieurs...) participent à ce dialogue avec les habitants depuis le lancement de la concertation. Espaces Ferroviaires s'est engagé, de son côté, à prendre en compte toutes les

⁶⁶⁴ Espaces Ferroviaires. (2019, 15 mai). *Enquête publique : Annexe 5 : Projet Gare de Lyon Daumesnil - Synthèse des actions de communication.* Ville de Paris. <https://cdn.paris.fr/paris/2022/06/15/b4e75b0c672aca59f1d50f3918cbc601.pdf>

⁶⁶⁵ Atelier Approche.s ! (s. d). *Atelier Gare de Lyon 2017.* <https://atelierapproches.fr/tous-les-projets/gare-de-lyon>

⁶⁶⁶ Espaces Ferroviaires. (2019, 15 mai). *Enquête publique : Annexe 5 : Projet Gare de Lyon Daumesnil - Synthèse des actions de communication.* Ville de Paris. <https://cdn.paris.fr/paris/2022/06/15/b4e75b0c672aca59f1d50f3918cbc601.pdf>

contributions qui se sont exprimées et à expliciter ce qui serait retenu ou non dans le projet final »⁶⁶⁷.

En 2018, Espaces Ferroviaires reconnaissait par l'intermédiaire du directeur du projet urbain que la concertation était arrivée après que les grandes orientations du projet aient été « *déjà assez définies* ». La concertation menée en 2016 a alors « *plutôt servi à valider les grandes orientations avec les riverains et à les faire adhérer au projet, ce qui a bien marché puisqu'en fait on a eu des retours très positifs sur les grandes lignes du projet* ». La satisfaction exprimée juste précédemment se retrouvait également à propos des ateliers relatifs à la programmation des espaces publics du projet en 2017 (Innovapresse, 2018b). Ces éléments ne sont pas sans rappeler ce que nous avons observé dans le cadre de la concertation relative au projet urbain lillois.

Par ailleurs, le projet urbain a été présenté à plusieurs reprises à Ground Control depuis son ouverture complète au mois de février 2018, ce qui témoigne encore de sa mobilisation pour des événements de participation citoyenne. Par exemple, en 2019, une soirée visant à révéler le nouveau nom du projet urbain et à présenter ce projet au grand public a été organisée à Ground Control par l'agence de communication du projet en présence des équipes de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre ainsi que de la maire du XII^e arrondissement⁶⁶⁸. Nous notons aussi que les deux premières éditions de la « Journée des Messageries » qui étaient consacrées à la présentation du projet urbain auprès du grand public se sont tenues à Ground Control en 2021 et en 2022⁶⁶⁹.

Espaces Ferroviaires indiquait en 2019 que « *la programmation des jardins a été faite lors des ateliers avec les riverains* »⁶⁷⁰. Le paysagiste du projet urbain estime avoir pris en compte bon nombre des suggestions des participants à ces ateliers⁶⁷¹. On peut toutefois noter que parmi les « *101 observations dont 2 nulles et 19 multiples pour quelques intervenants* »⁶⁷² réalisées aux mois de février et mars 2019, dans le cadre de l'enquête publique visant la délivrance du permis

⁶⁶⁷ Espaces Ferroviaires. (s. d.). *Gare de Lyon-Daumesnil*. espacesferroviaires.sncf.com/case-studies/gare-de-lyon-daumesnil

⁶⁶⁸ Inoxia. (s. d.). *Espaces Ferroviaires*. <https://www.inoxia.com/nos-realisations/espaces-ferroviaires/communication-globale#>

⁶⁶⁹ Espaces Ferroviaires. (s. d.). *Les Messageries, Gare de Lyon – Daumesnil*. <https://espacesferroviaires.sncf.com/messageries>

⁶⁷⁰ Espaces Ferroviaires. (2019, 15 mai). *Enquête publique : Annexe 20 : Mémoire en réponse du pétitionnaire à la commission d'enquête*. <http://dematads-mod.paris.fr/public/Gare-Lyon-Rapport-EP/Annexe%2020%20Memoire%20en%20reponse.pdf>

⁶⁷¹ Business Immo. (2019, 4 juillet). *La promenade de 700 m de la gare de Lyon à l'avenue Daumesnil équivaut au Jardin des Plantes* [vidéo]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=ZNdem7DJNOk>

⁶⁷² Espaces Ferroviaires. (2019, 15 mai). *Enquête publique : Annexe 17 : Procès-verbal de synthèse de l'enquête publique*. Ville de Paris. <https://cdn.paris.fr/paris/2022/06/15/3625a66a4b4ee495f3140da44884cd82.pdf>

d'aménager pour la première phase du projet urbain « *plusieurs personnes [...] sont déçues par l'aménagement proposé après avoir suivi la période de concertation, dont ils constatent que peu, voire aucune, disent-ils, de leurs demandes et des promesses faites n'est suivi d'effet* ». Toujours dans ce cadre, on peut noter vis-à-vis du food court que « *la pérennisation de l'activité du Ground Control est suggérée dans un certain nombre d'observations. Avec parfois, des craintes que ces équipements apportent des nuisances (bruits nocturnes)* »⁶⁷³.

Un atelier sur la programmation des halles était prévu à la fin de l'année 2017 « *en vue d'alimenter l'Appel à manifestation d'intérêt (AMI) qui sera lancé pour sélectionner le volet programmatique des opérateurs* »⁶⁷⁴. À ce propos, il était prévu, en 2016, que cet AMI permette de développer une programmation culturelle ou commerciale et que les riverains participent au volet programmation du cahier des charges de l'AMI⁶⁷⁵. Puis parmi les engagements « *pris par Espaces Ferroviaires en novembre 2016 sur la poursuite d'un dialogue citoyen* », il a été annoncé par l'entreprise dans l'enquête publique de 2019 relative à la délivrance du permis d'aménager de la première phase du projet urbain que serait mis en œuvre une « *association des riverains pour enrichir le cahier des charges pour les halles : à venir, la définition du projet des halles n'étant pas encore programmé à ce jour* »⁶⁷⁶. Ces grandes halles étaient censées « *devenir un lieu d'attraction urbaine au cœur de l'arrondissement* »⁶⁷⁷. Toutefois, au premier trimestre 2024, aucune information sur la programmation des halles n'était indiquée sur le site Internet du projet urbain⁶⁷⁸, alors que la programmation de l'ensemble des lots de la deuxième phase était déjà définie⁶⁷⁹. En 2021, il était envisagé par SNCF Immobilier Île-de-France et La

⁶⁷³ Espaces Ferroviaires. (2019, 15 mai). *Enquête publique : Annexe 17 : Procès-verbal de synthèse de l'enquête publique*. Ville de Paris. <https://cdn.paris.fr/paris/2022/06/15/3625a66a4b4ee495f3140da44884cd82.pdf>

⁶⁷⁴ Espaces Ferroviaires. SNCF Immobilier et Approches ! (2017). *Compte-Rendu Réunion de restitution - 7 juin 2017 de l'atelier du 25 avril 2017 "Les usages dans le jardin" Gare de Lyon-Daumesnil*. <https://res.cloudinary.com/espace-ferroviaire/image/upload/CR-Restitution-concertation-jardins-du-7-juin-2017.pdf>

⁶⁷⁵ Mairie de Paris. Mairie du XII^e arrondissement. Espaces Ferroviaires. et SNCF Immobilier. (2016, 9 novembre). *Projet Gare de Lyon -Daumesnil : Réunion de concertation du 3 novembre 2016*. <https://res.cloudinary.com/espace-ferroviaire/image/upload/Support-de-pre%CC%81sentation-de-la-re%CC%81union-publique-du-3-novembre-2016.pdf>

⁶⁷⁶ Espaces Ferroviaires. (2019, 15 mai). *Enquête publique : Annexe 20 : Mémoire en réponse du pétitionnaire à la commission d'enquête*. <http://dematads-mod.paris.fr/public/Gare-Lyon-Rapport-EP/Annexe%2020%20Memoire%20en%20reponse.pdf>

⁶⁷⁷ Espaces Ferroviaires et SNCF Immobilier. (2020, octobre). *Espaces Ferroviaires métamorphose la ville : Aménagement, construction, promotion : des sites ferroviaires aux quartiers de demain*. <https://res.cloudinary.com/espace-ferroviaire/image/upload/v1612457065/Espaces-Ferroviaires-m%CC%81tamorphose-la-ville.pdf>

⁶⁷⁸ Il était mentionné : « Halles des messageries rénovées : programmation spécifique à définir ».

⁶⁷⁹ Espaces Ferroviaires. (s. d). *Les Messageries, Gare de Lyon – Daumesnil*. <https://espacesferroviaires.sncf.com/messageries>

Lune Rousse (entretiens, 2021) que Ground Control se maintienne dans la programmation de la deuxième phase du projet urbain.

Finalement, la concertation organisée dans le cadre du projet urbain n'a joué aucun rôle vis-à-vis de l'insertion du *food court* temporaire. Il en est de même à propos de son éventuelle pérennisation, du moins jusqu'à l'écriture de ces lignes au mois de mai 2024. C'est le partenariat évoqué précédemment entre SNCF Immobilier et La Lune Rousse qui a eu une incidence sur la présence de ce *food court* pour une durée temporaire.

5.5.3) La quasi-absence de concertation dans le projet urbain Talleres

M. Castrillo Romón et L. Santos y Ganges (2008, p. 63) estimaient que la mairie « *n'a prévu aucun canal d'information formel en direction des citoyens sur le processus* » du projet urbain Talleres. Dans ce sens, contrairement aux deux projets urbains français étudiés, nous n'avons pas vu d'affiches ou de plans d'informations sur les projets urbains d'Argales, Ariza et Talleres dans les espaces publics de Valladolid lors des observations que nous avons menées sur place aux mois d'août et de septembre 2021. Plus largement, nous n'avons pas repéré de panneau d'informations sur le projet urbain Talleres à l'aide des photos des rues ceinturant le site qui sont disponibles sur Google Street View depuis 2008.

Toutefois, en 2008, une tente d'environ 1 000 m² a été ouverte quelques mois dans la rue piétonne Acera de Recoletos qui relie la gare à l'hypercentre de Valladolid. On y retrouvait une présentation du projet urbanistico-ferroviaire et d'autres projets d'équipements municipaux inaugurés lors du mandat 2003-2007 du maire⁶⁸⁰ (figure 65).

⁶⁸⁰ Cornejo, L. (2018, 14 janvier). El soterramiento fallido de las vías en Valladolid: 2 millones de euros en propaganda para un proyecto que costaba 1,6. *El Diario*. https://www.eldiario.es/politica/soterramiento-valladolid-millones-propaganda-proyecto_1_1164073.html



Figure 65 : De gauche à droite : Antonio Silván (alors conseiller à l'équipement de la Junte de Castille-et-León), Javier León de la Riva (alors maire de Valladolid) et Antonio Cabado (alors directeur de la VAV en tant qu'ingénieur chez ADIF) présents à l'inauguration de l'exposition sur le projet urbain conçu par RSHP

Source : Photo de Ramón Gómez prise le 30 juin 2008⁶⁸¹

Le grand public pouvait se tenir au courant sur ce projet à l'aide des médias (presse, TV, radio), du site Internet du projet urbain et d'autres documents disponibles sur Internet⁶⁸².

Au mois de janvier 2018, soit deux mois après la signature du nouveau *convenio*, le maire adjoint à l'urbanisme assumait l'absence de supports de communication sur les modifications apportées au projet urbanistico-ferroviaire. À la place, il mettait en avant sa présence dans tous les centres civiques communaux pour expliquer la version actualisée du projet et répondre aux questions des habitants⁶⁸³. Puis il indiquait en 2022 : « À partir d'aujourd'hui, les informations sur l'état des travaux sont présentées dans un nouveau visionneur (*Visionneur d'Intégration Ferroviaire*) sur le site municipal qui vous permet de découvrir et de suivre toutes les informations disponibles sur les différentes actions » (M. Saravia, 2022, p. 18, notre traduction). Mais, il n'y avait aucune information en 2023 sur la plus grande partie en superficie du projet urbain Talleres. En 2022, après avoir posé la question de savoir si le projet urbanistico-ferroviaire a manqué de débat, il déclarait qu'

⁶⁸¹ Gómez, R. (2021, 7 février). Cronología del fallido Plan Rogers de Valladolid. *El Norte de Castilla*. <https://www.elnortedecastilla.es/valladolid/cronologia-fallido-plan-rogers-valladolid-20210207073831-ga.html#imagen16>

⁶⁸² Par exemple, selon un particulier, la mairie de Valladolid aurait partagé un DVD qui faisait la promotion du projet urbanistico-ferroviaire en 2007, dont un extrait est disponible sur YouTube : Fuentesol2014. (2015, 9 août). *De 2007 a 2015: Así estaba previsto el soterramiento en Valladolid* [vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=XCDOaOiTeA8&ab_channel=fuentelsol2014

⁶⁸³ Cornejo, L. (2018, 14 janvier). El soterramiento fallido de las vías en Valladolid: 2 millones de euros en propaganda para un proyecto que costaba 1,6. *El Diario*. https://www.eldiario.es/politica/soterramiento-valladolid-millones-propaganda-proyecto_1_1164073.html

« aucun sujet n'a été autant débattu. Il a été au cœur des débats des dernières élections municipales [en 2019]. Et au cours du mandat actuel, 10 questions et 5 motions ont été présentées en séance plénière municipale. Tous les débats ont été publics et avec la participation, à l'occasion, d'associations de citoyens. En outre, de nombreuses assemblées ont été organisées (dans la rue, à l'entrée du tunnel de Pilarica ou dans des locaux de quartiers). Et maintenant, aujourd'hui : audition publique et session plénière extraordinaire » (M. Saravia, 2022, p. 17, notre traduction).

Finalement, la concertation organisée dans le cadre du projet urbain n'a joué aucun rôle vis-à-vis de l'insertion du *food court* temporaire. C'est le partenariat évoqué précédemment entre ADIF et Ideanerka qui a eu une incidence sur la présence de ce *food court* pour une durée temporaire.

5.5.4) Comparaison

A. Masboungi (2002a) estimait dans le cadre d'une réflexion sur les constantes des projets urbains français que la concertation était devenue extrêmement courante. À ce propos, des procédures de concertation ont été mises en place pour les trois projets urbains étudiés. Toutefois, elles n'ont pas joué de rôle vis-à-vis de l'insertion de *food courts*. Même si nous n'avons pas étudié de manière exhaustive l'ensemble des processus de participation citoyenne dans les projets urbains étudiés, il semblerait également que l'avis suivant formulé par A. Masboungi (2016, p. 75) s'applique à ces derniers : *« la démocratie participative est assez jeune en France et, la plupart du temps, n'est utilisée par les décideurs que pour tenir informés ses administrés qu'ils leur préparent un avenir meilleur »*. En effet, les participants aux processus de participation que nous étudions ne pouvaient pas se prononcer sur le contenu général de la programmation et sur les formes urbaines générales. Toutefois, ils pouvaient parfois se prononcer sur le contenu plus précis de certains de ces éléments, ce qui ne remettait pas en cause les choix généraux déjà actés. L'étude des *food courts* ne permet donc pas d'observer de changement majeur dans la pratique de la concertation exercée par les maîtres d'ouvrage de projets urbains.

L'installation de *food courts* temporaires et permanents dans les projets urbains étudiés résulte d'initiatives portées par des institutions. À cet égard, l'installation des *food courts* temporaires situés sur les sites ferroviaires de Paris et de Valladolid a seulement fait l'objet d'une négociation entre le propriétaire du terrain et l'entreprise qui souhaitait y exploiter un *food court*. À Lille, d'autres acteurs ont œuvré à l'installation de *food courts* temporaires et permanents, aussi bien privés, que publics et qu'associatifs. En revanche, les avis des habitants

donnés lors d'un processus de concertation n'ont pas eu d'influence sur la décision d'installer le *food court* permanent, car cette décision avait été prise auparavant. Ces avis n'ont pas eu non plus d'influence sur l'installation du *food court* temporaire, car cette décision a été prise par des institutions après avoir été contactées par des entrepreneurs, alors que cette possibilité n'avait pas été envisagée auparavant. Dans le cas lillois et vallisolétain, ce sont des maîtres d'ouvrage du projet urbain qui ont souhaité l'installation de *food courts* temporaires lors des phases préopérationnelles. Et il en a été de même pour le *food court* permanent prévu dans le cas lillois. À Paris, c'est plus précisément SNCF Immobilier – maison-mère du maître d'ouvrage – qui a souhaité l'installation d'un *food court* temporaire lors de la phase préopérationnelle.

5.6) Des transformations matérielles peu coûteuses et rapidement effectuées pour lancer l'ouverture de *food courts* temporaires dans des projets urbains

Pour finir d'étudier l'opérationnalisation des projets de *food courts* qui ont été en activité lors de la réalisation de cette thèse, nous allons étudier les transformations matérielles que les principaux acteurs de *food courts* temporaires apportent aux espaces où ils sont implantés afin d'y lancer leurs activités dans ces trois projets urbains. Nous verrons que pour les dirigeants de *food courts* temporaires et les gestionnaires des sites occupés, les travaux permettant d'ouvrir ne doivent pas être trop coûteux et être rapidement effectués pour maximiser le temps de fonctionnement de cette activité.

5.6.1) Le projet urbain Fives Cail Babcock

Un échange a eu lieu en 2018 entre la Ville de Lille et les entrepreneurs du *food court* temporaire La Friche Gourmande à propos des constructions des stands de restauration. Initialement, les entrepreneurs souhaitaient installer des containers dans le site d'urbanisme transitoire appelé l'Avant-Goût. La Ville de Lille n'en a pas voulu et les a accompagnés pour qu'ils respectent davantage la charte architecturale du site⁶⁸⁴ en les faisant travailler avec l'architecte du site afin qu'ils conçoivent des « *petits chalets* » (entretien Ville de Lille n°1, 2020). Un menuisier a ensuite construit les bases de ces chalets avant que les entrepreneurs ne terminent leurs constructions (entretien La Friche Gourmande, 2020). Il apparaît que la Ville de Lille détenait une fois

⁶⁸⁴ En tant que propriétaire et aménageur du site, la Soreli avait choisi d'installer des modules préfabriqués « car il s'agissait de la solution la plus économique, la plus simple techniquement et la plus rapide, pour tenir le délai de mise en place de la préfiguration à fin 2017 ». Selon la Soreli, l'équipe de maîtrise d'œuvre organisée autour de deux architectes et d'un artiste a « conçu un projet « frugal » réemployant autant que possible des matériaux venant du site et s'inscrivant dans l'état d'esprit du lieu industriel » (J. Aufrère et J. Schulz, 2021, p. 51).

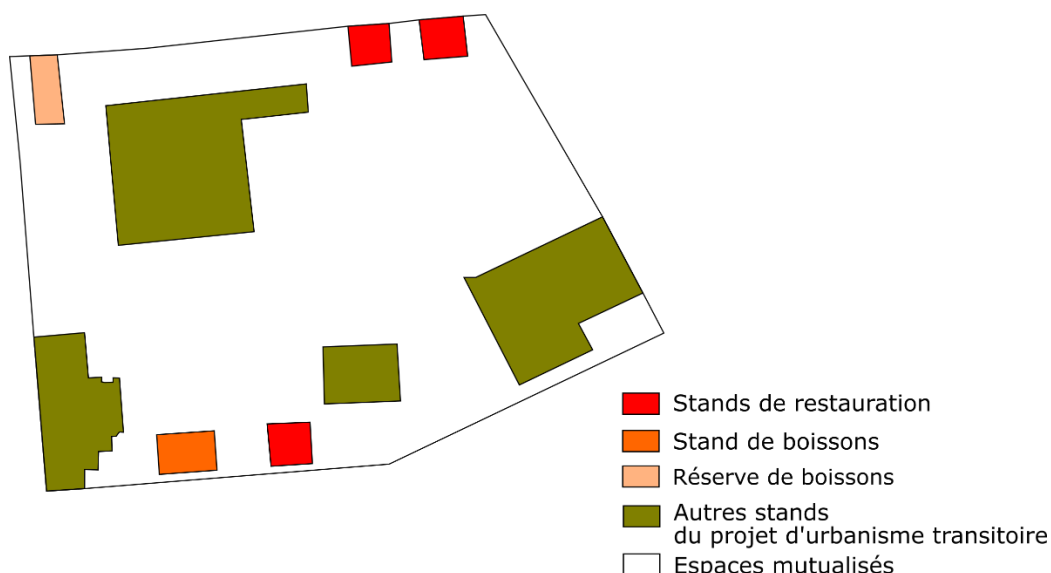
de plus le pouvoir de décision sur les propositions qui lui avaient été faites par les dirigeants du *food court*. On repère par ailleurs une autre économie financière réalisée par ces dirigeants à travers l'installation de mobiliers de récupération et de palettes⁶⁸⁵.

En 2018, les entrepreneurs de La Friche Gourmande ont contacté de nombreux restaurateurs lillois. Les restaurateurs intéressés par leur projet ont ensuite fait goûter certains de leurs plats aux entrepreneurs et lorsqu'ils leur plaisaient, les deux parties ont pu signer un contrat. Selon les dirigeants du *food court*, la difficulté principale dans cette démarche a été de convaincre que ce concept encore jamais testé à Lille pouvait fonctionner. C'est donc de manière informelle, sans appel à projets, que le recrutement des restaurateurs a été effectué. En 2019, la notoriété acquise après la première édition du *food court* a permis d'attirer davantage de restaurateurs et *in fine* d'offrir aux clients une offre culinaire encore plus qualitative selon la direction du *food court* (entretien La Friche Gourmande, 2020).

Lors de la première année, les restaurateurs payaient un loyer fixe de 500 euros par semaine aux gestionnaires du *food court*. En revanche, lors de la deuxième année, le loyer était composé d'une part fixe de 1 500 euros par mois et d'une part variable de 6 % du chiffre d'affaires (entretien Smokey Banh Mi, 2021). Ces tarifs comprenaient les charges payées par les dirigeants de La Friche Gourmande, à savoir : l'eau, l'électricité, la sécurité et les frais de nettoyage, de communication et d'événementiel. Les charges étaient comprises dans le loyer afin de ne pas apporter de lourdeur administrative compte tenu de la courte durée d'exploitation du *food court* et de la rotation fréquente des restaurateurs. Le matériel de cuisine était donc à la charge des restaurateurs. De plus, les dirigeants du *food court* étaient les seuls à pouvoir vendre des boissons lors des deux éditions (entretien La Friche Gourmande, 2020).

Lors de l'édition estivale 2018, le *food court* était composé de trois stands de restauration et d'un bar (figure 66). L'un des dirigeants du *food court* explique le calibrage du nombre de stands par la prise en compte d'une combinaison de facteurs : l'espace disponible pour accueillir le *food court* n'était pas si grand, il s'agissait de leur première expérience de gestion de *food court*, ce qui ne les aidait pas pour savoir le nombre de couverts que les restaurateurs allaient réaliser et ils avaient des ressources financières limitées (entretien La Friche Gourmande, 2020).

⁶⁸⁵ La Chronique du BTP Nord - Pas-de-Calais / Picardie. (2019, octobre). *Editorial*. http://www.lachroniquebtp.com/wp-content/uploads/2019/09/1-LaChronique5298-Octobre2019_bd.pdf?x98190



L'un des dirigeants de La Friche Gourmande (entretien, 2020) revenait sur le choix des activités proposées. Lors de ses précédents voyages, il avait aperçu des *food courts* proposant aux clients de jouer à des jeux. Ce principe l'a séduit et conduit à notamment installer un terrain de pétanque, un jeu de fléchettes et un baby-foot géant qui ont été assez prisés et ont donné lieu à des compétitions régulières. Il estimait que ce type d'animations était « *agréable pour les clients et ça permet de faire rester un peu les gens* ». De plus, des activités culturelles ont eu lieu, comme des concerts ou des DJ set. Au total, deux ou trois événements étaient organisés par semaine.

Enfin, il est intéressant de relever que la même organisation spatiale et les mêmes stands ont été repris dans le cadre de l'aménagement du *food court* L'Avant-goût de Chaud Bouillon au mois de juillet 2020, si ce n'est qu'un stand de restauration n'a pas été rouvert. Cela montre une nouvelle fois la volonté des dirigeants de *food courts* de limiter le coût et le temps de travaux d'ouverture.

5.6.2) Le projet urbain Les Messageries

La sélection des 12 restaurateurs présents au lancement du *food court* à l'extérieur et à l'intérieur de la Halle Charolais au mois de février 2018 aurait été réalisée en un an et demi par

⁶⁸⁶ La Friche Gourmande. (2018, 3 août). *La Friche Gourmande en 1 minute* [vidéo jointe] [statut Facebook]. Facebook. https://www.facebook.com/lafrichegourmande/videos/1080526092105542/?__so__=channel_tab&__rv__=all_videos_card

une direction artistique⁶⁸⁷ en recourant à un appel à projets. Le directeur de Ground Control explique ce qui a conduit au choix de sélectionner ce nombre de restaurateurs : « *On regarde le potentiel de trafic possible et puis on met en place un certain nombre d'acteurs pour avoir une masse critique d'offres. Ça, c'est important d'avoir une offre assez large pour pouvoir faire venir 1 800 personnes* » (entretien La Lune Rousse, 2021).

Au mois de janvier 2018, une journaliste notait à propos de l'ouverture imminente de Ground Control dans la halle Charolais qu'un « *accès sera ouvert du hall 2 [de la gare de Lyon] directement vers la halle* »⁶⁸⁸. Cette initiative a bel et bien vu le jour et permettait donc de renforcer les liens entre la gare de Lyon et Ground Control et plus largement avec le projet urbain. En effet, à partir de 2018, il était devenu possible d'entrer sans contrôle dans le périmètre de la deuxième phase du projet urbain, qui permettait entre autres d'accéder à l'entrée de Ground Control située du côté des voies ferrées⁶⁸⁹. Précisons toutefois qu'au moins une partie du site du projet urbain était accessible à quiconque en passant par le 87 rue du Charolais, et ce, au moins depuis 2009. En effet, sur toutes les photos disponibles sur Google Street View montrant cet endroit en journée entre 2009 et 2022, le portail et la porte d'entrée du site étaient systématiquement ouverts et n'étaient pas surveillés par un vigile.

À l'inauguration de Ground Control à la fois dans la halle Charolais et dans ses extérieurs le 18 janvier 2018⁶⁹⁰, trois semaines avant l'ouverture au grand public, la programmation du lieu était composée de 12 restaurants installés en intérieur et en extérieur, d'un bar à cocktail, d'une boutique pour « *végétaliser l'espace* » intérieur, tandis qu'un potager avait la même fonction à l'extérieur de la halle. Il était aussi annoncé un espace pour des expositions ainsi qu'un studio radio diffusant des débats, des conférences, des événements, des concerts et des DJ sets. Le Studio 81 devait être à la fois un lieu d'exposition et de production de photos. Un vidéodrome était également présent avec notamment des jeux vidéo anciens. Enfin, des dégustations et des cours d'œnologie étaient prévus dans un bar à vin⁶⁹¹. On retrouvait peu ou prou cette programmation au mois d'octobre 2018 (figure 67).

⁶⁸⁷ Bourdin, L. (2018, 3 juin). Les « food courts », des lieux branchés pour boire, manger et se cultiver. *Le Monde*. www.lemonde.fr/m-styles/article/2018/06/01/les-food-courts-des-espaces-branches-pour-boire-manger-et-se-cultiver_5307916_4497319.html

⁶⁸⁸ Kleiber, M.-A. (2018, 27 janvier). Paris : Ground Control lance la première halle à manger. *Le Journal du Dimanche*. <https://www.lejdd.fr/Societe/paris-ground-control-lance-la-premiere-halle-a-manger-3540299>

⁶⁸⁹ Lors de nos observations du projet urbain réalisées chaque année entre 2020 et 2023, nous avons pu marcher sans empêchement entre le hall 2 de la Gare de Lyon et les deux entrées de Ground Control.

⁶⁹⁰ SNCF Immobilier. (2018, 18 janvier). *Inauguration de Ground Control* [vidéo]. <http://www.presse-sncf-immobilier.fr/en/2018-03-16-132312-33688b81291d11e8942e9fda5919934d-video-2018-01-18-inauguration-ground-control/>

⁶⁹¹ À nous Paris. (2018, 23 janvier). *Le Ground Control ouvre prochainement un nouvel espace* [vidéo]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=C4vf3yXXcvY>

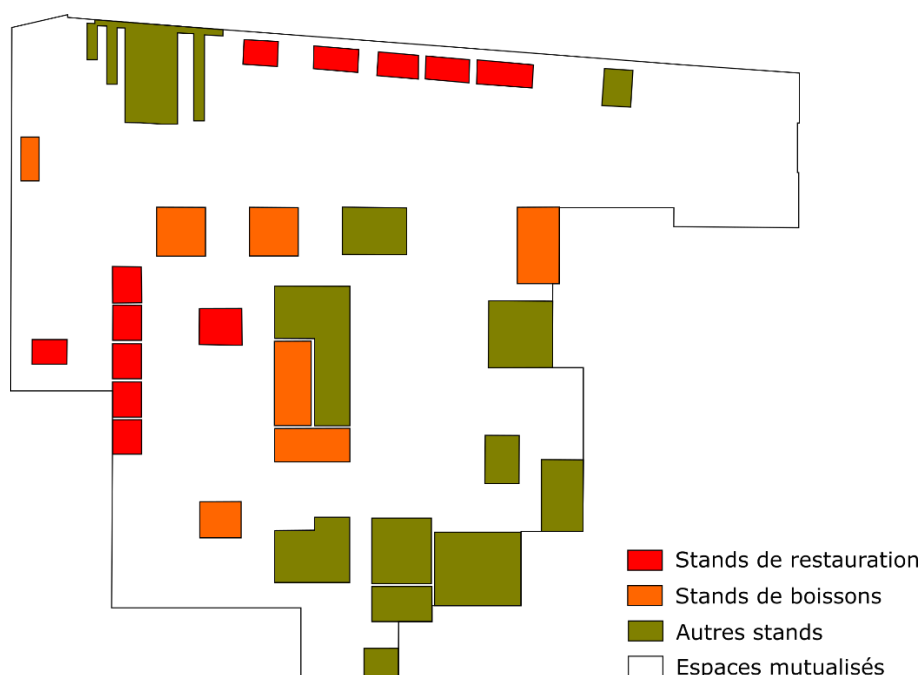


Figure 67 : Les espaces et les offres du *food court* Ground Control à Paris au mois d'octobre 2018

Source : Ground Control⁶⁹² ; Réalisation : J. Haquet, 2023

Au mois de décembre 2021, parmi les 20 podcasts proposés sur le site Internet de Ground Control, nous en avons trouvé un sur l'univers ferroviaire⁶⁹³. Et nous n'avons pas trouvé de contenu dédié à cet univers ou à celui du projet urbain ou du *food court* dans les 89 articles et 84 vidéos proposés⁶⁹⁴. Par ailleurs, dans la décoration du lieu, on note la présence de posters géants de trains, de sièges de TGV ou encore de panneaux de signalisation ferroviaire.

Même si SNCF Immobilier a investi 500 000 euros dans les travaux de la halle Charolais⁶⁹⁵, la Lune Rousse devait faire face à la contrainte d'amortir un investissement de 1,8 million d'euros consenti pour réhabiliter et mettre aux normes ERP de première catégorie l'espace qui lui a été loué. Plus précisément, pour cette mise aux normes ERP du site

« SNCF Immo a pris en charge l'ajout d'un escalier pour que le site dispose des issues

⁶⁹² Ground Control. (s. d.). *Les espaces*. www.groundcontrolparis.com/les-espaces

⁶⁹³ Ground Control. (2020). *Il était une voie*. <https://www.groundcontrolparis.com/podcasts/il-etait-une-voie/>

⁶⁹⁴ Ground Control. (s. d). *Média*. <https://www.groundcontrolparis.com/media/>

⁶⁹⁵ Girerd, C. (2021). *Ground Control (Paris, 12eme) : l'urbanisme transitoire comme accompagnement des transformations urbaines*. France Ville Durable. <https://francevilledurable.fr/realisations/ground-control-paris-sncf/>

À cet égard, J. Pinard (2021, p. 224 et 225) précise à propos des projets d'urbanisme transitoire mis en place par SNCF Immobilier qu'« après la réalisation des études techniques nécessaires (diagnostics structure, amiante, pollution, etc.), SNCF Immobilier réalise plusieurs travaux relevant de la responsabilité des propriétaires (SNCF Réseau, SNCF Mobilité) [...] Toutefois, ces travaux ne doivent pas être trop conséquents, afin de pouvoir proposer ces lieux à bas coûts aux occupants temporaires. En plus des travaux relevant de sa responsabilité en tant que propriétaire, SNCF Immobilier s'assure à minima du bon raccordement des bâtiments à l'eau et à l'électricité ».

de secours nécessaires. La Lune rousse a pris en charge le reste des travaux pour être ERP (désenfumage, eau etc...), ce qui représente des travaux conséquents à l'intérieur; étant donné notamment l'installation de cuisines » (C. Diguët, 2018, p. 79).

Le risque financier était accentué par le fait que l'entreprise « *a subi 6 mois de retard sur investissement pour mettre aux normes et réhabiliter la halle* ». En 2019, puis en 2021, le cabinet Approches a mis en avant que la programmation de Ground Control a été « *influencée par la nécessité de l'équipe d'amortir le montant de ses investissements* » (K. Ung et L. Gayet, 2019, p. 97), ce qui passait par « *la vente de prestations lucratives* » (K. Ung et L. Gayet, 2021, p. 52). Toutefois, La Lune Rousse a été aidée dans son modèle économique par la prolongation de sa location accordée par SNCF Immobilier à plusieurs reprises. En effet, alors que l'occupation devait initialement prendre fin le 31 décembre 2019, elle a d'abord été prolongée pour deux années supplémentaires⁶⁹⁶ et de nouveau prolongée jusqu'en 2024 (entretien SNCF Immobilier Île-de-France n°2, 2021).

J. Pinard (2021, p. 393) ajoute que le lancement de nombreuses études techniques (comme des diagnostics de structure du bâtiment ou de la présence d'amiante) par SNCF Immobilier dans le cadre de ses projets d'urbanisme transitoire lui permettent de « *prendre connaissance de certains éléments et d'en tenir compte dans la conception du projet urbain à venir* ».

En 2017, un dirigeant de Ground Control expliquait que « *tous les matériaux utilisés pour l'aménagement du lieu sont issus de la récup* », en le justifiant par le caractère temporaire du projet. Les meubles et matériaux récupérés dans des brocantes et des poubelles auraient permis d'installer directement ou après quelques travaux le mobilier (tables, chaises), la décoration ainsi que les bars et les cloisons (J. Pinard, 2021, p. 239). En 2021, une employée de SNCF Immobilier confirmait que « *l'intégralité des aménagements du site a été réalisée à partir d'éléments de récupération* »⁶⁹⁷. J. Pinard (2021) relatait d'ailleurs que l'on retrouvait chez de nombreux porteurs de projets d'urbanisme transitoire dans des sites SNCF l'ambition de limiter au maximum les frais d'aménagement compte tenu du coût élevé de la mise aux normes ERP. La récupération de meubles et le réemploi de matériaux étaient donc des pratiques courantes dans l'aménagement de ces lieux. Elle expliquait aussi que les exploitants des sites d'urbanisme transitoire de SNCF Immobilier devaient « *obligatoirement remettre le bien en l'état au moment*

⁶⁹⁶ Peter, C. (2019, 27 octobre). Paris : l'aventure Ground Control se prolonge jusqu'en 2021. *Le Parisien*. <http://www.leparisien.fr/paris-75/paris-l-aventure-ground-control-se-prolonge-jusqu-en-2021-26-10-2019-8180742.php>

⁶⁹⁷ Girerd, C. (2021). *Ground Control (Paris, 12eme) : l'urbanisme transitoire comme accompagnement des transformations urbaines*. France Ville Durable. <https://francevilledurable.fr/realisations/ground-control-paris-sncf/>

de la libération du site » avec toutefois la possibilité d'y déroger après accord. Cette position de la SNCF permet sans doute aussi d'expliquer en partie le choix de La Lune Rousse en faveur de matériaux économiques pour l'aménagement du *food court* (J. Pinard, 2021, p. 189).

En 2019, l'ouverture au grand public se faisait du mercredi au dimanche, tandis que le lieu était loué – 15 000 euros par jour⁶⁹⁸ – les lundis et mardis pour des événements privés, ce qui montre l'importance des privatisations dans le modèle économique du projet⁶⁹⁹. Toutefois, J. Pinard (2021, p. 235) relevait que pour SNCF Immobilier cette activité doit être limitée dans les opérations d'urbanisme transitoire. En effet, « *cela reviendrait sinon à fermer ces lieux au public sur des périodes importantes, allant ainsi à l'encontre de l'objectif d'ouverture au public associée à la démarche d'urbanisme transitoire* ». L'entreprise dirigeant le *food court* disposait d'une autre source de revenus en ayant un monopole sur la vente des boissons dans le lieu à travers l'exploitation de plusieurs bars et d'un stand proposant de la petite restauration et des boissons. Une troisième source de revenus pour l'entreprise dirigeant le *food court* consistait à sous-louer l'ensemble des autres stands à des restaurateurs et à d'autres professionnels comme un libraire ou un vendeur de plantes⁷⁰⁰. Une dernière source de revenus était apportée par des entreprises désirant produire ou co-produire dans le lieu des activités culturelles comme « *des contenus podcasts, concerts, spectacles divers et variés, conférences, expos* » (entretien La Lune Rousse, 2021).

5.6.3) Le projet urbain Talleres

Au cours de l'année 2013, Ideanerka avait investi un peu plus de deux millions d'euros pour mettre aux normes et aménager le *food court*⁷⁰¹. Le toit de la halle aurait par exemple été réhabilité à cette occasion⁷⁰².

⁶⁹⁸ Peter. C. (2019, 27 octobre). Paris : l'aventure Ground Control se prolonge jusqu'en 2021. *Le Parisien*. <http://www.leparisien.fr/paris-75/paris-l-aventure-ground-control-se-prolonge-jusqu-en-2021-26-10-2019-8180742.php>

⁶⁹⁹ Ground Control. (s. d.). <https://www.groundcontrolparis.com/>

⁷⁰⁰ Les loyers contenaient une part fixe et une part variable consécutive du chiffre d'affaires réalisé. Cette part variable s'élevait à hauteur de 10 % en 2021 (entretien Solina, 2021).

⁷⁰¹ Rédaction. (2013, 10 décembre). Estación Gourmet abre en Valladolid con ánimo de ampliar la oferta gastronómica y espera 600.000 visitantes al año. *La Vanguardia*. <https://www.lavanguardia.com/local/castilla-leon/20131210/54395381213/amp-estacion-gourmet-abre-en-valladolid-con-animo-de-ampliar-la-oferta-gastronomica-y-espera.html?facet=amp>

⁷⁰² E-struc. (2014, 17 décembre). *Rehabilitación de almacenes ferroviarios. Estación Gourmet en Valladolid*. <https://e-struc.com/2014/12/17/rehabilitacion-de-almacenes-ferroviarios-estacion-gourmet-en-valladolid/>

Lors de son inauguration au mois de décembre 2013, on retrouvait 20 stands en activité à Estación Gourmet (figure 68). Le *food court* proposait 13 de stands de restauration⁷⁰³, un bar à bières, un bar à vin, un bar à cocktails, une ludothèque et un espace polyvalent pour divers événements (expositions, cours de cuisine...) ⁷⁰⁴, ainsi que 400 places assises sur 1 700 m²⁷⁰⁵.

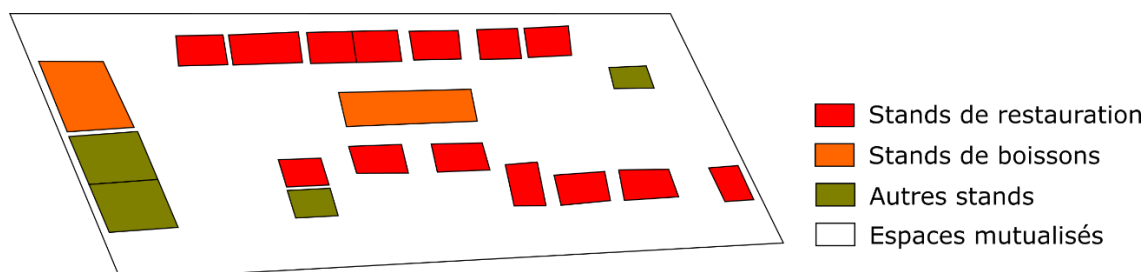


Figure 68 : Les espaces et les offres du *food court* Estación Gourmet à Valladolid au mois de décembre 2013
Source : Estación Gourmet⁷⁰⁶ ; Réalisation : J. Haquet, 2023

En 2013, le directeur d'Estación Gourmet indiquait à son propos qu'« *il s'agira d'un salon gastronomique, mais aussi d'un salon de loisirs où nous voulons nous amuser* » (notre traduction). Il estimait que son concept permet d'offrir une expérience plus divertissante que dans un restaurant⁷⁰⁷. Quelques semaines avant l'inauguration du *food court*, le lien avec la gare Campo Grande était prévu tant d'un point de vue spatial avec un accès direct à celle-ci que d'un point de vue informationnel avec l'affichage des horaires de trains dans le *food court* au moyen de plusieurs écrans⁷⁰⁸. L'accès direct à la gare a bel et bien été rendu possible par la présence de trottoirs permettant d'accéder à son entrée principale. Toutefois, cela était déjà le cas lorsque la halle avait connu un usage de salle d'expositions. Des téléviseurs affichant les départs des trains ont également été en fonctionnement au sein du *food court* (figure 69).

⁷⁰³ Nous n'avons pas réussi à recueillir d'informations sur le processus de recrutement des restaurateurs.

⁷⁰⁴ El Aderezo. (2013, 16 décembre). *Estación Gourmet Valladolid*. <https://www.eladerezo.com/wp-content/uploads/2013/12/directorio-gourmet-octubre-2015-1200x639.jpg>

⁷⁰⁵ Visitar Valladolid. (2016, 20 mars). *Estación Gourmet*. <http://www.visitarvalladolid.com/estacion-gourmet/>

⁷⁰⁶ El Aderezo. (2013, 16 décembre). *Estación Gourmet Valladolid*. <https://www.eladerezo.com/wp-content/uploads/2013/12/directorio-gourmet-octubre-2015-1200x639.jpg>

⁷⁰⁷ Tribuna Valladolid. (2013, 3 décembre). *La Estación Gourmet de Valladolid abrirá sus puertas al público el miércoles 11* [vidéo]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=Ro6bJHbgQRU>

⁷⁰⁸ Estación Gourmet. (2013, 9 novembre). *The Final Countdown* [vidéo jointe] [statut Facebook]. Facebook. https://www.facebook.com/estaciongourmetvalladolid/videos/448353245269006/?__so__=channel_tab&__rv__=all_videos_card

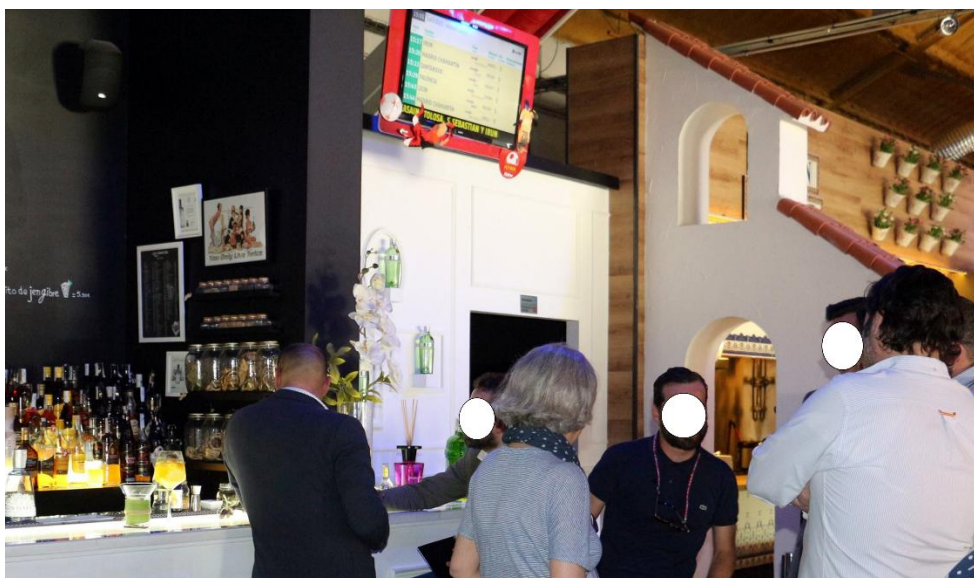


Figure 69 : Affichage des départs de trains au sein du *food court* Estación Gourmet au mois de juin 2016
Source : Estación Gourmet⁷⁰⁹ ; ajout de cercles pour conserver l'anonymat par J. Haquet

Les dirigeants du *food court* mettaient en valeur les activités variées organisées au moyen de différentes photos et vidéos sur le compte Facebook rattaché au lieu. On peut y voir entre autres l'organisation de jeux pour enfants, de sessions de danse, de diffusion de matchs de football, de cours de cuisine. Sinon, comme à Ground Control, des émissions de radio (Cadena Ser Valladolid) ainsi que des concerts se sont tenus à Estación Gourmet⁷¹⁰.

5.6.4) Comparaison

Mis à part ADIF, nous avons pu observer que les dirigeants de *food courts* et les institutions qui avaient accepté de les accueillir ont participé à la mise en place de transformations matérielles variées dans les sites retenus avant l'ouverture des *food courts*.

Il ressort des cas lillois et parisien que la mise en place de *food courts* temporaires ne doit pas coûter très cher au propriétaire du site et à son partenaire chargé de la gestion du site. Dans ces deux terrains, ce sont des solutions financières peu chères et des solutions techniques simples qui ont été sélectionnées par les dirigeants de *food courts* pour aménager leur dispositif commercial. Il en est de même à Lille pour l'ensemble du projet d'occupation temporaire. Cela

⁷⁰⁹ Estación Gourmet. (2016, 2 juin). [image jointe] [statut Facebook]. Facebook. <https://www.facebook.com/estaciongourmetvalladolid/photos/a.437592643011733/863329260438067/?type=3>

⁷¹⁰ Estación Gourmet. (s. d.). *Accueil* [page Facebook]. Facebook. Repéré le 20 avril 2023 à <https://fr-fr.facebook.com/estaciongourmetvalladolid/>

confirme l'analyse de C. Diguët (2018, p. 34) qui met en avant que « *l'urbanisme transitoire pousse par ailleurs à la frugalité car le temps est compté* ».

Conclusion du chapitre 5

En 2002, A. Masbouni (2002a) notait dans le cadre d'une réflexion sur les caractéristiques générales des projets urbains français l'existence d'un programme levier – très majoritairement culturel – pour porter le projet. On retrouve cette volonté d'accueillir des programmes culturels dans les trois projets urbains que nous étudions. D'ailleurs, cette programmation est envisagée dans des bâtiments préexistants conservés, ce qui témoigne de l'importance de ces sites pour les maîtres d'ouvrage des projets urbains. En effet, « *une démolition/reconstruction apparaît bien souvent plus rentable qu'une restauration avec remise aux normes* » (V. Veschambre, 2005, §9). Il y avait une volonté à Paris de trouver une programmation culturelle et/ou commerciale dans les halles des Messageries. À Valladolid, uniquement des projets culturels ont été imaginés dans un ancien dépôt de locomotives (bibliothèque, musée, plateau de tournage), sans que la décision soit encore entérinée (voir chapitre 4). À Lille, il y a eu un projet de musée au milieu des années 2000 (Cité de l'architecture et du patrimoine, 2017). Finalement, l'alimentation est devenue un fil conducteur du projet urbain et dans ce cadre les *food courts* accueillent de nombreux événements culturels au-delà des activités de restauration.

Les *food courts* insérés dans ces projets urbains sont révélateurs d'équipes de maîtrise d'ouvrage de projets urbains qui imposent des objets urbains aux citoyens dans le cadre de stratégies variées ou d'expérience simplement opportuniste. À Lille, la programmation de *food courts* est constitutive de la volonté de créer un *cluster* alimentaire dans le projet urbain FCB piloté par les collectivités territoriales et participant aux projets urbains métropolitains stratégiques. Au sein du projet urbain Les Messageries, à Paris, le *food court* participe d'une stratégie globale pilotée par l'opérateur ferroviaire SNCF Immobilier d'insertion d'occupations temporaires dans des espaces de projets urbains menés sur du foncier SNCF devant entrer en phase opérationnelle d'ici quelques années. À Valladolid, le *food court* ne s'inscrivait pas dans une stratégie nationale médiatisée d'occupations temporaires dans des espaces de projets urbains menés sur du foncier ADIF devant entrer en phase opérationnelle d'ici quelques années.

Dans les trois projets urbains étudiés, des mesures de contractualisation prises par des propriétaires et des gestionnaires de terrains pour insérer des *food courts* temporaires illustrent leur prise en compte du caractère évolutif des projets urbains, comme évoqué par G. Pinson (2009) et J. Idt (2020). En effet, les mises à disposition des sites arrivent à échéance avant la

période à laquelle il est envisagé d'engager des travaux relatifs à la programmation et aux formes urbaines définitives du projet urbain dans les cas lillois et parisiens, tout en envisageant dans le cas parisien une prolongation de l'occupation jusqu'au lancement des travaux. Enfin, une clause permet de réduire la durée de contractualisation pour lancer les travaux du projet urbain ou lancer un autre projet dans le cas vallisolétain.

L'opérationnalisation des *food courts* dans les trois projets urbains étudiés est relativement semblable sur certains aspects. Cela est visible à partir :

- de contractualisations systématiquement effectuées entre une institution gestionnaire de site et une entreprise souhaitant ouvrir un *food court* ;
- d'insertions dans des terrains ne devant pas faire l'objet de travaux avant plusieurs années ;
- d'espaces mobilisés représentant moins de 10 % de la superficie des sites faisant l'objet d'un projet urbain ;
- d'insertions dans des espaces accueillant ou ayant accueilli récemment des usages pour limiter le temps et le coût de travaux nécessaires à leur installation ;
- d'insertions sans lien direct avec des processus de participation citoyenne.

L'opérationnalisation des *food courts* dans les trois projets urbains étudiés diffère toutefois sur certains aspects. Cela apparaît au travers :

- de durées et clauses de contractualisation différentes ;
- d'un espace quasi-exclusivement fermé à Valladolid, d'un espace majoritairement fermé à Paris et d'un espace exclusivement en plein air à Lille ;
- d'une superficie avoisinant les 1 500 m² à Lille et à Valladolid contre 6 000 m² à Paris ;
- de frais d'aménagement de quelques milliers d'euros à Lille contre environ deux millions d'euros à Paris et à Valladolid ;
- d'une installation en quelques semaines à Lille contre plusieurs mois à Paris et à Valladolid.

Enfin, nos trois terrains d'enquêtes illustrent à la lueur du processus d'insertion de *food courts* temporaires que les projets urbains contemporains accordent une grande importance au dialogue entre acteurs, dans la lignée des aspirations de la première génération d'architectes-urbanistes à avoir promu le projet urbain en France (J. Idt, 2020). À Lille, le *food court* temporaire n'était pas prévu dans le projet d'urbanisme transitoire et a surgi grâce à des échanges entre plusieurs acteurs du projet urbain d'abord contacté par les futurs dirigeants du *food court*. Les nombreux échanges entre acteurs du projet urbain FCB qui ont conduit au projet

d'implantation du *food court* permanent confirment ce constat de J. Idt (2020). À Paris, ce sont des problèmes liés à la présence d'un *food court* dans un autre projet urbain sous maîtrise d'ouvrage d'Espaces Ferroviaires qui a enclenché son arrivée dans le site des Messageries. À Valladolid, la paralysie du projet urbain Talleres est devenue un facteur propice à l'arrivée d'un *food court* temporaire dans une halle appartenant à l'une des quatre institutions membres de l'équipe de maîtrise d'ouvrage.

Conclusion de la deuxième partie

Les trois projets urbains étudiés s'inscrivent dans la dynamique répandue du renouvellement urbain dans les métropoles françaises et espagnoles. Elle consiste à favoriser le réaménagement d'espaces urbains qui ont vu ou verront prochainement leur usage originel disparaître principalement pour des raisons économiques. Ainsi, ces projets urbains en cours de réalisation cherchent à donner davantage d'attractivité à ces espaces de façon, entre autres, à ce qu'une programmation réponde aux besoins et usages urbains actuels d'une population solvable. Par ailleurs, les acteurs publics agissent pour que le projet urbain enclenche une dynamique de développement de territoire pouvant rejaillir positivement sur les quartiers environnants. Cela passe notamment par une connexion lisible de l'espace public du projet urbain avec celui des quartiers anciens. De plus, ils sensibilisent voire contraignent de plus en plus les acteurs privés qui sont à l'origine de projets urbains à intégrer ces enjeux.

En ce qui concerne la programmation, le *food court* temporaire situé dans un projet urbain s'ajoute aux nombreuses expériences développées dans le cadre des formes d'urbanisme fondées sur des temporalités courtes, comme l'urbanisme transitoire (S. Mallet, 2020). Par ailleurs, ces projets de *food courts* temporaires sont relativement peu coûteux et rapides à mettre en place, ce qui concerne d'ailleurs plus largement les projets d'urbanisme temporaire, transitoire et tactique (S. Mallet et al., 2023).

En ce qui concerne les formes urbaines, nous retiendrons que des *food courts* temporaires peuvent être installés dans des terrains ne devant pas faire l'objet de travaux avant plusieurs années. De plus, ils sont localisés dans des espaces de plusieurs centaines ou milliers de mètres carrés relativement petits à l'échelle du site du projet urbain. Il s'agit encore une fois d'une caractéristique partagée par les projets d'occupations temporaires (S. Mallet et al., 2023). On observe plus largement une tendance à l'accentuation de la conservation de bâtiments préexistants auxquels on confère une valeur patrimoniale dans les projets urbains contemporains.

En ce qui concerne la gouvernance, le *food court* situé dans un projet urbain est révélateur d'un élargissement de « *la gamme des acteurs de l'urbanisme* », comme évoqué par S. Mallet (2020, §27) à propos de l'urbanisme transitoire. Dans le même sens, N. Arab et H. Dang Vu (2019, §9) notent « *l'arrivée et l'installation d'acteurs issus d'autres champs professionnels [que l'urbanisme] dans les procès de production de la ville* » au cours des dernières années. Ces auteurs l'expliquent par « *la montée en puissance* » en urbanisme de thématiques comme l'occupation temporaire, la nature en ville ou encore la participation citoyenne. Ainsi, l'essor du nombre de *food courts* et plus largement de projets d'urbanisme transitoire dans les projets urbains constitue une étape supplémentaire dans l'élargissement du système d'acteurs des projets urbains, phénomène qui aurait commencé à partir des années 1980 d'après G. Pinson (2009). Par ailleurs, les *food courts* insérés dans ces trois projets urbains révèlent l'existence d'une approche *top-down* toujours à l'œuvre dans l'aménagement urbain contemporain. En effet, au moins dans les cas lillois et parisien, ce sont les équipes de maîtrise d'ouvrage de ces projets urbains qui ont eu l'idée de les implanter, avant de fortement contribuer à la réalisation de ce souhait en devenant notamment bailleur des sites occupés dans les trois terrains d'études.

Par ailleurs, les projets urbains contemporains n'apparaissent pas liés à une unique famille urbanistique postmoderne. On observe plus largement que le projet urbain initialement envisagé par une équipe de maîtrise d'ouvrage est souvent réinterrogé par les acteurs mobilisés dans le cadre de ce projet et peut évoluer par cette occasion.

Pour reprendre l'analyse de J. Gehl (2013, p. 206) sur les trois échelles distinctes de l'urbanisme, qu'il conseille d'« *amalgamer en un tout cohérent dans le but de créer un espace accueillant pour les citoyens* », on peut estimer qu'elles sont prises en compte dans chacun des projets que nous étudions. La politique de renouvellement urbain entreprise par la métropole lilloise depuis les années 1990 s'inscrit dans la « grande échelle » (« *qui permet une planification d'ensemble de la ville et de ses quartiers, des fonctions et des infrastructures de transport* »). Elle se retrouve appliquée à Fives et à Hellemmes autour d'un projet majeur : la ZAC FCB qui articule les ambitions et besoins métropolitains avec ceux de l'est lillois à une échelle « médiane » (« *celle de la zone d'intervention* »). Enfin, un projet d'urbanisme transitoire comme l'Avant-Goût qui vise notamment à animer le projet urbain et à favoriser son appropriation par un public local et métropolitain s'inscrit dans l'échelle « humaine » (« *celle de la ville telle qu'on la perçoit à la hauteur du regard* »), en cherchant à inscrire ce projet dans la politique alimentaire de la métropole et dans la programmation du *cluster* alimentaire du projet urbain. La politique de limitation des emprises industrielles et ferroviaires dans Paris pour permettre la construction de davantage de bureaux et de logements pour la Ville et pour renforcer la viabilité économique de la SNCF depuis les années 1960 s'inscrit dans la « grande

échelle ». Elle se retrouve en partie appliquée dans le 12^e arrondissement autour d'un projet majeur pour Espaces Ferroviaires et la mairie du 12^e arrondissement de Paris : le projet urbain Les Messageries qui articule les ambitions et besoins de ces deux entités à une échelle « médiane ». Enfin, un projet comme Ground Control qui vise notamment à animer le projet urbain et à favoriser son appropriation par un public local et métropolitain s'inscrit dans l'échelle « humaine ». La politique de développement immobilier entreprise par la Ville de Valladolid depuis les années 1990 s'inscrit dans la « grande échelle ». Elle se retrouve appliquée dans le quartier de la gare centrale autour d'un projet majeur pour la Ville de Valladolid qui articule les ambitions municipales à une échelle « médiane ». Enfin, un projet comme Estación Gourmet qui vise notamment à animer le quartier de la gare centrale s'inscrit dans l'échelle « humaine » en visant à insérer une activité économique plus rentable que celle qui existait auparavant pour ADIF.

Ces trois études de cas vont permettre d'alimenter dans une troisième partie une réflexion sur les évolutions en cours de la fabrique urbaine.

Troisième partie : *Food courts* et projets urbains : révélateurs d'évolutions dans la fabrique urbaine

Nous avons centré notre analyse dans une deuxième partie sur le processus de réalisation de projets urbains contemporains d'abord à partir de réflexions essentiellement morphologiques, puis à partir de l'implantation de *food courts* dans ces projets urbains. Nous allons maintenant chercher à rendre compte et à interroger l'évolution de la fabrique de la ville que M. Grégoris et P. Bosredon (2020) définissent comme « *la transformation du tissu urbain, mais [qui] renvoie aussi à des valeurs, des représentations, des usages et des pratiques ; elle résulte de processus où le jeu des acteurs est primordial* ». Pour mener ce travail – à partir de nos trois terrains d'études – nous allons d'abord étudier les appropriations des visiteurs de *food courts* temporaires révélées à travers les usages des lieux et par les règles de leur gestion. Puis nous allons chercher à comprendre en quoi les *food courts* insérés dans des projets urbains répondent à des tendances sociétales dans les modes de vie et de consommation. Enfin, nous allons montrer en quoi les *food courts* et les projets urbains associés révèlent des utopies, des modèles urbains et de nouvelles manières de fabriquer la ville.

Chapitre 6) Les *food courts* : usages, gestion et appropriation

Après avoir adopté dans la partie précédente une approche spatialisée fondée sur une lecture dynamique de plans et de procédures, nous allons passer à une approche mettant en scène les acteurs du *food court* en activité selon différents points de vue (directeurs de *food courts* et leurs publics ; acteurs publics et acteurs privés ; usagers et habitants). Cela nous permettra de constater – en dépit de la diversité contextuelle de nos trois terrains d'études en matière de dynamiques urbaines et d'opérateurs en présence – des logiques identiques ou des singularités en matière d'appropriation révélées à travers les usages des lieux et par les règles de leur gestion. À cet égard, nous nous inscrivons dans la définition et les caractéristiques suivantes adressées par A.-L. Humain-Lamoure et A. Laporte (2022, p.148) aux acteurs :

« Un acteur se définit d'abord par l'intentionnalité de sa démarche : il y a une volonté d'agir ayant un impact sur l'espace urbain. Un acteur développe des stratégies plus ou moins élaborées et formulées. Si ces dernières ne peuvent jamais à elles seules expliquer les transformations d'un territoire, on ne peut comprendre les évolutions de l'espace urbain sans les analyser ».

Puisqu'un « *acteur n'est jamais isolé* », notre analyse du jeu d'acteurs consistera à « *étudier les partenariats et les négociations mais aussi les conflits entre élus, résidents, et professionnels de la ville* » (A.-L. Humain-Lamoure et A. Laporte, 2022, p.148).

Le concept d'appropriation est également au centre de notre démarche. Celui-ci est couramment employé par les urbanistes, les géographes ou encore les sociologues. Pourtant, il n'est pas défini dans la plupart des dictionnaires de géographie « *alors même que le terme est indexé et apparaît dans plusieurs dizaines de définitions* » (F. Ripoll et V. Veschambre, 2005, §6). On retrouve toutefois une définition dans le dictionnaire dirigé par R. Brunet et al. (1993), mais elle ne convainc pas F. Ripoll et V. Veschambre (2005). On va donc reprendre le travail de ces deux auteurs ayant consisté à présenter les différentes acceptions à dominante matérielles et idéelles de l'appropriation dans le but de définir ce terme. À cet égard, nous allons nous concentrer sur les trois « *modalités d'appropriation à dominante matérielle* »⁷¹¹ qu'ils ont relevées pour donner une grille d'analyse à notre étude sur les modalités d'appropriation à dominante matérielle dans les *food courts* et leurs abords. Étudier un espace en partant de la question de son appropriation offre, selon F. Ripoll et V. Veschambre (2005, §34), le triple

⁷¹¹ Cette expression n'est pas définie par F. Ripoll et V. Veschambre (2005), mais ses déclinaisons sont définies et seront présentées dans la suite de ce chapitre. On peut déjà retenir que cette expression est donnée par opposition aux « *modalités d'appropriation à dominante idéelle* » (F. Ripoll et V. Veschambre, 2005).

avantage : 1) de permettre d'appréhender les acteurs et leurs pratiques, en s'opposant ainsi à une approche figée de l'espace ; 2) de rendre compte des inégalités d'accès et d'usages ; 3) de soutenir une analyse critique des notions de territoire, patrimoine et espace public, nourrissant des discours sur le « *bien commun* » qui cachent des inégalités sociales et des rapports de pouvoir. Cette approche nous convient, car elle permettra de documenter et de questionner des actions mises en œuvre par des acteurs de *food courts* pour faire fonctionner ce dispositif et leurs conséquences et réceptions chez d'autres acteurs. Cela permettra d'interroger le sens de l'introduction du *food court* au sein de projets urbains.

L'intérêt d'étudier l'appropriation des *food courts* temporaires est confirmé par le fait que « *l'urbanisme transitoire vise l'appropriation provisoire d'espaces vacants (friches, délaissés urbains, emprises ferroviaires, logements...) par des usagers, conçue comme une étape dans un projet, pour contribuer à sa définition, ou le temps qu'il se réalise (IAU 2018)* » (S. Mallet, 2020, §26).

Pour mener à bien ce travail, nous commencerons par présenter les objectifs initiaux de modalités d'appropriation à dominante matérielle de *food courts* souhaités par des institutions gestionnaires de sites dans lesquels des *food courts* ont été insérés, à partir des projets urbains Fives Cail Babcock (FCB) à Lille et Les Messageries à Paris⁷¹². Puis nous analyserons des modalités d'appropriation matérielle de *food courts* par des habitants qui en fréquentent et par des riverains qui n'en fréquentent pas nécessairement à travers l'étude des libertés d'appropriation accordées au public (analyse des dispositifs de surveillance, des interdictions, des détournements d'usages et des usages transgressifs) et des nuisances de ces lieux à partir des projets urbains FCB, Les Messageries et Talleres. Nous analyserons dans ce cadre et dans la section suivante les adaptations mises en place pendant l'exploitation de *food courts* par des gestionnaires de ces lieux, par des bailleurs de sites et par les autorités municipales et intercommunales. Ces sujets d'analyses permettront de montrer le jeu d'acteurs et d'illustrer en quoi un *food court* peut être utile à un projet urbain en dépit des critiques dont il fait l'objet. Enfin, nous présenterons et questionnerons l'analyse de l'appropriation de projets de *food courts* réalisée par des institutions qui ont contribué à leur mise en place, à partir des trois projets urbains.

D'un point de vue méthodologique, nous allons utiliser nos entretiens et observations de terrains ainsi que de la littérature grise et pratique (documents d'institutions, presse, études) sur le fonctionnement des *food courts* et leur relation avec l'extérieur. Nous établirons notre propre

⁷¹² Ces institutions, Ville de Lille et Soreli à Lille, SNCF Immobilier à Paris et ADIF à Valladolid ont toutes un statut de maître d'ouvrage dans le projet urbain concerné.

grille de lecture en nous appuyant sur celles qui ont été proposées par F. Ripoll et V. Veschambre (2005) dans leur travail sur l'appropriation de l'espace et par C. Chivallon et al. (1998) dans leur travail sur l'appropriation des centres commerciaux.

Concrètement, nous allons étudier un nombre limité d'usages et de caractéristiques associées qui sont développés dans les *food courts* et leurs abords au sein de nos trois terrains d'études :

- les éléments permettant d'identifier les *food courts* à l'extérieur de ceux-ci ;
- les éléments situés à l'extérieur des *food courts* qui renseignent sur les relations avec leurs quartiers ;
- les éléments renvoyant à la sécurisation de ces lieux ;
- des modifications temporaires et pérennes ou même seulement envisagées qui sont entraînées par le fonctionnement de *food courts* dans des projets urbains ;
- et enfin le nombre de visiteurs dans ces *food courts*.

6.1) Des attentes d'acteurs de projets urbains sur les appropriations de *food courts*

Selon C. Diguët, P. Zeiger et A. Cocquière (2017, p. 2 et 5)

« les propriétaires et les collectivités locales attendent [...] des occupations temporaires qu'elles soient un vecteur d'animation urbaine, d'amélioration de la perception des riverains, associées à une attractivité nouvelle d'un site ou même d'un quartier. Elles sont également l'occasion de tester des usages et des programmations urbaines, en préfiguration d'un projet à venir. Pour les collectivités locales, le processus peut s'accompagner d'une implication citoyenne plus forte, une fabrique urbaine plus partagée, en donnant accès à des espaces jusque-là clos ».

Nous allons voir si on retrouve ces ambitions chez les institutions gestionnaires des sites occupés par des *food courts* temporaires dans les projets urbains FCB et Les Messageries⁷¹³. Cela nous permettra ensuite de confronter les affirmations et les ambitions affichées par ces institutions aux possibilités d'appropriations matérielles des lieux offertes aux usagers des *food courts* temporaires de ces deux projets urbains, en se basant sur la grille d'analyse établie à partir de la littérature sur le sujet.

⁷¹³ Nous n'avons pas effectué ce travail pour le *food court* permanent lillois, car l'étude de son appropriation n'a pas été réalisée compte tenu de son ouverture, alors que nous achevions la rédaction de cette recherche. Nous n'avons pas pu effectuer ce travail pour le *food court* temporaire vallisolétain, en raison de l'absence de discours d'ADIF au sujet de ses attentes sur les appropriations du *food court*. À ce propos, nous n'avons pas obtenu d'entretiens auprès des personnes impliquées dans le contrat de location de la halle, en dépit de nos sollicitations répétées.

6.1.1) Le projet urbain Fives Cail Babcock

Dans sa candidature auprès de l'UIA – visant à obtenir une subvention pour le projet TAST'in FIVES prévoyant entre autres l'ouverture d'un *food court* permanent sous une halle du projet urbain FCB – la Ville de Lille (2016, p. 16) souhaitait mettre en place des « *structures physiques transitoires pouvant accueillir des activités autour de la filière alimentaire dans les espaces publics aux abords du site qui accueillera à terme l'écosystème* ». Ces structures devaient permettre « *d'attirer une clientèle avant l'ouverture des espaces de l'écosystème [alimentaire] et de tester des activités pouvant ensuite s'installer dans cet écosystème* ». Ce discours valorisait donc un enjeu économique ainsi que le test d'activités et donc d'usages dans le cadre d'un projet d'urbanisme transitoire en vue de leurs pérennisations.

Interrogé sur le manque de lien entre la ZAC FCB et le reste de Fives, le chargé de la concertation, de « *l'animation provisoire* » et de « *la communication auprès des habitants* » du projet urbain FCB à la Soreli vantait le projet d'urbanisme transitoire l'Avant-Goût comme un moyen d'y remédier :

« l'intention n'est pas d'implanter un espace sans lien, de mettre une coquille... Mais comment faire ? Il faut créer la possibilité d'appropriations, comme avec la Cuisine commune. [...] La Cuisine commune, c'est cette volonté de relier par la pratique : le manger doit permettre de connecter avec les habitants » (B. Quétu, 2018, p. 154).

Dans sa candidature à l'AAP de l'UIA, la Ville de Lille prévoyait le fonctionnement d'un équipement temporaire – nommé L'Avant-Goût – du mois de juin 2017 au mois d'octobre 2019 avant une ouverture de l'équipement définitif au mois de décembre 2019 (Ville de Lille, 2016). Cette modalité devait selon l'UIA (2017, p. 2, notre traduction) permettre de « *lancer les activités et l'implication des résidents, d'associations et d'acteurs économiques dans la définition du modèle opérationnel de la future Cuisine Commune* ».

En pratique, l'Avant-Goût a ouvert au public à partir du 1^{er} novembre 2017 à 100 mètres de la future « Halle Gourmande ». Quelques semaines avant son ouverture, il était prévu d'insérer sur un espace de 1 800 m² une cuisine commune, une serre agricole, un bureau pour les partenaires du projet TAST'in FIVES et la maison du projet urbain dans des structures préfabriquées⁷¹⁴. Il n'était donc pas prévu d'y installer un *food court* temporaire.

⁷¹⁴ L'Avant-Goût. (s. d.). *Qui sommes-nous ?* <http://www.lavantgout-lille.fr/qui-sommes-nous.html>

Le Directeur du service « innovation, développement économique et relations internationales » de la Ville de Lille estimait que la cuisine partagée et le *food court* n'avaient pas les mêmes publics cibles. La première s'inscrivait dans une démarche sociale et inclusive qui recherchait des visiteurs « *plutôt de proximité* », alors que le second devait permettre de tester auprès d'une population métropolitaine le « *potentiel commercial d'une opération économique à long terme* » (École Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Lille, 2020).

6.1.2) Le projet urbain Les Messageries

En 2017, un chargé d'opérations d'aménagement chez SNCF Immobilier présentait les objectifs du projet d'urbanisme transitoire Ground Control aux Messageries :

« L'important pour nous est de faire le lien entre le passé ferroviaire, le présent avec Grand Verger et le futur projet urbain. Nous tâcherons de maintenir des activités durant toute la durée du chantier nous permettant de poursuivre le processus d'appropriation et d'identification » (A. Dhoquois, 2017, p. 12).

À l'inauguration de Ground Control dans les extérieurs de la Halle Charolais, le 18 mai 2017, il était prévu que le projet dure deux ans et demi, sans discontinuité. Un directeur associé de La Lune Rousse, y voyait la chance de « *créer du lien dans ce quartier* »⁷¹⁵. En janvier 2018, C. Diguët (2018, p. 79) indiquait qu'en matière d'inscription territoriale

« aussi bien SNCF Immo que la Lune Rousse présentent une volonté de connecter le projet avec le terreau local des associations, des citoyens, des scolaires... La programmation des espaces intérieurs à partir de décembre 2017 devrait ainsi leur donner une part importante. Ground Control porte en effet une volonté d'ouverture sur le quartier, et souhaite aussi devenir un lieu de vie pour les habitants ».

Similairement à ce qu'indiquait C. Diguët, P. Zeiger et A. Cocquière (2017), SNCF Immobilier a rapidement vu dans le développement de son activité d'urbanisme transitoire les possibilités de « *créer des lieux de destination attirant chaque année de nombreux visiteurs* » et de « *transformer et [d']améliorer l'image de ses sites avant l'arrivée d'un projet urbain* » (J. Pinard, 2021, p. 353).

⁷¹⁵ Bidault, M. (2017, 18 mai). *La SNCF ouvre Ground control version 2017 dans le 12e arrondissement*. Le journal du Grand Paris. <https://www.lejournaldugrandparis.fr/sncf-ouvre-nouveau-lieu-ephemere-12e-arrondissement-de-paris/>

Selon J. Pinard (2021, p. 405 et 406), l'urbanisme transitoire est envisagé par SNCF Immobilier comme moyen

- « d'offrir de nouvelles « aménités », de nouveaux lieux culturels et conviviaux aux habitants du quartier » ;
- « de faciliter l'appropriation du futur projet urbain par les riverains et des habitants du territoire » ;
- « de renforcer et d'améliorer les liens auprès des habitants du territoire, notamment les riverains, afin d'influer globalement sur l'acceptabilité du projet de valorisation à venir ».

J. Pinard (2021, p. 409) ajoute qu'« Espaces Ferroviaires envisage [...] l'urbanisme transitoire comme un soutien potentiel à la concertation qu'il mène sur ses sites de projet urbain ».

6.2) Une assez faible liberté d'appropriation accordée au public fréquentant les *food courts*

Les trois modalités d'appropriation à dominante matérielle que nous allons étudier à propos des *food courts* situés dans des projets urbains sont présentées dans le tableau 17.

Modalité d'appropriation à dominante matérielle		Explicitation
L'usage exclusif		possibilité d'user un espace
L'usage autonome		possibilité « d'user de l'espace librement ou du moins sans contrainte sociale explicite »
Le contrôle de l'espace (et surtout de ses usages)		possibilité de contrôler un espace

Tableau 17 : Les trois modalités d'appropriation à dominante matérielle

Source : F. Ripoll et V. Veschambre (2005, §15) ; Réalisation : J. Haquet, 2023

La première acception matérielle de l'appropriation est

« l'usage exclusif, dans une logique de concurrence pour des biens limités – ce que l'espace terrestre est, incontestablement. Cette exclusivité peut être individuelle, mais elle est plus souvent collective, fondée sur des groupes concrets mais restreints (comme la famille) ou sur des catégories sociales plus larges (comme le genre). Elle peut provenir de raisons strictement matérielles ou fonctionnelles, mais aussi de raisons plus directement sociales : l'appropriation est alors synonyme de clôture par le biais de divers dispositifs matériels » (F. Ripoll et V. Veschambre, 2005, §14).

À cet égard, la gratuité de l'entrée dans l'immense majorité des *food courts*⁷¹⁶ tend à faire de ces lieux des espaces ouverts à tous.

De plus, en dépit d'un recensement exhaustif, certaines entités impliquées dans la gestion de *food courts* soulignent la gratuité offerte aux visiteurs pour profiter d'activités ou du mobilier du lieu sans obligation de consommation. À titre d'exemple, il était possible d'occuper une table sans consommer au sein du *food court* temporaire « Chaud Bouillon à l'Avant-Goût » à Lille pour les personnes participant à d'autres activités dans le projet d'urbanisme transitoire (M. Bonneau, 2021)⁷¹⁷. Par ailleurs, Ground Control accueille de nombreux événements (conférences, expositions, concerts) gratuits, sans exigence de consommation dans le lieu (entretien SNCF Immobilier, 2023), depuis son ouverture en dehors des jours de privatisation. K. Ung et L. Gayet (2019, p. 104) relevaient à cet égard l'organisation de « 70 concerts, 180 DJ set, 35 conférences, 18 tables rondes, 15 expos, 35 marchés ou foire, plus de 150 heures de podcasts, 20 événements pour les enfants » après un an d'ouverture.

On observe tout de même une assez grande diversité en ce qui concerne la gratuité ou non pour effectuer d'autres activités de loisirs que boire et manger dans les *food courts*. Alors qu'à La Friche Gourmande le baby-foot était gratuit, il était aussi gratuit à Ground Control en 2019⁷¹⁸, mais payant en 2022. Alors que l'on pouvait emprunter gratuitement des jeux de société à La Friche Gourmande, il fallait payer pour le faire à Ground Control lorsqu'un stand a ouvert à cet effet en 2022. Un atelier de création de bouquet de fleurs était par exemple payant à La Friche Gourmande en 2019. Pour autant, l'ensemble des nombreux événements culturels proposés à la Friche Gourmande (exemples : concert, spectacle humoristique, tournoi de fléchettes ou de pétanque) étaient gratuits⁷¹⁹. Il en était de même pour Estación Gourmet, avec toutefois parfois l'obligation de consommer dans ce *food court* pour en profiter gratuitement⁷²⁰. Au sein du *food court* « Chaud Bouillon à l'Avant-Goût », des jeux étaient gratuits, tandis que certaines

⁷¹⁶ L'entrée est payante dans cinq *food courts* éphémères et un *food court* temporaire en France et deux *food courts* éphémères en Espagne. En ce qui concerne ces *food courts* éphémères, la gratuité ou des tarifs réduits étaient cependant souvent accordés aux enfants. Le *food court* temporaire a été classé comme payant, car il fallait payer pour rentrer dans le parc dans lequel il se trouvait.

⁷¹⁷ Selon cette employée de l'UIA, il était plus difficile de le faire lorsque le site était occupé par le *food court* La Friche Gourmande (M. Bonneau, 2021). Toutefois, nous avons pu observer en 2019 des personnes qui se rendaient à La Friche Gourmande en groupe au sein duquel tous ses membres ne consommaient pas, sans faire l'objet de réprimandes de la part de personnes travaillant dans le lieu.

⁷¹⁸ Peter. C. (2019, 27 octobre). Paris : l'aventure Ground Control se prolonge jusqu'en 2021. *Le Parisien*. <http://www.leparisien.fr/paris-75/paris-l-aventure-ground-control-se-prolonge-jusqu-en-2021-26-10-2019-8180742.php>

⁷¹⁹ La Friche Marcq. (s. d.). *Accueil* [page Facebook]. Facebook. Repéré le 6 juillet 2023 à <https://www.facebook.com/lafrichegourmande>

⁷²⁰ Estación Gourmet. (s. d.). *Accueil* [page Facebook]. Facebook. Repéré le 20 avril 2023 à <https://fr-fr.facebook.com/estaciongourmetvalladolid/>

activités étaient gratuites et d'autres payantes⁷²¹. À Ground Control, on retrouvait en 2019, des ateliers de sophrologie, yoga, danse, tous payants⁷²². Finalement, il ressort que dans les quatre *food courts* étudiés, on peut profiter d'activités gratuites sans obligation de consommation⁷²³. Toutefois, on peut faire le constat qu'en fonction de son aisance financière, on peut plus ou moins profiter d'un certain nombre d'activités proposées dans les *food courts*. Cela montre aux visiteurs qu'ils se trouvent dans un espace commercial. Cela souligne aussi qu'un certain nombre d'activités peuvent être exclusives et réduisent donc les possibilités d'appropriation du lieu.

N'y aurait-il pas d'autres freins d'accès aux *food courts* ? En imposant certaines règles, les gestionnaires de *food courts* ou des acteurs de projets urbains peuvent exclure une partie de la population. À cet égard, le refus d'accepter des animaux de compagnie hormis des chiens guides d'aveugle et d'assistance – comme c'est le cas à Ground Control⁷²⁴ et à Estación Gourmet – empêche ces animaux d'entrer et leurs propriétaires s'ils ne peuvent s'en séparer. Au cours de certains moments de la semaine, des *food courts* peuvent faire l'objet d'usages exclusifs. À titre d'exemple, Ground Control est fermé au grand public le lundi et le mardi afin d'accueillir des groupes comme des entreprises qui louent une partie ou la totalité du lieu pour plusieurs milliers d'euros par jour. Il ne s'agit pas d'un cas isolé. En effet, les privatisations totales ou partielles effectuées de façon formelle sont répandues dans les *food courts*⁷²⁵. En revanche, on ne retrouve pas ce cas de figure dans les *food courts* étudiés au sein des projets urbains Talleres et FCB. Dans ce dernier projet, c'est la Ville de Lille qui avait imposé cette règle aux entrepreneurs (entretien La Friche Gourmande, 2020) pour favoriser l'accessibilité du *food court* au plus grand nombre de personnes. Alors que les dirigeants du *food court* espagnol ne mettaient pas

⁷²¹ Chaud Bouillon. (s. d.). Accueil [page Facebook]. Facebook. Repéré le 3 juillet 2023 à <https://www.facebook.com/chaudbouillonlille/>

⁷²² We love New York. (2019, 16 octobre). *Ground Control Paris, un peu de mon Brooklyn dans la capitale !* <https://we-love-new-york.com/ground-control-paris/>

⁷²³ Parmi les commerces axés sur les loisirs, le *food court* se distingue de bowlings, d'escape games, de salles de fitness, mais aussi d'établissements de restauration comme des bars, restaurants et cafétérias dans lesquels il est difficile de profiter du lieu plus de quelques minutes sans y consommer. Le *food court* se rapproche donc du fonctionnement des centres commerciaux où il est courant de trouver des assises gratuites, un accès gratuit à un réseau wifi, des espaces de jeux gratuits pour les enfants ou encore des animations ponctuelles gratuites comme des concerts. Dans une moindre mesure, le *food court* se rapproche du fonctionnement des espaces publics en plein air où l'on peut retrouver tous les éléments cités au sujet des centres commerciaux, mais avec une présence moins importante d'agents de maintien de l'ordre (du secteur privé ou public) et un accès presque toujours 24 heures sur 24.

⁷²⁴ Ground Control. (s. d.). *quelques infos pratiques à Ground Control*. <https://www.groundcontrolparis.com/le-lieu/quelques-infos-pratiques/>

⁷²⁵ Cette activité était courante au premier semestre 2022 dans les *food courts* permanents et temporaires français, puisque respectivement 11 sur 30 et six sur 20 la revendiquait sur leurs sites Internet. Elle était moins courante en Espagne, puisque cela concernait trois des 25 *food courts* permanents et un des deux *food courts* temporaires.

en avant la possibilité de privatiser le lieu sur leur compte Facebook⁷²⁶, ils encourageaient toutefois leurs clients à les contacter pour organiser des événements privés dans une partie du *food court* délimitée pour l'occasion⁷²⁷.

Autrement, dans les quatre *food courts* étudiés, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite était effective. C'est d'ailleurs censé être le cas dans l'ensemble des ERP en France, même si une dérogation est possible pour un ERP existant ou créé dans un bâtiment existant⁷²⁸.

F. Ripoll et V. Veschambre (2005, §15) estiment que la deuxième acception matérielle de l'appropriation est : « l'usage autonome, *correspondant au fait d'user de l'espace librement ou du moins sans contrainte sociale explicite. Jamais absolue, mais jamais totalement absente non plus, cette autonomie [...] est plus ou moins forte selon les groupes et les espaces* ».

Au-delà de la réflexion sur l'effectivité de la gratuité des *food courts* déjà abordée et qui concerne selon nous les deux acceptions énoncées, on peut relever que l'ensemble des *food courts* disposent d'horaires d'ouverture et que dans la majorité des *food courts* les stands ont des horaires d'ouverture encore plus restreints (chapitre 3). Ces horaires contraignent les usages autonomes des visiteurs.

Par ailleurs, la visibilité de caméras de vidéosurveillance et de vigiles que nous allons exposer permet assurément d'empêcher ou de réduire certains comportements d'une partie des visiteurs. En effet, J.-M. Decroly et al. (2003, §29) notent que dans les centres commerciaux ces dispositifs ont « *pour mission de préserver une atmosphère propice à la consommation en interdisant toutes conduites ou personnes susceptibles de perturber les chalands* »⁷²⁹.

On peut aller plus loin dans notre réflexion sur les « usages autonomes » au sein des *food courts* en mobilisant un article traitant de l'appropriation des centres commerciaux. C. Chivallon et al. (1998, p. 36) notaient à propos de l'appropriation de ces espaces par ses usagers que la

⁷²⁶ Le site Internet du *food court* était devenu hors service lorsque nous avons entamé nos premières recherches documentaires sur ce lieu à la fin de l'année 2019.

⁷²⁷ Estación Gourmet. (s. d.). *Accueil* [page Facebook]. Facebook. Repéré le 20 avril 2023 à <https://fr-fr.facebook.com/estaciongourmetvalladolid/> ; E. L. (2018, 23 juin). Estación Gourmet sigue con el mismo espíritu con el que nació: cada uno de los establecimientos debe estar especializado en un producto diferente / El mercado gastronómico ha sumado a su oferta una terraza y un restaurante a la carta. *El Mundo de Castilla y León*. <https://diariodevalladolid.elmundo.es/media/diariodevalladolid/files/2018/01/30/727345.pdf>

⁷²⁸ Entreprendre service public. (2022, 1^{er} juillet). *Obligation d'accessibilité des ERP aux personnes handicapées*. <https://entreprendre.service-public.fr/vosdroits/F32873>

⁷²⁹ Ces dispositifs ont aussi pour mission de « *rassurer les chalands* » des centres commerciaux (J.-M. Decroly et al. (2003, §29).

« mise en scène du centre commercial [...] n'appelle aucune intervention, ni ne stimule aucune appropriation effective qui conduirait les usagers à travailler l'espace, à marquer leur présence au travers de signes matérialisés attestant de la relation sociale quelle qu'elle soit, et à montrer ainsi in situ une emprise réelle sur le dispositif spatial. Absence de graffitis, absence de regroupements spontanés, absence de manifestations de rue sont les indicateurs les plus probants de cet accès compromis à l'urbanité ».

Étudions l'éventuelle présence de tags et de graffitis (le second type d'œuvre est plus élaboré⁷³⁰, ce qui rend sa réalisation plus difficile sans l'accord du gestionnaire d'un *food court*) dans les quatre *food courts* en activité étudiés. Au sein de Ground Control, nous avons trouvé des tags et des graffitis. Au mois de juin 2022, nous avons aperçu quelques tags dans la cage d'escalier permettant d'accéder au *food court* une fois le contrôle de sécurité passé (figure 70). Étant donné qu'ils sont très simples et petits, nous pensons qu'ils étaient illégaux et donc que le service de sécurité n'avait pas réussi à empêcher leurs réalisations. On apercevait également d'autres tags sur des piliers de la halle ainsi que des autocollants très certainement apposés par le public sur ces piliers étant donné la vulgarité de l'un d'eux⁷³¹.



Figure 70 : Des tags dans la cage d'escalier de Ground Control en 2022

Source : photo de J. Haquet prise le 12 juin 2022

On trouvait aussi de nombreuses photos et dessins apposés sur les différents murs et piliers du lieu. Par ailleurs, contrairement aux autres *food courts* étudiés, nous avons retrouvé un message

⁷³⁰ Lofty Trend. (2020, 15 novembre). *Quelle est la différence entre un Tag et un Graffiti ?* <https://loftytrend.com/blogs/blog-art/quelle-est-la-difference-entre-un-tag-et-un-graffiti>

⁷³¹ On peut par exemple lire : « *On est Nantes putain* ».

politique dans l'enceinte de Ground Control, au mois de juin 2022. On pouvait lire sur une affiche A3 collée sur un pilier de la halle : « *Nous habitons la même terre. L'asile un droit universel* ». Étant donné l'emplacement très visible de l'affiche, elle a été collée par les gestionnaires du lieu ou bien avec leur accord. Au sein de La Friche Gourmande, il n'y avait selon toute vraisemblance pas de tags au mois de juin 2018⁷³², ni en mai 2019. En revanche, on aperçoit un graffiti dans une vidéo publiée au mois de mai 2019⁷³³. Il a toutefois été réalisé sur une toile, ce qui avait permis de le retirer aisément au mois de février 2021. Cela témoignait d'une volonté de donner à cette œuvre un caractère temporaire de la part du commanditaire. En revanche, nous n'avons constaté ni graffitis ni tags au sein d'Estación Gourmet (à partir de vidéos publiées au mois de janvier 2015⁷³⁴, décembre 2015⁷³⁵ et mai 2017⁷³⁶) et au sein du *food court* « Chaud Bouillon à l'Avant-Goût » (d'après une observation du site menée plusieurs mois après sa fermeture en février 2021 et diverses photos et vidéos consultées sur ce lieu).

Lors des centaines d'heures de recherche consacrées à chacun de ces quatre *food courts*, nous n'avons pas remarqué la tenue de manifestations contre les projets urbains concernés dans ces lieux⁷³⁷.

Selon nous, l'obligation de se soumettre à un contrôle de sécurité à l'entrée de Ground Control et de La Friche Gourmande réduit la spontanéité de rassemblements. À cet égard, le nombre important de personnes réunies à La Friche Gourmande sur l'une des photos du lieu résulte de l'organisation de la retransmission d'un match de football par la direction du lieu. Quoi qu'il en soit, si une manifestation de rue ou un regroupement spontané se met en place et qu'il dérange la direction du *food court*, les vigiles ou la direction du *food court* peuvent y mettre un terme. Sinon, lors de plusieurs observations des abords du *food court* La Friche Gourmande, nous avons repéré une affiche située devant l'entrée du lieu demandant au public d'éviter les

⁷³² France 3 Hauts-de-France. (2018, 24 juin). *Fives Cail, la métamorphose d'une friche* [vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=S4imNjYXkSQ&ab_channel=France3Hauts-de-France

⁷³³ BFM Grand Lille. (2019, 6 mai). *La Saison 2 de la Friche Gourmande* [vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=f_H8MxvfE-0&ab_channel=BFMGrandLille

⁷³⁴ Fernandez de Andres, M. A. (2015, 20 janvier). *Reportaje "Estación Gourmet" (Valladolid)* [vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=Vo7J1nRh9Oo&ab_channel=M%C2%AAngelesFernandezdeAndres

⁷³⁵ Rodríguez, G. (2015, 1^{er} décembre). *Estación Gourmet Valladolid gastroescapadas - guille Rodriguez* [vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=o4zfzgzKVz38&ab_channel=GUILLERODRIGUEZ

⁷³⁶ Canal cocina. (2017, 26 mai). *Estación Gourmet, el rincón foodie del Mercado de Valladolid* [vidéo]. <https://canalcocina.es/actualidad/sugerencias/estacion-gourmet-el-rincon-foodie-del-mercado-de-valladolid>

⁷³⁷ À ce propos, en 2015 ou en 2016, lorsque Ground Control était en activité au sein du périmètre du projet urbain Ordener-Poissonniers, Espaces Ferroviaires avait demandé aux gestionnaires de l'occupation temporaire de ne pas accueillir d'« événements militants contre le projet » (J. Pinard, 2021, p. 413).

attroupements à cet endroit. Il en était exactement de même au niveau de l'entrée située au plus près des voies ferrées utilisée par Ground Control pour faire entrer le public à partir de 22h00.

De son côté, A. Gasnier (2006, p. 73) estimait que « *la transgression, le détournement d'usage voire l'appropriation deviennent quasiment impossibles ou automatiquement réprimés* » dans les « *nouveaux espaces collectifs urbains* » de gestion privée comme les centres commerciaux, récréatifs ou touristiques. À cet égard, on a pu voir à partir d'usages envisageables dans quatre *food courts* que ces derniers abritent très peu de transgressions et de détournements d'usages. Nous verrons dans la suite de ce chapitre qu'une partie du public des *food courts* peut commettre des transgressions aux abords de ces lieux et plus largement que des conflits⁷³⁸ peuvent opposer les visiteurs et les gestionnaires de *food courts* aux riverains.

La durée de présence des visiteurs dans un *food court* peut nous permettre de mieux comprendre la vie dans ces lieux et donc leur appropriation. Dans son étude sur les *food courts*, à l'échelle internationale, D. Gervais (2014) décrit les trois principales manières de consommer ce que l'on commande dans un *food court*. La première consiste à manger directement sur place, la seconde à manger rapidement après être sorti du lieu et la dernière à manger chez soi plus tardivement en réchauffant les plats. Les pratiques de consommation des plats des *food courts* sont donc multiples. Toutefois, la consommation sur place était extrêmement dominante au sein de Ground Control à Paris et au sein de La Friche Gourmande à Lille. En effet, dans le premier site, Solina (entretien, 2021) affirmait que « *tout le monde mange sur place* » et dans le second cas, Smokey Banh Mi (entretien, 2021) estimait que 99 % des gens qui commandaient à son stand mangeaient dans le lieu. Ce constat s'applique aussi aux *food courts* présents dans des centres commerciaux, semble-t-il, dans le contexte étasunien (C&W, 2019). Selon la direction de La Friche Gourmande (entretien, 2020), une personne entrant dans le *food court* y restait en moyenne 2h30 et environ 90 % d'entre eux consommaient au bar et environ 70 % d'entre eux y mangeaient. Elle a également remarqué que des personnes « *venaient juste pour voir et repartaient ensuite* ». Ces observations sur La Friche Gourmande démontrent une multiplicité d'usages dans ce *food court*.

⁷³⁸ Nous retenons la définition suivante : « *Au sens le plus englobant, un conflit est une opposition entre deux ou plusieurs acteurs. Il éclate lorsqu'un acteur, individuel ou collectif, a un comportement qui porte atteinte à l'intérêt d'autres acteurs. Il implique donc l'existence d'un antagonisme qui peut prendre diverses formes : un rapport entre des forces opposées, une rivalité ou une inimitié, une guerre, etc* ». Source : Richard, Y. (2013, 18 avril). Conflit. Hypergé. <https://hypergeo.eu/conflit/>

Selon F. Ripoll et V. Veschambre (2005, §16)

« des usages peuvent être autonomes sans être exclusifs : c'est ainsi que des lieux publics sont régulièrement utilisés par certains comme une ressource, malgré leur caractère public (commerce, jeux, loisirs) sans qu'ils se réservent cet usage en l'interdisant aux autres ».

Finalement, il ressort de notre analyse que les *food courts* accueillent « des usages [qui] peuvent être autonomes sans être exclusifs » comme le fait de discuter, d'assister à un événement gratuit ou de consulter son téléphone. Toutefois, un certain nombre de mesures prises par les directeurs de *food courts* peuvent limiter plus ou moins fortement les usages possibles des visiteurs du lieu. À cet égard, on a par exemple évoqué les horaires d'ouverture du *food court* et de ses stands ainsi que le nombre d'activités gratuites sans exigence de consommation. On pense aussi au fait que le prix des consommations constitue une limite d'accès aux terrasses de café (S. Blanchard, J. Estebanez et F. Ripoll, 2021) et donc que dans le cas des *food courts* le fait de disposer de peu de moyens financiers peut amener des visiteurs à renoncer à commander des plats et des boissons, ce qui réduit leur temps de visite⁷³⁹. Des limitations d'usages proviennent aussi de règles formelles qui s'appliquent dans tous les espaces publics et semi-publics⁷⁴⁰ et de règles informelles consistant à accepter respectueusement des inconnus (C. Dessouroux, 2003). Ces limitations d'usages s'ajoutent à des limitations classiques d'accès aux espaces publics sur lesquelles les directeurs de *food courts* n'ont pas de prise – comme l'éloignement physique du lieu par rapport à son domicile ou lieu de travail ou le fait de ne pas avoir d'autorisation de séjour dans un État – ou peu de prise comme l'éloignement symbolique du lieu (soit le fait de ne pas s'y sentir légitime) (S. Blanchard, J. Estebanez et F. Ripoll, 2021). Il apparaît à partir des trois *food courts* français étudiés que des acteurs des projets urbains peuvent inciter ou obliger les directeurs de *food courts* à prendre des mesures qui favorisent l'accès à ses lieux (ex : activités gratuites, privatisations interdites), mais qui peuvent aussi les restreindre (ex : horaires de fermeture plus restrictifs que ce qu'autorise la préfecture, interdiction d'accueillir des actions contre le projet urbain).

⁷³⁹ À partir de plusieurs visites de *food courts*, restaurants et cafés, durant notre recherche, nous avons ressenti une charge morale moins forte à devoir consommer pour rester dans des *food courts* que dans ces autres établissements de restauration commerciale.

⁷⁴⁰ C. Dessouroux (2003, §18) indique à ce sujet que « Waldron (cité in Forsyth, 2000, p. 123) distingue trois formes de règles d'usage formelles [dans les espaces publics], codifiées sous forme de textes de loi ou de règlements particuliers : tout d'abord les règles générales valables pour tous et en tout lieu, y compris les espaces publics, comme par exemple l'interdiction du négoce de produits prohibés ou encore de l'homicide. Puis des règles spécifiques aux espaces publics, non pertinentes dans le cadre de la cellule domestique, comme l'obligation de ne pas entraver la libre circulation d'autrui. Enfin des comportements qui ne sont pas proscrits de manière générale, mais qui le sont dans l'espace public, comme par exemple uriner ou s'exhiber nu ».

F. Ripoll et V. Veschambre (2005, §17) estiment que la dernière acception matérielle de l'appropriation est « le contrôle de l'espace (*et surtout de ses usages*) ». Pour eux

« le contrôle se fait souvent ici par personnes interposées qui, elles, ne sont pas nécessairement autonomes dans leurs rapports à l'espace. Il s'agit plutôt de pouvoir, de domination, exercés par des appareils ou institutions, par exemple un État sur son territoire. Et cela se traduit souvent en interdiction de pratiques ».

A. Daniau (2017, §6) indique à propos des centres commerciaux qu'ils font « *l'objet d'une fermeture et d'un contrôle* ». On retrouve le plus souvent des fermetures et des contrôles dans les *food courts* qui sont plus ou moins importants, comme on va le montrer dorénavant.

Nous avons constaté à partir de nos propres observations qu'il y avait des vigiles à La Friche Gourmande (deux observations en 2018 et une en 2019) et à Ground Control (une observation en 2021, deux en 2022, une en 2023). En revanche, il n'y en avait visiblement pas à Estación Gourmet d'après les trois vidéos précédemment utilisées pour tenter d'observer des graffitis et sur toutes les autres photos du lieu que nous avons consultées.

La sécurité de Ground Control à l'intérieur et à l'extérieur de la halle du Charolais était assurée en 2019 par la présence de 15 vigiles et par un système de vidéosurveillance, pour une capacité d'accueil de 1 800 personnes⁷⁴¹, sur une superficie de 6 000 m². À ce propos, L. Bachir et al. (2018, p. 42) relevaient au mois de février 2018 qu'« *en soirée, des vigiles circulent tous les quarts d'heure, marquant une surveillance forte et un contrôle permanent des usages* ». Lors de la soirée d'inauguration de la deuxième édition de La Friche Gourmande, le 30 avril 2019, pour entrer dans le *food court*, il fallait passer devant deux vigiles qui contrôlaient les sacs des visiteurs. Au mois d'août 2021, on apercevait sur la façade d'Estación Gourmet donnant sur la rue Estación qu'avant sa fermeture le *food court* était équipé de caméras de surveillance. En revanche, nous n'avons pas aperçu de caméras de surveillance à La Friche Gourmande.

Le 18 juin 2021, Ground Control disposait certainement du plus large dispositif de sécurité du périmètre de la deuxième phase du projet urbain ouvert au public. En effet, nous avons aperçu depuis l'extérieur du *food court* cinq agents de sécurité travaillant pour une entreprise de sécurité privée, dont trois personnes stationnées en permanence aux deux points d'entrée. Ce jour-là, à partir de 17h38, lors d'une observation de dix minutes de l'entrée principale du *food court* située au 81 rue Charolais, on pouvait apercevoir une occupation du trottoir par deux

⁷⁴¹ Peter. C. (2019, 27 octobre). Paris : l'aventure Ground Control se prolonge jusqu'en 2021. *Le Parisien*. <http://www.leparisien.fr/paris-75/paris-l-aventure-ground-control-se-prolonge-jusqu-en-2021-26-10-2019-8180742.php>

vigiles et trois barrières devant eux (sur lesquelles il était écrit un message visant à aider les visiteurs à trouver l'entrée : « *C'est par ici que ça se passe* »). Parmi la dizaine de personnes souhaitant entrer, toutes celles qui avaient un sac le montraient aux vigiles (figure 71).

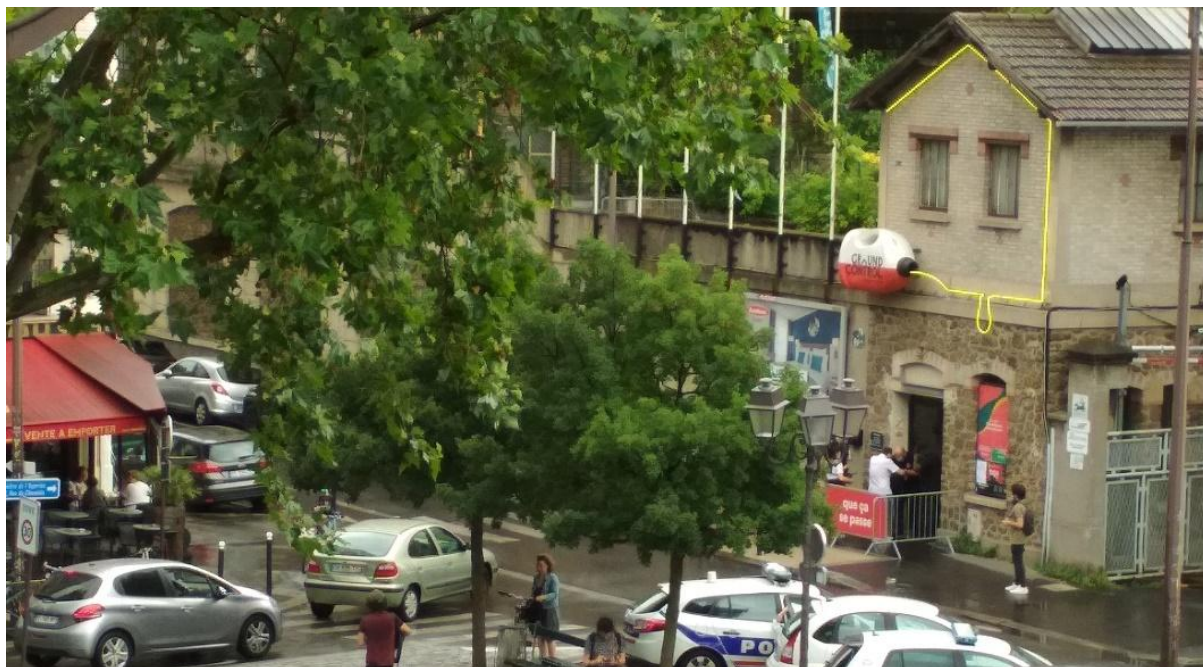


Figure 71 : Vérification par des vigiles du contenu des sacs des personnes souhaitant entrer à Ground Control

Source : photo de J. Haquet prise le 18 juin 2021

À cet égard, il est parfois interdit d'apporter de la nourriture et des boissons dans un *food court*, ce qui est notamment le cas à Ground Control⁷⁴². Toutefois, dans les faits, nous avons pu nous apercevoir lors d'une observation effectuée en 2022 qu'une partie des contenants d'un sac est inspectée et donc qu'une petite quantité de nourriture peut être introduite dans le lieu. Puis lors d'une observation de la seconde entrée de Ground Control le 18 juin 2021 de 18h30 à 18h40, on pouvait apercevoir jusqu'à trois vigiles. Seul l'un d'entre eux était posté en permanence devant cette entrée. Par ailleurs, durant ces dix minutes, une dame puis deux jeunes hommes voulaient entrer par ici, mais le vigile leur a dit de passer par le 81 rue du Charolais. Une dame a pu entrer après avoir indiqué qu'elle travaille dans le lieu. Une autre dame a pu passer avec une poussette (ce qui est compréhensible puisqu'il faut emprunter un escalier pour accéder au *food court* au niveau de l'entrée principale).

Au-delà de la mission du contrôle des sacs, les vigiles stationnés devant l'entrée des *food courts* peuvent – lorsque c'est nécessaire – faire patienter les personnes qui désirent entrer, le temps que d'autres personnes partent, afin de veiller au respect du nombre maximal de personnes

⁷⁴² Ground Control. (s. d). *Quelques infos pratiques à Ground Control*. <https://www.groundcontrolparis.com/le-lieu/quelques-infos-pratiques/>

admissibles dans le lieu. À cet égard, les agents de sécurité de La Friche Gourmande avaient dû contrôler le nombre de personnes présentes dans le lieu le jour de son ouverture au grand public le 22 mai 2018, en veillant à ne pas dépasser la jauge autorisée de 600 personnes au maximum dans le lieu⁷⁴³.

Si les *food courts* ont en France une morphologie le plus souvent fermée avec la présence de vigiles, cela ne les concerne pas uniquement. En effet, d'autres lieux permettant de consommer sans avoir à payer de droit d'entrée comme les centres commerciaux, les marchés ou encore les brocantes proposent très souvent des dispositifs similaires avec des bâtiments fermés ou des barrières, des vigiles et des dispositifs contre les attaques au véhicule bélier. On retrouve aussi des vigiles dans d'autres lieux publics, y compris sans vocation commerciale⁷⁴⁴. Plus largement, le journaliste S. Louvet, auteur du documentaire « Tous surveillés, 7 milliards de suspects » diffusé en 2020, montre que les autorités publiques installent de plus en plus de dispositifs de sécurité numérique – dont les caméras – dans de nombreux États du monde⁷⁴⁵.

6.3) Le *food court* : un dispositif assez renfermé sur lui-même et pourtant source de nuisances pour les riverains

On l'a vu les vigiles placés aux entrées de certains *food courts* marquent une délimitation entre ce lieu et ses abords. Au-delà de cette caractéristique, peut-on dire que les *food courts* fonctionnent comme des enclaves dans leur quartier ? Quels sont leurs liens avec le reste du quartier où ils se trouvent ? On va d'abord évoquer la question spatiale des liens entre l'intérieur et l'extérieur des *food courts*. Puis dans un second temps, on présentera les liens avec les habitants et d'autres acteurs du quartier dans lesquels ces *food courts* sont implantés.

Selon C. Chivallon et al. (1998, p. 28) « le centre commercial marque, de par cette configuration retournée sur elle-même et étanche vis-à-vis de l'extérieur, une nouvelle étape dans ce que René Péron analyse fort justement comme étant une logique de dissociation entre le commerce et la ville ». Nous allons chercher à savoir si on peut dresser le même constat à l'égard des *food courts* temporaires en activité étudiés dans la deuxième partie de cette thèse. Cette « logique de dissociation entre le commerce et la ville » n'est toutefois pas partagée par

⁷⁴³ Vozer. (2018, 23 mai). *Ouverture de la Friche Gourmande* [vidéo jointe] [statut Facebook]. Facebook. <https://www.facebook.com/VozerNord/videos/ouverture-de-la-friche-gourmande/875529849317797/>

⁷⁴⁴ C'est par exemple le cas lorsqu'on entre dans un musée public gratuit (ex : collections permanentes du musée d'art moderne de Paris) ou dans un établissement d'enseignement supérieur public (ex : campus des Tertiales à Valenciennes).

⁷⁴⁵ Louvet, S. (réalisateur). (2020). *Tous surveillés, 7 milliards de suspects* [film documentaire]. ARTE France, Capa Presse. https://boutique.arte.tv/detail/tous_surveilles_7_milliards_de_suspects

tous les auteurs. En effet, M. Bassand (2001, p. 39) relève que « *la plupart des commerces riverains des espaces publics, selon les saisons, font déborder leurs activités sur l'espace public : terrasses de café et restaurants, étalages de toutes sortes, ventes exceptionnelles, marchands ambulants, marchés, publicité* ».

Avant d'étudier le rapport à la rue des *food courts* temporaires et par ce biais leur éventuel fonctionnement en vase clos, il est utile de donner une définition de cette dernière expression. Le fonctionnement en vase clos – par exemple d'un commerce – est défini par le Larousse comme étant « *sans contact avec l'extérieur, dans un milieu fermé* »⁷⁴⁶.

La visibilité de l'intérieur des *food courts* depuis les rues environnantes est variable. Sur la photo suivante, on note un décalage important entre un café-restaurant ouvert qui dispose d'une terrasse empiétant nettement sur l'espace public et le *food court* Ground Control ouvert à quelques mètres de là qui n'empiète pas sur l'espace public en dehors de la présence d'un vigile. Pour rendre le *food court* visible depuis les rues avoisinantes, ses gestionnaires multiplient les affichages colorés avec l'enseigne publicitaire du lieu, l'installation de drapeaux (visibles à plusieurs dizaines de mètres) ou encore la location d'un panneau publicitaire, tout en mentionnant le nom du lieu sur ces supports situés au niveau de son entrée principale. Par ailleurs, lorsqu'il fait nuit, le lampadaire situé sur le trottoir et une guirlande lumineuse jaune s'illuminent et facilitent donc l'accès au lieu pour les visiteurs. Pour autant, cette recherche de visibilité ne se matérialise pas par une vue offerte sur les activités proposées, puisque l'espace extérieur du *food court* est caché par une importante végétation au-dessus du mur d'environ quatre mètres de hauteur du centre d'avitaillement (figure 72).

⁷⁴⁶ Vase. (s. d.). Dans *Dictionnaire Larousse en ligne*. <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/vase/81161>



Figure 72 : L'entrée principale de Ground Control visible depuis l'avenue Daumesnil à Paris
Source : photo de J. Haquet prise le 3 juin 2023

La seconde entrée de Ground Control – située au niveau du plateau ferroviaire – ne dispose pas non plus d'une terrasse devant son entrée. De nouveau, pour rendre le *food court* visible depuis l'extérieur, ses gestionnaires multiplient les affichages colorés et la mention du nom du *food court* au niveau de l'entrée. En revanche, devant cette entrée, on peut davantage observer la vie dans ce lieu grâce à son portail ajouré et à sa porte ouverte lors de l'ouverture du lieu. Néanmoins, cette visibilité est réduite autour de ce portail par l'installation de palissades en bois, d'arbres et plantes en pot et de containers, mais aussi lorsqu'on est à plusieurs dizaines de mètres par le stationnement de nombreux véhicules (figure 73). Nous considérons que la végétation a pour rôle de décorer le *food court*, d'apporter de l'ombre, de permettre des activités de jardinage, mais aussi, pour celle disposée en bordure de site, de réduire le bruit environnant et de faire oublier les rues environnantes aux visiteurs, tout ceci pour qu'ils restent davantage de temps.



Figure 73 : L'entrée secondaire de Ground Control visible depuis le périmètre de la deuxième phase du projet urbain Les Messageries

Source : photo de J. Haquet prise le 3 juin 2023

Lors de l'été 2018, le *food court* La Friche Gourmande était seulement visible depuis une voie en chantier du projet urbain. Les personnes empruntant la rue Philippe Lebon qui le bordait ne pouvaient pas le voir (figure 74).



Figure 74 : Vue aérienne du site du projet d'urbanisme transitoire « L'Avant-Goût » avec le *food court* en activité en 2018 à Lille

Source : capture d'écran d'une vidéo de Pedro Villez, publiée le 3 août 2018 sur le compte Facebook de La Friche Gourmande⁷⁴⁷

⁷⁴⁷ La Friche Gourmande. (2018, 3 août). *La Friche Gourmande en 1 minute* [vidéo jointe] [statut Facebook]. Facebook. https://www.facebook.com/lafrichegourmande/videos/1080526092105542/?__so__=channel_tab&__rv__=all_videos_card

Puis à partir de 2019, l'entrée était située dans cette rue, à la suite de la démolition d'une partie du mur de l'ancienne usine. Il fallait toutefois franchir un premier portail d'entrée ajouré, puis marcher encore quelques mètres jusqu'à un second portail d'entrée ajouré pour apercevoir le *food court*. Des affichages colorés mentionnant le nom du projet d'urbanisme transitoire (« L'Avant-Goût ») et le nom de la Halle Gourmande (« Chaud Bouillon ») permettaient aux visiteurs d'identifier l'entrée du *food court* (figure 75).



Figure 75 : L'entrée du *food court* « Chaud Bouillon à l'Avant-Goût » visible depuis la rue Philippe Lebon à Lille au mois de juillet 2020

Source : photo de J. Haquet prise le 25 juillet 2020

La vie des *food courts* temporaires étudiés à Paris et à Lille s'observe donc difficilement depuis l'extérieur. Cela révèle la volonté d'acteurs de ces projets de leur donner un caractère renfermé sur eux-mêmes. Ces observations difficiles depuis l'extérieur s'expliquent aussi en partie par la réalisation partielle ou pas entamée de travaux d'aménagement prévus dans les espaces environnants des *food courts*. En effet, lors de l'ouverture des *food courts* temporaires lillois, des travaux ont été partiellement menés avec la démolition d'une partie du mur en 2018. Dans le cas parisien, les travaux consistant à démolir le mur de soutènement de la rue de Rambouillet et à raccorder cette rue et la rue du Charolais au plateau ferroviaire par des rues pentues n'avaient pas démarrés. En revanche, l'activité du *food court* aussi bien dans sa partie extérieure que sa partie intérieure est visible depuis la rue dans d'autres cas, comme on peut le voir sur la photo suivante du *food court* temporaire Estación Gourmet à Valladolid (figure 76).

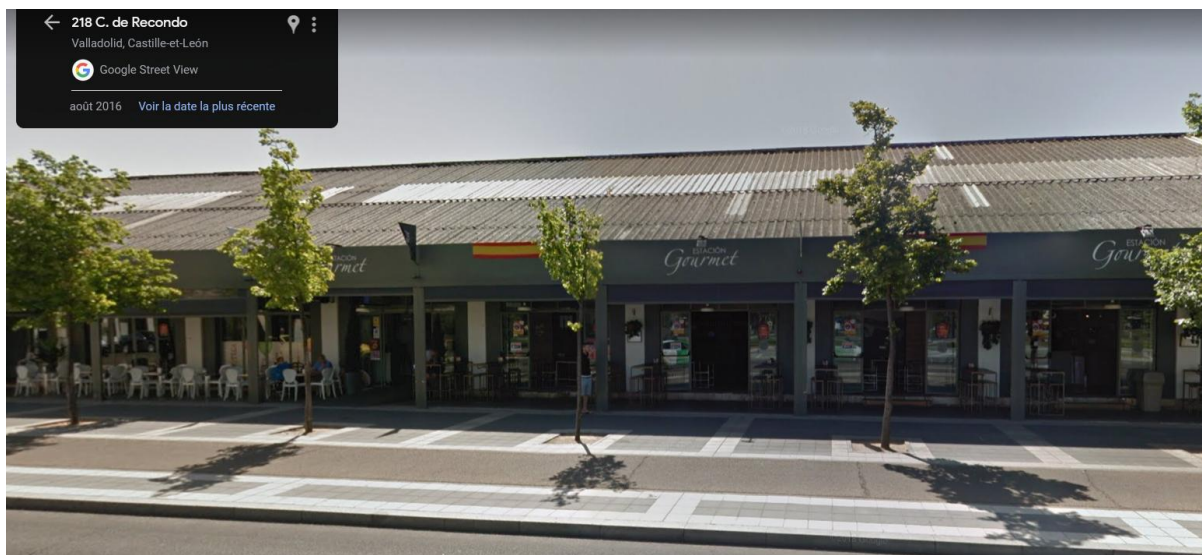


Figure 76 : La terrasse semi-fermée et l'intérieur du *food court* Estación Gourmet visibles depuis la rue de Recondo à Valladolid au mois d'août 2016

Source : Google⁷⁴⁸

Dans le cas des *food courts* temporaires des projets urbains Les Messageries et FCB, l'entrée était gratuite, étroite entre des grilles ou des murs et surveillée par des agents de sécurité. Ces *food courts* adoptent donc une forme assez fermée vis-à-vis de leurs abords, ce qui n'est pas sans rappeler la « *logique de dissociation entre le commerce et la ville* » évoquée par René Péron et reprise par C. Chivallon et al. (1998) dans leur analyse des centres commerciaux. Mais on ne peut pas en dire autant pour l'ensemble des *food courts*. En effet, le *food court* Estación Gourmet en activité durant près de six ans constituait un exemple de *food court* ouvert sur son environnement urbain. En effet, il n'y avait pas d'agents de sécurité, il y avait de nombreuses vitres qui permettaient de voir l'intérieur du *food court* depuis les trottoirs, il pouvait y avoir jusqu'à huit portes d'entrée ouvertes simultanément et parfois des tables et des chaises installées au bord du trottoir et parfois même sur le trottoir de la rue de Recondo⁷⁴⁹.

L'entrée principale de ce *food court* était matérialisée par l'inscription de son nom sur des bâches de plus d'un mètre de côté et par des photos de plats et de boissons. C'est assez différent de ce que l'on a pu observer aux entrées de La Friche Gourmande et de Ground Control puisqu'il n'y avait pas ce type de photo. De plus, le nom du *food court* apparaissait jusqu'en 2019 au centre du pignon de cette façade. Ces inscriptions et photos avaient pour objectif de

⁷⁴⁸ Google. (2016, août). [Image Google Street View de la terrasse semi-fermée et de l'intérieur du *food court* de Valladolid]. Repéré le 10 juin 2023 à <https://www.google.fr/maps/@41.6432124,-4.7262711,3a,57.5y,143.67h,88.35t/data=!3m7!1e1!3m5!1smzBnzy5d1-F0WhrZ249zHg!2e0!5s20160801T000000!7i13312!8i6656?entry=ttu>

⁷⁴⁹ Estación Gourmet. (s. d.). Accueil [page Facebook]. Facebook. Repéré le 20 avril 2023 à <https://fr-fr.facebook.com/estaciongourmetvalladolid/>

signifier la présence du *food court* aux personnes se situant dans les deux rues et la place où l'entrée principale de ce *food court* était bien visible jusqu'à environ 20 mètres de distance (figure 77).



Figure 77 : Présence de photos de plats et de boissons sur la façade principale du *food court* Estación Gourmet
Source : photo de J. Haquet prise le 24 août 2021

Sur le côté de la halle situé le long de la rue de Recondo, le nom du *food court* était écrit à plusieurs reprises et convenablement visible jusqu'à environ 10 mètres de distance (figure 78).

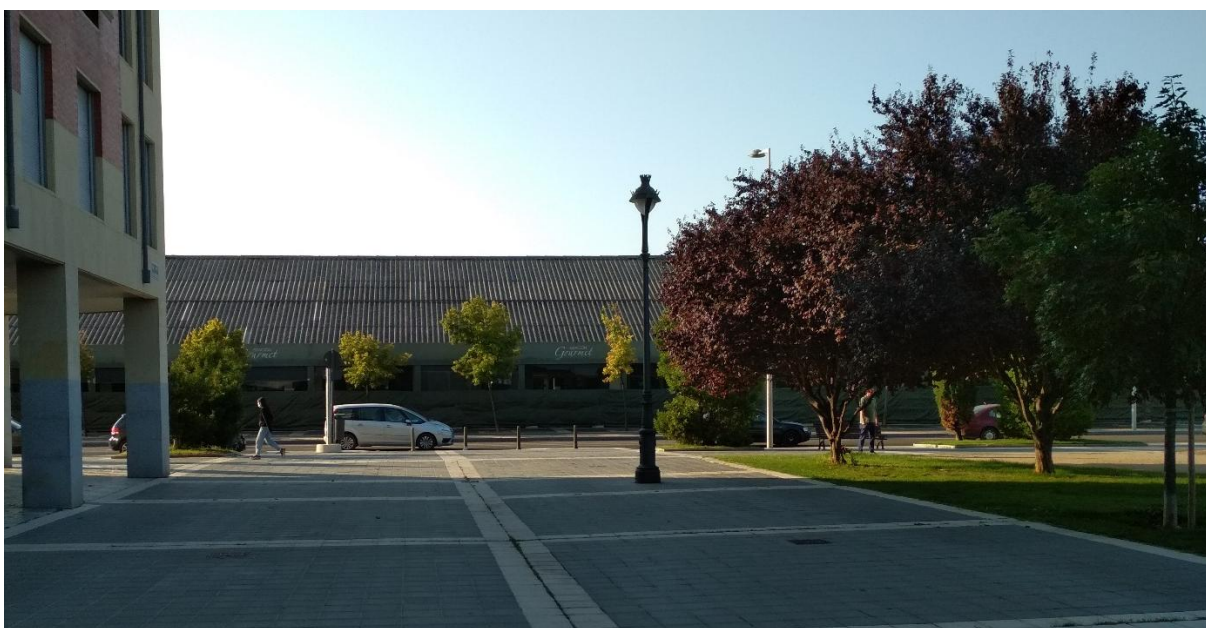


Figure 78 : Inscriptions du nom du *food court* Estación Gourmet sur sa façade visible depuis la rue « Acera de Recoletos » à Valladolid
Source : photo de J. Haquet prise le 25 août 2021

Finalement, les *food courts* temporaires étudiés empiétaient temporairement sur au moins une rue qui les bordait. À cet égard, nous avons constaté que les *food courts* temporaires La Friche Gourmande et Ground Control empiétaient parfois sur la rue par l'installation de barrières de sécurité et la présence de vigiles. La fermeture de ces sites sur la rue les desservant s'en trouvait renforcée. Seul le *food court* de Valladolid empiétait parfois sur un trottoir avec l'installation de tables et de chaises. L'ouverture de ce site sur ses abords s'en trouvait renforcée.

Finalement, à travers l'étude de l'interface entre l'intérieur et l'extérieur de quelques *food courts* temporaires situés dans le périmètre de projets urbains, tous situés dans la ville constituée, on s'aperçoit qu'il existe des situations diversifiées en ce qui concerne l'étanchéité des *food courts* vis-à-vis des espaces extérieurs environnants. Les *food courts* Ground Control et La Friche Gourmande sont assez étanches, lorsque le *food court* Estación Gourmet l'est beaucoup moins. Les caractéristiques physiques et géographiques du site, l'avancée des travaux d'aménagement, la nature des stands et les volontés des directeurs des *food courts* influent sur la plus ou moins grande ouverture des *food courts* sur l'environnement extérieur. Ces *food courts* se rejoignent tout de même par la présence de clôtures et d'accès qui tranchent avec les espaces publics et privés qui les environnent, ce qui s'explique par le choix des espaces mobilisés et par des choix d'aménagement et de signalisation. Il est aussi important de rappeler que l'immense majorité des *food courts* sont accessibles gratuitement et donc que cela favorise leur accessibilité pour les habitants d'un point de vue économique.

Nous allons désormais présenter les nuisances dont se plaignent les riverains des *food courts* étudiés et nous analyserons les dispositions que prennent les directeurs de *food courts* et des acteurs impliqués dans les projets urbains pour les réduire.

Deux riverains du *food court* Estación Gourmet se sont plaints auprès de la mairie de nuisances sonores en 2016⁷⁵⁰. Au cours de cette année-là, le *food court* était ouvert de 8h00 à minuit du lundi au vendredi et de 9h00 à minuit les samedis, dimanches et jours fériés, tandis que son bar à cocktails était ouvert jusqu'à 3h00 du matin du jeudi au samedi⁷⁵¹. La Ville de Valladolid (entretien, 2021) estime que la Junte de Castille-et-León fixe les horaires d'ouverture et de fermeture possibles des locaux commerciaux ainsi que le niveau sonore à y respecter. Elle ajoute qu'il fallait également respecter des règles municipales, en précisant que celles-ci visent

⁷⁵⁰ Rédaction de Valladolid. (2016, 26 avril). Saravia pide a Adif que legalice la estación gourmet al no tener licencia. *Diario de Valladolid*. <https://diariodevalladolid.elmundo.es/articulo/valladolid/saravia-pide-adif-legalice-estacion-gourmet-tener-licencia/20160426093933186525.html>

⁷⁵¹ Visitar Valladolid. (2016, 20 mars). *Estación Gourmet*. <http://www.visitarvalladolid.com/estacion-gourmet/>

à lutter contre les nuisances sonores. Or les gestionnaires du *food court* ne se sont jamais soumis aux exigences municipales en matière de bruit (entretien Ville de Valladolid, 2021).

Nous allons voir que l'on retrouve le même type de protestation du voisinage dans les autres *food courts* étudiés en deuxième partie à Lille et à Paris et nous présenterons les tactiques mises en place par des acteurs de ces projets urbains pour limiter ces nuisances sonores.

Pour limiter les conflits avec le voisinage, la Ville de Lille imposait aux gestionnaires de La Friche Gourmande de fermer au plus tard à minuit et d'arrêter la musique une heure avant la fermeture. Les entrepreneurs auraient aimé se passer de ces règles, mais finalement ils s'en sont accommodés, car ils estimaient que la majorité de leur public venait entre 18h30 et 22h00. En revanche, c'est la faible affluence constatée lors d'ouvertures quelques samedis midi et le constat d'un faible nombre d'entreprises à proximité qui ont conduit les entrepreneurs à ne pas ouvrir le midi si ce n'est le dimanche (entretien La Friche Gourmande, 2020). Au-delà des niveaux sonores censés être respectés, la MEL (entretien, 2021) estime que cette nuisance est traitée par les horaires de fermeture des *food courts*. Par ailleurs, avec une absence d'espace en plein air dans le *food court* permanent, contrairement au *food court* temporaire, les nuisances sonores seront moins fortes pour les riverains.

Le stationnement des visiteurs du *food court* La Friche Gourmande et le bruit du *food court* auront débouché sur des conflits entre certains riverains et les visiteurs et *in fine* avec des institutions impliquées dans ce projet. En effet, avec une fermeture à 23h00 ou à minuit⁷⁵², des riverains se plaignaient des nuisances sonores, en atteste la mise en ligne d'une pétition par un riverain trois semaines avant l'ouverture de la deuxième saison et destinée à la maire de Lille pour demander de lutter contre cette nuisance. De plus, certains riverains se plaignaient du stationnement des visiteurs de l'Avant-Goût devant chez eux, en lisière du périmètre du projet urbain. En effet, bon nombre de ces riverains avaient l'habitude de se garer sur le trottoir situé juste devant chez eux, en raison notamment de l'absence de garage au sein de leur logement. Quelques dégradations contre des voitures de visiteurs ont été observées. Au lancement de l'Avant-Goût, un parking provisoire de 200 places avait été aménagé à quelques dizaines de mètres à l'emplacement d'un futur programme immobilier. Il était payant et c'était la raison pour laquelle une grande partie des visiteurs de l'Avant-Goût venant en voiture n'y allaient pas, préférant le stationnement dans les rues voisines puisqu'il n'y était pas payant. Le parking provisoire a ensuite été rendu gratuit par son exploitant, la Soreli, pour pallier ce conflit d'usage

⁷⁵² Aussi bien en 2018 qu'en 2019, le *food court* était le plus souvent ouvert aux horaires suivants : de 17h00 à 23h00 du mardi au jeudi, de 17h00 à minuit le vendredi et le samedi et de 12h00 à 23h00 le dimanche. Source : La Friche Gourmande. (s. d.). <http://www.lafrichegourmande.com/>

de l'espace public (entretien Maison Européenne des Sciences de l'Homme et de la Société (MESHS), 2020). Dans le cas de ce projet urbain, la logique de réduction de l'usage de la voiture recherchée par la Ville de Lille et la MEL – matérialisée par l'aménagement d'un parking initialement payant – se heurte aux pratiques des riverains et des usagers du site. Certains habitants se plaignaient également que les visiteurs de l'Avant-Goût urinaient sur leurs portes (B. Quéty, 2018). À cet égard, la direction de l'aménagement de la MEL souligne que ce *food court* était apprécié par des milliers de visiteurs et pas par quelques voisins « *parce qu'ils en subissent les nuisances* ». Selon cette direction, les collectivités doivent faire cohabiter des fonctions urbaines et des usages urbains qui ne sont pas toujours facilement conciliables⁷⁵³. Ainsi, pour assurer une cohabitation pacifique des citoyens en ce qui concerne ce *food court*, des moyens réglementaires sont en leurs possessions à l'instar des horaires d'ouverture qui peuvent être plus restrictifs que ceux qui sont autorisés par la préfecture⁷⁵⁴ (entretien MEL, 2021). Les réglementations politiques mises en œuvre pour permettre une cohabitation pacifique des différentes activités urbaines ne concernent évidemment pas uniquement les *food courts* ou les commerces. J.-M. Offner (2021) est aussi conscient du fait que les métropoles font cohabiter des fonctions et des usages hétérogènes.

Pour se prémunir d'interventions de la police en raison d'un bruit excessif, les gestionnaires du *food court* avaient pris l'initiative de coller des affiches devant l'entrée du lieu qui demandaient à leurs visiteurs de rester calme pour respecter le voisinage (figure 79). Un couple de voisins aurait été particulièrement hostile au *food court* au point d'appeler systématiquement la police au moindre concert lors des deux années d'exploitation, mais aussi d'appeler le chargé de projet TAST'in FIVES à la Ville de Lille et la maire de Lille. Leur pétition contre les nuisances sonores du *food court* lancée en 2019 avait recueilli seulement quelques dizaines de signatures. Cela met en évidence que la contestation concernait uniquement quelques personnes habitant à moins de 100 mètres du *food court*. Ces protestations visaient bien le *food court* puisqu'elles se sont poursuivies à l'identique à l'été 2020 avec le *food court* temporaire « Chaud Bouillon à l'Avant-Goût » (entretien La Friche Gourmande, 2020).

⁷⁵³ « Nous notre job c'est de faire en sorte que la nuisance soit la plus nulle possible parce que nous on est garant du vivre-ensemble, donc ça c'est notre porte d'entrée. Mais on est aussi garant de l'activité économique, on est aussi garant de la production de logement. Donc en fait, on porte des activités qui sont elles-mêmes contradictoires » (entretien MEL, 2021).

⁷⁵⁴ « Nous notre job de régulateur, c'est de permettre, en réduisant au maximum ces nuisances, c'est son implantation, son règlement d'ouverture et de fermeture, maîtriser la desserte, les sujets de stationnement » (entretien MEL, 2021).



Figure 79 : Affiche collée devant l'entrée du *food court* La Friche Gourmande par ses directeurs pour demander aux clients de respecter le voisinage

Source : photo de J. Haquet prise le 7 mars 2020

Parmi les « 101 observations dont 2 nulles et 19 multiples pour quelques intervenants »⁷⁵⁵ réalisées aux mois de février et de mars 2019, dans le cadre de l'enquête publique visant la délivrance du permis d'aménager pour la première phase du projet urbain Les Messageries, une observation anonyme, du 15 mars, d'une personne résidant rue de Rambouillet indique :

*« Depuis des mois, la mairie se félicite du succès de Ground Control. C'est en effet un sympathique lieu de rencontre. Cependant, le soir nous avons droit au brouhaha permanent qui est évidemment amplifié l'été. À l'heure de la fermeture, c'est le défilé dans la rue des personnes qui crient, ou chantent sans compter les qq personnes fortement alcoolisées »*⁷⁵⁶.

Ainsi, comme pour La Friche Gourmande, Ground Control était accusée par certains riverains d'être un lieu trop bruyant le soir et d'avoir une clientèle bruyante à l'extérieur du lieu lors de sa fermeture.

L'entreprise qui exploite Ground Control est consciente des nuisances sonores qu'elle génère. Elle estime que c'est la principale source de mécontentement des riverains et que les plaintes peuvent engendrer un risque de fermeture administrative. C'est pourquoi elle a mis en place plusieurs mesures comme la fermeture du lieu au plus tard à 1h00 du matin soit une heure avant ce qui est autorisé par la préfecture de Paris pour ce type d'établissement (entretien La Lune

⁷⁵⁵ Espaces Ferroviaires. (2019, 15 mai). *Enquête publique : Annexe 17 : Procès-verbal de synthèse de l'enquête publique*. Ville de Paris. <https://cdn.paris.fr/paris/2022/06/15/3625a66a4b4ee495f3140da44884cd82.pdf>

⁷⁵⁶ Espaces Ferroviaires. (2019, 15 mai). *Enquête publique : Annexe 17 : Procès-verbal de synthèse de l'enquête publique*. Ville de Paris. <https://cdn.paris.fr/paris/2022/06/15/3625a66a4b4ee495f3140da44884cd82.pdf>

Rousse, 2021) ou encore l'installation d'affiches situées au niveau des entrées pour demander à ses visiteurs de ne pas être trop bruyant (figure 80).



Figure 80 : Des affiches collées devant les deux entrées de Ground Control par ses directeurs pour demander aux clients de respecter le voisinage

Source : photos de J. Haquet prises le 30 juillet 2020

Au mois de juillet 2020, au niveau de l'entrée de Ground Control située près des voies ferrées, il y avait également marqué « shut » à l'aide de lettres cartonnées faisant près d'un mètre de hauteur à deux mètres de l'entrée. Après avoir été à moitié décollées en juin 2021, on pouvait lire « ssshuut » au mois de septembre 2022 et au mois de juin 2023.

En revanche, on ne distinguait pas de messages similaires devant les entrées du *food court* Estación Gourmet à Valladolid à l'aide des photos de Google Street View.

D'autres actions peuvent être envisagées par des dirigeants de *food courts* afin de réduire les nuisances sonores. À cet égard, pour son édition 2017, située dans la partie extérieure de la Halle Charolais, la direction de Ground Control s'était engagée à respecter la tranquillité du voisinage avec « des dj sets qui commencent tôt (la musique est stoppée à 21h30 pour ne pas

déranger les voisins »⁷⁵⁷. Cette édition était ouverte du 18 mai au 30 septembre 2017, du mardi au samedi de 11h à minuit et le dimanche de 11h à 22h30⁷⁵⁸.

Le tableau 18 permet de synthétiser nos résultats sur les nuisances exprimées par les riverains des *food courts* et d'indiquer l'horaire de fermeture le plus tardif qu'ils ont connus.

	Nuisances exprimées par le voisinage	Heure de fermeture maximale
La Friche Gourmande (été 2018 et 2019, Lille)	Bruit, incivilités, stationnement inadéquat	00h00 (imposée par la mairie)
Chaud Bouillon à l'Avant-Goût (juillet 2020, Lille)	Bruit	23h00
Ground Control (depuis mai 2017, Paris)	Bruit, incivilités	01h00 (volonté de la direction du <i>food court</i>)
Estación Gourmet (2013 à 2019, Valladolid)	Bruit	03h00

Tableau 18 : Synthèse des nuisances exprimées par les riverains des *food courts* en activité étudiés en 2^e partie et de leurs horaires de fermeture le plus tardif

Source et réalisation : J. Haquet, 2023

Les nuisances sonores constituent donc un motif important de désagrément pour les riverains de ces *food courts*, ce qui concerne d'ailleurs la majorité des projets d'urbanisme transitoire développés par SNCF Immobilier d'après J. Pinard (2021)⁷⁵⁹. Pour autant, au mois de janvier 2021 – d'après les rédacteurs du compte rendu d'une réunion publique d'information sur le projet urbain Les Messageries – la maire du 12^e arrondissement soutenait publiquement la présence de Ground Control :

« Madame Emmanuelle Pierre-Marie indique qu'en effet les débordements doivent être encadrés mais que l'activité du lieu empêche des mésusages qui peuvent entraîner beaucoup plus de désagréments que ceux associés à Ground Control. La volonté est

⁷⁵⁷ Di Vincenzo, R. (2018, 1^{er} février). Street food, potager et yoga : on n'a pas fini de faire la queue devant Ground Control. *Telerama*. <https://www.telerama.fr/sortir/street-food-potager-et-yoga-on-n-a-pas-fini-de-faire-la-queue-devant-ground-control,158624.php>

⁷⁵⁸ J, C. (2017, 3 juillet). *Ground Control, le bar éphémère libre et curieux, de retour à Paris*. Sortir à Paris. <https://www.sortiraparis.com/hotel-restaurant/bar-cafes/articles/74953-ground-control-le-bar-ephemere-libre-et-curieux-de-retour-a-paris>

⁷⁵⁹ Elle indique à ce propos dans sa thèse que « les plaintes pour nuisances sonores sont une problématique récurrente dans le développement des projets d'urbanisme transitoire, sauf pour certains sites particulièrement isolés des zones d'habitation » (J. Pinard, 2021, p. 223).

toujours d'être dans l'écoute et l'échange avec le gestionnaire pour encadrer au mieux ces activités. Après la période traversée, elle indique que l'équipe municipale sera très en soutien pour que l'activité économique, culturelle, sportive et de loisir, redémarre et ce avec le plus de sérénité possible. Elle rappelle que ce lieu fait partie de l'attractivité et de la vitalité du quartier »⁷⁶⁰.

Ce que nous avons pu observer au sujet des conflits que suscite le bruit généré par l'ouverture des *food courts* s'inscrit dans une dynamique plus large de conflits urbains liés aux nuisances sonores générées par des activités humaines durant la nuit. À cet égard, après avoir défini les « conflits temporels comme [étant] des tensions générées par des usages simultanés et antagonistes d'un lieu », S. Mallet (2013, §21) estime qu'

« il en existe plusieurs types. Certains naissent d'un manque de ressources, les lieux offrant des activités capables d'accueillir un certain nombre de personnes sur des périodes de temps données (Chardonnel, 1999). D'autres sont issus d'usages jugés inappropriés d'un espace par certaines populations à un moment donné. Le cas le plus classique de ce type de conflit est celui relatif aux nuisances sonores durant la nuit, causées, par exemple, par les trafics aériens perturbant le sommeil des personnes résidant à proximité d'un aéroport, par des clients de bars ou boîtes de nuit gênant les riverains ou par des jeunes squattant les cages d'escalier d'un immeuble ».

Le premier type de conflit temporel renvoie par exemple à la situation où des clients patientent pour pouvoir entrer lorsque la jauge du *food court* est atteinte et le second type renvoie au bruit émanant des clients et de la musique au sein des *food courts*.

En ce qui concerne la limitation des nuisances liées aux établissements ouverts durant la nuit, une analyse de S. Mallet (2013, §23 et 24) permet de montrer que les actions et les discours que nous avons relevés à ce sujet à propos des *food courts* La Friche Gourmande et Ground Control ne sont pas isolés :

« Généralement, les établissements s'engagent à mieux respecter les horaires d'ouverture et les textes législatifs, à afficher la charte [nocturne de leur commune lorsqu'elle existe] dans leurs établissements et à sensibiliser leur clientèle sur les nuisances sonores qu'ils peuvent générer sur la voie publique ainsi que sur les risques liés à l'alcool, à la drogue, etc. Les municipalités, elles, s'engagent à intervenir dans

⁷⁶⁰ Espaces Ferroviaires. et SNCF Immobilier. (2021). *Compte-rendu réunion publique d'information – Les Messageries – Gare de Lyon-Daumesnil*, Vendredi 29 janvier 2021 à 18h30. Res. Cloudinary. https://res.cloudinary.com/espace-ferroviaire/image/upload/Gare%20de%20Lyon/MESSAGERIES_CR_Reunion-publique_29-01-2021-VF.pdf

les demandes d'autorisation tardive, en tant que médiatrices entre établissements et riverains. Les acteurs des politiques temporelles ont ainsi conscience que les conflits temporels se multiplient dans les villes et que la forte polychronie des lieux peut être propice aux discordances, voire aux conflits ».

La question des nuisances liées au fonctionnement de *food courts* interroge aussi la création de quartiers vivants 24 heures sur 24, comme souhaité par l'aménageur du quartier Euralille⁷⁶¹. Enfin, soulignons que les conflits liés aux nuisances sonores découlent en partie des « *modèles d'organisation de l'espace urbain* » et permettent de questionner la ville que l'on souhaite. En effet,

« l'étalement urbain et le fonctionnalisme ont produit des espaces divisés, aux régimes temporels singuliers. De façon schématique, la ville a éclaté en espaces aux activités différenciées, dédiés au logement, au travail, aux courses ou aux loisirs. Cet urbanisme, qui génère inévitablement de fortes mobilités et des pertes de temps, est chronophage. À l'inverse, le modèle de ville dense, compacte, proposant une mixité de fonctions urbaines, est, lui, fortement susceptible de générer des conflits en rapprochant activités et populations aux régimes temporels divergents » (S. Mallet, 2013, §30).

6.4) Le *food court* : un degré d'adaptabilité élevé utile pour un projet urbain

Nous avons vu dans la première partie que les *food courts* en activité dans les métropoles françaises et espagnoles sont caractérisés par une grande diversité et une adaptabilité, d'un point de vue spatial, temporel, programmatique et matériel.

Nous avons constaté juste précédemment que les horaires d'ouverture des *food courts* peuvent facilement être adaptés pour limiter les conflits avec les riverains au sujet des nuisances sonores.

L'adaptabilité des *food courts* est également perceptible à la lueur des contractualisations effectuées entre les institutions gestionnaires des espaces où sont implantés des *food courts* et les exploitants de ces derniers. Dans les cas lillois et parisien, nous relevons une succession de contrats signés. À Lille, une convention d'occupation précaire a été conclue entre la Ville de Lille et La Friche Gourmande en 2018 pour une durée de quatre mois. Il en a été de même en 2019 pour une durée de cinq mois (J. Aufrère et J. Schulz, 2021). Puis face au retard de livraison du bâtiment devant accueillir le *food court* permanent, un contrat de location d'une durée de

⁷⁶¹ SPL Euralille. (2020, novembre). *Euralille la ville continue : plan guide* https://www.spl-euralille.fr/app/uploads/2020/11/Euralille_Planguide.pdf

trois mois a été signé entre la Ville de Lille et Petite Lune en 2020⁷⁶². À Paris, une COT a été signée pour une durée de trois ans à compter du mois de janvier 2017. Puis elle a été prolongée pour une durée de deux ans⁷⁶³. Un bail civil devait ensuite être signé entre La Lune Rousse et SNCF Immobilier Île-de-France pour une période allant de 2022 à 2024 (entretien SNCF Immobilier Île-de-France n°2, 2021). Le projet Ground Control de la halle Charolais devrait finalement être en activité jusqu'en 2025 ou 2027 (entretien SNCF Immobilier, 2023). Ainsi, il apparaît que l'objectif de SNCF Immobilier est de faire vivre le *food court* dans la halle Charolais jusqu'à ce qu'un promoteur soit autorisé à l'acheter et à l'aménager pour réaliser son projet immobilier, ce qui pourra se faire à partir de l'entrée en phase opérationnelle de la deuxième phase du projet urbain, puisque la halle est située dans ce périmètre. Ne sachant pas exactement quand ce moment arrivera, SNCF Immobilier propose des renouvellements de locations à La Lune Rousse sur des durées pour lesquelles SNCF Immobilier est certaine que les travaux du projet immobilier pérenne ne pourront pas commencer (J. Pinard, 2021). En revanche, un seul contrat de location a été signé à Valladolid entre ADIF et Ideanerka, pour une durée de sept ans, mais pouvant s'arrêter au bout de trois ans. C'est le seul cas où l'état d'avancement du projet urbain n'a pas eu d'influence sur la durée de vie du *food court*.

Au sein du *food court* La Friche Gourmande (entretien, 2020), des *food trucks* sont venus occasionnellement lors de l'été 2018 pour répondre à deux objectifs majeurs : proposer une offre de restauration variée aux habitués et surtout répondre à la forte demande en restauration lors de la retransmission des matchs de la Coupe du monde de football. Un grand écran avait été installé pour l'occasion (figure 81). Dans le cas parisien, on note l'insertion de stands mobiles certains jours de la semaine, comme un stand de gaufres uniquement ouvert les samedis et les dimanches⁷⁶⁴. Il s'agit de nouveaux exemples d'adaptation – à la fois matérielle, programmatique, spatiale et temporelle – du *food court* utile pour faire venir davantage de personnes dans ce lieu et in fine dans le site du projet urbain.

⁷⁶² Lecluyse, F. (2020, 15 juillet). En attendant sa halle, Chaud Bouillon entame sa première croisade. *Nord Eclair*.

⁷⁶³ Peter. C. (2019, 27 octobre). Paris : l'aventure Ground Control se prolonge jusqu'en 2021. *Le Parisien*. <http://www.leparisien.fr/paris-75/paris-l-aventure-ground-control-se-prolonge-jusqu-en-2021-26-10-2019-8180742.php>

⁷⁶⁴ Ground Control. (s. d.). Accueil [page Facebook]. Facebook. Repéré le 25 avril 2024 à <https://www.facebook.com/GroundControlParis>



Figure 81 : La Friche Gourmande très fréquentée lors d'un match de l'équipe de France à l'occasion de la Coupe du monde de football 2018

Source : La Friche Gourmande⁷⁶⁵, reproduite avec l'autorisation de ses dirigeants

Nous observons sur des périodes plus longues que les dirigeants de *food courts* ont plusieurs fois modifié l'agencement spatial du lieu et le nombre de stands en activité pour s'adapter à la fréquentation du public. Ainsi, dans le cas lillois, le *food court* La Friche Gourmande était composé de trois stands de restauration et d'un bar lors de l'édition estivale 2018. Puis l'année suivante, un stand de restauration et un stand de boissons ont été ajoutés (entretien La Friche Gourmande, 2020). Dans le cas parisien, on note l'ouverture de cinq à six stands de restauration dans la partie en plein air du lieu tous les ans, uniquement lors du printemps et de l'été⁷⁶⁶. Les restaurateurs s'installent toutefois dans des stands qui restent au même emplacement lors des autres saisons de l'année. Seulement quelques modifications de mobiliers (tables, baby-foot...) et d'espaces végétalisés sont à noter à Ground Control. Dans le cas de Valladolid, le nombre de stands de restauration et de boissons en activité n'a cessé de se réduire jusqu'à la fermeture du

⁷⁶⁵ La Friche Gourmande. (2021, 22 janvier). *Souvenirs Souvenirs #3* [image jointe] [statut Facebook]. Facebook. <https://www.facebook.com/lafrichegourmande/photos/a.1629962580495221/1826101850881292/?type=3&theater>

⁷⁶⁶ Des appels à projets destinés à des restaurateurs visant à pourvoir les cinq comptoirs de cuisine situés dans la partie extérieure du lieu à compter du 1^{er} avril pour une période de sept mois en 2022 et de six mois en 2023 étaient accessibles sur le compte Facebook de Ground Control. Source : Ground Control. (s. d.). *Accueil* [page Facebook]. Facebook. Repéré le 25 avril 2023 à <https://www.facebook.com/GroundControlParis>

lieu en 2019, en passant de 16 en 2013⁷⁶⁷, à six en 2019⁷⁶⁸. Cette réduction du nombre de stands ne résultait toutefois pas d'une volonté des dirigeants du *food court*. Nous avons par ailleurs remarqué dans les trois *food courts* étudiés plusieurs changements parmi les institutions occupant les stands.

Une restauratrice nous a donné son point de vue sur les avantages et les inconvénients d'un *food court* à partir de ses expériences de salariée d'un *food truck* entre 2015 et 2018 et d'un restaurant durant quelques mois, puis de cheffe d'entreprise à La Friche Gourmande en 2018 et 2019 et dans son restaurant depuis 2020. Elle estime qu'un *food court* a pour avantage de garantir le passage d'une clientèle importante, et ce, d'autant plus lorsqu'il fait beau dans le cas d'un *food court* non couvert. Et justement un temps pluvieux peut entraîner une baisse brutale du nombre de visiteurs et donc du chiffre d'affaires. Ainsi, il s'avère que les *food courts* en plein air sont météo dépendants. Par ailleurs, ce *food court* apportait son lot de complications aux restaurateurs puisqu'il n'y avait pas de plonge, peu d'espaces de stockage, ce qui obligeait le recours à une arrière-cuisine et donc à faire des réapprovisionnements fréquents. Finalement, dans le cas de cette restauratrice, un restaurant apporte une situation de travail plus confortable (entretien Smokey Banh Mi, 2021). En revanche, à Paris (entretien Solina, 2021) et à Valladolid⁷⁶⁹, les restaurateurs avaient l'habitude de préparer leurs plats dans leurs stands. Pour en revenir au caractère météo dépendant, dans le cas de ce *food court* lillois en plein air, la pluie était redoutée par la direction. En effet, lorsque de la pluie était prévue pendant plusieurs heures, la direction décidait de la fermeture du lieu en avertissant son public sur le compte Facebook du *food court*⁷⁷⁰. Le *food court* en plein air apparaît ainsi peu adaptable et peu adapté à un temps pluvieux. Nous venons aussi de voir que dans certains *food courts*, il est nécessaire pour les restaurateurs de penser à de multiples adaptations pour faire face à l'étroitesse du lieu et à son manque d'équipements. Ce constat a pu être pris en compte dans l'aménagement du *food court* permanent lillois et est donc utile pour affiner la programmation permanente du projet urbain.

L'arrivée du *food court* La Friche Gourmande dans le site d'urbanisme transitoire a contribué à une forte hausse de la fréquentation quotidienne du lieu⁷⁷¹. Cela a conduit la Soreli à proposer

⁷⁶⁷ El Aderezo. (2013, 16 décembre). *Estación Gourmet Valladolid*. <https://www.eladerezo.com/wp-content/uploads/2013/12/directorio-gourmet-octubre-2015-1200x639.jpg>

⁷⁶⁸ Moreno, J. (2019, 25 octobre). El Ayuntamiento de Valladolid no ve un uso «inmediato» municipal, diferente al de hostelería, si se cierra Estación Gourmet. *El Norte de Castilla*. <https://www.elnortedecastilla.es/valladolid/ayuntamiento-valladolid-inmediato-20191025073026-nt.html>

⁷⁶⁹ Canal cocina. (2017, 26 mai). *Estación Gourmet, el rincón foodie del Mercado de Valladolid* [vidéo]. <https://canalcocina.es/actualidad/sugerencias/estacion-gourmet-el-rincon-foodie-del-mercado-de-valladolid>

⁷⁷⁰ La Friche Gourmande. (s. d.). *Accueil* [page Facebook]. Facebook. Repéré le 12 septembre 2022 à <https://fr-fr.facebook.com/lafrichegourmande/>

⁷⁷¹ Elle est passée de 20 à 1 000 personnes par jour selon la Soreli.

et mettre en place « *des adaptations des installations existantes* » pour accueillir cette nouvelle activité puisqu'« *en termes de calibrage des installations et de maintenance, sur des sujets tels que la puissance électrique disponible, la dimension des cuves des sanitaires, le raccordement à l'eau, les besoins n'étaient plus du tout ceux des débuts* ». Il semblerait que certaines demandes des dirigeants du *food court* ont été rejetées, car la Soreli souligne que « *les porteurs du projet ont su également s'adapter aux moyens disponibles sur le site* ». La Soreli indique également que la Ville de Lille et les entrepreneurs du *food court* se sont « *attachés à être en contact régulier avec les riverains, à assurer l'information, à écouter les habitants* » (J. Aufrère et J. Schulz, 2021, p. 53). Ainsi, l'arrivée d'un *food court* dans un projet d'urbanisme transitoire peut augmenter sa notoriété, enclencher des mutations matérielles dans son site et encore une fois affiner la programmation d'un *food court* permanent.

Le 3 juillet 2020, la société Chaud Bouillon ouvrait son *food court* temporaire « Chaud Bouillon à l'Avant-Goût », toujours à l'emplacement du projet d'urbanisme transitoire, ce qui a participé à la préfiguration du *food court* permanent. Il accueillait deux stands de restauration : « Sam Régat » (burgers) et « La Bottega » (pâtes et pizzas)⁷⁷² qui ont eux aussi été préfigurés puisqu'ils étaient présents à l'ouverture du *food court* permanent au mois de mars 2024⁷⁷³. Lors d'un week-end au milieu du mois de juillet 2020, trois *food trucks* se sont aussi installés dans le *food court* temporaire⁷⁷⁴. Comme lors des éditions précédentes, des activités de divertissements étaient proposées. Des ateliers étaient aussi proposés, par exemple, sur le bien-être. Ouvert du mercredi au dimanche, plus de 300 personnes étaient présentes chaque jour d'ouverture. De plus, contrairement aux éditions passées, les participants aux ateliers du site pouvaient facilement rester sur les tables sans consommer (M. Bonneau, 2021, p. 6). Le *food court* a fermé le dimanche 2 août 2020 alors qu'il devait initialement fermer le 26 septembre 2020⁷⁷⁵. La crise sanitaire serait la principale raison de ce raccourcissement⁷⁷⁶. M. Bonneau (2021, p. 13, notre traduction) donne quelques explications sur les raisons des difficultés connues par cette édition :

« *avec la durée limitée de l'édition prévue, Petite Lune n'a pas eu les ressources nécessaires pour développer une campagne de communication complète. Comme elle a*

⁷⁷² Ville de Lille. (s. d.). *Découvrir Chaud Bouillon*. <http://www.lille.fr/Actualites/Decouvrir-Chaud-Bouillon>

⁷⁷³ Mahaud, H. (2024, 21 mars). Lille. La Halle Gourmande de Chaud Bouillon ouvre à Fives Cail ce jeudi : voici ce qu'on y trouve. *Lille Actu*. https://actu.fr/hauts-de-france/lille_59350/lille-la-halle-gourmande-de-chaud-bouillon-ouvre-a-fives-cail-voici-ce-quon-y-trouve_60844598.html

⁷⁷⁴ Chaud Bouillon. (s. d.). *Accueil* [page Facebook]. Facebook. Repéré le 22 juillet 2020 à <https://www.facebook.com/chaudbouillonlille/>

⁷⁷⁵ Lecluyse, F. (2020, 15 juillet). En attendant sa halle, Chaud Bouillon entame sa première croisade. *Nord Eclair*.

⁷⁷⁶ Portenart, G. (2020, 4 août). À Fives, Chaud Bouillon, c'est fini pour cet été ! *Vozer*. <https://vozer.fr/2020/08/04/a-fives-chaud-bouillon-cest-fini-pour-cet-ete/>

été empêchée de communiquer avant son démarrage, sa communication est restée limitée aux médias sociaux et pendant la durée des activités. En définitive, l'analyse coût-bénéfice du premier mois (y compris le faible chiffre d'affaires et le mauvais temps) et la prise de conscience qu'en effet, leurs événements dépassaient les niveaux de bruit supportables pour le voisinage (d'après une étude indépendante) ont poussé Petite Lune à décider de ne pas continuer en août et de se concentrer sur l'ouverture du site final ».

Selon la direction de La Bottega, l'échec de ce *food court* s'explique par de nombreuses raisons. Les équipements et les règles de fonctionnement du *food court* n'étaient pas à la hauteur des attentes de La Bottega (entretien, 2021). Cette entreprise regrettait l'absence de plonge au départ⁷⁷⁷, l'absence d'arrivée d'eau dans les stands de restauration⁷⁷⁸ et la présence d'un parking payant. À ce propos, les restaurateurs ont menacé d'arrêter leur travail si aucune solution n'était apportée afin de nettoyer leur vaisselle dans le site occupé. Cela a forcé Petite Lune à équiper le *food court* d'une plonge pour ne pas se retrouver sans offre de restauration. On observe ainsi une adaptation du dispositif en matière d'équipement pour remédier à un conflit qui aurait pu engendrer une fermeture encore plus prématurée du *food court*. De plus, l'entreprise regrettait l'interdiction de mettre de la musique et d'accueillir des animations afin de respecter la tranquillité du voisinage. Ce sujet illustre les rapports de riveraineté et la nécessité d'un dialogue entre habitants, élus municipaux, restaurateurs et dirigeants de *food courts* permettant la cohabitation d'activités potentiellement antagonistes. La fermeture du *food court* avant l'échéance prévue illustre le choix d'une option radicale, mais aussi l'intérêt du caractère temporaire de l'équipement pour procéder à des ajustements en vue de futures opérations de ce type. Par ailleurs, la météo assez mauvaise et les restrictions associées au Covid lors du mois de juillet 2020 n'ont pas aidé à la réussite du projet.

Pour rappel, la direction du *food court* La Friche Gourmande a installé des stands légers et du mobilier dans un espace en plein air pour que les restaurateurs puissent travailler et pour que les visiteurs puissent consommer. Le même type d'initiative a été prise par la direction du *food court* Ground Control⁷⁷⁹, sans que l'architecture de la halle mobilisée à cet effet n'en ait été dégradée ou fortement cachée (figure 82). La halle offre donc suffisamment de plasticité pour accueillir le *food court* sans investissement trop coûteux et long à installer. Ce dernier s'avère donc réciproquement bien adapté à l'ambition de préserver le patrimoine bâti, tout en le

⁷⁷⁷ Ils n'avaient pas non plus l'autorisation d'utiliser les éviers de la cuisine commune.

⁷⁷⁸ Il fallait aller chercher de l'eau près du bar.

⁷⁷⁹ Il faut noter que nous retrouvons aussi à Ground Control des stands itinérants (*food trucks*, triporteurs), ce qui n'a pas engendré de frais pour La Lune Rousse.

dotant de fonctions attractives. Le *food court* temporaire permet ainsi d'animer le site du projet urbain plusieurs années avant la livraison de projets immobiliers et d'espaces publics.



Figure 82 : Intérieur du *food court* Ground Control à Paris en 2022

Source : photo de J. Haquet prise le 12 juin 2022

Comme à Lille et à Paris, la direction du *food court* de Valladolid a installé des stands légers et du mobilier (figure 83). La halle mobilisée offre suffisamment de plasticité pour accueillir le *food court* sans investissement trop coûteux et long à installer. Le *food court* temporaire confère à l'équipe de maîtrise d'ouvrage les mêmes avantages que ceux décrits juste précédemment dans le cas parisien.

Toutefois, contrairement à Ground Control, la destruction du bâtiment abritant le *food court* Estación Gourmet a toujours été prévue dans le cadre du projet urbain Talleres. À ce propos, en 2010, il était prévu d'aménager un espace public à la surface et de construire une gare routière en sous-sol (Richard Rogers Partnership et al., 2010), alors qu'en 2022, il était prévu que le bâtiment laisse place aux accès au nouveau bâtiment voyageurs de la gare⁷⁸⁰.

⁷⁸⁰ García, R. (2022, 2 février). El Chamartín de Valladolid. *Diario de Valladolid*. <https://diariodevalladolid.elmundo.es/articulo/valladolid/estacion-estilo-chamartin/20220202211235414974.html>



Figure 83 : Intérieur du food court Estación Gourmet en activité en 2016

Source : photo d'Estación Gourmet prise au mois d'août 2016⁷⁸¹ ; ajout de cercles pour préserver l'anonymat par J. Haquet

C. Liefoghe (2020, p. 403) estime que « *l'occupation temporaire d'initiative citoyenne fait émerger des tiers-lieux, espace pour créer de la valeur économique mais aussi sociale, culturelle, voire environnementale (Andres, 2011)* ». À ce propos, nous avons vu que les food courts créent de la valeur économique, sociale et culturelle. Toutefois, selon cette auteure « *ces opérations disparaissent souvent quand le «vrai» projet, à vocation économique, passe en phase opérationnelle. La logique de l'urbanisme planificateur et celle des tiers-lieux sont souvent en contradiction (Besson, 2017)* ». À cet égard, nous avons certes pu observer la disparition effective ou prévue des projets d'occupation temporaire étudiés au sein des projets urbains FCB et Les Messageries. Toutefois, des acteurs de ces projets urbains tentent de faire émerger des projets similaires dans la programmation définitive de ces projets. Ainsi, si ces opérations temporaires disparaissent, elles ne sont pas pour autant sans impact sur la suite du projet urbain à un stade réflexionnel (cas des Messageries) ou opérationnel (cas de FCB) au moment de l'écriture de ces lignes en mai 2024. J. Pinard (2021, p. 396) observe à l'échelle des projets d'urbanisme transitoire de SNCF Immobilier situés dans des projets urbains ce que l'on vient d'indiquer à propos des cas lillois et parisien. En effet, elle estime qu'au sein de cette entreprise « *l'urbanisme transitoire est de plus en plus envisagé comme un outil de programmation, permettant en amont de tester et de s'adapter aux nouveaux besoins [des usagers], avant que la programmation du projet urbain ne soit figée* ». En revanche, aucun

⁷⁸¹ Estación Gourmet. (2016, 22 août). [image jointe] [statut Facebook]. Facebook. <https://www.facebook.com/estaciongourmetvalladolid/photos/a.437592643011733/913002392137420/?type=3>

projet similaire au projet d'occupation temporaire du projet urbain Talleres ayant consisté à implanter un *food court* n'a été publiquement évoqué dans la réflexion sur la programmation de ce projet urbain. Toutefois, ce projet d'occupation temporaire ne semble pas sans impact sur l'entreprise ADIF qui était bailleur du bâtiment occupé par le *food court*. En effet, elle a semblé peu satisfaite de ce projet puisqu'elle n'a pas accueilli d'autres *food courts* dans d'autres sites qui lui appartiennent entre 2013 et 2022. Finalement, à travers ces trois exemples, on observe une diversité de situations à l'égard de l'impact d'un projet d'occupation temporaire sur la suite du déroulé d'un projet urbain.

6.5) Des appropriations de *food courts* vécues plutôt positivement par les acteurs des projets urbains FCB et Les Messageries

S. Mallet et T. Zanetti (2015, §62) notaient en 2015 à propos du projet urbain « Novaciéries » initié en 2003 à Saint-Chamond, dans la banlieue de Saint-Étienne, le choix des acteurs de la maîtrise d'ouvrage de lancer

« des investissements temporaires du site, qui ont permis aux habitants de s'approprier progressivement le projet de reconversion urbaine. La transition du projet en phase opérationnelle a ensuite amoindri l'impatience qui avait été générée entre l'annonce de la reconversion, le début des travaux puis l'apparition des premières réalisations ».

Déjà, en 1980, H. W. Whythe (1980, p. 50, notre traduction) insistait sur le pouvoir d'animation de l'espace public par la vente de nourriture :

« Si vous voulez remplir un lieu d'activité, mettez-y de la nourriture. À New York, sur chaque place ou escalier où la vie sociale est animée, vous trouverez presque invariablement un vendeur de nourriture à un coin de rue et un groupe de personnes autour de lui - mangeant, bavardant ou restant simplement debout ».

A. M. Sheppard (2013) relatait également que les aménageurs étasuniens étaient très heureux de l'engouement qu'ils observaient sur les *food trucks*, car ils leur prêtaient un potentiel d'animation d'espaces sans vie. Plus largement, pour les collectivités territoriales et les intercommunalités françaises, le commerce « apparaît souvent comme un outil essentiel pour pérenniser l'identité urbaine, pour animer la cité, voire pour créer des emplois et pour compléter le montage d'opérations d'urbanisme hardies et coûteuses » (J. Soumagne, 2013, p. 20).

Selon J. Pinard (2021, p. 404 et 405)

« l'occupation temporaire peut être un outil d'appropriation de l'espace pour les habitants et d'implication des citoyens dans la transformation de leur habitus, favorisant une co-construction des espaces urbains (Haydn et Temel 2006; Till 2011; Németh et Langhorst 2014; Tardiveau et Mallo 2014). Ces usages temporaires peuvent être mobilisés pour accompagner la consultation auprès des habitants et aider à construire un pont entre le développeur immobilier et la communauté locale (Lehtovuori et Ruoppila 2012). Ils soutiennent une participation citoyenne qui peut prendre une forme plus « séduisante » qu'une réunion publique (Beyer et Royoux 2015) et peuvent permettre de faire accepter et intégrer les transformations de l'espace dans les usages quotidiens (Pradel 2013) ».

6.5.1) Le projet urbain Fives Cail Babcock

Nous allons commencer par exposer des retours d'expériences effectués par la Soreli sur ses trois opérations d'urbanisme transitoire et par l'ADULM sur des opérations d'urbanisme transitoire menées dans la métropole lilloise, afin de voir ensuite si les deux *food courts* temporaires de FCB s'inscrivent dans les mêmes dynamiques.

Fabienne Duwez, directrice générale de Soreli, indique à la question suivante : *« En quoi les pratiques de l'urbanisme transitoire modifient-elles la fabrique urbaine habituelle ? »* que

« pour les collectivités et l'aménageur, ces nouvelles pratiques sont le moyen de faire partager, par l'usage des lieux, un nouveau récit du territoire et par là de recréer un imaginaire porteur de sens collectif, de biens communs. Par ailleurs, ces nouvelles pratiques enrichissent et rendent plus efficient, d'un point de vue programmatique, le projet urbain »⁷⁸².

Elle ajoute que *« l'urbanisme transitoire est un levier puissant dans le renversement d'image de territoires délaissés à territoires des possibles »* (J. Aufrère et J. Schulz, 2021, p. 49).

⁷⁸² Elle précise à cet égard que *« les usages transitoires résultent souvent d'Appel à Manifestation d'Intérêt (A.M.I.). S'y expriment toujours « les signaux faibles », soit des usages et activités, parfois encore embryonnaires ou sans viabilité économiques en l'état, mais qui correspondent aux aspirations des habitants pour la ville de demain.*

Et détecter ces signaux faibles, les analyser, les traduire dans le temps long de la mise en œuvre du projet urbain, dans sa composante programmatique, est fondamental pour la réussite du projet au sens de son appropriation par les habitants. L'urbanisme transitoire permet de franchir une étape supplémentaire, en testant les conditions nécessaires à la traduction opérationnelle de ces nouvelles aspirations » (J. Aufrère et J. Schulz, 2021, p. 49).

En 2019, l'ADULM repérait cinq opérations d'urbanisme transitoire au sein de quatre projets urbains menés dans la MEL⁷⁸³. On retrouvait l'Avant-Goût et La Friche Gourmande à FCB, « *l'appel à manifestation d'intérêt pour la gestion transitoire de la friche Saint-Sauveur à Lille* » durant sa première phase opérationnelle (initialement prévue entre 2018 et 2025) ou encore la gestion transitoire impulsée par la SEM Ville Renouvelée dans les opérations « l'Union » et « La Lainière » à Roubaix. Selon deux employés de l'ADULM, dans le cadre de ces quatre projets urbains

« *l'occupation temporaire est considérée [par les acteurs qui l'a mise en place] comme une étape intermédiaire de création de valeur foncière et immobilière par le retour d'usages, l'animation urbaine qui en résulte, l'appropriation progressive par les habitants et usagers et le retournement d'image de ces espaces délaissés* » (J. Aufrère et J. Schulz, 2019, p. 72).

Au mois de juin 2018, l'un des deux co-fondateurs de La Friche Gourmande soulignait le succès de son *food court* en dépit des mises en garde qui lui avaient été faites par « *beaucoup de monde* » sur le quartier de Fives pour y ouvrir leur concept⁷⁸⁴. C'est bien ce *food court* installé dans les espaces extérieurs du projet d'occupation temporaire l'Avant-Goût entre le 22 mai et le 30 septembre 2018, puis entre le 30 avril et le 29 septembre 2019, qui a été le programme le plus fréquenté du site⁷⁸⁵. En effet, malgré une ouverture restreinte aux soirées (hormis le lundi) et aux dimanches, la première édition avait accueilli 58 000 visiteurs (UIA, 2018) et la deuxième tout autant⁷⁸⁶. Environ 430 personnes auront ainsi été accueillies chaque jour d'ouverture. Ces résultats de fréquentation sont supérieurs à ceux du *food court* temporaire de Chaud Bouillon qui aurait accueilli plus de 300 personnes par jour pendant 20 jours d'ouverture au mois de juillet 2020 (M. Bonneau, 2021). Selon l'UIA (2018), la première édition de La Friche Gourmande a permis d'améliorer la visibilité et la notoriété de l'Avant-Goût, mais aussi de tester le potentiel d'appropriation ultérieur du *food court* permanent en réussissant à

⁷⁸³ Les trois premiers étaient classés dans la catégorie « rayonner » de la MEL en 2019.

⁷⁸⁴ France 3 Hauts-de-France (2018, 24 juin), *Fives Cail, la métamorphose d'une friche* [vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=S4imNjYXkSQ&ab_channel=France3Hauts-de-France

⁷⁸⁵ En 2018, le « Pavillon Gourmand » qui correspondait à la cuisine commune provisoire du site de l'Avant-Goût proposait ses 110 m², tous les jours, de 8h00 à 22h00, aux habitants, associations, écoles et entreprises (B. Quéty, 2018). Deux ans et demi après son ouverture, 20 000 personnes s'y seraient rendues autour de 1 300 événements (Source : Antoine Plane (2020, 27 juillet). *Chaud Bouillon ! Présentation du projet Tast'in Fives* [vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=uYBk_OA6I1E).

L'appropriation de cette cuisine commune temporaire a fait l'objet d'analyses de la part de deux chercheurs rattachés à la MESH (Q. Courcier et al., 2021 ; C. Gibout et A. Fauquette, 2022), mais aussi de la part de la Ville de Lille ou encore de l'UIA.

⁷⁸⁶ Barret, B. (2019, 29 novembre). De Fives à Marcq-en-Barœul, la Friche gourmande change de cadre mais pas d'esprit. *La Voix du Nord*. <https://www.lavoixdunord.fr/672922/article/2019-11-29/de-fives-marcq-en-baroeul-la-friche-gourmande-change-de-cadre-mais-pas-d-esprit>

accueillir un public métropolitain. L'ambition affichée dans le slogan de AUC : « *un projet qui soit 100 % métropolitain et 100 % délicat* » (Innovapresse, 2018a) ou sur la page Internet du projet de la Soreli : « *Fives Cail : Ecoquartier métropolitain extraordinaire* »⁷⁸⁷ se trouvait ainsi en partie matérialisée. Cependant, un mois après le début de la première édition, le président du Conseil de quartier de Fives indiquait à B. Quéty (2018, p. 161) que le public était habituellement constitué « *d'une population très gentrifiée, des jeunes branchés de Lille* » et qu'« *il y a un problème d'appropriation des Fivois pour ce secteur* ». De son côté, l'UIA a regretté le manque d'actions entreprises par les entrepreneurs du *food court* pour attirer spécifiquement les habitants de Fives et d'Hellemmes (UIA, 2018). Toutefois, un enseignant-chercheur chargé d'évaluer le projet TAST'in FIVES estimait qu'environ un tiers des visiteurs de La Friche Gourmande venaient de Fives (entretien MESHS, 2020), ce qui est loin d'être négligeable. Il précisait que c'est la population la plus aisée de ce quartier qui se rendait au *food court*. Selon Q. Courcier et al. (2021, p. 5), le *food court* La Friche Gourmande accueillait « *de nombreux étudiants, des cadres moyens et des professions intellectuelles supérieures* ». L'expérience de La Friche Gourmande aurait amené la Ville de Lille à « *ajuster les choses pour la partie définitive du projet et à bien cadrer les choses avec les opérateurs que vous retrouverez demain dans le projet Chaud Bouillon* » (École Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Lille, 2020). Le passage du projet transitoire au projet définitif représentait un défi selon l'experte de l'UIA chargée d'évaluer la mise en place du projet TAST'in FIVES. L'un des enjeux allait être de conserver l'esprit original de l'Avant-Goût et le public qui l'a fréquenté. En effet, il était redouté que ce public le regrette, pour son côté expérimental, lorsqu'il se rendra dans l'équipement permanent (UIA, 2018).

Dans sa candidature auprès de l'UIA visant à obtenir une subvention pour le projet TAST'in FIVES, la Ville de Lille (2016, p. 16) souhaitait tester dans des « *structures physiques transitoires* » des activités « *autour de la filière alimentaire* » en vue de leurs pérennisations. Ce discours était toujours mis en avant cinq ans plus tard à quelques mois avant son terme par un élu de la Ville de Lille, tout en précisant cette fois qu'il s'agissait d'un projet d'urbanisme transitoire :

« *Ce qui est intéressant aussi, c'est le fait d'avoir travaillé à une préfiguration, d'avoir eu des moments où la cuisine commune a commencé à fonctionner [...]. On a plutôt géré, dire voilà : « on attire l'attention sur ce que ça pourra être demain, sans que ce soit la même chose ». L'idée c'est que La Friche Gourmande [et l'Avant-Goût] était bien de l'urbanisme transitoire avec cette dimension de dire voilà : « on teste des*

⁷⁸⁷ Soreli. (s. d). *Fives Cail*. <https://www.soreli.fr/projets/fives-cail/>

usages, on teste des avantages et des inconvénients de ces usages et si ces usages s'avèrent intéressants en termes de pérennité ou de mode de fonctionnement, de faire, on va s'en inspirer pour les pérenniser » » (entretien Ville de Lille n°3, 2021).

Selon l'UIA, le projet d'urbanisme transitoire aurait servi de prototype à la future Halle Gourmande et aurait permis aux partenaires du projet TAST'in FIVES et à ses bénéficiaires de réaliser des tests pour celle-ci, sous la forme d'une cocréation avec chacun d'entre eux. Les actions menées auraient directement contribué à la conceptualisation du futur équipement alimentaire (M. Bonneau, 2021). Selon la responsable du projet urbain FCB chez la Soreli, les différentes activités du projet d'urbanisme transitoire ont permis de « *mettre au point progressivement les modalités de gestion et d'animation du futur lieu, en accordant aux futures exploitants et gestionnaires de se projeter, de s'organiser et de collaborer bien en amont de l'ouverture du bâtiment final* ». De plus, la responsable estime que la préfiguration a « *aidé à faire largement connaître le projet Tast'in Fives, et plus généralement le projet Fives Cail, contribuant ainsi à construire sa notoriété* » (J. Aufrère et J. Schulz, 2021, p. 53). Dans les faits, l'objectif de test des usages a été rempli pour la cuisine commune, la serre et le *food court* mais pas pour l'incubateur. Concernant ce dernier, seuls des ateliers consistant à l'imaginer ont été proposés, tandis que la serre de 45 m² a accueilli un certain nombre d'ateliers pédagogiques⁷⁸⁸. En revanche, l'insertion spatiale du projet d'urbanisme transitoire dans le projet urbain n'était pas précisément mentionnée dans la candidature. Il a finalement été installé dans un espace en plein air situé dans le périmètre de la deuxième phase du projet urbain. Il donnait à voir des halles de l'ancienne usine sans pouvoir y entrer (figure 84).

⁷⁸⁸ Antoine Plane (2020, 27 juillet). *Chaud Bouillon ! Présentation du projet Tast'in Fives* [vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=uYBk_OA6I1E



Figure 84 : Vue d'ensemble de l'Avant-Goût largement occupé par le *food court* La Friche Gourmande en mai 2019

Source : photo de La Friche Gourmande⁷⁸⁹, reproduite avec l'autorisation de ses dirigeants

Au-delà du pouvoir d'animation d'un lieu par la présence de stands de nourriture (H. W. Whythe, 1980), si La Friche Gourmande a attiré un public nombreux, c'est sans doute en partie pour son côté chaleureux qui ressortait de l'attention accordée par ses aménageurs à des détails de la « petite échelle » comme la volonté de laisser apparent des rails. De même, des fanions et des guirlandes d'ampoules de couleurs différentes apportaient une dimension populaire et gaie au lieu. La présence de végétation, au-delà de son rôle dans le cadre de la serre expérimentale, égayait également le site. Les tables de faibles largeurs contribuaient à inspirer une « *ambiance festive* » comme l'expliquait J. Gehl (2013, p. 62) car les personnes sont « *en mesure de parler dans plusieurs directions* ». En plus de la restauration, les entrepreneurs proposaient des animations comme un baby-foot, des concerts ou des tournois de pétanque (UIA, 2018). Ces animations avaient pour but d'encourager les habitants à passer du temps dans le *food court* et in fine dans le périmètre du projet urbain. Le pari d'une expérience positive du *food court* visait, sans doute, à apprivoiser cette population et à l'inciter à fréquenter un territoire en mutation. S'ils jugeaient leur expérience positive, alors le projet urbain et le quartier de Fives dans son

⁷⁸⁹ La Friche Gourmande. (s. d.). www.lafrichegourmande.com/

ensemble pouvaient susciter un intérêt. Néanmoins, l'enquête de terrain menée par la MESHS pour évaluer le projet TAST'in FIVES montre une absence d'intérêt pour le quartier de Fives de la part des visiteurs de La Friche Gourmande ayant le statut d'étudiant aussi bien en 2018 qu'en 2019. En effet, l'immense majorité des étudiants qui n'habitaient pas dans ce quartier venaient et repartaient à La Friche Gourmande en métro, en traversant à pied seulement les espaces situés sur leur itinéraire. Ils venaient donc à Fives uniquement pour ce lieu et n'en visitaient pas d'autres (entretien MESHS, 2020). Ce constat est important lorsque l'on sait que les étudiants constituaient une part importante du public de ce *food court* (Q. Courcier et al., 2021).

Finalement, au travers du projet d'urbanisme transitoire, on repère – au-delà de la préfiguration d'un équipement – une volonté de la Soreli et de la Ville de Lille de permettre une appropriation précoce et joyeuse du projet urbain, à destination des fivois et plus largement des métropolitains. Comme mentionné par la directrice de la Soreli, nous avons constaté que les acteurs du projet lillois d'urbanisme transitoire ont mis en avant son intérêt pour affiner la programmation urbaine définitive du projet urbain. En revanche, ils n'évoquent pas explicitement la possibilité de mise en récit du projet urbain permise par ce projet d'urbanisme transitoire. Elle nous semble pour autant bien réelle puisqu'il a été régulièrement évoqué sur les sites Internet de la Soreli, de la Ville de Lille et de la MEL. L'affirmation relative à l'amélioration de l'image d'un quartier par l'accueil d'un projet d'urbanisme transitoire est selon nous partiellement vérifiée. En effet, le projet d'urbanisme transitoire – et donc une petite partie du quartier de Fives – a bénéficié d'une importante fréquentation de la part d'un public métropolitain. Toutefois, alors que les étudiants étaient nombreux à fréquenter le *food court* temporaire, l'immense majorité d'entre eux n'en aurait pas profité pour visiter le quartier de Fives, en dehors des rues permettant d'accéder au *food court* depuis la station de métro située à 350 mètres. Enfin, la considération de l'ADULM que l'occupation temporaire constitue une étape intermédiaire de création de valeur foncière et immobilière n'est pas abordée. Elle est selon nous réelle, si l'on reprend l'information relative au passage de zéro à neuf promoteurs intéressés par la halle G1 entre 2015 et 2019 (chapitre 4), même si le projet d'urbanisme transitoire n'est sans doute pas l'unique facteur responsable de ce retournement de situation.

La Soreli estime que le projet d'urbanisme transitoire l'Avant-Goût – ouvert au public entre 2017 et 2021 et ayant contenu un *food court* lors des périodes estivales 2018, 2019 et 2020 – a renforcé sa conviction de « *l'importance de la mise en place de phases transitoires et de préfiguration dans les projets [urbains]* » (J. Aufrère et J. Schulz, 2021, p. 55). Les *food courts* peuvent donc participer à renforcer la volonté d'aménageurs de lancer des projets d'urbanisme transitoire.

Signalons enfin que la seule association lilloise ayant critiqué le projet urbain envisagé – l’ « Atelier populaire d’urbanisme de Fives » – n’a pas évoqué les activités des *food courts*⁷⁹⁰, ce qui témoigne d’une indifférence en ce qui les concerne.

6.5.2) Le projet urbain Les Messageries

Nous allons commencer par exposer des retours d’expériences effectués par SNCF Immobilier sur ses opérations d’urbanisme transitoire, avant de voir si le *food court* temporaire des Messageries s’inscrit dans des dynamiques similaires ou pas.

Selon la directrice de l’aménagement chez Espaces Ferroviaires (Innovapresse, 2018b) et le directeur général de SNCF Immobilier⁷⁹¹, les projets d’urbanisme transitoire développés par SNCF Immobilier permettent la mise en place d’éléments de programmation pouvant être maintenus dans le projet urbain final.

Autrement, en 2019, le directeur général de SNCF Immobilier indiquait que l’urbanisme transitoire facilite l’acceptation des projets urbains à venir. À cet égard, en s’appuyant sur les discours d’élus et de cadres de SNCF Immobilier – y compris d’Espaces Ferroviaires – sur les projets d’urbanisme transitoire développés par SNCF Immobilier dans le cadre de projets urbains franciliens, J. Pinard (2021, p. 411) estime que

« la présence du projet transitoire est utilisée par l’aménageur comme un moyen de créer une médiation positive avec les riverains dans le processus de concertation, dans l’optique de faciliter l’acceptation du projet urbain. Le développement de ces projets transitoires soutient des enjeux juridiques pour l’entreprise, en évitant les oppositions au projet urbain et les recours de la part des riverains. L’urbanisme transitoire faciliterait l’acceptation du futur projet, en donnant à voir le potentiel de la transformation du site ».

Pour autant, en s’appuyant sur l’étude du projet urbain Ordener-Poissonniers et son projet d’occupation temporaire, J. Pinard (2021, p. 414) indique que

« pour l’aménageur, l’enjeu est finalement d’éviter une « appropriation trop forte » du site par les riverains dans le cadre de l’occupation temporaire, pouvant conduire à des

⁷⁹⁰ APU Fives. (s. d.). Accueil [page Facebook]. Facebook. Repéré le 28 mai 2024 à <https://www.facebook.com/p/Apu-fives-100023463789572/> ; APU Fives. (s. d.). FCB. <https://www.apufives.org/cat/fcb/>

⁷⁹¹ Léger, B. (2019, avril-mai). Benoît Quignon L’urbanisme transitoire ? Une fierté. *Traits Urbains*, 103, 69.

revendications de leur part quant au maintien du projet transitoire ou d'un programme comparable dans le projet final ».

J. Pinard (2021, p. 352) estime à propos des projets d'urbanisme transitoire mis en place par SNCF Immobilier dans des emprises SNCF faisant l'objet d'un projet urbain que *« l'occupation du lieu devient finalement un outil de mise en récit, un moyen de donner du sens et de relier les différentes phases de mutation du site »*. J. Pinard (2021, p. 364) considère plus largement que la mise en scène de projets urbains par des projets d'urbanisme transitoire s'inscrit *« dans un contexte d'une utilisation croissante du storytelling dans le développement urbain (Avitabile 2005; Matthey 2011; 2014; 2016b; Ouvrard 2016) »*. Pour elle, SNCF Immobilier *« mise sur l'ouverture de ces lieux au public et leur forte médiatisation afin de donner de la visibilité au futur projet urbain »*. À cet égard, selon J. Pinard (2021, p. 363), l'urbanisme transitoire permet aux promoteurs et aux investisseurs *« de découvrir le lieu sous un jour positif, à travers des lieux animés, aménagés, en activité et revalorisés symboliquement »*, contrairement à des sites fermés au grand public. Ces visites permettraient de *« donner à voir le potentiel des sites »*, de donner envie aux opérateurs immobiliers *« de répondre aux appels à projets lancés par l'aménageur »* et de *« leur donner des idées nouvelles »*. Dans ce cadre, SNCF Immobilier associe *« de plus en plus régulièrement occupation transitoire et projet urbain dans sa stratégie de communication »* (J. Pinard, 2021, p.364). J. Pinard (2021, p. 364) notait à ce sujet que

« dès 2016, au sein des brochures de présentation des opérations Ordener et Gare de Lyon Daumesnil, une partie est dédiée aux projets temporaires Ground Control. En amont des projets urbains, alors que l'aménageur ne dispose pas encore des perspectives des architectes pour communiquer sur le projet, l'urbanisme transitoire offre des images et des lieux de communication ».

L'apport de sens par la présence d'une occupation temporaire dans un projet urbain était déjà mis en avant près de vingt ans plus tôt par A. Bourdin (2003) à propos des « Frigos » au sein de la ZAC Paris Rive Gauche.

J. Pinard (2021, p. 366) pointe le fait que

« le développement de l'urbanisme transitoire suscite des débats dans la presse et parmi les acteurs impliqués dans ces projets quant à son rôle dans l'augmentation des prix du foncier et dans le développement de dynamiques de gentrification. La forte visibilité donnée aux sites de projets urbains par le biais de l'urbanisme transitoire est occasionnellement présentée comme un moyen pour le propriétaire d'augmenter le prix de son foncier lors de la vente ».

À cet égard, J. Pinard (2021) explique à partir de discours de cadres de SNCF Immobilier – y compris d’Espaces Ferroviaires – que dans les projets urbains étudiés dans sa thèse à Paris (Les Messageries, Ordener-Poissonniers, Gare des Mines-Fillette) et dans sa proche banlieue (Ecoquartier Gare de Pantin) la présence d’une occupation temporaire n’a pas eu d’impact sur le prix du foncier SNCF au moment de son acquisition que ce soit par Espaces Ferroviaires ou par des collectivités territoriales. Par ailleurs, J. Pinard (2021, p. 373) avance – à partir d’un entretien réalisé avec un responsable de projet au sein de la direction Immobilière Île-de-France de SNCF Immobilier – que « *l’urbanisme transitoire n’aurait pas d’influence sur le prix des charges foncières et l’attractivité du site auprès des promoteurs* », dans le cas de projets immobiliers menés sur du foncier appartenant à la SNCF, à Paris ou à proximité. Cela s’expliquerait selon elle par la « *rareté de ces terrains* ».

En s’appuyant sur la tenue de réunions, de conférences, d’inaugurations de projets d’urbanisme transitoire dans lesquels on retrouve des élus et des agents de collectivités territoriales ainsi que des employés de SNCF Immobilier, J. Pinard (2021, p. 416) estime que

« *les projets d’urbanisme transitoire, globalement perçus de manière très positive par les élus locaux, permettraient de contribuer à la qualité des relations entretenues avec SNCF Immobilier et les acteurs des territoires avec lesquels l’entreprise est amenée à travailler dans le cadre de la valorisation des emprises SNCF* ».

Nous adhérons à cette analyse. En effet, comme indiqué précédemment, la maire du 12^e arrondissement de Paris estimait en 2021 que Ground Control « *fait partie de l’attractivité et de la vitalité du quartier* ». Le succès de fréquentation de Ground Control aux Messageries est indéniable. En effet, du 18 mai au 30 septembre 2017 (du mardi au dimanche)⁷⁹², 200 000 visiteurs ont été comptabilisés dans le 12^e arrondissement de Paris à l’édition de Ground Control⁷⁹³ organisée dans les espaces extérieurs de la Halle Charolais sur 2 500 m²⁷⁹⁴. En plus des six stands de restauration présents, on retrouvait trois buvettes, un potager, un solarium, un marché de producteurs, des DJ sets et des ateliers de jardinage⁷⁹⁵. Le 19 août 2019 – après une ouverture au public depuis le 9 février 2018 à l’intérieur et à l’extérieur de la Halle

⁷⁹² J. C. (2017, 3 juillet). *Ground Control, le bar éphémère libre et curieux, de retour à Paris*. Sortir à Paris. <https://www.sortiraparis.com/hotel-restaurant/bar-cafes/articles/74953-ground-control-le-bar-ephemere-libre-et-curieux-de-retour-a-paris>

⁷⁹³ Bosio, A. et Soller, A. (2018, 26 mars). Ground Control ouvre une halle de 4500m² à Paris. *Le Figaro*. www.lefigaro.fr/sortir-paris/2018/01/25/30004-20180125ARTFIG00040-ground-control-ouvre-une-halle-de-4500m2-a-paris.php

⁷⁹⁴ SNCF. (2018, 17 août). *Ground Control version intérieure*. <https://www.sncf.com/fr/groupe/newsroom/ground-control-version-interieure>

⁷⁹⁵ J. C. (2017, 3 juillet). *Ground Control, le bar éphémère libre et curieux, de retour à Paris*. Sortir à Paris. <https://www.sortiraparis.com/hotel-restaurant/bar-cafes/articles/74953-ground-control-le-bar-ephemere-libre-et-curieux-de-retour-a-paris>

Charolais⁷⁹⁶ sur respectivement 4 500 et 1 500 m²⁷⁹⁷ pour une capacité d'accueil de 1 800 personnes⁷⁹⁸ – Ground Control annonçait avoir accueilli un million de visiteurs⁷⁹⁹, soit une moyenne de 1 800 visiteurs par jour. On dénombrait notamment 13 stands de restauration et cinq stands de boissons au 28 juin 2019⁸⁰⁰.

Selon le bilan formulaire de satisfaction rempli par un nombre inconnu de visiteurs de Ground Control⁸⁰¹ via les réseaux sociaux de La Lune Rousse en janvier 2019, 61 % du public habitait à Paris – dont 38 % dans les alentours (11^e, 12^e et 13^e arrondissement) – 35 % habitait dans d'autres communes d'Île-de-France et 4 % ailleurs. Ainsi, nous retrouvons presque exclusivement un public francilien. De plus, les 38 % de visiteurs résidant dans le 12^e arrondissement et dans les arrondissements les plus proches témoignent d'une appropriation locale du lieu (K. Ung et L. Gayet, 2019, p. 100) comme initialement souhaité par SNCF Immobilier et La Lune Rousse. Toujours à partir de cette enquête en ligne, K. Ung et L. Gayet (2019, p. 104) relevaient que Ground Control accueille une majorité de jeunes adultes⁸⁰². Elles remettent également la mixité sociale de ce lieu en question, puisque

« la majorité des publics, 77% viennent pour « boire un verre » tandis que 11% viennent pour des ateliers (yoga, sophrologie, peinture...). Ces activités sont adaptées au public actuel mais restent difficiles d'accès à un plus large public (personnes âgées, défavorisés, adolescents...) ».

À cet égard, selon la directrice générale d'Espaces Ferroviaires et directrice du développement de SNCF Immobilier, lors de ses premiers mois d'exploitation le *food court* Ground Control situé aux Messageries pâtissait de nombreux défauts : *« c'est un truc de bobo, c'est trop cher, il est pas inclusif, il n'y a pas de relations avec les associations locales... »*. Cela avait conduit ses équipes et la maire du 12^e arrondissement à demander des ajustements aux directeurs du *food court* : *« On a fait comprendre à (l'occupant temporaire) qu'il fallait qu'il revoie sa copie,*

⁷⁹⁶ Bosio, A. et Solter, A. (2018, 26 mars). Ground Control ouvre une halle de 4500m² à Paris. *Le Figaro*. www.lefigaro.fr/sortir-paris/2018/01/25/30004-20180125ARTFIG00040-ground-control-ouvre-une-halle-de-4500m2-a-paris.php

⁷⁹⁷ Ground Control. (2019, juillet). *Dossier de presse avril 2019*. https://www.groundcontrolparis.com/wp-content/uploads/2019/07/Dossierdepresse_GroundControl2019.pdf

⁷⁹⁸ Peter. C. (2019, 27 octobre). Paris : l'aventure Ground Control se prolonge jusqu'en 2021. *Le Parisien*. <http://www.leparisien.fr/paris-75/paris-l-aventure-ground-control-se-prolonge-jusqu-en-2021-26-10-2019-8180742.php>

⁷⁹⁹ Ground Control. (2019, 19 août). *Un million* [vidéo jointe] [statut Facebook]. Facebook. www.facebook.com/GroundControlParis/videos/475878309876311/

⁸⁰⁰ Ground Control. (s. d.). www.groundcontrolparis.com

⁸⁰¹ Il y a sans doute eu plus de 100 répondants, étant donné que les chiffres sont donnés en pourcentages.

⁸⁰² *« Les publics (19-56 ans) sont majoritairement de jeunes adultes : 65% entre 19 et 35 ans, suivis de 32% entre 36 et 55 ans et 3% de plus de 56 ans. La programmation s'ouvre aussi aux enfants avec une affluence de 700 enfants sur un week-end en janvier 2019 »* (K. Ung et L. Gayet, 2019, p. 104).

la Maire aussi lui a fait comprendre, donc il a revu un peu sa copie » (J. Pinard, 2021, p. 414). Des actions ont été entreprises par la direction de Ground Control pour accueillir un public précaire dans le lieu. La Lune Rousse accueille depuis 2020 des membres de l'association « Droit à l'École » – domiciliée à Ground Control – qui dispensent en partie dans ce lieu des cours à destination de mineurs isolés et exilés⁸⁰³. En 2020 et en 2021, les équipes de Ground Control et deux autres stands de restauration préparaient des plats pour les plus démunis. En 2021, l'association Linkee était présente dans le lieu pour effectuer des distributions alimentaires (Ground Control, 2021). Par ailleurs, le stand de restauration « La Résidence » accueille suivant un système de roulement (initialement prévu tous les deux à six mois) des chefs en exil depuis l'ouverture du *food court* dans la halle Charolais au mois de février 2018⁸⁰⁴. L'entreprise gestionnaire du lieu proposait aussi quatre emplois en insertion parmi les 99 emplois du lieu en 2021 (dont 75 contrats saisonniers)⁸⁰⁵.

Par ailleurs, deux ans après l'ouverture, K. Ung et L. Gayet (2019, p. 105) notaient que le projet d'urbanisme transitoire a « *des liens limités avec le projet d'aménagement en émergence développé par SNEF* ». Ces liens limités entre le *food court* et le projet urbain émaneraient en partie de la volonté de l'aménageur, comme nous allons l'expliquer à partir d'un exemple. En 2019, Espaces Ferroviaires avait annoncé l'ouverture d'une maison du projet urbain cette année-là⁸⁰⁶. À cet égard, J. Pinard (2021, p. 414) estime que la directrice générale d'Espaces Ferroviaires et directrice du développement de SNCF Immobilier « *émet des réserves quant à l'impact positif du projet transitoire [Ground Control] sur le projet urbain pérenne* ». Elle retranscrit un extrait d'entretien du mois de mai 2020 dans lequel cette dirigeante donne les raisons pour lesquelles elle n'a pas souhaité y installer la maison du projet urbain⁸⁰⁷ :

« Donc nous le projet urbain, les gens (...) ce qu'ils attendent c'est des espaces verts, des espaces de jeux, ils n'attendent pas des espaces pour consommer toute la journée, les riverains je parle. Donc les usagers, ceux qui pratiquent Ground Control, il y a un

⁸⁰³ L'association loue depuis le mois de janvier 2020 des salles de classe (trois en 2022 et deux en 2023) et un bureau à Ground Control. Source : Droit à l'École. (s. d.). *L'École des Sans École*. <https://droitalecole.org/nos-actions-lecole-des-sans-ecole/>

⁸⁰⁴ Hispard, C. (2018, 13 février). *Les réfugiés, nouveaux chefs cuistots au Ground Control*. Le Bonbon. <https://www.lebonbon.fr/paris/food-decouvertes/la-residence-restaurant-pour-chef-exiles-ouvre-au-ground-control/>

⁸⁰⁵ Girerd, C. (2021). *Ground Control (Paris, 12eme) : l'urbanisme transitoire comme accompagnement des transformations urbaines*. France Ville Durable. <https://francevilledurable.fr/realisations/ground-control-paris-sncf>

⁸⁰⁶ Espaces Ferroviaires. (2019, 15 mai). *Enquête publique : Annexe 5 : Projet Gare de Lyon Daumesnil - Synthèse des actions de communication*. Ville de Paris. <https://cdn.paris.fr/paris/2022/06/15/b4e75b0c672aca59f1d50f3918cbc601.pdf>

⁸⁰⁷ La maison du projet urbain n'était toujours pas ouverte au mois d'avril 2023.

peu de riverains, mais c'est une chalandise beaucoup plus large, c'est devenu un lieu de destination. Les riverains, avec qui on ferraille pour le projet, ce qu'ils veulent c'est des espaces verts, donc mon intérêt dans le positionnement de la maison de projet, c'est que ce soit dans un espace qui donne à voir (...), là où il va y avoir de l'espace vert, pour raconter la dilatation de l'espace et non pas le mettre dans un système enfermé dans Ground Control ».

Alors que la MEL et la Ville de Lille affichent dans leur discours une volonté de faire de FCB un quartier à la fois utilisé par ses habitants, les riverains, les habitants de Fives et d'Hellemmes et des métropolitains, ce passage révèle que trois ans après l'ouverture de Ground Control aux Messageries, Espaces Ferroviaires n'était pas totalement satisfait que ce *food court* soit devenu un lieu de destination métropolitain. En effet, ce ne serait pas le type de lieu le plus attendu par les riverains selon l'aménageur. De cette façon, Espaces Ferroviaires reprend à son compte une critique récurrente portée à travers la presse à l'encontre de certains projets d'urbanisme transitoire jugés trop commerciaux (chapitre 4). Espaces Ferroviaires semble avant tout intéressé par le fait que les riverains ne cherchent pas à bloquer le projet urbain pour que ce dernier puisse être réalisé le plus rapidement possible. Plus largement, J. Pinard (2021, p. 414) affirme que

« la programmation de certains projets transitoires, accueillant essentiellement des activités festives et marchandes, est appréhendée par l'aménageur comme un levier potentiel de critiques de la part des riverains et des collectivités locales, pouvant nuire à la mise en œuvre du projet urbain ».

Toutefois, en 2024, de nombreux éléments témoignent de la création d'un lien fort entre le projet d'urbanisme transitoire et le projet urbain. Nous avons montré dans le chapitre précédent qu'entre 2019 et 2022 trois journées de participation citoyenne sur ce projet urbain ont été organisées par Espaces Ferroviaires au sein du *food court*. De plus, Espaces Ferroviaires accorde de l'importance à Ground Control en présentant cette initiative depuis son arrivée dans une section de sa page Internet dédiée au projet urbain⁸⁰⁸. Dans la même dynamique de communication, Ground Control est mentionné dans les trois journaux du projet urbain publiés entre 2021 et 2023. Ces éléments montrent – comme l'a démontré J. Pinard (2021) au sujet de projets d'urbanisme transitoire de SNCF Immobilier situés dans des projets urbains – que le *food court* Ground Control constitue un outil de mise en récit du projet urbain Les Messageries. Ces événements organisés dans un lieu qui accueille chaque jour plusieurs centaines de

⁸⁰⁸ Espaces Ferroviaires. (s. d). *Les Messageries, Gare de Lyon – Daumesnil*. <https://espacesferroviaires.sncf.com/messageries>

personnes apportent bien de la visibilité au projet urbain. Par ailleurs, SNCF Immobilier et La Lune Rousse sont systématiquement parvenues à s'entendre pour prolonger l'activité du *food court* temporaire lorsque le contrat qui les liait arrivait à échéance. Ainsi, l'activité aura duré au moins entre 2017 et 2024 et il était envisagé en 2021 par SNCF Immobilier son maintien dans la programmation définitive du projet urbain. Ce dernier point confirme d'ailleurs les propos des directions d'Espaces Ferroviaires et de SNCF Immobilier sur le fait que les projets d'urbanisme transitoire qu'ils développent permettent la mise en place d'éléments de programmation pouvant être maintenus dans le projet urbain final.

Par ailleurs, toutes les actions que nous venons de préciser concernant la création d'un lien fort entre Ground Control et le projet urbain montrent que SNCF Immobilier a toujours cru que le projet d'urbanisme transitoire faciliterait l'acceptation du projet urbain. L'obtention d'un premier permis d'aménager et l'absence de manifestations majeures à l'encontre du projet urbain⁸⁰⁹ témoigne selon nous de la plutôt bonne acceptation de ce dernier chez la Ville de Paris et les riverains. De façon similaire, la seule association critiquant le projet urbain envisagé – « Riverains Messageries Gare de Lyon » – n'a pas évoqué les activités du *food court*, ce qui témoigne d'une indifférence à son égard⁸¹⁰.

Enfin, similairement au cas lillois, on repère une volonté de SNCF Immobilier de permettre une appropriation précoce et joyeuse du projet urbain en ayant mis en place le projet d'urbanisme transitoire Ground Control, pour remplir les objectifs que nous venons de voir.

Par ailleurs, en plus de montrer le patrimoine de la SNCF à de nombreux visiteurs et de permettre à des entreprises de trouver un local à Paris, la présence de ce *food court* permet à la SNCF d'éviter la dégradation du bâtiment, d'éviter des frais de gardiennage, d'améliorer son image et de percevoir un loyer jusqu'à l'intervention de l'aménageur sur cet espace. Ground Control aura aussi permis de donner à voir une transformation possible de l'un de ses édifices conservés et d'être le réceptacle de plusieurs événements d'information et de concertation sur le projet urbain. De plus, contrairement à une activité de stockage plus rémunératrice pour la SNCF, mais nécessitant la circulation de camions, le *food court* n'entrave pas le bon fonctionnement des travaux liés au reste du périmètre du projet urbain (entretien SNCF

⁸⁰⁹ La seule association critiquant le projet urbain envisagé – « Riverains Messageries Gare de Lyon » – ne demande pas l'arrêt du projet mais une évolution de celui-ci (notamment une réduction de la superficie de la programmation immobilière et une augmentation de la végétalisation du site). Source : Riverains Messageries Gare de Lyon. (s. d.). *Accueil* [page Facebook]. Facebook. Repéré le 3 mars 2024 à <https://www.facebook.com/RivMessageries/>

⁸¹⁰ Riverains Messageries Gare de Lyon. (s. d.). *Accueil* [page Facebook]. Facebook. Repéré le 3 mars 2024 à <https://www.facebook.com/RivMessageries/> ; Riverains Messageries. (s. d.). Hello Asso. <https://www.helloasso.com/associations/riverains-messageries>

Immobilier Île-de-France n°2, 2021). Toutefois, selon un chargé de cession au sein de SNCF Immobilier qui a travaillé auparavant pour Espaces Ferroviaires sur le projet urbain Ordener-Poissonniers, le projet d'urbanisme transitoire associé avait retardé la réalisation d'études et d'actions menées dans le cadre de ce projet urbain, comme la réalisation d'un diagnostic amiante, de sondages dans le sol ou l'enlèvement d'un poste de transformation électrique (J. Pinard, 2021). Finalement, on constate que le *food court* temporaire inséré dans un projet urbain possède pour le bailleur du site et son occupant des avantages identiques à ceux énoncés dans le quatrième chapitre au sujet des projets d'urbanisme transitoire. En revanche, les retards dans la réalisation d'études et d'actions engendrés par un *food court* temporaire inséré dans un projet urbain n'étaient pas évoqués au sujet des projets d'urbanisme transitoire. On ne retrouve toutefois pas cette situation dans les trois projets urbains étudiés.

Notons qu'à l'aide de l'ensemble des documents consultés sur le *food court* temporaire Estación Gourmet dans le cadre de notre recherche, nous n'avons pas noté d'actions particulières en lien avec le projet urbain en cours au sein du *food court*. À cet égard, et toujours selon ces documents, Estación Gourmet n'a jamais été présenté comme préfigurant un *food court* permanent ou comme pouvant avoir une influence sur la programmation et les formes urbaines du projet urbain.

6.5.3) Le projet urbain Talleres

Le *food court* Estación Gourmet – inauguré au mois de décembre 2013 – a connu une fréquentation importante lors de ses premiers mois de fonctionnement. Il aurait en effet accueilli environ 100 000 visiteurs au cours des trois premiers mois d'ouverture⁸¹¹.

À défaut de discours de la part d'ADIF sur ses attentes et ses conclusions sur le projet de *food court* temporaire, il est intéressant d'étudier les étapes qui ont engendré sa fermeture et les suivantes pour en comprendre les raisons et pour étudier l'utilisation ultérieurement attribuée à la halle par l'entreprise.

Au mois de mai 2019, à travers le lancement d'une procédure judiciaire, un conflit a publiquement éclaté entre l'entreprise exploitant le *food court*, Ideanerka et l'entreprise

⁸¹¹ Le Roux, R. (2014, 10 mars). *Estación Gourmet, una parada sabrosa junto al tren en Valladolid*. Expreso. https://www.expreso.info/destinos/sabores/38454_estacion_gourmet_una_parada_sabrosa_junto_al_tren_en_valladolid

propriétaire de la halle, ADIF⁸¹². Au mois de juillet 2019, ADIF réclamait le paiement d'une somme de 99 000 euros correspondant à des loyers et à des factures d'eau et d'électricité impayées par l'exploitant du *food court*. À ce propos, la société exploitant le *food court* avait commencé à accumuler des dettes auprès d'ADIF dès 2016. Finalement, ADIF a récupéré les 66 000 euros de caution établis dans le contrat et a demandé à la justice l'arrêt des activités du *food court* afin de reprendre possession de son bien⁸¹³. Puis une procédure d'expulsion a abouti à la fermeture du *food court* au mois de novembre 2019. Cela montre que l'introduction d'un *food court* dans ce projet urbain a été vue par ADIF comme un moyen de gagner de l'argent en tant que gestionnaire du site. La diminution progressive du nombre d'enseignes de restauration au fil des années a contribué à réduire le montant des loyers perçus par l'entreprise exploitant le *food court*, ce qui a entraîné une diminution de son chiffre d'affaires et donc des difficultés de versement de loyers auprès d'ADIF. Cette diminution progressive du nombre de stands de restauration s'explique en partie par la diminution progressive du nombre de visiteurs au fil des mois, alors qu'une forte affluence avait été constatée au cours des premiers mois d'ouverture⁸¹⁴. De son côté, le maire de Valladolid indiquait quelques semaines avant la fermeture du *food court* que celle-ci « *ne signifie pas que l'industrie hôtelière de la ville est en crise, mais plutôt que ce qui peut échouer est le type d'entreprise, et celle-ci était singulière* » (notre traduction). Il estimait en effet que la restauration était l'un des secteurs les plus dynamiques de la ville au cours des cinq dernières années⁸¹⁵. Cet échec commercial peut tout de même être relativisé lorsque l'on sait qu'en France « *80% des jeunes entreprises du secteur de la restauration ferment dans les 5 années suivant leur création* »⁸¹⁶.

Dans les jours suivant sa fermeture, le *food court* a été occupé par des jeunes et des mendiants. Des dégradations et plusieurs vols ont aussi été commis (figure 85). Cela témoigne de l'absence

⁸¹² Mongil, E. (2019, 7 mai). Un litigio judicial pone en riesgo el futuro de Estación Gourmet. *Tribuna Valladolid*. <https://www.tribunavalladolid.com/noticias/216581/un-litigio-judicial-pone-en-riesgo-el-futuro-de-estacion-gourmet>

⁸¹³ Moreno, J. (2019, 5 novembre). Paralizado el desahucio de Estación Gourmet hasta que el juzgado localice a los gestores. *El Norte de Castilla*. <https://www.elnortedecastilla.es/valladolid/paralizado-desahucio-estacion-20191106211542-nt.html>

⁸¹⁴ Fraile, O. (2023, 23 septembre). De mercado 'chic' a cadáver inmobiliario. *El Día de Valladolid*. <https://www.eldiadevalladolid.com/noticia/z33b8ef4b-974f-a9a3-390aed9db908c47f/202309/de-mercado-chic-a-cadaver-inmobiliario>

⁸¹⁵ Moreno, J. (2019, 25 octobre). El Ayuntamiento de Valladolid no ve un uso «inmediato» municipal, diferente al de hostelería, si se cierra Estación Gourmet. *El Norte de Castilla*. <https://www.elnortedecastilla.es/valladolid/ayuntamiento-valladolid-inmediato-20191025073026-nt.html>

⁸¹⁶ Faysse de Mulder, M. (2021, 8 novembre). *Foodcub : Le premier incubateur culinaire de Marseille s'installe aux Docks*. Made in Marseille. <https://madeinmarseille.net/100336-a-la-rencontre-des-chefs-du-premier-incubateur-culinaire-de-marseille/>

de surveillance de son bien de la part d'ADIF et montre que l'occupation de la halle par le *food court* y avait au contraire contribué.

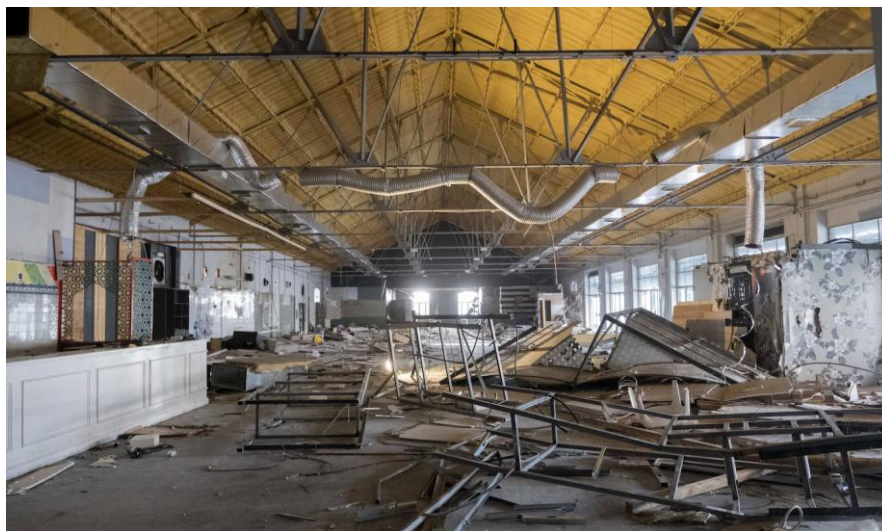


Figure 85 : Le *food court* Estación Gourmet saccagé au mois de novembre 2019 quelques jours après sa fermeture

Source : photo de Ramón Gómez⁸¹⁷

Ces événements ont conduit quelques semaines plus tard ADIF à clôturer la halle ayant accueilli le *food court* « pour motif de sécurité » (figure 86).



Figure 86 : La halle ayant accueilli le *food court* Estación Gourmet clôturée par ADIF au début de l'année 2020

Source : El Día de Valladolid, photo de Jonathan Tajés, reproduite avec leurs autorisations⁸¹⁸

⁸¹⁷ Gómez, R. (2019, 29 novembre). Arrasan el complejo gastronómico Estación Gourmet de Valladolid. *El Norte de Castilla*. <https://www.elnortedecastilla.es/valladolid/arrasan-complejo-gastronomico-estacion-gourmet-valladolid-20191130080244-ga.html>

⁸¹⁸ Belver, M. (2020, 7 février). Estación Gourmet lleva cerrado y desvalijado tres meses. *El Día de Valladolid*. <https://www.eldiadevalladolid.com/noticia/z18c51654-e737-c630-1d78826f4db1f209/estacion-gourmet-lleva-cerrado-y-desvalijado-tres-meses>

Cette action se situe à l'opposé de la tendance de l'urbanisme transitoire observable en France qui consiste à ne plus barricader des sites sans activité, mais au contraire d'en permettre l'utilisation temporaire.

En 2021, la partie de la halle qui avait accueilli le *food court* n'avait pas retrouvé d'usages, comme en témoigne la présence de meubles et matériaux dégradés jonchant le sol (figure 87).



Figure 87 : Estación Gourmet sans usages 21 mois après sa fermeture

Source : photo de J. Haquet prise le 25 août 2021

En 2023, ADIF a réalisé des travaux de maintenance corrective sur la façade et le toit du bâtiment pour des raisons de sécurité. L'entreprise n'a en revanche pas lancé de travaux à l'intérieur de celui-ci, car sa démolition était toujours prévue⁸¹⁹. ADIF n'a donc pas utilisé ou loué son bien pendant les quatre années qui ont suivi la fermeture du *food court*.

Conclusion du chapitre 6

Nous constatons que le *food court* est un espace commercial dans lequel on peut presque toujours entrer gratuitement et souvent faire des activités gratuites sans exigence de consommation. L'accessibilité des *food courts* est toutefois réduite par des limitations physiques, institutionnelles et symboliques retrouvables dans tous les espaces publics. Des limitations d'usages proviennent de règles formelles et informelles s'appliquant dans tous les espaces publics et semi-publics. D'autres limitations d'accès et d'usages proviennent de règles édictées par les directeurs des *food courts*. L'installation d'un *food court* dans le périmètre d'un

⁸¹⁹ Fraile, O. (2023, 23 septembre). De mercado 'chic' a cadáver inmobiliario. *El Día de Valladolid*. <https://www.eldiadevalladolid.com/noticia/z33b8ef4b-974f-a9a3-390aed9db908c47f/202309/de-mercado-chic-a-cadaver-inmobiliario>

projet urbain amène assez souvent le bailleur du site occupé à intervenir auprès de la direction du *food court* pour l'inciter ou l'obliger à suivre certaines règles avant l'ouverture et une fois que le lieu est ouvert pour effectuer des ajustements. Certaines de ces règles vont dans le sens d'une limitation d'accès et d'usages lorsque d'autres en favorisent.

On retrouve une importante diversité de situations en ce qui concerne la liberté d'appropriation des *food courts*, leur degré d'ouverture par rapport aux espaces publics environnants et les conflits entre riverains et directeurs de *food courts*. D'ailleurs, ces éléments peuvent varier au cours de l'exploitation du *food court*. Néanmoins, il ressort à partir des *food courts* et des caractéristiques étudiées que la liberté d'appropriation est le plus souvent assez faible, que les *food courts* sont le plus souvent assez étanches vis-à-vis des espaces publics environnants et que le sujet des nuisances sonores constitue un motif fréquent de conflit entre les directeurs de *food courts* et les riverains. On peut souligner vis-à-vis de la liberté d'appropriation et du rapport aux espaces publics environnants qu'il faut le plus souvent accepter de se soumettre à un dispositif de sécurité important puisqu'on y retrouve fréquemment des vigiles et des caméras de surveillance. De plus, nous avons observé à partir d'usages envisageables dans quatre *food courts* que ces derniers abritent très peu de transgressions et de détournements d'usages. Les *food courts* illustrent ainsi la volonté d'acteurs de projets urbains de fabriquer des morceaux de villes à la fois vivants, sécurisés et normés. Nous avons aussi montré que les plaintes sur les nuisances sonores concernent plus largement les activités nocturnes générant du bruit lorsqu'elles sont situées à proximité d'habitations. Ces plaintes n'ont pas entraîné à elles seules la fermeture de *food courts*. À cet égard, nous avons constaté que des directeurs de *food courts*, des bailleurs de ces lieux et des institutions publiques utilisent des mesures pour réduire ces nuisances, comme la restriction des horaires d'ouverture et de diffusion de musique et la sensibilisation du public au respect des riverains.

D'après leurs discours, les membres d'institutions participant aux projets urbains FCB et Les Messageries se montrent parfois insatisfaits de l'appropriation matérielle qui a lieu dans les *food courts*. À cet égard, ils regrettent parfois qu'une partie du public espéré n'y soit pas ou peu présent. Toutefois, il ressort de notre analyse qu'ils énumèrent davantage de motifs de satisfaction. À cet égard, ils se réjouissent des tests d'usages, de voir le site animé, de l'amélioration de l'image du site ou encore de la possibilité de mettre en récit le projet urbain à partir du projet d'occupation temporaire. Notre enquête de terrain a permis de confirmer la réalité de ces motifs de satisfaction et d'insatisfaction. On retrouve par ailleurs ces motifs de satisfaction chez SNCF Immobilier et la Soreli dans leurs discours sur les autres projets urbains qu'ils mènent. Alors que SNCF Immobilier indique que l'occupation temporaire et ses usages sont mis en place pour favoriser l'acceptabilité du projet urbain chez de potentiels

contestataires, on ne retrouve pas ce discours chez les acteurs de FCB. En revanche, à Valladolid, on ne peut pas dire que le *food court* ait permis de mettre en récit le projet urbain. En effet, nous n'avons pas relevé d'actions menées dans le *food court* pour sensibiliser le public à la réalisation du projet urbain ni de communication sur le projet urbain faisant référence au *food court*. Quoi qu'il en soit, les *food courts* étudiés connaissent une fréquentation importante et permettent donc de faire venir beaucoup de personnes dans des sites de projets urbains.

La période de fonctionnement de l'ensemble des *food courts* étudiés montre des adaptations du dispositif en termes d'équipements, d'offre commerciale, de programmation culturelle et d'horaires d'ouverture. Ces adaptations ont été impulsées et mises en place par les dirigeants de *food courts* et les institutions qui avaient accepté de les accueillir – hormis ADIF – pour affronter divers enjeux sociaux, économiques et environnementaux. La plasticité des lieux sélectionnés et du dispositif commercial sont donc des caractéristiques des *food courts* temporaires.

De plus, l'activité d'un de ces *food courts*, Ground Control, a entraîné une intention de changement significative en ce qui concerne la programmation définitive de ces projets urbains⁸²⁰. Autrement, le fonctionnement de ces *food courts* n'a pas entraîné de changement notable en ce qui concerne les formes urbaines définitives de ces projets urbains. Ainsi, le *food court* temporaire remplit le rôle des « *projets concrets* » décrits par G. Pinson (2009, p. 175) au sein des projets urbains, dans le sens où il contribue à faire évoluer un projet urbain.

Notre étude du jeu d'acteurs des projets urbains étudiés témoigne à la fois de conflits et d'accords entre les bailleurs de sites et les dirigeants de *food courts*, mais aussi entre ces derniers et leurs restaurateurs. Ils sont notamment révélés par des négociations relatives à l'équipement et à la programmation des *food courts* et par la signature de contrats. Il ressort de cette étude que le dirigeant du projet d'occupation temporaire – dans notre cas du *food court* temporaire – est tributaire de l'avancée du projet urbain pour assurer son existence en son sein.

Par ailleurs, on retrouve dans le contenu et la succession de contrats de quelques mois ou années signés entre les gestionnaires d'espaces de projets urbains et les exploitants de *food courts*, le constat formulé par G. Pinson (2009) sur l'adaptabilité des projets urbains au contexte d'action

⁸²⁰ En effet, à Paris, le *food court* a été pensé comme une programmation temporaire jusqu'à ce que l'espace utilisé fasse l'objet de travaux dans le cadre du projet urbain. Toutefois, l'exploitant du *food court*, le maître d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre du projet urbain ont assez rapidement envisagé la possibilité qu'il soit finalement intégré à la programmation permanente du projet urbain.

présent. D'ailleurs, ces successions de contrats et leur fin parfois prématurée soulignent le caractère évolutif des projets urbains contemporains (G. Pinson, 2009 ; J. Idt, 2020).

À Valladolid, le *food court* a fermé plus tôt que prévu dans le périmètre du projet urbain Talleres en raison d'impayés qui s'expliquent très certainement par un manque de succès économique. De plus, le fonctionnement de ce *food court* a participé chez ADIF à une volonté de limiter le lancement de projets similaires dans des projets urbains.

Chapitre 7) *Food courts*, grandes tendances sociétales et urbanistiques : accompagnement et ruptures

Nous avons vu précédemment que le concept de *food court* tel qu'on le connaît aujourd'hui est apparu dans les années 1960 ou au début des années 1970 aux États-Unis. Puis nous avons noté une accélération du phénomène depuis 2015 en France et en Espagne⁸²¹, en précisant qu'une partie d'entre eux ont été implantés dans des projets urbains.

L'objectif de ce chapitre est de comprendre en quoi les *food courts* insérés dans des projets urbains rejoignent des tendances sociétales dans les modes de vie et de consommation contemporains. Pour y parvenir, nous allons montrer que le *food court* suit des tendances sociétales qui résonnent aussi avec une évolution plus globale des projets urbains. Cela nous permettra de montrer que les projets urbains contemporains prennent en compte le contexte sociétal actuel en accueillant des *food courts*.

Pour caractériser des tendances majeures de l'évolution de la société, nous allons mobiliser plusieurs recherches, dont celles d'A. Cluzet (2002), A. Bourdin (2004a), F. Ascher (2005), A. Gasnier (2006) et P. Moati (2020). Nous nous appuierons aussi sur une abondante littérature grise et pratique (documents d'institutions, presse, études). Pour comprendre les liens de ces tendances avec la fabrique de la ville, les publications de J. Idt (2020), S. Mallet (2020), J. Haëntjens et S. Lemoine (2015) nous serviront de guides.

Il est important d'étudier les modes de vie⁸²² en urbanisme. En effet, « *l'urbanisation se rapporte tout autant à des reconfigurations spatiales qu'à de profondes transformations des modes de vie* ».

⁸²¹ Rappelons toutefois que le nombre d'établissements de restauration présents dans les *food courts* français et espagnols est extrêmement faible par rapport au nombre total d'établissements de restauration présents dans ces deux États.

⁸²² F. Ascher (2004, p. 87) en propose la définition et l'analyse suivante : « *Un mode de vie est une façon de concevoir et d'accomplir l'ensemble des activités de la vie quotidienne, commune à un groupe d'individus. C'est une notion très relative car les modes de vie changent selon les manières dont on observe la société. Plus on regarde de près, plus ils se différencient : nous n'avons pas exactement les mêmes modes de vie que certains de nos parents et de nos amis. Mais en y regardant d'un peu plus loin, ou selon ce que nous retenons comme variables pour les caractériser, il apparaît que nous partageons un même mode de vie soit avec nos proches, soit avec un groupe socio-professionnel, une classe d'âge, les habitants d'une région, d'un pays, voire d'un continent* ».

7.1) Le *food court* répond au besoin de vivre des expériences, entouré, mais sans engagement

Nous allons montrer que l'insertion d'un *food court* dans un projet urbain répond au besoin des citoyens de vivre des expériences, entouré, mais sans engagement.

L'individu postmoderne est ainsi présenté par A. Cluzet (2002, p. 14) :

« L'individu post moderne privilégie son épanouissement personnel élevé au rang d'objectif central, d'exigence suprême. Sa liberté de pensée et d'action est sacralisée [...]. Il vénère les particularismes, toutes les différences, et ne supporte plus l'autorité, les contraintes. [...] C'est avant tout un consommateur. Il ne supporte que des morales indolores et n'admet pas de devoir choisir, faire des sacrifices ».

Les *food courts* semblent s'inscrire dans cette dynamique puisqu'il s'agit de lieux permettant à ses visiteurs de s'épanouir en jouissant d'activités et de services générateurs de plaisirs. De plus, les *food courts* valorisent les différences par la diversité culinaire de ses stands de restauration ou par la diversité des activités qui y sont proposées. Il y a tout de même des contraintes dans les *food courts* (ex : ne pas faire trop de bruit, ne pas fumer en intérieur) comme dans d'autres lieux. Dans cette citation, l'obligation de choisir est vécue comme une action contraignante. Pour autant, la possibilité de choisir son repas est présentée comme un atout dans le discours de nombreux dirigeants de *food courts*, comme nous allons prochainement le voir.

Selon A. Cluzet (2002, p. 16 et 17)

« l'individu ressent de plus en plus régulièrement le besoin de se plonger dans une masse qui lui donne également sens. Ainsi l'événementiel nourrit le consumérisme mais, au-delà, il est prétexte au bain de foule comme rémission à la fuite incessante, comme moyen de se ressourcer dans un groupe, à moments choisis, à dose homéopathique et sans que l'autre n'ait réellement prise sur soi ».

De par leurs dimensions importantes et les nombreux événements qui y sont organisés, les *food courts* peuvent répondre à ces aspirations.

L'apparition et le développement des *food courts* dans les métropoles françaises et espagnoles s'inscrivent dans le contexte de sociétés occidentales où « les loisirs et le temps libre s'affirment comme valeur dominante » (S. Mallet, 2013, §1), et ce, avec une accélération à partir des années 1960 (J. Gehl et B. Svarre, 2019 ; J. Viard, 2002). Selon J. Gehl et B. Svarre (2019, p. 78)

« le discours des années 1960 et 1970 sur la « société des loisirs » est désormais chose du passé. Pour satisfaire les besoins récréatifs des citoyens, l'aménagement d'espaces

verts ne suffit plus. Dans les années 1990, c'est la « société des expériences » qui est à l'ordre du jour. Les gens souhaitent qu'on leur fasse vivre des expériences ».

Dans le même sens, J.-M. Decroly et al. (2003, §22) notent une « *demande d'animation croissante* » des espaces publics de la part de ses usagers dans les villes européennes depuis les années 1960. Depuis cette décennie, on retrouve de plus en plus « *de spectacles et de divertissements en tout genre* » dans ces espaces publics (J.-M. Decroly et al., 2003, §22). De plus, afin que les consommateurs fréquentent les commerces physiques, de nombreuses entreprises de ce secteur d'activité souhaitent toujours faire vivre des « expériences » à leurs clients au milieu des années 2010 (O. Badot, 2016). À ce propos, P. Bovy, F. Potier et C. Liaudat (2003) estiment que les loisirs regroupent les achats vestimentaires, l'aménagement du domicile, le sport, la restauration, la culture, la détente, le tourisme et les vacances. Les *food courts* comme tous les autres lieux de restauration peuvent ainsi être considérés comme des lieux de loisirs. Nous allons voir qu'ils peuvent bien permettre à leurs visiteurs de vivre des « expériences », en nous appuyant sur une analyse de F. Ascher (2004, p. 87) sur l'évolution des modes de vie :

« Jusqu'il y a peu, [...] les planificateurs, les aménageurs et les urbanistes s'étaient contentés d'un regard éloigné et d'une approche simplificatrice en la matière, réduisant la vie urbaine à quelques grandes fonctions (l'habitat, les transports, l'emploi, etc.) et la société à quelques grandes catégories.

Mais la dynamique de développement des sociétés modernes tend à diversifier de plus en plus fortement les modes de vie, de trois façons au moins ».

Il relève à cet égard que « *les activités deviennent de plus en plus nombreuses et variées* ». Les *food courts* s'inscrivent dans cette dynamique, puisque leurs gestionnaires proposent bien des activités nombreuses et variées, d'autant plus si on les compare à d'autres concepts de restauration commerciale (ex : restaurants, *food trucks*). On y retrouve en effet toujours plusieurs stands de restauration et de boissons, fréquemment des offres culturelles (ex : concerts, spectacles humoristiques, conférences) et de divertissement (ex : terrains de pétanque, baby-foot) et parfois d'autres offres commerciales (ex : librairie, marchés de producteurs) et parfois des activités sociales à destination d'un public en situation de précarité (ex : prêt ou location d'espaces à des associations d'aide alimentaire ou d'instruction). Les *food courts* permettent aussi d'accueillir des activités sociales basiques comme des discussions ou des observations. On peut aussi aboutir à une analyse similaire de cette dynamique des modes de vie à partir des trois projets urbains étudiés. En effet, ils passent de sites monofonctionnels à plurifonctionnels, ce qui correspond à une tendance forte dans les secteurs de renouvellement urbain. À ce propos, le *food court* temporaire participe à matérialiser concrètement et

symboliquement ce passage vers des activités plus nombreuses et variées sur une portion du site en mutation. Toujours dans ce sens, mais sur un périmètre plus restreint, on s'aperçoit qu'il est prévu que le jardin des Messageries et celui de FCB soient composés de nombreux espaces distincts propices à des usages très variés. Compte tenu du nombre important et varié d'activités que l'on retrouve généralement dans les *food courts*, on peut dire que ces derniers permettent de répondre à la demande d'« expériences » de leurs visiteurs. Dans le même sens, Xerfi (2019, p. 24) estime que les *food courts* arrivent à répondre à la « *recherche d'une expérience* » souhaitée par de plus en plus de consommateurs de la restauration hors domicile, de sorte qu'« *il ne s'agit plus seulement de bien manger. Le cadre, l'ambiance, la décoration et le menu font partie d'un concept « global » autour de l'assiette* ». De plus, l'organisation de nombreuses activités dans les *food courts* de métropoles françaises et espagnoles participe à l'enrichissement de « *l'expérience client* » évoqué par Xerfi pour caractériser les *food courts* « façon Lieu de vie ». J.-M. Decroly et al. (2003, §23) notent d'ailleurs à ce sujet qu'« *en réponse à cet engouement renforcé de la population à s'investir dans des espaces animés [...] les gestionnaires d'espaces privés ouverts au public [...] incorporent une composante de loisirs et d'animation dans leurs infrastructures* ». Par ailleurs, F. Potier (2002, p. 24 et 25) note qu'en France, entre 1986 et 1999, « *les temps de loisirs et de la sociabilité ont augmenté de 43 minutes, ce qui représente une inflexion forte sur une période aussi courte* ». En raison de ses activités nombreuses et variées, le *food court* contemporain répond à l'augmentation du temps libre des personnes. Finalement, tous ces éléments expliquent en partie le développement des *food courts* dans de nombreux centres commerciaux aux États-Unis dès les années 1960, puis dans le monde, et l'existence de nombreuses activités de divertissement dans les *food courts* de métropoles françaises et espagnoles contemporains.

Selon A. Bourdin (2004a, p. 17)

« le rapport avec autrui est à la fois recherché et craint. Cette ambivalence manifeste son côté positif dans la recherche des lieux et circonstances de la convivialité, depuis les fêtes de quartier ou d'immeuble jusqu'aux grands événements collectifs, en passant par ces espaces de rencontre « soft⁸²³ » que sont les centres commerciaux, les parcs à thème, etc. Mais le revers de la médaille est dans la demande de protection vis-à-vis de l'autre – ce à quoi peuvent correspondre les résidences sécurisées – et dans la volonté de pouvoir toujours abandonner la relation ».

⁸²³ À un double sens de l'expression : d'une part la rencontre y est possible mais l'anonymat reste protégé et la rencontre peut rester très superficielle, d'autre part elle fait l'objet d'une organisation et d'une protection qu'assure la gestion des espaces collectifs.

Soulignons tout d'abord à l'égard de cette citation que nous considérons les *food courts* comme étant des lieux de convivialité. En effet, on y retrouve des stands de restauration et généralement au moins un bar. À ce propos, R.-P. Desse (2015) estime que les bars et les restaurants sont des lieux de convivialité. Cette convivialité est selon nous amplifiée par les autres activités de loisirs qu'ils sont très nombreux à offrir à leurs visiteurs. À cet égard, les *food courts* permettent de répondre à un désir de convivialité lors des repas existant depuis plusieurs siècles chez les Français⁸²⁴ et les Espagnols (M. Gracia Arnaiz, 2010). C. Fischler indiquait sur ce sujet en 2023 qu'en France, la convivialité et les règles à respecter à table deviennent « *plus souple, plus flou, plus informel* »⁸²⁵. Dans le même sens, B. Hérault et al. (2019, p. 17) relèvent en France une « *érosion des manières de table et du cérémoniel des repas* »⁸²⁶. Le fait que dans les *food courts* on relève quasi systématiquement un libre choix de places et un service effectué au comptoir participe de cette plus grande souplesse et informalité dans les manières de table. Par ailleurs, il nous semble que les *food courts* sont des espaces de rencontre « soft ». En effet, il est possible de venir sans parler à personne si on ne consomme pas ou simplement avec les personnes qui nous accompagnent. Et dans le même temps, on peut discuter avec un vigile situé à l'entrée, avec les personnes qui sont dans une file d'attente (à l'entrée ou aux comptoirs), ou bien avec les autres personnes situées à une table pour demander quelque chose. Mais, on peut aussi discuter à l'occasion d'activités plus engageantes qui supposent la volonté de communiquer avec les autres participants ou animateurs comme la participation à un jeu ou à un atelier de jardinage ou à un cours de cuisine, voire à une danse. D'autres initiatives des projets d'urbanisme transitoire peuvent mettre l'accent sur un engagement plus fort entre participants, mais aussi avec les organisateurs de par la durée de l'activité proposée (atelier de participation urbaine, ateliers de cuisine, construction de mobiliers ou de décorations...). Il nous semble donc que les *food courts* sont à la fois des lieux individualistes et communautaires, ce qui correspondait à une attente des habitants au début des années 2000 selon A. Bourdin (2004a).

⁸²⁴ Chemin, A. (2014, 13 février). Le repas, un art français. *Le Monde*. https://www.lemonde.fr/culture/article/2014/02/13/le-repas-un-art-francais_4366021_3246.html

⁸²⁵ Benayoun, H. (2023, 18 janvier). *Claude Fischler : «Il nous faut comprendre et inventer une nouvelle relation à l'alimentation»*. Sirha Food. <https://www.sirhafood.com/fr/lyon/claude-fischler-il-nous-faut-comprendre-et-inventer-une-nouvelle-relation-lalimentation>

⁸²⁶ L'expression « manières de table » est aussi employée par les sociologues Claude Fischler et Jean-Pierre Poulain. Elles correspondent à « *des normes dictant le comportement qu'il convient d'adopter en mangeant et en buvant. Spécifiques à chaque culture et à chaque société, variables dans le temps, elles touchent aussi à l'équipement de la cuisine, au dressage de la table et englobent des éléments relevant des habitudes alimentaires, tels le choix des mets, leur quantité, leur ordre de présentation* ». Source : Dubler, A.-M. (2008, 13 mai). *Manières de table* (traduit par U. Gaillard). Dictionnaire historique de la Suisse. <https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/016225/2008-05-13/>

De façon assez similaire, A. Bourdin, F. Monjal et B. Yvin (2004, p. 54) relèvent une recherche d'« *ambiance et lien social faible* »⁸²⁷. Nous estimons que les *food courts* arrivent généralement à répondre à cette demande et nous constatons plus largement que dans les trois projets urbains étudiés des espaces publics sont aménagés dans l'optique d'y répondre.

En insérant des *food courts* temporaires dans des projets urbains, les principaux acteurs de ces derniers proposent à leurs visiteurs de vivre des expériences, entouré, mais sans engagement. Dans le même temps, ces acteurs ne s'engagent pas toujours à pérenniser l'expérience dans le site du projet urbain ou du moins sous la même forme. Cet engagement limité est plus largement visible chez les acteurs de l'urbanisme opérationnel. En effet, S. Mallet (2020, §27) note que les expériences d'urbanisme transitoire, d'urbanisme tactique, d'urbanisme malléable et d'urbanisme événementiel

« induisent des projets [d'aménagement] se construisant de manière plus progressive, en fonction des ressources, des spécificités et des besoins. Les méthodes employées se veulent plus incrémentales et itératives, les propositions plus aptes à s'adapter aux changements et à se confronter à l'incertitude (Ramirez-Cobo et Zepf 2017) ».

S. Mallet (2020, §27) propose des explications à cette évolution de l'opérationnalisation de l'aménagement urbain. Elle serait « *encouragée par les temps de plus en plus courts de l'action publique, l'urgence des mandats électoraux, l'austérité budgétaire et la reconnaissance croissante de la légitimité des acteurs privés pour définir, financer et mettre en œuvre les aménagements* ». Selon S. Mallet (2020, §27), les professionnels de l'urbanisme recourant à ces initiatives fondées sur un temps court « *partagent l'idée que la ville est en mutation permanente et qu'il est difficile pour les planificateurs et les programmeurs de prévoir en amont des projets et, sur le long terme, l'ensemble des ressources, besoins et usages futurs* ». Nous partageons ce constat et nous estimons que l'urbanisme transitoire constitue une nouvelle illustration de la prise en compte de nombreuses incertitudes par les acteurs des projets urbains, vis-à-vis de la réflexion développée une décennie auparavant par G. Pinson (2009). Nous souscrivons également à l'analyse de J. Pinard (2021, p. 397) pour qui « *l'urbanisme transitoire devient un outil de programmation ouverte et chemin faisant au fil de la conception du projet urbain, alors qu'il n'est plus possible de déterminer et de figer le programme à priori (Novarina*

⁸²⁷ A. Bourdin, F. Monjal et B. Yvin (2004, p. 54) précisent à ce propos que : « *Nous avons appris à devenir spectateurs du monde et de nous-mêmes, à accorder de l'importance à la mise en scène et à tout ce qui se perçoit. La place accordée aux soins du corps l'illustre parfaitement. Le succès des parcs à thème s'inscrit dans le même registre, comme celui des grands spectacles urbains, dans lesquels le son, l'éclairage et le décor tiennent une place essentielle. Dans les enquêtes, on est toujours frappé par le goût manifesté dans des catégories sociales diverses (au moins tout l'éventail des catégories « moyennes » au sens large) pour tout ce qui est spectacle de la ville : rues commerçantes, terrasses de café, etc* ».

1998) ». N. Arab (2018, p. 235) estime d'ailleurs à ce propos que « *la reconnaissance de l'incertitude* » et « *la tentative de modifier les pratiques pour y répondre* » constitue « *la nouveauté dans le projet d'urbanisme : au cours des dernières années* ». Les trois projets urbains étudiés en attestent. On retrouvait en effet, après la création de la ZAC FCB, durant toute la décennie 2010, des espaces où la programmation restait à définir. Cela a été présenté par l'architecte-urbaniste en chef comme un parti-pris validé par d'autres acteurs du projet urbain. Puis la seconde agence d'architecture-urbanisme recrutée en 2020 mettait en avant dans son discours la nécessité de construire des bâtiments réversibles. La programmation de nombreux projets immobiliers restait indéfinie à Talleres en 2022, toutefois cela n'était pas présenté comme un parti-pris. Enfin, Espaces Ferroviaires mettait en avant une volonté de rendre réversible des immeubles des Messageries pour que le secteur puisse s'adapter à de futurs besoins. Sa directrice générale soulignait à cet égard à l'échelle des projets urbains de l'entreprise « *le travail que tout le monde a engagé déjà sur la réversibilité des programmes et des espaces dans les bâtiments* ». Elle revendiquait aussi deux pistes face à la reconnaissance d'une absence de connaissances sur l'évolution des usages, à savoir : définir le devenir des sites de ses projets urbains phase après phase et conserver des espaces accueillant des programmations évolutives tout au long du projet urbain au sein de chacun d'entre eux (Maison de l'architecture Île-de-France, 2020, 5 octobre). On peut d'ailleurs dire que ces deux pistes pourraient se concrétiser aux Messageries. En effet, dans le premier cas⁸²⁸, il était prévu que la deuxième phase de ce projet urbain fasse l'objet d'une évolution (entretien RSHP, 2023). Dans le second cas, la présence de Ground Control au moins jusqu'en 2025 pourrait permettre d'accueillir de nouvelles programmations au moins jusqu'au lancement de la phase opérationnelle de la deuxième phase du projet urbain.

Les acteurs d'un projet urbain s'engagent pour le faire avancer à travers différentes actions. C'est par exemple le cas en effectuant des démarches administratives pour être autorisé à réaménager un site, en constituant une équipe de maîtrise d'ouvrage et une équipe de maîtrise d'œuvre, en finançant des études. Nous estimons toutefois qu'ils se laissent la possibilité de faire évoluer leur engagement selon les ressources et les enjeux qui seront ultérieurement présents. À ce propos, S. Lambelet (2021) indique qu'on est passé lors des Trente Glorieuses de projets d'aménagement urbain mobilisant des utopies et de la prospective (utilisation du moyen et long terme pour communiquer sur un projet) à des projets d'aménagement urbain faisant preuve de pragmatisme et de ménagement dans les années 1990 et 2000 (utilisation du court terme pour communiquer sur un projet), si l'on se fie à l'ouvrage *La ville décentrée* de

⁸²⁸ On peut relever que la proposition de séquençage d'un projet urbain en plusieurs phases n'est pas novatrice puisqu'elle était déjà prévue dès les années 2000 dans le projet FCB.

L. Devisme publié en 2005. Au vu des analyses précédentes, on peut dire que les projets de *food courts* constituent des initiatives pragmatiques de la part de propriétaires fonciers intégrés dans la maîtrise d'ouvrage des projets urbains étudiés. Cela est perceptible dans les courtes durées des contrats signés et dans la volonté des maîtres d'ouvrage des projets urbains lillois et parisiens d'affiner la programmation de lieux commerciaux à partir des retours d'expériences des *food courts* temporaires. L'augmentation du nombre d'occupations temporaires légales précédemment constatée dans les années 2010 en Europe et dans lesquelles s'inscrivent les *food courts* étudiés tendrait à inscrire² les années 2010 dans le type de projet d'aménagement urbain mis en œuvre lors des deux précédentes décennies. De plus, on retrouve du pragmatisme dans d'autres prises de décisions des projets urbains étudiés. C'est le cas avec le découpage en deux phases opérationnelles des Messageries pour maintenir en fonctionnement le centre d'avitaillement. C'est aussi le cas lorsqu'Espaces Ferroviaires a accepté la demande de la nouvelle majorité municipale du 12^e arrondissement de Paris de ne pas autoriser de construction supérieure à neuf étages, sans pour autant modifier la programmation. C'est encore le cas avec la position approuvée par la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre de la fin des années 2000 à la fin des années 2010 à FCB de dire que « *la démolition des halles n'est pas un préalable* ». La volonté de l'équipe de maîtrise d'ouvrage de conserver des halles couplée à des opportunités de financement en provenance de la Commission européenne a par exemple contribué à réhabiliter les halles F6, F7 et F8. En revanche, les coûts, les contraintes techniques importantes et la volonté d'aménager un plus grand parc qu'initialement prévu expliquent la démolition partielle ou totale de nombreuses halles dans le périmètre de la seconde phase du projet urbain. On retrouve de nouveau du pragmatisme – et aussi du ménagement – avec le renoncement à l'enfouissement des voies ferrées au sein du projet urbain Talleres entre 2017 et 2022, compte tenu de son coût nettement plus important que l'amélioration de son intégration à la surface. Ces exemples montrent aussi un engagement évolutif des principaux acteurs de ces projets urbains sur la forme urbaine. De la même façon, on a précédemment repéré chez les principaux acteurs de ces trois projets urbains une évolution des engagements relatifs à la programmation urbaine – concernant des programmes bâtis et non bâtis et leurs superficies – et elle est tout particulièrement notoire dans les cas de Lille et de Valladolid.

Les occupations temporaires – pouvant aussi être nommées « projets d'occupation temporaire », « projets d'urbanisme temporaire » et « projets d'urbanisme transitoire » – s'inscrivent dans la tendance sociétale de mener des projets qui a pris de l'ampleur depuis la fin des années 1980, y compris en urbanisme avec le projet urbain (S. Lambelet, 2021). Selon S. Lambelet (2021, §1), nous assistons à « *l'avènement de la « cité par projets » de Luc Boltanski et Ève Chiapello qui s'appuie sur un nouveau système de valeurs sociétales encourageant la mise en réseau, la flexibilité et la prolifération des liens et des activités* ». Et justement on

retrouve bien dans les projets urbains et les projets d'occupations temporaires « *la mise en réseau, la flexibilité et la prolifération des liens et des activités* », caractéristiques selon nous d'une société où les personnes sont désireuses d'être entouré, sans engagement ou du moins évolutifs. J. Idt (2020) abonde dans le même sens. Il signale notamment que « *le projet, individuel ou collectif [...] s'inscrit dans un horizon temporel et spatial limité [...]. Il fonde des compromis situés, partiels et évolutifs* » (J. Idt, 2020, p. 184).

J. Idt (2020, p. 192) note depuis les années 2010 une réduction des superficies des nouveaux projets urbains « *souvent à quelques hectares* », pouvant s'expliquer par « *des incertitudes qui pèsent sur les conditions d'opérationnalisation des trop grands projets* ». C'est un autre indicateur de la réduction des engagements chez les acteurs des projets urbains. Le projet urbain parisien « Les Messageries » lancé dans les années 2010 est partiellement révélateur de cette dynamique. En effet, sa situation de contiguïté avec le projet urbain « Charolais-Rotonde » entré en phase opérationnelle en 2010⁸²⁹ va dans ce sens. La constitution du projet urbain « Bercy Charenton » (entré en phase préopérationnelle à la fin des années 2000, mais toujours pas entré en phase opérationnelle en 2024) à moins de 500 mètres de ces deux projets urbains reliés par les voies ferrées qui desservent la gare de Lyon va aussi dans ce sens, mais il a toutefois une superficie importante d'environ 80 hectares⁸³⁰. J. Idt (2020, p. 192) estime que « *la fragmentation des périmètres de projet à l'échelle de quelques hectares correspond aux référentiels d'action d'opérateurs privés de plus en plus présents dans le champ de l'aménagement, et aux conditions de prise de risques modérées qu'ils peuvent accepter* ». Dans un contexte international, C. Bellet-Sanfeliu (2017) note dans un sens similaire que les projets urbains impliquent généralement un processus de concertation entre des institutions publiques et privées. Elle précise que surtout à partir des années 1990 les institutions publiques sont devenues de simples facilitatrices de l'investissement privé. Il se trouve que dans deux des trois projets urbains étudiés, des acteurs privés jouent un rôle majeur, ce qui tend à confirmer ces analyses. À cet égard, Espaces Ferroviaires est à la fois maître d'ouvrage, aménageur et promoteur du projet urbain Les Messageries à Paris. Par ailleurs, nous avons repéré qu'Espaces Ferroviaires est maître d'ouvrage et aménageur de trois autres projets urbains de moins de dix hectares – entrés en phase opérationnelle dans les années 2010 ou 2020 – dans le 18^e arrondissement de Paris. De leur côté, les entreprises ADIF Alta Velocidad, ADIF et RENFE détiennent la moitié des parts et la présidence de la société anonyme de capital public Valladolid Alta Velocidad mettant en œuvre le projet urbain Talleres à Valladolid. La mairie de Valladolid

⁸²⁹ Espaces Ferroviaires. (s. d.). *Charolais Rotonde*. <https://espacesferroviaires.sncf.com/case-studies/charolais-rotonde>

⁸³⁰ Ville de Paris. (2022, 14 novembre). *Un nouveau quartier se dessine à Bercy-Charenton (12e)*.

et la région de Castille-et-León complètent l'actionnariat sur le même modèle que 12 autres sociétés constituées entre 2002 et 2010 pour mettre en œuvre des projets urbains de quartier de gare dans de grandes villes et villes moyennes espagnoles⁸³¹. Ces cas espagnols et le rôle joué par la mairie de Paris et sa mairie du 12^e arrondissement pour influencer la conception du projet urbain Les Messageries que nous avons évoqué en deuxième partie confirment aussi une analyse de N. Arab (2018, p. 226), pour qui, en Europe continentale, « *il devient en revanche répandu de rencontrer des projets relevant d'une coproduction publique/privée* ». Enfin, J. Idt (2020, p. 193) note que « *les SEM d'aménagement, si elles ne disparaissent pas, sont contraintes de se restructurer et de trouver de nouveaux débouchés complémentaires en empiétant vers l'aval, à travers par exemple des opérations de co-promotion* ». On peut relever à ce propos que la SAEM Soreli a une filiale de construction qui a signé en 2018 un bail à construction d'une durée de 25 ans pour construire et devenir propriétaire de la Halle Gourmande durant cette période à FCB (La Lune Rousse, 2019). Cette société s'est aussi engagée à louer le bâtiment à « *un tiers agréé par l'avis des partenaires [du projet TAST'in FIVES]* » (entretien Ville de Lille n°2, 2021), devenu l'ANCT en 2019 pour les 12 premières années et qui sous-loue le *food court* à la SAS « Petit Bouillon » (appartenant au groupe « Petite Lune ») suite à la signature d'un bail de 12 ans (entretien ANCT, 2020).

L'étude des trois projets urbains que nous avons étudiés nous permet de souscrire à l'analyse suivante de J. Idt (2020, p. 195) dans la conclusion de son chapitre d'ouvrage sur les projets urbains :

« Un enseignement est relativement transverse aux travaux foisonnants sur le projet urbain : celui-ci est emblématique des évolutions de l'action publique urbaine, par son caractère négocié, partenarial, interinstitutionnel et associant acteurs publics et privés. [...] Le projet urbain est le résultat de compromis politiques localement situés, et non de grands récits idéologiques globaux et surplombants. Les coalitions d'acteurs qui le portent ne lui préexistent pas et sont construites au cours de l'action : les évolutions fréquentes au cours des projets traduisent l'instabilité des compromis trouvés ».

Par ailleurs, la volonté de nombreux acteurs de projets urbains d'accueillir en phase préopérationnelle ou opérationnelle des projets d'occupation temporaire dans lesquels des

⁸³¹ De façon similaire à ces projets urbains de quartiers de gare, F. Díaz Orueta (2009) note que dans les villes de Madrid, Barcelone, Valence, Bilbao et Saragosse, des mégaprojets urbains sont impulsés par les gouvernements locaux qui sont soutenus avec une intensité variable par le gouvernement central et par les gouvernements des communautés autonomes, ainsi que par le secteur privé.

usages sont développés par des structures publiques, privées ou encore associatives et leur public marque une volonté d'ouvrir l'espace-temps du projet urbain à des usagers.

L'implantation de nombreux projets d'occupations temporaires juridiquement encadrés dans des espaces pouvant être qualifiés de « friche » témoigne de la vision positive qu'ont des acteurs de la fabrique urbaine sur ce type d'espace pour développer des usages. Dans ce sens, C. Liefvooghe (2020, p. 403) estime que

« d'une vision en termes d'effacement des «séquelles» (les friches) aux pratiques de l'occupation temporaire et de l'urbanisme transitoire (Guigou & Cunningham-Sabot, 2018), de nouvelles coalitions d'acteurs de la fabrique urbaine ont des approches différentes de la friche comme ressource (Diquet, 2017) ».

Cette place plus importante accordée aux usagers dans la phase amont des projets urbains à travers la mise en place de projets d'occupation temporaire se retrouve plus largement dans la fabrique urbaine. Une évolution de la terminologie de quelques concepts importants en urbanisme en témoigne. En effet, J. Haëntjens et S. Lemoine (2015, p. 23) notent à partir d'exemples en provenance de villes essentiellement européennes et nord-américaines que

« les responsables locaux [...] ont été amenés à faire évoluer leurs approches et leurs modes de pensée en accordant une part croissante aux usages. Ils sont par exemple passés de la notion de transport à celle de mobilité, de la notion de densité à celle de compacité, de la notion d'espace vert à celle de nature dans la ville ».

Ils notent par exemple à propos du premier changement évoqué : « Alors que la notion de transport mettait l'accent sur les équipements et les infrastructures, la mobilité s'intéresse au déplacement lui-même, tous modes confondus. Elle marque le primat des usagers sur les moyens dont ils disposent » (J. Haëntjens et S. Lemoine, 2015, p. 25). Ils indiquent plus largement que l'usage constitue une ressource « désormais reconnue comme stratégique » alors qu'elle avait été « jusqu'ici, si peu considérée » (J. Haëntjens et S. Lemoine, 2015, p. 9).

7.2) Le *food court* répond à une demande d'individualisation croissante

Nous allons montrer que l'insertion d'un *food court* dans un projet urbain répond à une demande d'individualisation croissante.

V. Kaufmann (2014) estime qu'après 1945, les modes de vie et de consommation apparaissent de plus en plus choisis. Selon F. Ascher (2001, p. 29), on assiste à « une individualisation de plus en plus poussée ». Il précise :

« Dans la société moderne avancée, les individus non seulement peuvent choisir, mais ils doivent le faire en permanence. Le travail, la famille, la consommation, la religion, la politique, voire le corps lui-même, tout devient ou semble devenir de plus en plus décidable. [...] La multiplicité des choix auxquels sont confrontés les individus, qui est variable selon leurs moyens, donne naissance à des "profils" de vie et de consommation de plus en plus différenciés » (F. Ascher, 2001, p. 29 et 30).

Dans le même sens, C. Fischler (2013, p. 16) note que *« les sociétés contemporaines les plus développées, à des degrés divers, vivent un processus d'individualisation croissant »*. Il précise que *« l'individu a émergé au fil d'un processus historique qui remonte au moins au XVIII^e siècle »* et que ce processus d'individualisation croissant a toujours existé selon le sociologue Durkheim (C. Fischler, 2013, p. 16). Il explique que ce processus

« se manifeste par une revendication et une affirmation croissante de l'autonomie de l'individu au regard des règles sociales et culturelles portées par les institutions (famille, profession, religion) et la collectivité. L'individu impose de plus en plus son bien-être et son "épanouissement" comme impératif existentiel et comme objectif suprême ».

Il estime alors que *« l'abondance et la liberté consumériste laissent de plus en plus l'individu devant un impératif paradoxal, une liberté qui est aussi une contrainte : celle du choix »* (C. Fischler, 2013, p. 17). Plus spécifiquement dans le cas espagnol, N. Baron-Yellès (2010, p. 31 et 32) note *« le développement de nouvelles valeurs : montée de l'individualisme et affirmation du droit à l'accomplissement personnel des individus »* à partir d'un article publié par le sociologue Alain Touraine en 2008.

Selon C. Fischler (2013, p. 17 et 18),

« parmi les domaines où se manifestent superlativement ces aspects du processus d'individualisation, tout ce qui touche au corps, à la santé, à la maîtrise de l'apparence est particulièrement caractéristique de cette problématisation nouvelle. Et au centre de ces domaines, il y a l'alimentation ».

J.-P. Poulain (2013) fait aussi le constat d'une tendance à l'individualisation alimentaire, dans un contexte, semble-t-il, international. Ce constat est aussi réalisé à l'échelle européenne (B. Hérault et al., 2019), espagnole (M. Gracia Arnaiz, 2010) et française (S. Borel et G. Gault, 2022). B. Hérault et al. (2019, p. 11) estiment que *« le mangeur contemporain recherche une alimentation adaptée à ses besoins, sa physiologie, ses aspirations, ses relations sociales, ses activités, son mode de vie, son emploi du temps, ses valeurs et attentes »*. F. Ascher (2005, p. 82) souligne que dans les pays développés la

« question « que manger ? » est relativement nouvelle pour une grande partie de la population. Il n'y a pas très longtemps encore, une génération parfois, la plupart des gens ne se la posaient qu'exceptionnellement ou à l'intérieur d'un registre très limité. Même les jours de fête, la nourriture était assez strictement définie par une quadruple contrainte : les ressources économiques, les saisons, des habitudes très fortes et parfois encore, des interdits alimentaires religieux ».

F. Ascher (2005, p. 214) estime que « l'individu contemporain décide plusieurs fois par jour ce qu'il mange ». Il souligne toutefois que « cela peut devenir une véritable « tyrannie des possibilités » [...]. Car il n'est pas toujours facile de choisir ». Ainsi, comme précédemment signalée par C. Fischler, la multiplication des situations de choix peut constituer une contrainte. Mais elle peut aussi être bien vécue puisqu'« une part importante de la population des pays développés adopte et revendique une alimentation particulière » (C. Fischler, 2013, p. 11)⁸³². À ce propos, en 2022, les dirigeants du Trinquet Village à Paris justifiaient entre autres leur choix d'avoir ouvert un *food court* par une volonté de répondre à une grande variété de régimes alimentaires :

« Les modes d'alimentation alternatifs, qu'ils soient d'ordre éthique, religieux, médicaux ou purement gustatifs, font de plus en plus d'adeptes. Le *food court* permet à un groupe d'amis de partager un moment de convivialité autour de plats différents, et adaptés aux régimes alimentaires de chacun. L'offre alimentaire comblera les exigences de tous les clients : omnivore, bio, végétarien, sans gluten, et sans lactose »⁸³³.

Dans ce sens, et sans se concentrer uniquement sur les choix alimentaires, le sociologue de l'alimentation Jean-Louis Lambert estime que « le *food court* répond à une individualisation des usages et des prix »⁸³⁴. Nous avons en effet constaté qu'il était rare de trouver plusieurs stands de restauration proposant des offres similaires au sein d'un *food court* parmi ceux qui ont été en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les métropoles françaises et espagnoles. Le *food court* s'inscrit ainsi dans « la segmentation croissante de l'offre [alimentaire] » (B. Hérault et al., 2019, p. 17). Nous confirmons également, à partir de cet échantillon de *food courts*, la possibilité de manger à des coûts très variés en fonction du nombre

⁸³² C. Fischler (2013, p. 11) cite plusieurs de ces régimes et raisons qui peuvent les justifier : « Allergies alimentaires, intolérance au gluten, intolérance au lactose ; régime de santé divers (groupes sanguins, *living foods*, instinctivisme ou *cruïdisme*, macrobiotique, etc.) ; régimes éthiques ou spirituels (végétarisme, véganisme, etc.) ; néoadhésion à des pratiques religieuses ; régimes sélectifs et restrictifs divers ».

⁸³³ Trinquet Village. (s. d). *Food Truck*. <https://www.trinquet-village.fr/foodtruck/>

⁸³⁴ Wilcke, N. (2019, 10 octobre). Strasbourg : Voici à quoi ressemblera le *food court* dans le nouveau quartier du port du Rhin. 20 minutes. <https://www.20minutes.fr/strasbourg/2624963-20191010-strasbourg-voici-quoi-ressemblera-food-court-nouveau-quartier-port-rhin>

d'aliments à grignoter, d'entrées, de plats et de desserts choisis. D'ailleurs, nous n'avons pas relevé d'obligation de commander un plat par personne dans les *food courts* comme cela arrive dans certains restaurants. De son côté, Florent Boivin – directeur pédagogique à l'Institut Paul Bocuse – estime que les *food courts*

« répondent aux attentes des jeunes chefs qui aiment expérimenter, mélanger les cuisines du monde, travailler sur des projets et en équipe. Ils rejoignent aussi les attentes de clients qui sont habitués à zapper d'une cuisine à l'autre et qui ont soif de lieux moins formels que les restaurants classiques »⁸³⁵.

F. Ascher (2004, p. 87) notait à propos des modes de vie que « *la dynamique de développement des sociétés modernes tend à diversifier de plus en plus fortement les modes de vie, de trois façons au moins* ». Il relève à cet égard que « *les individus aspirent toujours plus à pouvoir choisir leurs activités et la manière dont ils les combinent* ». Les *food courts* s'ancrent dans cette dynamique. Tout d'abord, comme nous l'avons déjà indiqué, leurs gestionnaires proposent des activités nombreuses et variées. De plus, les *food courts* permettent à leurs visiteurs d'accéder à une grande liberté de choix. Elle est perceptible sur un plan culinaire, grâce aux thématiques variées des stands de restauration. On y retrouve de nombreuses activités culturelles et de divertissement, qui sont souvent renouvelées. Elle est aussi visible dans le but de la visite (venir manger ou boire un verre ou bien participer à des activités culturelles ou de divertissement ou simplement visiter les lieux sans consommer) ou sa durée qui peut aller de quelques minutes à une petite dizaine d'heures au cours d'une journée. Enfin, il est à cet égard possible de combiner ces différentes activités dans l'ordre que l'on souhaite dans un *food court*, avec toutefois la limite dans un nombre non négligeable d'entre eux d'avoir accès aux stands à des horaires plus restrictifs que les horaires d'ouverture du lieu. Certaines choses sont néanmoins imposées aux visiteurs dans un *food court*, comme se soumettre aux horaires d'ouverture du lieu et de ses stands, assez souvent se soumettre à un contrôle de ses sacs à l'entrée. Toutefois, la large amplitude horaire de la majorité des *food courts* et le large panel d'activités qui y sont proposées permettent aux visiteurs de bénéficier d'une plus grande liberté que dans la majorité des autres concepts de restauration commerciale pour choisir leurs activités et leur combinaison. On peut aussi procéder à une analyse de cette dynamique d'individualisation croissante par rapport aux projets urbains. On peut relever la prise de parole de plusieurs acteurs des projets urbains FCB et Les Messageries sur la réversibilité des espaces bâtis et non bâtis, ce qui n'est pas des cas isolés d'après plusieurs publications de Sandra Mallet.

⁸³⁵ Bischoff, L. (2021, 8 mai). Le food court, la dernière folie lyonnaise. *Les Échos*. <https://www.lesechos.fr/weekend/gastronomie-vins/les-halles-gastronomiques-la-derniere-folie-lyonnaise-1313218>

Il faut toutefois noter que ce sera les individus propriétaires des terrains et des bâtiments qui seront en position de force pour rendre réversible certains espaces. S. Mallet (2020, §26) note plus largement depuis quelques années la multiplication dans un contexte pas uniquement français « *de certaines conceptions urbanistiques qui proposent un rapport particulier au temps est aisément observable* ». Il est question d'un urbanisme « *adaptable, flexible, réversible, tactique, transitoire, évolutif, éphémère, temporaire, malléable* ». Selon nous, ces conceptions traduisent la volonté des acteurs de l'urbanisme de tenir compte de la tendance à l'augmentation de l'individualisation dans notre société contemporaine, impliquant le souhait de chaque personne de répondre à ses propres besoins, eux-mêmes évolutifs dans le temps.

Nous estimons à l'aide des analyses des précédents chapitres, que les acteurs de projets urbains apportent aux habitants des espaces semi-publics, une offre culturelle et de la convivialité en permettant l'ouverture de *food courts* et plus largement des occupations temporaires légales. Dans les approches de l'aménagement urbain, les *food courts* s'inscrivent, selon nous, dans la dynamique de changement suivant : « *de la ville objet à la ville des sujets* » constatée depuis le milieu des années 1990 par J. Haëntjens et S. Lemoine (2015, p. 13). Ces auteurs expliquent ce passage en deux temps. Ils indiquent d'abord que « *l'un des plus grands reproches aujourd'hui adressés aux planificateurs du XX^e siècle est d'avoir considéré les villes comme des objets urbains – en oubliant de s'intéresser aux sujets (habitants, entreprises, associations...) qui y vivent et les fabriquent* » (J. Haëntjens et S. Lemoine, 2015, p. 13). Puis ils notent un revirement de situation en cours à cet égard à partir d'exemples en provenance de villes essentiellement européennes et nord-américaines :

« *En deux décennies, les approches urbanistiques et techniques de la fabrique urbaine ont connu une profonde mutation. La plupart des canons qui ont dominé l'urbanisme du XX^e siècle – séparation des fonctions, priorité à la voiture, zonage – ont été pratiquement inversés* » (J. Haëntjens et S. Lemoine, 2015, p. 46 et 47).

Cela leur permet de dresser le constat suivant : « *cette évolution a eu pour conséquence un enrichissement spectaculaire des usages de la ville, en particulier dans les champs de la mobilité, de l'occupation de l'espace et des rapports avec la nature* » (J. Haëntjens et S. Lemoine, 2015, p. 47)⁸³⁶. Dans ce sens, dans un entretien accordé à J. Pinard (2021, p. 396),

⁸³⁶ L'ObSoCo notait dans le même sens en 2017 : « *À la conception d'une ville fonctionnelle, dont l'intelligence se mesure aux réseaux et à la technologie, succède aujourd'hui la vision d'une ville « agile », dont l'intelligence s'apprécie à la hauteur du bien-vivre pour le citoyen et repose sur sa capacité à accéder à des usages – mobilité, consommation, habitat, travail, engagement... – en phase avec ses aspirations* ». Source : L'ObSoCo. (2017, septembre). *L'Observatoire des usages émergents de la ville : Habitat, mobilité, consommation, travail, engagement citoyen*. <https://lobsoco.com/lobservatoire-des-usages-emergents-de-la-ville/>

la directrice générale d'Espaces Ferroviaires (aussi directrice du développement de SNCF Immobilier) indique que « *l'aménageur il crée des villes, pour des usagers* ». Pour y parvenir, cette directrice évoque la mise en place de réflexions dans son entreprise sur les évolutions des modes de vie de l'ensemble des générations de façon à créer des quartiers pouvant correspondre aux attentes des futurs habitants et usagers. L'urbanisme transitoire est vu comme un outil utile à cette réflexion parmi d'autres. À partir de plusieurs discours de cadres chez SNCF Immobilier et Espaces Ferroviaires, J. Pinard (2021, p. 397) estime que chez SNCF Immobilier

« l'urbanisme transitoire accompagne ici l'évolution de la manière dont l'aménageur envisage la transformation des emprises SNCF et la définition de la programmation urbaine, en permettant de suivre l'évolution des usages, de comprendre les nouveaux besoins et de trouver des idées nouvelles ».

Nous avons constaté dans le chapitre précédent que les usages développés dans les *food courts* temporaires peuvent parfois faire évoluer la programmation de projets urbains, ce qui témoigne d'une attention envers les usages développés par des habitants de la part d'acteurs de projets urbains. Nous observons dans ce chapitre que le *food court* répond à plusieurs tendances sociétales, ce qui témoigne aussi d'une attention envers les usagers de la ville chez des acteurs de projets urbains. Il est néanmoins paradoxal vis-à-vis de l'affirmation de J. Haëntjens et S. Lemoine (2015, p. 13) sur le passage « *de la ville objet à la ville des sujets* » dans l'aménagement urbain que ces acteurs répondent à des attentes sociétales en insérant un *food court* qui peut lui-même être considéré comme un objet par la présence de caractéristiques normées et son caractère reproductible. Ainsi, le *food court* témoigne selon nous de la coexistence entre « la ville objet » et « la ville des sujets » dans l'aménagement urbain contemporain. Autrement dit, les *food courts* s'inscrivent d'après nous dans une dynamique de passage partiel « *de la ville objet à la ville des sujets* » dans l'aménagement urbain.

J. Idt (2020) met en exergue plusieurs tendances concernant les projets urbains avant tout français au cours des dernières années. Les recherches que nous avons menées vont nous permettre de commenter l'une d'entre elles. J. Idt (2020, p. 191 et 192) note que « *les projets sont [...] envahis par les impératifs de gestion (et tendent de plus en plus à s'y réduire), des flux (chaleur, énergie, eau, information) aux usages en passant par les risques, comme en témoigne le cas des écoquartiers* ». La croissance du nombre de projets de *food courts* – et plus largement de projets d'occupations temporaires – dans des projets urbains depuis le début des années 2010 confirme le constat de J. Idt (2020, p. 191 et 192) comme quoi les projets urbains sont « *envahis par les impératifs de gestion [comme les] usages* ».

7.3) Les dirigeants de *food courts* prennent en compte le besoin de sécurité des personnes et de tranquillité des riverains

Nous allons montrer que l'insertion d'un *food court* dans un projet urbain prend en compte le besoin de sécurité des personnes et de tranquillité des riverains.

A. Bourdin (2004b, p. 36) note que « *la sécurité est une aspiration majeure du monde contemporain. Celle des biens et des personnes face aux actions délinquantes n'en est qu'un aspect, mais qui a pris une importance considérable récemment* ». C. Dessouroux (2003, §33) dresse un constat similaire, en précisant les indices du développement d' « *une demande de sécurité de proximité* » : « *recours croissant à des services de gardiennage, des technologies comme la vidéosurveillance ou le retranchement dans des résidences sécurisées* ». Dans plusieurs enquêtes nationales réalisées entre 2007 et 2021 par le ministère de l'Intérieur et l'institut de sondage Ipsos, la délinquance constitue systématiquement pour les Français l'une de leurs six premières préoccupations⁸³⁷. Sur la même période, les actes délictueux constituent globalement une préoccupation moindre chez les Espagnols selon les enquêtes du Centro de Investigaciones Sociológicas, organisme autonome rattaché au ministère de la présidence, des relations avec la justice et de la mémoire démocratique. On note toutefois au sein de ces actes, une forte préoccupation des Espagnols à l'égard de la corruption entre 2013 et 2019 (mensuellement, entre 18 et 64 % des Espagnols la plaçait parmi leurs trois premières préoccupations)⁸³⁸.

En 2006, A. Gasnier (2006, p. 70) décrivait l'existence d'un processus croissant de normalisation des espaces publics dans un contexte, semble-t-il, avant tout français :

« les espaces publics font l'objet de mises en normes et de contrôles de plus en plus importants : Caméras de surveillance omniprésentes dans les métropoles, lois anti-mendicité, interdiction d'accès aux SDF à certaines villes françaises pendant la saison touristique ou à certains quartiers de centre ville, règles de comportement adoptées sur les espaces publics par les TCM (Town Center Management) [...] etc., participent de

⁸³⁷ Fortin, F. (2022, 28 mars). *La santé et la délinquance, principales préoccupations en 2021*. Banque des territoires. <https://www.banquedesterritoires.fr/la-sante-et-la-delinquance-principales-preoccupations-en-2021> ; Teinturier, B., Gallard, M., Lama, A. et Quetier-Parent S. (2021). *Fractures françaises : 2021*. Ipsos/Sopra Steria. <https://www.sciencespo.fr/cevipof/sites/sciencespo.fr/cevipof/files/Fractures%20Franc%CC%A7aises%20-%20sept%202021.pdf>

⁸³⁸ Centro de Investigaciones Sociológicas (s. d.). *Barómetros*. <https://www.cis.es/catalogo-estudios/resultados-definidos/barometros> ; Epdata (2023, 17 février). *Principales problemas para los españoles*. <https://www.epdata.es/datos/principales-problemas-espanoles-cis/45>

cette recherche de normalisation, de vie urbaine sans conflit ni transgression, sans confrontation directe, comme si l'enjeu était bien d'aménager et de fréquenter un espace public animé mais préservé de tout danger ou risque, un espace a-social déconnecté de l'action et de la réaction pourvu qu'il soit lisse et esthétiquement beau ».

Les *food courts* s'inscrivent dans ces processus de sécurisation et de normalisation des espaces publics. En effet, nous avons pu observer dans le chapitre précédent que les directeurs des *food courts* étudiés avaient recours à des caméras de surveillance ou à des vigiles ou aux deux. Similairement aux *food courts*, les espaces privés accessibles au public – comme les centres commerciaux ou les passages – sont généralement équipés « *d'un système de surveillance interne, associant la présence de vigiles privés et de dispositifs de télésurveillance* » (C. Dessouroux, 2003, §79). Le constat d'une surveillance importante des centres commerciaux est d'ailleurs confirmé par d'autres auteurs (C. Chivallon et al., 1998 ; P. de Moncan, 2008). Le caractère assez étanche des *food courts* vis-à-vis des espaces environnants – inscrite en partie dans une logique de sécurisation – est plus largement une caractéristique que l'on retrouve parfois dans des espaces privés accessibles au public (C. Dessouroux, 2003). À cet égard, le *food court* s'inscrit dans une tendance de sécurisation accrue des espaces privés et publics en France et en Espagne. En effet, la croissance du nombre de caméras de surveillance et de vidéoprotection a été exponentielle depuis les années 1990 en France⁸³⁹ et en Espagne⁸⁴⁰. Rappelons aussi que bon nombre d'occupations temporaires légales – pouvant consister en l'implantation d'un *food court* – répondent entre autres à un enjeu de sécurisation d'espaces devant muter dans le cadre d'un projet immobilier ou d'un projet urbain.

Depuis les années 1970, aussi bien en France qu'à l'étranger, les projets d'aménagement contestés par les populations locales sont nombreux. Les aménagements et activités de tourisme ou de loisir figurent à cet égard en France parmi les trois types d'aménagements regroupant la majorité des conflits (J.-M. Dziedzicki, 2004). De plus,

« le souci de protection par les populations de leur « cadre de vie » constitue tout particulièrement une revendication récurrente dans les conflits d'aménagement depuis les années 70. [...] Les nuisances (éventuelles) supportées par les riverains (sonores,

⁸³⁹ Courmont, A. et Saliou, J. (2021, 19 novembre). *La vidéosurveillance en France : des zones urbaines aux zones rurales*. Laboratoire d'innovation numérique de la CNIL. <https://linc.cnil.fr/la-videosurveillance-en-france-des-zones-urbaines-aux-zones-rurales>

⁸⁴⁰ Teinteresa. (2013, 7 juin). *Más de 22.000 cámaras de seguridad vigilan España*. https://www.teinteresa.es/mundo/camaras-seguridad-vigilan-privacidad-AEPD_0_933507096.html ; Puértolas, A. (2022, 23 février). *Un millón de ojos te observan cada día: quién está detrás de estas cámaras y cómo te afecta su vigilancia*. 20 Minutos. <https://www.20minutos.es/tecnologia/ciberseguridad/un-millon-de-ojos-te-observan-cada-dia-quien-esta-detras-de-estas-camaras-y-como-te-afecta-su-vigilancia-4960813/>

visuelles ou olfactives) [...] peuvent également être au centre des préoccupations des populations concernées par un aménagement » (J.-M. Dziedzicki, 2004, §25).

Il n'est donc pas étonnant que la présence de *food courts* dans les trois projets urbains étudiés ait fait l'objet de plaintes de la part de riverains et donc de conflits, concernant systématiquement des nuisances sonores et parfois des incivilités et le stationnement⁸⁴¹. On retrouve également des plaintes relatives au bruit chez des riverains de lieux en activité pendant la nuit, comme des aéroports ou des établissements de loisirs (S. Mallet, 2013). Plus largement, la volonté des ménages d'habiter dans des lieux où les nuisances sonores sont faibles, voire inexistantes, est perceptible dans plusieurs textes coercitifs et incitatifs. On note l'existence d'une loi-cadre, dite loi « bruit », sur les bruits de voisinage et les bruits des transports terrestres et aériens depuis 1992 en France⁸⁴². Toutefois, « avant la promulgation de cette loi cadre, les articles de loi étaient dispersés dans les divers codes » (V. Rozec et P. Ritter, 2003, p. 111). Puis entre 1992 et 2002, « la prise de conscience des multiples impacts sanitaires du bruit et la demande sociale croissante de protection du cadre de vie ont contribué à un renforcement de la réglementation par la parution de nombreux textes » (V. Rozec et P. Ritter, 2003, p. 111). L'Espagne a connu une trajectoire similaire au sujet de la réglementation des nuisances sonores⁸⁴³. Toujours sur ce sujet, on note en France, une réglementation de plus en plus stricte sur les bruits relatifs à des bars et à des restaurants depuis un décret publié en 1998⁸⁴⁴. En Espagne, ce sont des règlements municipaux qui encadrent les niveaux sonores autorisés dans ces établissements, ce qui conduit à des différences entre les villes⁸⁴⁵. De plus, on note aussi bien en France qu'en Espagne une incitation des États auprès des propriétaires de logements à améliorer leurs isolations thermiques et donc phoniques. En effet, il est prévu d'exclure de la location des logements jugés trop énergivores à partir de 2025 en France⁸⁴⁶ et de 2030 en Espagne⁸⁴⁷. Cette aspiration à la réduction des nuisances sonores est ancienne. En effet, selon

⁸⁴¹ Des incivilités ont été observées dans les projets urbains lillois et parisien et nous avons relevé des nuisances de stationnement dans le projet lillois.

⁸⁴² Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires. (2021, 6 janvier). *Bruit, nuisances sonores et pollution sonore*. <https://www.ecologie.gouv.fr/bruit-nuisances-sonores-et-pollution-sonore>

⁸⁴³ Singla, L. (2017, 19 mai). *A Barcelone, l'enfer c'est (le bruit) des autres*. Equinox Magazine. <https://www.equinoxmagazine.fr/2017/05/19/enfer-cest-le-bruit-des-autres-a-barcelone/>

⁸⁴⁴ Bruit. (s. d.). *Gestion de la vie nocturne et des lieux diffusant des sons amplifiés*. <https://www.bruit.fr/collectivites/gestion-du-bruit-a-l-echelon-communal/gestion-de-la-vie-nocturne-et-sons-amplifies>

⁸⁴⁵ Sillasmesas. (2022, 1^{er} septembre). *Decibelios permitidos en bares*. <https://www.sillasmesas.es/blog/decibelios-permitidos-bares/>

⁸⁴⁶ Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires. (2024, 11 juin). *Tout savoir sur la rénovation énergétique*. <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/savoir-renovation-energetique>

⁸⁴⁷ De Rouck, P. et Ridole M. (2024, 11 mars). *Votre casa espagnole doit, elle aussi, devenir moins énergivore*. L'Echo. <https://www.lecho.be/monargent/analyse/immobilier/votre-casa-espagnole-doit-elle-aussi-devenir-moins-energivore/10531497.html>

V. Rozec et P. Ritter (2003, p. 111), dès que les humains ont commencé à vivre dans des villes « ils ont souffert, semble-t-il, du bruit occasionné par leurs semblables et s'en sont plaints ». Ils ajoutent que

« la culture d'appartenance va également donner une dimension singulière aux sons acceptés ou refusés dans le cadre de vie. Par exemple, le respect de la sieste est sacré dans les pays méditerranéens et la vie nocturne plus tolérée que dans le nord de l'Europe » (V. Rozec et P. Ritter, 2003, p. 111).

Nous avons constaté que les *food courts* créent des nuisances pour les riverains (bruit, stationnement, incivilités). Or les projets urbains comprennent la construction de logements et des riverains habitent déjà à proximité. Concernant les habitants vivant à proximité de *food courts* temporaires avant leurs inaugurations, cette contradiction est traitée par une logique de cohabitation dans le cadre des trois projets urbains étudiés. Concernant les futurs habitants du projet urbain, une logique de cohabitation a aussi été choisie dans le projet urbain lillois. C'est d'abord une logique de cohabitation partielle qui a été présentée dans le projet urbain parisien – puisque le lancement des travaux de la deuxième phase opérationnelle où le *food court* est situé allait commencer plusieurs années après le lancement de la première phase – avant qu'une logique de cohabitation totale ne soit envisagée. Enfin, une logique de substitution a été adoptée dans le projet urbain vallisolétain, consistant à arrêter les activités du *food court* avant d'accueillir des habitants. Dans les deux cas français, des mesures ont été prises par les dirigeants de *food courts* et les institutions qui leur louent le site qu'ils occupent (voir chapitre 6) pour concilier l'activité économique, sociale et culturelle du *food court* avec la préservation de la tranquillité des habitants situés à proximité.

7.4) Le *food court* dans le projet urbain rejoint une dynamique de prise en compte croissante et importante de l'alimentation dans les sociétés françaises et espagnoles

Nous allons montrer que l'insertion du *food court* dans le projet urbain rejoint une dynamique de prise en compte croissante et importante de l'alimentation dans les sociétés françaises et espagnoles.

Aussi bien en France qu'en Espagne, l'alimentation a été présentée au cours des années 2010 par des chercheurs comme étant un sujet plus que jamais médiatisé, au cœur des débats et connaissant un engouement au sein des populations. En effet, M. V. Álvarez Sevilla (2015, notre traduction) estimait dans le contexte espagnol que « *jamais, comme ces dernières années, l'intérêt pour l'alimentation et les modes de vie sains n'a été aussi palpable. En conséquence,*

les questions liées à l'alimentation sont au centre des conversations, des débats et des publications dans les médias ». De la même façon, P. Lardellier (2011, p. 21) estimait dans le contexte français que « *l'alimentation est à la mode. Jamais manger et cuisiner n'avaient connu une telle vogue médiatique, un tel engouement social* ». Il justifie son analyse en relevant que

« *les numéros spéciaux de magazines donc, les livres de cuisine (4000 édités en France en 2010 !), les concours et émissions de télévision consacrés à l'art culinaire, les forums et sites dédiés à la cause gastronomique (comme Marmiton.org), les associations citoyennes de « bien mangeants » (« Potes au feu » ou « Terroiristes ») et les écoles et cours de cuisine se multiplient depuis quelques mois* » (P. Lardellier, 2011, p. 22).

Selon lui, « *la consécration récente par l'Unesco du repas gastronomique français au Patrimoine mondial immatériel sonne comme la plus éclatante consécration de cette vague de fond, réhabilitant la cuisine, pour en faire un « fait social total » (M. Mauss)* » (P. Lardellier, 2011, p. 23). Le Centre d'études et de prospective du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation observait dans le même sens que « *la « question alimentaire » [...] est de plus en plus l'objet de discours médiatiques, de débats publics et de mobilisations sociales* » (B. Hérault et al., 2019, p.3). De façon similaire, P. Macé Le Ficher (2018, §1) estime que la société française accorde une « *place grandissante [...] aux enjeux agricoles et alimentaires* ».

La cuisine, les modes de production et de fêtes associés sont par ailleurs de plus en plus reconnus comme faisant partie intégrante d'un patrimoine immatériel à l'échelle mondiale. En 2023, il y avait 730 éléments inscrits aux listes du patrimoine culturel immatériel de l'UNESCO, créées en 2008. 43 d'entre eux concernaient l'alimentation, ce qui est loin d'être négligeable. À cet égard, il est intéressant de noter que « *La culture des hawkers à Singapour, les pratiques culinaires et de restauration en communauté dans un contexte urbain multiculturel* » a été inscrite dans la liste représentative du patrimoine culturel immatériel de l'humanité de l'UNESCO en 2020. L'Espagne était à l'initiative de l'une des 43 inscriptions, à savoir « *La diète méditerranéenne* » inscrite en 2013. La France était à l'initiative de deux de ces inscriptions, à savoir « *Le repas gastronomique des Français* », inscrit en 2010 et les « *Les savoir-faire artisanaux et la culture de la baguette de pain* », inscrits en 2022. Ces inscriptions révèlent la grande importance que revêt actuellement l'alimentation pour de nombreuses institutions espagnoles et françaises, y compris leurs gouvernements⁸⁴⁸.

⁸⁴⁸ UNESCO. (s. d.). Consulter les Listes du patrimoine culturel immatériel et le Registre des bonnes pratiques de sauvegarde. <https://ich.unesco.org/fr/listes>

De son côté, P. Macé Le Ficher (2023, p.152) estime que « *l'alimentation en tant que préoccupation urbaine et sujet d'urbanisme* » n'est pas nouvelle. Nous pouvons le confirmer à partir de l'anecdote de F. Ascher (2005) sur le rôle de « locomotive » conféré à un établissement de restauration rapide dans un projet urbain au cours des années 1980. En revanche, P. Macé Le Ficher (2023, p.219) souligne que l'alimentation reterritorisée – et plus particulièrement l'agriculture urbaine au sein de celle-ci – est devenue une « *nouvelle « bonne pratique » de l'urbanisme* » et de ses projets urbains au cours des années 2010 dans les métropoles françaises. En effet, parmi 307 fiches de présentation synthétiques de projets urbains situés dans des métropoles françaises, publiées entre 2014 et 2019⁸⁴⁹, l'enjeu alimentaire apparaît dans 110 d'entre elles (36 %), ce qui est loin d'être négligeable (P. Macé Le Ficher, 2023). Plus finement, c'est l'enjeu de production alimentaire qui est le plus évoqué. Il l'est en effet dans la très grande majorité de ces 110 projets urbains (86 %). P. Macé Le Ficher (2023, p.166 et 167) estime que la présence d'initiatives d'agriculture dans les projets urbains de métropoles françaises s'inscrit dans le contexte de la production depuis le milieu des années 2010 d'un « *nombre croissant de guides et de rapports qui encouragent les acteurs urbains et notamment ceux du monde de l'aménagement, à développer des projets d'agriculture au sein des projets* ». La prise en compte des composantes de consommation et de distribution alimentaire au sein des 110 projets urbains qu'étudie P. Macé Le Ficher (2023) est nettement moindre, mais non négligeable avec respectivement 35 % et 26 % des projets concernés. Enfin, notons que 24 des 110 projets étudiés comportent des activités de restauration commerciale, ce qui est encore une fois non négligeable. En Espagne, les projets d'agriculture urbaine ont augmenté de façon exponentielle depuis le début des années 2000⁸⁵⁰. Ils sont nombreux dans les métropoles au sein d'espaces

⁸⁴⁹ P. Macé Le Ficher (2023, p.159) a recueilli les 264 fiches conçues par les organisateurs du Forum des Projets Urbains entre 2014 et 2019 sur les projets présentés dans le cadre cet événement annuel. Celui-ci rassemble pendant deux jours des élus locaux et des professionnels de l'aménagement urbain français qui présentent des projets urbains, des stratégies territoriales, des études et des opérations d'urbanisme transitoire. 206 de ces 264 fiches correspondaient à des projets urbains. Elle a également recueilli « *101 fiches de présentation des projets lauréats de trois appels à projets urbains innovants (APUI) : Réinventer Paris 1 (2014), Inventons la métropole du Grand Paris 1 (2016), Inventons la métropole du Grand Paris 2 (2018)* ». Pour aboutir à l'analyse de 307 projets urbains, P. Macé Le Ficher (2023, p.163) a exclu « *les fiches présentant seulement des stratégies territoriales, des études ou des opérations d'urbanisme transitoire (le caractère éphémère de ces dernières ne répondant pas à l'enjeu d'ancrage sur le long terme impliqué par la notion de reterritorialisation alimentaire)* ». De son côté, C. Diguët (2022) relève la présence d'une vingtaine de projets d'agriculture urbaine achevés ou en cours entre 2012 et 2022 dans les projets d'urbanisme transitoire rien qu'en région Île-de-France, certains étant rattachés à des projets urbains. Nous retrouvons à ce propos dans les trois projets urbains que nous avons étudiés la présence d'initiatives d'agriculture urbaine dans les projets d'urbanisme transitoire de FCB et des Messageries et une autre initiative de ce type dans la programmation pérenne du projet urbain FCB (chapitre 5).

⁸⁵⁰ Urbano, B. (2019, 11 novembre). *Huertos urbanos, la despensa sostenible de las ciudades*. The Conversation. <https://theconversation.com/huertos-urbanos-la-despensa-sostenible-de-las-ciudades-126371>

vacants, tandis qu'aucun des documents mentionnant ces projets n'évoque leur présence dans des sites de projets urbains (R. Besson, 2017)⁸⁵¹.

Finalement, l'incorporation de *food courts* dans des projets urbains de métropoles françaises et espagnoles depuis les années 2010 s'inscrit dans une dynamique de prise en compte croissante et importante de l'alimentation dans les projets urbains français et plus largement dans les sociétés française et espagnole.

7.5) Le *food court* rejoint les tendances alimentaires contemporaines

Nous allons montrer que l'insertion d'un *food court* dans un projet urbain rejoint les tendances alimentaires contemporaines.

Selon F. Ascher (2005, p. 103) dans les années 2000, à une échelle mondiale, l'Homme mangeait

« de plus en plus ce qu'il souhaite pouvoir manger, puisqu'il diversifie beaucoup son alimentation. Mais s'il est libre de manger n'importe quoi, cela ne signifie pas pour autant que la société ne lui propose pas de « bonnes raisons » pour manger tel aliment plutôt que tel autre. On remarque ainsi que, passé une première période où les individus semblent surtout profiter d'une abondance quantitative et qualitative nouvelle, ils construisent ensuite leurs menus quotidiens de façons différentes. Ils ne sont plus guidés en cela par des règles impératives, mais par des règles qu'ils semblent « se » choisir. Quelles sont ces règles ? Comment et pourquoi la société les engendre-t-elle ? ».

Nous allons étudier quelques-unes de ces règles.

Commençons par étudier en France et en Espagne les tendances alimentaires contemporaines relatives aux établissements de restauration hors domicile (RHD, aussi appelée restauration hors foyer)⁸⁵². Nous allons d'abord montrer que les *food courts* s'inscrivent dans une

⁸⁵¹ Caballero, E. (2017, 1^{er} février). *Oasis ecológicos : el auge de los huertos urbanos en España*. El Diario. https://www.eldiario.es/viajes/oasis-ecologicos-huertos-urbanos-espana_1_3610925.html

⁸⁵² Les circuits de la restauration hors domicile sont les suivants que ce soit en France ou en Espagne :
« *restauration collective (restauration d'entreprise, au bureau ou à l'usine, autogérée ou concédée [mais aussi dans des établissements d'enseignement, de santé...]) ;*
distribution automatique
restauration avec service à table (cafés/bars/brasseries, restauration thématique et non thématique, cafétérias) ;
restauration rapide (fast-foods, vente à emporter/livrée, sandwicheries, boulangeries, traiteurs, GMS [grandes et moyennes surfaces]) ;
restauration dans les transports et lieux de loisirs (musées, parcs d'attraction...) ». Source : NPD Group. (2023, 22 mars). *Restauration : l'écart continue à se creuser entre la reprise en dépenses, boostée par l'inflation, et des*

dynamique de croissance structurelle de l'alimentation hors domicile dans ces deux États depuis les années 1960. Puis nous verrons que les *food courts* répondent aux attentes actuelles des consommateurs de ce type de restauration.

Selon B. Larochette et J. Sanchez-Gonzalez (2015), alors que la part du budget alimentaire dans la dépense de consommation des ménages français a fortement diminué de 34,6 % en 1960 à 20,4 % en 2014, dans le même temps, l'alimentation hors domicile⁸⁵³ est passée de 14 à 26 % de leurs budgets alimentaires aux mêmes années. Ces employés de l'INSEE proposent une explication à cette évolution : « *manger à l'extérieur coûte de plus en plus cher : depuis 1960, les prix ont augmenté de 5,9 % par an en moyenne, soit davantage que les prix de l'alimentation au domicile (+ 4,0 % par an)* ». Cette augmentation des budgets alimentaires dédiés à la RHD s'explique aussi par le fait que les Français mangent de plus en plus à l'extérieur. En effet, la RHD correspondait en France à 5 % des repas en 1958 contre 17 % en 2008 (D. Blain, 2014) et cette hausse semble avoir été régulière⁸⁵⁴.

De façon encore plus importante qu'en France, la part du budget alimentaire dans les revenus des ménages espagnols aurait fortement diminuée entre 1964 et 2015 en passant de 48,6 % à 17,0 %. En 2014, l'alimentation hors domicile représentait 32,2 % des dépenses alimentaires totales des Espagnols (A. Rebollo Arévalo, 2016), ce qui était donc un peu plus important que chez les Français la même année (26 %). La croissance de l'alimentation hors domicile parmi

visites toujours en retrait. <https://www.npd.com/news/press-releases/2023/restauration-lecart-continue-a-se-creuser-entre-la-reprise-en-depenses-boostee-par-linflation-et-des-visites-toujours-en-retrait/>

⁸⁵³ Selon FranceAgriMer, l'alimentation hors domicile (aussi appelée « consommation hors domicile » dans les documents traitant directement de la question de l'alimentation) comprend la restauration hors domicile (la restauration collective et la restauration commerciale) et les circuits de vente alternatifs comme les commerces alimentaires ou les stations-service qui vendent des plats prêts à être consommés.

Source : FranceAgriMer. (2020). *Panorama de la Consommation Hors Domicile*. https://www.franceagrimer.fr/content/download/63308/document/Prez%20FAM_CHD_SIA%202020_vSITE.pdf

Toutefois, pour d'autres institutions, la RHD comprend la restauration collective et la restauration commerciale mais aussi les circuits de vente alternatifs.

Source : NPD Group. (2023, 22 mars). *Restauration : l'écart continue à se creuser entre la reprise en dépenses, boostée par l'inflation, et des visites toujours en retrait.* <https://www.npd.com/news/press-releases/2023/restauration-lecart-continue-a-se-creuser-entre-la-reprise-en-depenses-boostee-par-linflation-et-des-visites-toujours-en-retrait/>

⁸⁵⁴ En effet, le nombre de repas pris par les Français dans la restauration hors domicile serait passé de 5,5 milliards en 1980 à 6,6 milliards en 1996 (De Lacretelle, B. (1997, 6 mars). L'explosion de la restauration hors foyer. *L'Hôtellerie Restauration*. https://www.lhotellerie-restauration.fr/lhotellerie/articles/m_2500_06_mars_1997/lexplosiondelarestauration.html). Puis plus de 9 milliards de repas auraient été servis par an dans la RHD en France au début des années 2000 (F. Ascher, 2005) et enfin 10 milliards en 2017 (Marotte, T. et Matas, J. (2018, 21 novembre). Créer son entreprise : 15 idées et tendances à scruter en 2019. *Les Echos Entrepreneurs*. <https://business.lesechos.fr/entrepreneurs/idees-de-business/0600151163864-creer-son-entreprise-15-idees-et-tendances-a-scruter-en-2019-325118.php>).

les dépenses alimentaires totales des Espagnols et des Français s'est poursuivie jusqu'à la fin des années 2010. En effet, elle représentait 41,3 % des dépenses alimentaires totales des Espagnols en 2019⁸⁵⁵, contre 28 % chez les Français en 2018⁸⁵⁶.

C. Fischler (1996, p. 868) proposait plusieurs causes sociétales pour expliquer l'augmentation régulière du nombre de repas pris hors du foyer en Europe à partir des années 1950 :

« Les modes de vie ont été profondément modifiés par l'urbanisation, l'industrialisation des années 1950-1960, la professionnalisation des femmes, la hausse du niveau de vie et d'éducation, la généralisation de l'automobile, l'accès plus large de la population aux loisirs, aux vacances et aux voyages ».

Il apparaît donc que les *food courts* de métropoles françaises et espagnoles s'inscrivent dans la dynamique de croissance structurelle de l'alimentation hors domicile observable en France et en Espagne depuis les années 1960. Nous allons désormais montrer à travers des analyses de spécialistes des tendances alimentaires contemporaines de la restauration hors domicile et de nos propres investigations que l'offre des *food courts* est en phase avec ces tendances.

En 2020, une journaliste du magazine Vital Food donnait son point de vue sur les raisons de l'essor des *food courts* en France :

« Mutation des comportements alimentaires, évolution des goûts des consommateurs actuels (notamment des millenials) portés par la diversité, nomadisation des repas (déjeuner ou dîner sur le pouce ou improvisé...), explosion de la restauration hors foyer (le snacking a nos préférences), envie d'une gastronomie sans contraintes, d'un service rapide mais qualitatif... Autant de raisons qui expliquent aujourd'hui notre engouement pour ces endroits d'un nouveau genre ».

De son côté, le fondateur du cabinet Depur Expériences confirme que les *food courts* proposent « des offres qualitatives, variées et sur-mesure ». Il ajoute comme nous l'avons déjà indiqué qu'ils offrent « une véritable expérience, souvent avec des animations ludiques et culturelles »⁸⁵⁷.

⁸⁵⁵ Ministerio de Agricultura. (2020). *Pesca y Alimentación, Informe del Consumo Alimentario en España 2019*. https://www.mapa.gob.es/es/alimentacion/temas/consumo-tendencias/presentaciondatosconsumo_vf_ok_tcm30-540247.pdf

⁸⁵⁶ FranceAgriMer. (2020). *Panorama de la Consommation Hors Domicile*. https://www.franceagrimer.fr/content/download/63308/document/Prez%20FAM_CHD_SIA%202020_vSITE.pdf

⁸⁵⁷ Bruet, C. (2020, 20 février). TOUS FOUS... des food courts ! Vital Food. <https://www.cafeyn.co/fr/article/45c576/vital-food/2020-02-20/tous-fousdes-food-courts>

En 2018, selon le docteur en géographie Pierre Raffard, auteur de plusieurs ouvrages sur l'alimentation, le succès des « *nouveaux food courts* [...] vient du fait qu'ils proposent une offre culturelle large et qu'ils appréhendent la question de l'alimentation de manière plus qualitative que quantitative »⁸⁵⁸.

En 2017, B. Boutboul – consultant en alimentation et en consommation alimentaire hors domicile – observait deux grandes tendances en ce qui concerne la RHD en France depuis les années 2000. La première d'entre elles est la montée en gamme et la diversification de la restauration rapide, qui peut prendre la dénomination de « *fast good* ». La seconde concerne l'apparition de la « *bistronomie* » qui est une forme plus informelle et abordable de la gastronomie. Les restaurateurs qui ne relevaient pas de ces catégories auraient connu des difficultés (H. De Saint-Albin, 2017). Ces évolutions proviendraient de la volonté des consommateurs d'être servi rapidement, tout en recherchant des informations et de la qualité dans les plats proposés (L. de Biasi et C. Ropital, 2017). Il estime que la crise de la vache folle en 1996 a été à l'origine de ces attentes contemporaines. Immédiatement après cette crise, les consommateurs auraient exigé de connaître la traçabilité des aliments dans les restaurants, avant de demander du « *fait maison* » au début des années 2000 et d'enfin demander du « *fait minute* » sous leurs yeux depuis 2015 (H. De Saint-Albin, 2017). À ce propos, un dénominateur commun des quatre *food courts* temporaires étudiés de façon approfondie réside dans la préparation des repas des restaurateurs dans leur stand devant les yeux des visiteurs. D'ailleurs, en visionnant des photos et des vidéos des *food courts* recensés dans notre base de données, nous constatons que cette pratique est répandue. De plus, il est ressorti des échanges avec trois restaurateurs – ayant travaillé dans les trois *food courts* temporaires français étudiés – qu'ils préparaient eux-mêmes leurs plats, à partir d'ingrédients achetés non ou peu transformés, et parfois même produits par eux-mêmes (cas de La Bottega). À ce propos, en 2021, les auteurs de plusieurs articles de presse estimaient que c'est bien une offre de type *fast good* (ou *fast casual*), soit une restauration rapide de qualité, qui est proposée dans les *food courts* lyonnais⁸⁵⁹. Il est par exemple indiqué à propos du *food court* Food Traboule : « *espace de restauration rapide mais*

⁸⁵⁸ Bourdin, L. (2018, 3 juin). Les « food courts », des lieux branchés pour boire, manger et se cultiver. *Le Monde*. www.lemonde.fr/m-styles/article/2018/06/01/les-food-courts-des-espaces-branches-pour-boire-manger-et-se-cultiver_5307916_4497319.html

⁸⁵⁹ Bischoff, L. (2021, 8 mai). Le food court, la dernière folie lyonnaise. *Les Échos*. <https://www.lesechos.fr/weekend/gastronomie-vins/les-halles-gastronomiques-la-derniere-folie-lyonnaise-1313218> ;

De la Roche, M.-C. (2021, 29 juin). Les food courts ou la folie des halles gourmandes. *Le Figaro*. <https://www.lefigaro.fr/gastronomie/les-food-courts-ou-la-folie-des-halles-gourmandes-20210629>

pas low cost (on sert les plats dans une vraie vaisselle...), cuisine « mondialisée » mais concoctée avec des produits locaux, frais et de qualité »⁸⁶⁰.

Selon B. Boutboul,

« pour la majorité des Français, la priorité reste le prix. Dans 75 % des repas, le ticket moyen est inférieur à 11 euros. À l’opposé, les repas haut de gamme (entre 24 et 50 euros) et de luxe (supérieurs à 50 euros) représentent 3 % des repas. Si l’on regarde la manière dont les produits sont distribués aux consommateurs, deux grands modèles ressortent : la vente au comptoir et le service à table. Une petite révolution s’est opérée dans les années 2010 : la vente au comptoir a détrôné le service à table » (L. de Biasi et C. Ropital, 2017, p. 61).

Le *food court* s’inscrit dans ces tendances. En effet, parmi les *food courts* de métropoles françaises en activité entre 2018 et 2021, nous avons constaté que le prix moyen d’un plat était généralement autour de 11 euros, et comme précédemment indiqué le service est très majoritairement effectué au comptoir dans ces lieux. B. Boutboul estimait également que

« globalement, le nombre de repas pris hors domicile augmente partout en France⁸⁶¹. Mais les Français ont des attentes de plus en plus marquées. Ils sont pressés, savent de moins en moins cuisiner et sont à la recherche de qualité et d’information sur le contenu de leur assiette. En conséquence, les formes de restauration évoluent. La restauration rapide se développe, mais surtout monte en gamme » (L. de Biasi et C. Ropital, 2017, p. 61 et 62).

B. Boutboul observait toujours cette montée en gamme de la restauration rapide en 2021⁸⁶². Dans un contexte de « *baisse du temps accordé aux pauses déjeuners* » chez les Français, les *food courts* offrent également la possibilité de manger rapidement, mais il y a un risque important de files d’attente (Xerfi, 2019, p. 24).

B. Gualbert (2018, p. 3) relevait également une montée en gamme de l’offre de restauration rapide entre la fin des années 1990 et la fin des années 2010 dans la région Île-de-France. Il pointait la multiplication du nombre d’établissements de restauration rapide proposant « des

⁸⁶⁰ Bischoff, L. (2021, 8 mai). Le food court, la dernière folie lyonnaise. *Les Échos*. <https://www.lesechos.fr/weekend/gastronomie-vins/les-halles-gastronomiques-la-derniere-folie-lyonnaise-1313218>

⁸⁶¹ Taux de retour à domicile en semaine : Paris (moins d’1 % des actifs), Limoges (50 % des actifs contre 73 % il y a 10 ans).

⁸⁶² Bravo, E. (2021, 4 octobre). Etude : la restauration depuis la pandémie. *Neo Restauration*. <https://www.neorestauration.com/article/etude-la-restauration-depuis-la-pandemie,60626>

produits de bonne qualité, sains et frais, voire préparés à la minute sous les yeux des consommateurs » à partir de 2001. Il ajoute que « *si, il y a 20 ans, l'offre de restauration rapide se limitait quasiment au trio sandwich-salade-hamburger, elle s'est aujourd'hui largement diversifiée* ». Autrement,

« cette montée en gamme ne concerne pas que les produits proposés, elle se retrouve également dans le cadre et le service (décoration soignée, clarté, confort, emballages esthétiques, personnel accueillant, wifi gratuit, etc.). Autant d'éléments différenciants par rapport aux enseignes plus bas de gamme ».

Ces différentes améliorations caractérisant les établissements de restauration rapide dits « *fast casual* » ou « *premium* » ou *fast good* expliquent qu'ils affichaient en 2018 « *un ticket moyen entre 10 et 14 euros (contre 6,33 euros en moyenne pour la restauration rapide dans son ensemble)* » (B. Gualbert, 2018, p. 3). L'offre de restauration « *fast good* » (ou *fast casual*) était également présente en Espagne dans les années 2000 (J. M. Ramírez-Hurtado, 2007) et 2010 (A. M. Martínez Sala et B. Peña Acuña, 2018).

Le développement de la restauration rapide et sa montée en gamme en France étaient confirmés en 2022. En effet, d'après les données du cabinet CHD-Datassential relayées par *Le Figaro* « *il y avait 49.600 fast-foods, sandwicheries et autres lieux de restauration nomade (poke bowls, sushis, kebabs...) fin 2021, contre 44.000 fin 2019* ». N. Nouchi, directeur des études chez CHD-Datassential confirmait à propos de la restauration rapide que « *l'offre est de plus en plus qualitative. En plus de l'origine des ingrédients et la transparence des cuisines, la déco des restaurants s'est nettement améliorée* »⁸⁶³.

En France, on serait passé de 5,5 à 10 milliards de repas hors domicile entre 1980 et 2017⁸⁶⁴, soit une augmentation de près de 100 %. Dans le même temps, entre 1979 et 2017, on serait passé de 50 restaurants à service rapide à 37 776 établissements de restauration rapide, soit une croissance exponentielle du nombre de commerces de ce type⁸⁶⁵. Pendant la décennie 2010 où nous avons remarqué un essor des *food courts* dans les métropoles françaises, il y a aussi eu

⁸⁶³ Visseyrias, M. (2022, 17 mars). La restauration rapide a grandi avec le Covid-19. *Le Figaro*. <https://www.lefigaro.fr/societes/la-restauration-rapide-a-grandi-avec-le-covid-19-20220316>

⁸⁶⁴ De Lacretelle, B. (1997, 6 mars). L'explosion de la restauration hors foyer. *L'Hôtellerie Restauration*. https://www.lhotellerie-restauration.fr/lhotellerie/articles/m_2500_06_mars_1997/lexplosiondelarestauration.html ; Marotte, T. et Matas, J. (2018, 21 novembre). Créer son entreprise : 15 idées et tendances à scruter en 2019. *Les Echos Entrepreneurs*. <https://business.lesechos.fr/entrepreneurs/idees-de-business/0600151163864-creer-son-entreprise-15-idees-et-tendances-a-scruter-en-2019-325118.php>

⁸⁶⁵ LSA. (2002, 1^{er} mars). 30 ANS DE RESTAURATION (1). <https://www.lsa-conso.fr/30-ans-de-restauration-1,99515> ; La Rédaction HR-Infos. (2019, 9 octobre). Ces quatre secteurs qui portent la croissance de la branche H&R. HR-Infos. <https://hr-infos.fr/ces-quatre-secteurs-qui-portent-la-croissance-de-la-branche/>

une forte croissance du nombre d'établissements de restauration de type rapide en France (figure 88).

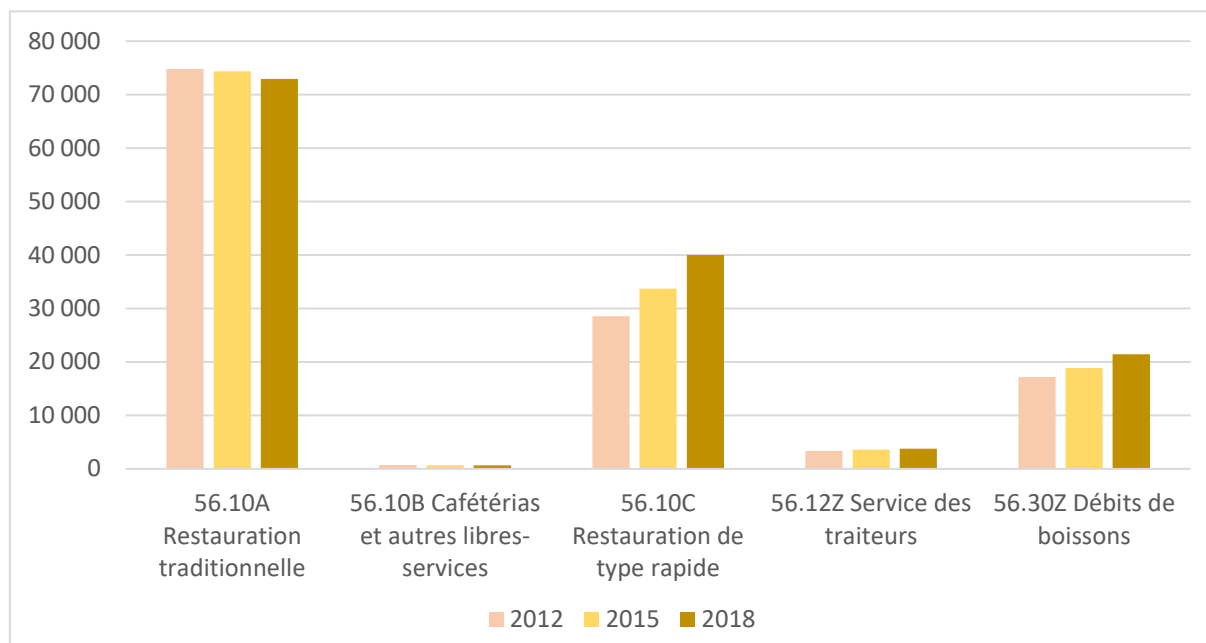


Figure 88 : La restauration de type rapide connaît la plus forte croissance du nombre d'établissements en activité parmi les établissements de restauration commerciale en France entre le 31 décembre 2012 et le 31 décembre 2018

Source : la rédaction HR-Infos à partir de données de l'Urssaf/Acoss⁸⁶⁶ ; Réalisation : J. Haquet, 2022

On avait vu dans la première partie que les stands « Solina » et « Kalimera » que l'on retrouve à Ground Control étaient considérés comme des établissements de « *restauration de type rapide* » par l'INSEE⁸⁶⁷. Plusieurs définitions de la restauration rapide existent. On peut retenir la définition suivante donnée par BPI France pour les établissements de « *restauration de type rapide* » ayant le code APE 56.10C de l'INSEE :

⁸⁶⁶ La Rédaction HR-Infos. (2019, 9 octobre). *Ces quatre secteurs qui portent la croissance de la branche H&R*. HR-Infos. <https://hr-infos.fr/ces-quatre-secteurs-qui-portent-la-croissance-de-la-branche/>

⁸⁶⁷ À cet égard, l'INSEE dresse la liste des établissements comptabilisés dans le secteur de la « *restauration de type rapide* » (code NAF : 56.10C) :

« Cette sous-classe comprend

- la fourniture au comptoir d'aliments et de boissons à consommer sur place ou à emporter, présentés dans des conditionnements jetables :
 - les restaurants de restauration rapide
 - les restaurants proposant principalement des repas à emporter
 - la vente de crème glacée dans des chariots
 - la vente de repas dans des équipements mobiles
 - la préparation de repas sur des éventaires ou sur les marchés

Cette sous-classe comprend aussi

- salons de thé ».

Source : INSEE. (2008, 1^{er} janvier). Consulter la NAF rév.2. <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/nafr2/sousClasse/56.10C?champRecherche=false>

« Établissement proposant la vente au comptoir d'aliments et de boissons présentés dans des conditionnements jetables, que l'on peut consommer sur place ou emporter. Ces aliments et boissons peuvent également être proposés en livraison immédiate par véhicule motorisé ou non, en magasin ou sur éventaire et marché »⁸⁶⁸.

L'immense majorité des stands de restauration des *food courts* figurant dans notre base de données répondent à cette définition et sont donc à rattacher à la croissance structurelle de la restauration rapide en France. Les plats et boissons sont toutefois souvent servis dans des contenants réutilisables, mais, selon nous, cela n'empêche pas le rattachement de ces stands à ce type de restauration.

En 2022, l'historien P. Rambourg parlait de « *phénomène de société mondial* » à propos de la restauration rapide. Il précise que « *de nos jours, les trois quarts de la population adulte française consomment des aliments issus de la restauration commerciale rapide. Parmi les actifs occupés et les étudiants, 55 % fréquentent les fast-foods au moins une fois par mois* »⁸⁶⁹. La restauration de type rapide est également solidement ancrée dans les habitudes alimentaires des Espagnols, puisqu'en 2017, 60 % d'entre eux se seraient rendus dans un *fast-food*⁸⁷⁰.

Selon des données de l'INE-DIRCE⁸⁷¹, il y aurait eu au 1^{er} janvier 2018, 279 396 établissements de restauration en Espagne. Ils incluent 17 140 « *Colectividades y catering* » correspondant à la restauration collective sociale et aux services de traiteur, 183 306 « *Establecimientos de Bebidas (Bares)* » correspondant aux débits de boissons et 78 950 « *Establecimientos de Comidas (Restaurantes y Cafeterías)* » correspondant à la restauration commerciale. Ces derniers regroupaient notamment les établissements de restauration de type rapide. Toutefois, l'INE-DIRCE n'indiquait pas leur nombre⁸⁷². Nous n'avons donc pas connaissance de l'évolution du nombre d'établissements de restauration de type rapide en Espagne. En revanche, nous savons que « *le fast-food d'inspiration américaine n'apparaît guère avant la fin des années 1970, voire le début des années 1980 en Europe occidentale* » (C. Fischler, 1996, p. 869). Ainsi, en sachant également que 60 % des Espagnols se seraient rendus dans un *fast-*

⁸⁶⁸ BPI France. (2022, 26 septembre). *Restauration rapide/Vente à emporter – Réglementation*. <https://bpifrance-creation.fr/activites-reglementees/restauration-rapidevente-a-emporter>

⁸⁶⁹ Rambourg, P. (2022, octobre-décembre). Paris, 1300 : « Fast-foods » et marchands ambulants. *L'Histoire*, 97. <https://www.lhistoire.fr/paris-1300%C2%A0-%C2%AB%C2%A0fast-foods%C2%A0%C2%BB-et-marchands-ambulants>

⁸⁷⁰ Business France. (2018, 26 avril). *Espagne - Les espagnols dépensent près de 2 000 EUR par an en restaurants*. <https://www.businessfrance.fr/espagne-les-espagnols-depensent-pres-de-2-000-eur-par-an-en-restaurants>

⁸⁷¹ Le Directorio Central de Empresas (DIRCE) est un département de l'INE (Instituto Nacional de Estadística) qui est l'institut national de statistiques espagnol.

⁸⁷² Hostelería de España. (2019). *Anuario 2019 de la Hostelería de España*. <https://hosfrinor.com/wp-content/uploads/2019/12/Anuario-de-la-Hosteleri%CC%81a-de-Espan%CC%83a-2019.pdf>

food en 2017, il est fort probable que l'Espagne ait connu comme la France une croissance exponentielle du nombre d'établissements de restauration de type rapide entre les années 1980 et les années 2010⁸⁷³. Cela permet de rattacher les *food courts* de métropoles espagnoles à une croissance structurelle de la restauration rapide en Espagne.

Par ailleurs, il est intéressant de noter que B. Gualbert (2018, p. 3) estimait dans le contexte francilien que « *de plus en plus, la frontière entre restauration rapide et restauration à table tend à s'estomper et chacune adopte des codes appartenant à l'autre* ».

Nous n'étudions pas en détail les changements intervenus dans le cadre de la pandémie de Covid-19 dans les *food courts* et les projets urbains. Toutefois, il est utile de rappeler que les *food courts* français et espagnols ont fait l'objet de fermetures et d'horaires d'ouverture restreints imposés par leurs gouvernements en 2020 et en 2021, comme de nombreux commerces. Il est aussi utile d'indiquer que les *food courts* ont fait l'objet d'aménagements spécifiques entre 2020 et 2021, comme de nombreux commerces⁸⁷⁴. Ces éléments permettent en partie d'expliquer la baisse des dépenses et du nombre de visites dans les établissements de RHD en France et en Espagne par rapport à l'année 2019.

Au mois de mars 2023, NPD Group indiquait à propos de la RHD en France que les dépenses en 2022 étaient 37 % supérieures à celles de 2021, mais 12 % inférieures à celles de 2019 « *qui sert d'année de référence pré-Covid* ». De plus, bien que le nombre de visites des points de vente de la RHD en 2022 était 26 % plus élevé qu'en 2021, il était 15 % moins élevé qu'en 2019. L'entreprise ajoute qu'en 2022 la restauration commerciale était « *en recul de -11% en visites et de -9% en dépenses par rapport à 2019* ». Enfin, elle ajoute qu'en 2022 la restauration rapide a enregistré 4 % de visites en moins et 4 % de dépenses en plus par rapport à 2019⁸⁷⁵. Ainsi, en France, entre 2019 et 2022, la restauration rapide bénéficiait comme depuis plusieurs décennies d'une meilleure dynamique que les autres formes de RHD y compris que les autres formes de restauration commerciale.

Au mois de février 2023, NPD Group indiquait que les dépenses des Espagnols en RHD en 2022 étaient 30 % plus importantes qu'en 2021 et 0,5 % plus importantes qu'en 2019. En

⁸⁷³ Des recherches complémentaires mériteraient d'être effectuées pour lever cette incertitude.

⁸⁷⁴ E. Lallement et V. Chabault (2021, §2) notent à cet égard qu'en France « *des restrictions ont entraîné l'essor d'aménagements spécifiques (jauge, file d'attente, prise de rendez-vous) et d'infrastructures adaptées (terrasses, étals, plexiglas, sens de circulation). Les espaces de la ville marchande ont ainsi été modifiés au gré des fermetures et ouvertures décrétées* ».

⁸⁷⁵ NPD Group. (2023, 22 mars). *Restauration : l'écart continue à se creuser entre la reprise en dépenses, boostée par l'inflation, et des visites toujours en retrait*. <https://www.npd.com/news/press-releases/2023/restauration-lecart-continue-a-se-creuser-entre-la-reprise-en-depenses-boostee-par-linflation-et-des-visites-toujours-en-retrait/>

revanche, bien que le nombre de visites des points de vente de la RHD en 2022 était 20 % plus élevé qu'en 2021, il était 7 % moins élevé qu'en 2019. Les résultats de la restauration commerciale et de la restauration rapide n'étaient pas abordés⁸⁷⁶. Toutefois, comme en France, la restauration rapide était sur une meilleure dynamique que l'ensemble de la RHD espagnole. En effet, au mois de mai 2022, NPD Group indiquait que les établissements de restauration rapide et les plats cuisinés des supermarchés étaient les deux canaux de la RHD qui avaient connu la plus grande augmentation de leurs ventes en comparant les mois de mars 2019 et 2022 (7 % de ventes en plus pour les établissements de restauration rapide et 25 % de chiffre d'affaires en plus pour les plats cuisinés des supermarchés)⁸⁷⁷. Finalement, en France et en Espagne, les ventes de la restauration rapide ont augmenté entre 2019 et 2022, ce qui témoigne de la solidité structurelle de ce secteur.

Nous allons à présent étudier les tendances alimentaires contemporaines exclusivement relatives aux aliments en France et en Espagne, en nous focalisant sur leur présence dans les *food courts*. Nous verrons que ces derniers ont plutôt tendance à y répondre.

C. Laisney (2017, p. 57) observait quatre tendances alimentaires émergentes au milieu des années 2010 en France : « *végétarisation, augmentation du bio, locavorisme, e-commerce* ». P. Macé Le Ficher (2023, p.153) effectue la même analyse, tout en soulignant que ces tendances sont en tension avec « *le système alimentaire dominant* ». Ce dernier est composé des caractéristiques de fond suivantes : « *part très majoritaire de l'approvisionnement via la grande distribution, priorité du critère de prix dans les choix de consommation, succès du triptyque gras-sucre-sel dans les repas plaisirs au restaurant, etc.* ».

Dans les faits, la tendance à l'augmentation de la consommation de produits biologiques représente une part très faible de la consommation alimentaire des Français et des Espagnols. En effet, selon P. Rambourg, les aliments biologiques sont plébiscités dans les discours des consommateurs français alors qu'ils représentaient un peu moins de 5 % des aliments consommés en 2018⁸⁷⁸. En Espagne, la consommation de produits alimentaires biologiques

⁸⁷⁶ NPD Group. (2023, 2 février). *2022 ha sido el mejor año de la última década para la industria de foodservice en España*. <https://www.npd.com/news/press-releases/2023/2022-ha-sido-el-mejor-ano-de-la-ultima-decada-para-la-industria-de-foodservice-en-espana/>

⁸⁷⁷ NPD Group. (2022, 3 mai). *La restauración española obtiene en marzo sus mejores resultados desde la irrupción de la COVID-19*. <https://www.npd.com/news/press-releases/2022/la-restauracion-espanola-obtiene-en-marzo-sus-mejores-resultados-desde-la-irrupcion-de-la-covid-19/>

⁸⁷⁸ Rambourg, P. (2019, 25 novembre). *Les Français et leur culture alimentaire : approche historique*. Vie publique. <https://www.vie-publique.fr/parole-dexpert/271830-les-francais-et-leur-culture-alimentaire-approche-historique>

avait augmenté en moyenne de 14,72 % annuellement entre 2012 et 2017, mais ne représentait que 1,69 % de la consommation alimentaire totale en 2017⁸⁷⁹.

En revanche, la tendance à la végétarisation de l'alimentation apparaît plus soutenue dans la consommation alimentaire des Français et des Espagnols, tout particulièrement grâce à l'essor du flexitarisme⁸⁸⁰. En effet, en 2022, Just Eat relevait que 4 % des Français suivaient un régime végétan et que 5 % des Français suivaient un régime végétarien, contre respectivement 2 et 4 % en 2019⁸⁸¹. En 2022, la directrice du département de la RHD en Espagne chez NPD Group estimait que 28 % des Espagnols étaient flexitariens⁸⁸². La même année, Just Eat indiquait que 40 % des Français se déclaraient flexitariens contre 36 % trois ans plus tôt⁸⁸³.

Le *food court* s'inscrit bien dans des caractéristiques de fond du « système alimentaire dominant ». En effet, entre 2019 et 2022, lorsque nous complétions notre BDD, nous avons constaté que le prix d'un plat était généralement situé entre 10 et 15 euros en France et entre 8 et 13 euros en Espagne, ce qui est plutôt bon marché pour une offre de restauration commerciale (annexe n°6). Dans ce sens, Xerfi (2019, p. 24) estime que les *food courts* répondent à l'exigence de tarifs accessibles grâce aux économies d'échelle et à la mutualisation de certains coûts. De plus, nous avons remarqué que l'immense majorité des *food courts* de notre BDD offrent à leurs visiteurs la possibilité de manger en suivant le triptyque hédoniste « gras-sucre-sel ».

Comme nous l'avons indiqué précédemment, la place du e-commerce est quasi nulle dans les *food courts* Ground Control et La Friche Gourmande, puisque la consommation des plats est presque toujours réalisée sur place et, car la transaction financière est effectuée aux comptoirs.

⁸⁷⁹ Fernández de Casadevante, J. L., Morán C. et Esteban A. (2020, 30 octobre). *Economía circular y consumo sostenible*. Garúa S. Coop. Mad. et Ministerio de Consumo. https://www.consumo.gob.es/sites/consumo.gob.es/files/consumo_masinfo/Econom%C3%ADa%20circular%20y%20consumo%20sostenible_edit.pdf

⁸⁸⁰ Il s'agit d'un « mode d'alimentation principalement végétarien, mais incluant occasionnellement de la viande ou du poisson ». Source : Flexitarisme. (s.d.). Dans *Dictionnaire Larousse en ligne*. <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/flexitarisme/188354>

⁸⁸¹ Just Eat. (2022, décembre). *Datalicious : L'observatoire des nouveaux modes de restauration* (n°4). https://takeaway-landing-pages.k.elnino-production.com/storage/zips/274/images/Food_Trends_Report_France_2022.pdf

⁸⁸² NPD. (2022, 9 mars). *Las cadenas de restauración rozan su negocio precovid en España, con unas ventas de 7.576 millones en 2021*. <https://www.npd.com/news/press-releases/2022/las-cadenas-de-restauracion-rozan-su-negocio-precovid-en-espana-con-unas-ventas-de-7-576-millones-en-2021/>

⁸⁸³ Just Eat. (2022, décembre). *Datalicious : L'observatoire des nouveaux modes de restauration* (n°4). https://takeaway-landing-pages.k.elnino-production.com/storage/zips/274/images/Food_Trends_Report_France_2022.pdf

Nous allons à présent voir que les *food courts* de nos deux terrains d'études français se saisissent partiellement des sujets de circuits alimentaires courts, de produits locaux, de produits biologiques et du végétarisme.

Selon Xerfi (2019, p. 24), les *food courts* répondent à la demande des nouveaux régimes alimentaires grâce à une forte représentation des formules végétariennes, végétariens ou « sans ». Nous partageons ce constat à partir de l'étude de deux *food courts* dans lesquels plusieurs plats végétariens sont proposés aux visiteurs. À cet égard, on retrouve au moins un plat végétarien dans l'ensemble des stands de restauration de Ground Control⁸⁸⁴, tandis que lors de la seconde édition de La Friche Gourmande, deux des trois stands présents en permanence proposaient au moins un plat végétarien⁸⁸⁵. Dans le même sens, nous avons souvent remarqué la présence de plats végétariens dans au moins un des stands des *food courts* de notre BDD. Les établissements de restauration rapide français suivent plus largement cette tendance puisqu'ils incluent de plus en plus l'option végétarienne dans leurs menus⁸⁸⁶.

La direction de Ground Control a plus largement souhaité mettre en place le label « Écotable » depuis 2019 pour tous ses stands. Le premier niveau du label encourage les produits biologiques ou en circuit court : « *Au moins 15% de mes produits sont issus de l'agriculture biologique, ou de filières durables* ». Dans ce cadre, les filières durables correspondent à la mise « *en place des pratiques agroécologiques et valorisant le circuit court* ». Ce premier niveau encourage l'offre végétarienne : « *Je propose au moins un plat végétarien* ». De plus, le « fait maison » revêt une importance majeure, puisque tous les plats « *sont élaborés sur place à partir de produits bruts et frais* ». Les autres critères renvoient à la protection des animaux avec le bannissement des « *ovoproduits issus de poules élevées en cage* », à la protection de l'environnement avec la réalisation systématique du tri sélectif ou avec le respect strict des « *saisons pour les fruits et légumes cultivés en France* », à la lutte contre le gaspillage alimentaire et la production de déchets avec la fourniture de *doggy bag* pour les clients ne terminant pas leur assiette et avec l'acceptation des contenants réutilisables des clients achetant à emporter. Au deuxième niveau, le même critère sur les produits biologiques et en circuit court est repris avec une part minimale de 30 % et qui monte à au moins 50 % dans le troisième niveau. Les trois niveaux du label Écotable censés être adoptés par tous les stands de

⁸⁸⁴ Ground Control. (s. d.). *manger & boire*. <https://www.groundcontrolparis.com/le-lieu/manger-boire/>

⁸⁸⁵ Damien, J. (2019, 1^{er} septembre). *La Friche Gourmande : A la bonne franquette*. LM Magazine. <https://www.lm-magazine.com/blog/2019/09/01/la-friche-gourmande/> ; Entretien Smokey Banh Mi (2021)

⁸⁸⁶ Briard, C. (2022, 11 mars). Les plats végétariens gagnent du terrain dans les restaurants. *Les Echos*. <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/les-plats-vegetariens-gagnent-du-terrain-dans-les-restaurants-1392254>

restauration de Ground Control n'évoquaient pas au mois de mai 2021 la nécessité de se fournir en produits locaux. Puis au mois de juin 2023, le deuxième niveau du label Écotable mentionnait une action en faveur de produits locaux toutefois considérés comme étant européens : « *Mon approvisionnement contient au maximum 5% de produits importés hors Europe* ». Et au troisième niveau du label, on retrouvait une action en faveur des produits locaux considérés à l'échelle française, mais sur un seul type de produit : « *Mes viandes sont 100% Françaises et issues de filières durables* ». Il n'y avait pas de changements au mois de juin 2023 en ce qui concerne les produits biologiques et les produits issus de filières durables, toutefois on ne retrouvait plus de précisions sur ce que recouvrait une filière durable⁸⁸⁷. Nous avons observé à plusieurs dates que la grande majorité des stands de restauration présents à l'année sont labellisés, tandis que les stands de restauration recrutés pour la période estivale détiennent rarement ce label⁸⁸⁸. Cependant, l'offre alimentaire de Ground Control s'inscrivait déjà dans un certain nombre de valeurs défendues par Écotable dès l'édition estivale de 2017 dans les extérieurs de la halle Charolais à en croire ce témoignage d'une chargée de communication au sein d'Allo La Lune : « *tous nos restaurateurs sont bio et privilégient les circuits courts, pareil pour le bar. On a beaucoup d'options végétariennes* »⁸⁸⁹. Ainsi, par l'étude de ce label et du discours des dirigeants de Ground Control, on ne peut pas dire que Ground Control se soit engagé à ce que ses restaurateurs s'approvisionnent en produits alimentaires issus de la région Île-de-France ou même en produits français. Par ailleurs, nous avons relevé des exigences non chiffrées encourageant les restaurateurs du *food court* permanent de FCB à Lille à « *cuisiner en grande partie à base de produits locaux* » et à « *valoriser des produits issus de l'agriculture biologique ou raisonnée* » dans l'appel à manifestation d'intérêts lancé en 2019 pour connaître les restaurateurs intéressés par le projet (La Lune Rousse, 2019, p. 42). Les sujets de circuits alimentaires courts, de produits locaux, de produits biologiques et du végétarisme surgissent à propos de trois des cinq *food courts* étudiés.

Bien que nous ne disposions pas de documentation comparable en Espagne sur de nombreux points abordés juste précédemment sur la « durabilité » de la RHD, nous pouvons relever des attentes chez la majorité de la population espagnole à cet égard, à partir d'un compte-rendu

⁸⁸⁷ Écotable. (s. d.). *Label*. <https://ecotable.fr/fr/label>

⁸⁸⁸ Par exemple, au mois de juin 2023, cinq stands de restauration disposaient du label Écotable, en ayant tous atteint le deuxième niveau. Il s'agissait de la grande majorité des stands présents en permanence dans le lieu. Source : Écotable. (s. d.). *Les écotables*. <https://ecotable.fr/ecotables>

⁸⁸⁹ Di Vincenzo, R. (2018, 1^{er} février). Street food, potager et yoga : on n'a pas fini de faire la queue devant Ground Control. *Telerama*. <https://www.telerama.fr/sortir/street-food-potager-et-yoga-on-n-a-pas-fini-de-faire-la-queue-devant-ground-control,158624.php>

d'une intervention réalisée en 2022 de la directrice du département de la RHD en Espagne chez NPD Group. En effet,

« sept Espagnols sur dix pensent que les restaurants devraient se concentrer davantage sur le développement durable, bien qu'il n'y ait pas une seule demande forte adressée au secteur, mais que les demandes des consommateurs couvrent un large éventail de mesures. Parmi les actions les plus demandées figurent la préférence pour les produits locaux, la réduction du gaspillage, l'utilisation de produits de saison, des salaires justes pour les travailleurs, la réduction des emballages en plastique et la possibilité de ramener les restes à la maison ou de les donner à des associations caritatives » (notre traduction)⁸⁹⁰.

Par ailleurs, A. M. Martínez Sala et B. Peña Acuña (2018) notent une préoccupation croissante des Espagnols pour une alimentation saine.

Pour finir, il est intéressant de mentionner une citation de C. Fischler datant de 2023 au sujet des pratiques alimentaires en France qui permet de synthétiser un nombre important des grandes tendances alimentaires observées en France et en Espagne :

« un nouvel idéal de l'alimentation pourrait sembler apparaître pour certains. Une alimentation à deux vitesses en alternance: d'un côté, le quotidien, le travail, une nourriture économique en temps et en argent, aussi saine et fonctionnelle que possible, écoresponsable, réglée librement et individuellement. De l'autre, le temps de la cuisine et du restaurant, le collectif et la convivialité »⁸⁹¹.

Nos analyses ont permis de montrer que le *food court* permet de répondre à ces deux types de demandes et donc aussi à leurs situations intermédiaires.

7.6) Le *food court* rejoint les tendances de consommation contemporaines

Nous allons montrer que l'insertion d'un *food court* dans un projet urbain rejoint les tendances de consommation contemporaines.

⁸⁹⁰ NPD. (2022, 9 mars). *Las cadenas de restauración rozan su negocio precovid en España, con unas ventas de 7.576 millones en 2021*. <https://www.npd.com/news/press-releases/2022/las-cadenas-de-restauracion-rozan-su-negocio-precovid-en-espana-con-unas-ventas-de-7-576-millones-en-2021/>

⁸⁹¹ Benayoun, H. (2023, 18 janvier). *Claude Fischler : «Il nous faut comprendre et inventer une nouvelle relation à l'alimentation»*. Sirha Food. <https://www.sirhafood.com/fr/lyon/claude-fischler-il-nous-faut-comprendre-et-inventer-une-nouvelle-relation-l'alimentation>

Il est nécessaire d'étudier les tendances de consommation pour mieux comprendre l'engouement pour les *food courts* et pour les offres qui y sont proposées. En effet, « *le commerce est déterminé par l'évolution des demandes des consommateurs (qui par exemple mangent plus de poulet et moins de bœuf) mais aussi par le périmètre de la sphère marchande : repas pris hors domicile [...] par exemple* » (E. Duhamel et P. Molinoz, 2021, p. 11).

Sur le temps long, il est utile de repérer qu'entre 1960 et 2007, l'évolution des dépenses des ménages français s'est caractérisée par la régression des dépenses allouées aux besoins élémentaires que sont l'habillement et l'alimentation au profit « *des postes de services à la personne* » (tableau 19).

	1960	2007
Alimentation, habillement	50	34
Logement	16	19
Transport	11	18
Santé, communication, loisirs, services divers	19	31

Tableau 19 : « Cinq décennies de transformations des dépenses des ménages français (en % du budget total des ménages) »

Source : Georges Consales, Maryse Fesseau, Vladimir Passeron, Dossiers Insee, 2007, publié dans G. Burgel et A. Grondeau (2015, p. 142) ; Réalisation : J. Haquet, 2023

G. Burgel et A. Grondeau (2015, p. 142) précisent qu'afin de « *mesurer l'importance de ces bouleversements des modes de vie, on n'oubliera pas que dans le même temps, les masses consommées par habitant s'envolent, au rythme annuel sur la période, de 2,5% pour le volume, de 4,6% pour la valeur* ». Cette dynamique fait écho à « *de nombreux travaux (Marcuse, 1964 ; Debord, 1967 ; Baudrillard, 1970 ; Rochefort, 1995 ; Corrigan, 1997) [qui] ont bien décrit ce rôle croissant de la consommation, dans le fonctionnement des sociétés* » (B. Hérault et al., 2019, p. 10).

Nous allons à présent chercher à montrer les tendances de consommation pouvant en partie expliquer l'engouement récent pour les *food courts* dans les métropoles françaises et espagnoles depuis les années 2010. Similairement à F. Ascher (2001 ; 2005), B. Hérault et al. (2019, p. 11) notent une tendance à l'individualisation de la consommation qui se « *manifeste clairement en matière d'alimentation* ». Nous avons vu qu'elles sont toutes deux rendues possibles dans les *food courts* par les activités nombreuses et variées et par l'offre alimentaire importante et variée que l'on y trouve. O. Badot et P. Moati (2020, p. 8 et 9) ont lancé en 2019 dans le cadre de l'Observatoire Société & Consommation (ObSoCo) un « *Observatoire des perspectives*

utopiques » qui avait pour ambition « d’esquisser les imaginaires positifs ou négatifs de la population française quant à son futur souhaité ou subi et d’en déduire les conséquences sur la consommation et le commerce ». P. Moati (2020, p. 24) explique à cet égard que

« dans la perspective de cet observatoire, nous nous sommes attachés à repérer des systèmes de pensée plus ou moins formalisés, portant une « vision du monde » et une perspective d’avenir désirable plus ou moins réaliste, exprimée aujourd’hui au travers d’auteurs, de relais d’opinion, de mouvements plus ou moins organisés, préconisant des pratiques ou des réalisations susceptibles d’inspirer à la fois les politiques publiques et une éthique de la manière de mener sa vie ».

Trois systèmes utopiques ont alors été retenus : l’utopie techno-libérale, l’utopie écologique et l’utopie sécuritaire⁸⁹². Leurs principales caractéristiques sont présentées dans le tableau 20.

	Utopie techno-libérale	Utopie écologique	Utopie sécuritaire
Commerce et consommation	Élévation régulière du pouvoir d’achat pour tous	Niveau de vie en baisse La consommation bascule dans « le moins mais mieux » Une part importante de ce qui est consommé provient de l’économie collaborative, de la mutualisation et du « faire soi-même »	Taxation des produits étrangers Le commerce indépendant de proximité bénéficie d’une politique de soutien
Économie	Mondialisée et aux mains des géants du numérique	Mondialisation entravée, l’économie se relocalise sur les territoires	Se protègent des influences extérieures
Écologie	Technologie pour faire face au défi écologique	Société visant la sauvegarde de la planète	
Rapports sociaux	Inégalités croissantes La technologie allonge très sensiblement l’espérance de vie	Réduction des inégalités Vie sociale inscrite dans la proximité	Populations d’origine étrangère invitées à s’intégrer rapidement

Tableau 20 : Caractéristiques des trois systèmes utopiques dominants chez les Français en 2020 selon l’Observatoire Société & Consommation

Source : P. Moati (2020, p. 24 et 25) ; Réalisation : J. Haquet, 2024

⁸⁹² « Chacun a été présenté aux personnes ayant participé à l’enquête au travers d’une quinzaine de propositions en décrivant les différentes facettes, dont plusieurs relatives à la consommation » (P. Moati, 2020, p. 24).

Il ressort de l'enquête réalisée auprès des Français⁸⁹³ que « 55 % des répondants ont attribué leur meilleure note globale à l'utopie écologique, contre 30 % pour l'utopie sécuritaire et 16 % pour l'utopie techno-libérale » (P. Moati, 2020, p. 25).

Selon P. Moati (2020, p. 28)

« ce que révèle l'attraction exercée par les modes de vie associés à l'utopie écologique est à mettre en relation avec les tendances contemporaines de la consommation : la crise des formats de la grande distribution et le retour en grâce du commerce de proximité indépendant, l'attrait exercé (en particulier dans l'alimentaire) par les registres immatériels associés à la naturalité et à la tradition, la recherche de l'authenticité, l'appétence pour le vintage, l'engouement pour la personnalisation et le do it yourself... ».

On retrouve bien dans les *food courts* des métropoles françaises et espagnoles un certain nombre de ces caractéristiques. En effet, l'immense majorité des stands de restauration ne sont pas exploités par des chaînes de restauration ou leurs franchisés. L'appétence pour le vintage peut se voir par l'occupation de lieux qui n'ont pas été initialement conçus pour accueillir des *food courts*. Enfin, l'engouement pour le *do it yourself* ressort dans l'utilisation de biens meubles récupérés comme nous avons pu le relater pour Ground Control et La Friche Gourmande. Pour en revenir à la mutualisation et à l'économie collaborative qui sont des composantes importantes de l'utopie écologique⁸⁹⁴, nous estimons comme Cushman & Wakefield (2018) que les *food courts* s'inscrivent dans l'économie collaborative. En effet, dans

⁸⁹³ En matière de méthodologie, les résultats exposés ci-après s'appuient sur « une enquête en ligne menée sur le panel de [l'entreprise] ResponDi du 23 avril au 7 mai [2019], auprès d'un échantillon de 2000 personnes représentatif de la population de France métropolitaine âgée de 18 à 70 ans établi sur la base de quotas sur les critères suivants : âge, sexe, catégorie socioprofessionnelle, région et taille de l'agglomération de résidence. Afin d'éviter que la durée de passation du questionnaire ne dépasse le seuil à partir duquel la qualité des résultats se trouve compromise, certains blocs de questions n'ont été adressés qu'à une moitié de l'échantillon et d'autres à l'autre moitié » (F. Cabaud, B. Descarrega et P. Moati, 2019, p. 27).

Il est important de souligner que l'enquête réalisée « relève du déclaratif ». Ainsi, « ses résultats sont exposés au fameux biais de désirabilité ». Par ailleurs, « l'objectif de l'enquête était précisément de saisir des aspirations et des imaginaires, d'obtenir des répondants qu'ils évoquent leur société idéale, indépendamment de toutes contraintes ». C'est pourquoi il ne faut pas prendre « l'expression d'attitudes à l'égard d'un monde idéal comme la garantie d'une disposition – ou plus, comme un engagement – à adopter les comportements qui en découlent » (O. Badot et P. Moati, 2020, p. 11).

⁸⁹⁴ La mutualisation s'inscrit dans l'économie collaborative. À cet égard, « l'économie collaborative [...] vise à remplacer la possession individuelle d'objets ou de machines par leur partage au moins partiel, dans le double objectif de réduire les coûts et de favoriser de nouvelles formes de sociabilité » (J. Haëntjens et S. Lemoine, 2015, p. 54). L'article de Wikipédia sur l'économie collaborative précise qu'elle « regroupe les activités économiques qui reposent sur le partage ou la mutualisation des biens, savoirs, services ou espaces et sur l'usage plutôt que la possession ». Source : Économie collaborative. (2023, 17 mai). Dans Wikipédia. https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=%C3%89conomie_collaborative&oldid=204323585

un *food court*, les restaurateurs partagent la même adresse, l'espace de consommation des plats et le mobilier associé comme les chaises et les tables, très souvent un site Internet et des réseaux sociaux communs. Cette forme de restauration rencontre donc l'appétence d'une majorité de Français pour la consommation collaborative⁸⁹⁵. Plus largement, selon O. Badot (2020, p. 38), l'étude sur les perspectives utopiques

« révèle davantage un besoin de jouissance à petite échelle que de grandes aspirations. Pour Cova et Cova (2002), on assisterait à une quête d'authenticité postmoderne qui se traduit par une recherche d'expériences. La hiérarchie des goûts et des valeurs glisserait du global vers le local et du futur vers le passé, par un rejet des « non-lieux » à la Augé (1992), comme espaces modernes dépourvus de sens et d'affect ».

Encore une fois, il nous semble que les *food courts* des métropoles françaises et espagnoles permettent de répondre à ces aspirations.

Au mois d'octobre 2020, O. Badot expliquait à partir de travaux plus récents de l'ObSoCo visant à prendre en compte la pandémie de Covid-19 que *« l'utopie écologique a peu évolué [55%], l'utopie sécuritaire a un peu progressé [32%] et on a encore un peu perdu sur l'utopie techno-libérale [13%] »* (Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole, 2020). Ainsi, à en croire ces travaux, la crise sanitaire n'aurait pas contribué à un renversement des systèmes utopiques proposés.

Dans le contexte français, A. Gasnier et N. Lemarchand (2014, p. 226 et 227) décrivent les modes et valeurs de consommation contemporaines :

« Aux modes et valeurs de consommer polymorphes, toujours en vigueur aujourd'hui, succède la quête de l'innovation et du « réenchantement » de la consommation à partir de nouveaux concepts de centres commerciaux (life style centers, retail parks, etc.) mêlant ambiances et valeurs familiales, patrimoniales, ludiques et environnementales. Cette quête de l'innovation passe certes par des mises en scène « marketing », des aménagements sécuritaires et festifs, des équipements à l'architecture soignée qui transforment les espaces marchands et les territoires du commerce, mais aussi, de plus en plus, par de nouvelles techniques de vente et d'accès aux produits : e-commerce, m-

⁸⁹⁵ La consommation collaborative était ancrée dans les pratiques des français en 2013. En effet, *« l'Observatoire des consommations émergentes de l'ObSoCo a mesuré en 2013 l'engagement des Français dans une vingtaine de pratiques s'écartant des sentiers marchands ordinaires, dont un large échantillon de pratiques relevant de la consommation collaborative. Il en ressort un premier résultat fort : près de 60 % des consommateurs sont significativement engagés dans ces formes de consommation prises dans leur ensemble »* (P. Moati, 2016, p. 157).

commerce, t-commerce et drive, etc., utilisent désormais les nouvelles technologies de l'information et de la communication ».

Il nous semble que les *food courts* français et espagnols s'inscrivent pour la plupart d'entre eux dans ces dynamiques, hormis celles qui concernent le e-m-t-commerce et le *drive*.

Conclusion du chapitre 7

Le *food court* témoigne selon nous dans les approches de l'aménagement urbain contemporain de la coexistence entre « *la ville objet* » et « *la ville des sujets* » pour reprendre des expressions de J. Haëntjens et S. Lemoine (2015, p. 13). En effet, le *food court* constitue un objet urbain en raison de ses caractéristiques normées et de son caractère reproductible. Dans le même temps, en accueillant des *food courts*, les équipes de maîtrise d'ouvrage des projets urbains contemporains prennent en compte de nombreuses tendances sociétales actuellement à l'œuvre dans les métropoles françaises et espagnoles. Cela témoigne d'une attention envers les usagers de ces espaces urbains. Il s'agit notamment de répondre au besoin des citoyens de vivre des expériences, entouré, mais sans engagement, tout en prenant en compte le besoin de sécurité des personnes et de tranquillité des riverains. Il s'agit de répondre à une demande d'individualisation croissante, y compris dans les pratiques alimentaires, grâce à un nombre important de stands alimentaires et à la large amplitude horaire du lieu. L'offre des *food courts* rejoint d'autres tendances alimentaires, comme l'augmentation du nombre de repas pris hors du foyer ou encore la tendance émergente de la végétarisation de la consommation alimentaire en proposant généralement des mets végétariens. L'insertion de *food courts* dans des projets urbains rejoint aussi une dynamique de prise en compte croissante et importante de l'alimentation dans les projets urbains et plus largement dans les sociétés françaises et espagnoles. Elle rejoint également la volonté des citoyens de trouver des lieux proposant des activités nombreuses et variées pour utiliser leur temps libre en augmentation. Ces implantations s'inscrivent dans le « *tournant récréatif* » des villes européennes, dans lesquelles le tourisme, les loisirs et la culture prennent une place croissante depuis plusieurs décennies (M. Stock, 2007). Enfin, l'offre des *food courts* rejoint des tendances de consommation contemporaines, comme le recours d'une majorité de Français à la consommation collaborative. Nous estimons par ailleurs que la démarche d'urbanisme transitoire – pouvant consister à installer un *food court* – constitue un marqueur de l'attention contemporaine portée aux usages des futurs usagers (habitants, employés, membres d'associations) des secteurs à livrer par des acteurs qui participent à des choix de conception urbaine.

Chapitre 8) Le *food court* dans le projet urbain : vers quels modèles de ville ?

L'objectif de ce chapitre est de montrer en quoi les projets urbains et les *food courts* qui y sont associés révèlent des utopies, des modèles urbains et une évolution dans les manières de fabriquer la ville. Dans ce chapitre, nous allons aborder des utopies urbaines et modèles urbains produits depuis les années 1950, car ils présentent l'intérêt de situer dans le temps long le phénomène récent du couplage projet urbain-*food court*. Cela nous permettra de montrer que ce couplage n'est pas totalement conjoncturel, mais qu'il peut prolonger certaines tendances (préservation, adaptabilité, hédonisme...). Par ailleurs, l'étude des projets urbains contenant des *food courts* constitue une entrée intéressante pour s'interroger sur l'évolution de la façon de faire et de penser l'urbanisme depuis les années 1950, plus seulement à l'échelle des projets urbains, mais à l'échelle plus vaste des espaces urbanisés.

Pour y parvenir, nous interrogerons les trois projets urbains étudiés à la lueur d'utopies et modèles urbains anciens (urbanisme moderne, travaux des Team X, situationnisme, mégastucture, architecture radicale, architecture de survie) et contemporains suivant un objectif de ville durable (utopie technoscientifique, utopie d'une ville plus intégrée à son environnement, slogans de la ville loisir, de la ville créative, de la petite ville frugale et de la mégapole connectée). À cet égard, nous indiquerons ce qui correspond ou non entre les utopies et les modèles urbains qu'on va présenter dans ce chapitre et les trois projets urbains que nous étudions.

Pour donner un cadre théorique à cette recherche, nous nous appuierons principalement sur les tenants des mégastuctures et sur les utopies rattachées à partir des publications de P. Marcolini (2015), C. Younès (2015), D. Rouillard (2004), C. Tiry (2008) et Y. Friedman (1970). Puis nous insisterons principalement sur les utopies et slogans contemporains visant à faire advenir la ville durable en nous basant sur des publications de J. Haëntjens et S. Lemoine (2015) et C. Ruggeri (2020).

De façon à bien cadrer notre réflexion sur les liens entre les projets urbains contemporains et les modèles urbains, commençons par présenter une définition d'un modèle dans le contexte de l'urbanisme. O. Söderström (2012, p. 43) explique que pour Françoise Choay, dans l'ouvrage *La Règle et le Modèle. Sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*

« la règle renvoie à des principes génératifs fournissant des solutions urbaines qui s'adaptent à des situations territoriales et sociales spécifiques, alors que le modèle

désigne des solutions toutes faites dont la validité est universelle et qui peuvent dès lors être copiées sans se soucier du contexte ».

Dans ce sens, nous estimons que nous pouvons parler de modèle à l'égard du *food court*. En effet, il apparaît comme une solution à la fois reproductible et adaptable face à la question de la préservation de grandes structures architecturales désaffectées auxquelles on confère une valeur patrimoniale. La dimension des bâtiments utilisés conduit notamment à réinterroger les projets en regard des théories mégastructuralistes.

À cet égard, selon C. Carriou et O. Ratouis (2014, §1)

« la question du modèle accompagne l'urbanisme depuis sa création au tournant des XIXe et XXe siècles. Longtemps, l'urbanisme a fait de l'action objectivée et raisonnée sur l'espace un moyen de transformer la société et son organisation. La place donnée au modèle y était structurante et traduisait les orientations fondatrices qui, à des degrés divers, ont constitué ce champ : l'intention réformatrice pouvant tendre à l'utopie, l'ambition d'appliquer un raisonnement scientifique à l'action sur la ville, et enfin la croyance fondamentale en un pouvoir transformateur de l'espace sur la société. Ces orientations ont conduit à donner une dimension exemplaire à visée reproductible et normative aux théories élaborées et aux expériences menées ».

De leur côté, J. Haëntjens et S. Lemoine (2015, p. 94) estiment que

« depuis que les villes existent, l'invention de nouveaux modèles urbains s'est toujours jouée sur trois types de facteurs : des défis (écologiques, militaires, économiques, sanitaires, logistiques...), des solutions (techniques, urbanistiques, politiques...) et des visions portées par une partie au moins du corps social »⁸⁹⁶.

⁸⁹⁶ J. Haëntjens et S. Lemoine (2015, p. 94) indiquent comme exemple : « La rénovation de Paris par le préfet Haussmann a ainsi été déclenchée par une accumulation de défis (émeutes urbaines, misère sociale, choléra...), par les premiers apports techniques de la révolution industrielle et par la vision d'un Napoléon III qui résonnait avec les envies d'une bourgeoisie montante ».

De leur côté, S. Bognon et al. (2020, p. 27) notent que parmi les théories ou modèles existants dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement, « on distingue donc les savoirs et théories pour l'action, parmi lesquels les « doctrines » qui relèvent de l'énonciation de ce que devrait être la « bonne ville », dans une visée normative [BOURDIN, 2015]. Ces théories ou modèles peuvent être définis comme « un ensemble d'objets, de politiques, de doctrines urbanistiques, de "bonnes pratiques" ou de labels partageant une caractéristique commune : celle de servir de référence à l'imitation ou à la reproduction dans un contexte autre que celui de sa production initiale » [PEYROUX et SANJUAN, 2016]. Il peut s'agir de projections spatiales de villes futures [CHOAY, 1965], mais aussi de « modèles techniques sectoriels », « de concepts transposés à l'action publique » ou « d'injonctions à de nouveaux modes de développement urbain » [PEYROUX et SANJUAN, 2016]. Par exemple, les rhétoriques contemporaines autour de la « smart city », de la ville « durable et compacte » ou de la métropole « créative » relèvent de cette catégorie ».

D. Ghirardo (1997, p. 7) indique que

« la période qui succéda à l'année 1965 inaugura une approche de l'architecture qui vint à être connue sous le terme de postmodernisme, d'abord aux États-Unis puis partout ailleurs dans les pays industrialisés. [...] Là où les forces de modernisation du début du XX^{ème} siècle tendaient à estomper les différences locales, régionales et ethniques, les postmodernes s'attachent précisément à ces différences pour mettre en avant ce qui avait été marginalisé par les cultures dominantes ».

À cet égard, dans son ouvrage *« Complexity and Contradiction in Architecture »* publié en 1966, l'architecte étasunien Robert Venturi – qui contestait *« l' "architecture moderne orthodoxe" »* en lui préférant *« le "désordre de la vie" »* – *« exhortait les architectes à prendre en considération l'existant, voire à le célébrer, plutôt que de tenter d'imposer une utopie visionnaire issue de leurs fantasmes »* (D. Ghirardo, 1997, p. 17). Il semblerait que cette position de Robert Venturi ait été entendue par de nombreux acteurs qui participent à la conception de nouveaux espaces urbains. En effet, nous avons constaté que de nombreux projets urbains s'ancrent au moins partiellement dans l'urbanisme de révélation, ce qui revient à s'extirper des utopies urbaines, puisque ces dernières ont *« pour support un espace modèle »* (F. Choay, 1980, p. 46). Dans ce sens, la sociologue M. Clavel (1992, p. 46) estimait en 1992 que *« les utopies, cependant, ne sont plus à la mode. L'imaginaire utopien n'éclaire plus nos horizons »*. Toutefois, les utopies ne semblent pas totalement passées de mode, en témoignent les trois utopies contemporaines proposées en 2019 par l'ObSoCo dans le contexte français.

8.1) Les parentés des projets urbains contemporains avec les utopies mégastructuralistes des années 1960

Nous allons à présent nous interroger sur les parentés des projets urbains contenant des *food courts* étudiés en deuxième partie avec les utopies développées par les architectes du Team X et les situationnistes dans les années 1950 et 1960 et par les architectes de la mégastructure et de l'architecture radicale des années 1960 et 1970.

Nous allons montrer que les caractéristiques de la relation projet urbain-*food court*, clairement identifiées (bâti volumineux, adaptabilité, écologie, mutualisation, normalisation, consumérisme, hédonisme, délimitation, sécurisation, préservation, réutilisation et animation) et faisant système, peuvent faire écho à des pensées urbanistiques des années 1950-1970. Puis nous nuancerons ce rapprochement en tenant compte du contexte de l'époque (technophile,

normatif, expansionniste) et de l'échelle concernée (ville globale contre projet de dimension réduite centré sur l'alimentation).

On retrouve une attention sur les usages des habitants dans la mise en place de *food courts* temporaires lors de la phase amont des trois projets urbains que nous avons étudiés et plus largement dans la multiplication des projets d'occupations temporaires dans les projets urbains européens depuis les années 2010. En effet, nous avons constaté qu'ils permettent de tester des usages et des programmations urbaines dans des espaces délimités et restreints. Nous avons indiqué plus largement à cet égard que selon J. Haëntjens et S. Lemoine (2015, p. 23) « *les responsables locaux* » accordent « *une part croissante aux usages* » dans la fabrique urbaine contemporaine en Europe et en Amérique du Nord. On repère également une attention envers les usages des habitants dans les réflexions des architectes du Team X lors des années 1950 et 1960 (D. Rouillard, 2004). Par ailleurs, la volonté des acteurs des trois projets urbains étudiés de donner aux habitants ce que nombre d'entre eux veulent en installant un *food court*, à savoir un lieu animé (J.-M. Decroly et al., 2003) et de convivialité (A. Bourdin, 2004a), fait écho à la volonté d'Alison et Peter Smithson – architectes du Team X – de chercher « *à répondre à une demande sociale* » (D. Rouillard, 2004, p. 13). Les Team X se sont attachés à proposer des espaces adaptés aux usages des personnes pour lesquelles ils ont construit (D. Rouillard, 2004), alors que les architectes de l'urbanisme moderne estimaient que c'était aux gens de s'adapter à la cité qu'ils avaient conçus pour eux⁸⁹⁷. À ce propos, dans le cas du projet urbain FCB, on relève un projet d'habitat participatif de 20 logements dans lequel des habitants ont pu décider d'un certain nombre de points sur la construction de la résidence en question⁸⁹⁸. Nous avons aussi observé que des ateliers de concertation sur les usages d'une partie des espaces publics ont eu lieu dans les projets urbains situés à Lille et à Paris. Toutefois, il apparaissait dans ces deux projets urbains que les habitants ne pouvaient pas se prononcer sur le contenu général de la programmation et sur les formes urbaines générales, qui auront pourtant des incidences importantes sur les usages des sites réaménagés. De plus, aucune consultation des habitants n'a eu lieu pour élaborer la programmation, les formes urbaines et les usages du projet urbain de Valladolid. Aussi, il faut relever que les équipes de maîtrise d'ouvrage des trois projets urbains

⁸⁹⁷ En effet, J. Gehl et B. Svarre (2019, p. 10) notent que « *dans les années 1960 [...] des chercheurs et des journalistes de différents continents ont entrepris de critiquer le modèle de planification urbaine qui prévalait alors, auquel ils reprochaient d'ignorer la personne humaine dans la ville. Les ingénieurs des transports se concentraient sur la circulation, les architectes paysagistes s'occupaient des parcs et autres espaces verts, les architectes concevaient des immeubles et les urbanistes proposaient une vue d'ensemble. Tout ce beau monde portait une attention scrupuleuse au design et à la structure, mais ne se souciait guère de la présence humaine dans l'espace urbain et de l'interaction entre les gens et leur environnement* ».

⁸⁹⁸ Cailloux verts. (2021, mai). Cailloux verts. Habitat Groupe en Nord. <http://www.habitatgroupe-en-nord.fr/IMG/pdf/2021-05-flyer-caillouxverts-v1.pdf>

étudiés ont imposé la présence d'un *food court* dans la programmation urbaine. Ils ne sont donc pas issus d'une prise en compte d'usages, même si quelques usages des *food courts* temporaires lillois et parisien pourraient avoir une incidence sur les usages du *food court* permanent ouvert à Lille et de celui qui est envisagé à Paris. Ainsi, ces quelques exemples de prise en compte d'usages des habitants et de leurs demandes afférentes apparaissent assez dérisoires face à la définition de la programmation et des formes urbaines générales des trois projets urbains qui a été réalisée sans consultation des habitants. La reprise du discours de la prise en compte des usages dans les projets actuels apparaît donc peu appliquée en pratique, ce qui s'inscrit dans le prolongement de l'urbanisme moderne. Par ailleurs, le projet d'enfouissement des voies ferrées à Valladolid – abandonné en 2017, mais qui pourrait tout de même être réalisé suite à un changement de majorité municipale en 2023 – constitue l'unique projet se rapprochant de la volonté des membres du Team X de procéder à des « *superpositions à la ville existante de réseaux de flux* » (D. Rouillard, 2004, p. 13). Finalement, les projets urbains contemporains ont partiellement repris certains présupposés urbanistiques proposés par des architectes du Team X.

Nous allons à présent étudier les emprunts des acteurs ayant mis en place des *food courts* et des projets urbains contemporains aux travaux des architectes de l'utopie de la mégastructure et à des utopies qui lui sont rattachées (situationnisme, architecture radicale, architecture de survie). Les caractéristiques d'adaptabilité et de normalisation identifiées dans la relation projet urbain-*food court* peuvent faire écho à la description de la mégastructure proposée par D. Rouillard (2004, p. 14) :

« elle s'inscrit dans une opposition [...] entre une superstructure durable à l'échelle territoriale, d'extension illimitée, qui porte et transporte, et des unités de remplissage, discrètes et mobiles, facilement renouvelables, aussi éphémères que les fonctions qu'elles assument. Un "système primaire", "macrostructure" assurant une « tâche infrastructurelle », accueille un "système secondaire", "micro-structure" de remplissage dont les manipulations n'affectent pas l'ordre premier ».

Le schéma suivant réalisé par Y. Friedman (1970) permet de visualiser ces propositions (figure 89).

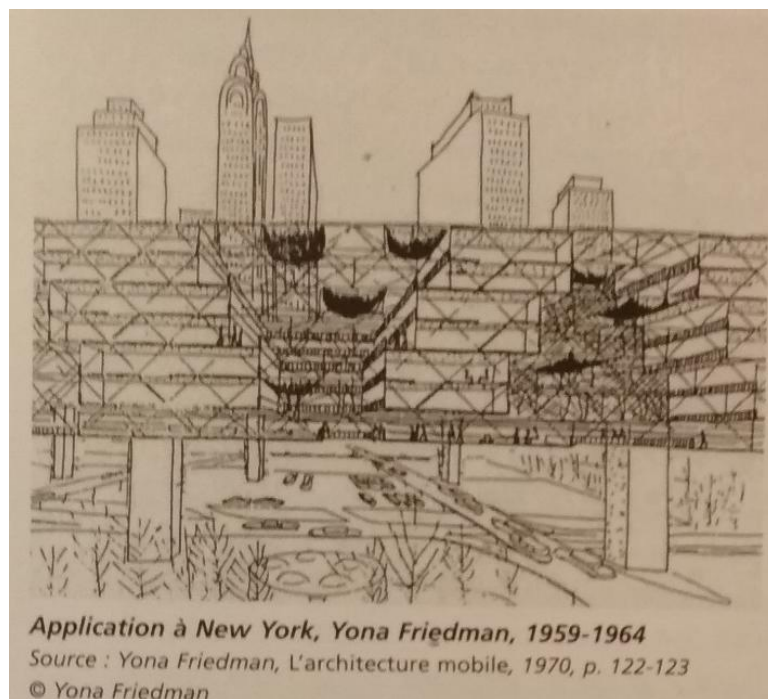


Figure 89 : L'utopie de la mégastucture appliquée à la ville de New York sous forme de dessin par Yona Friedman entre 1959 et 1964

Source : C. Tiry (2008, p. 19) ; Réalisation : Y. Friedman (1970, p. 122-123)

En effet, nous avons repéré que les stands et le mobilier des *food courts* à disposition des visiteurs et des animateurs sont souvent facilement installables et déplaçables – ce qui les apparente au « système secondaire » de cette utopie – qu'ils soient installés dans un bâtiment ou un espace en plein air correspondant à un « système primaire ». Rappelons à cet égard que plus la durée de vie d'un *food court* est courte, plus il est facilement adaptable d'un lieu à un autre grâce à l'utilisation de dispositifs de restauration mobile. On peut donc noter une filiation entre de nombreux *food courts* contemporains dans les métropoles françaises et espagnoles – ce qui concerne a priori d'autant plus ceux qui sont éphémères et temporaires – et utopie de la mégastucture. Dans trois des quatre *food courts* temporaires étudiés en partie 2, on retrouvait des stands facilement déplaçables lorsque d'autres le semblaient difficilement⁸⁹⁹. De plus, les contrats de courtes durées signés entre les gestionnaires de sites et les directions de *food courts* éphémères et temporaires rapprochent ces *food courts* du « système secondaire » qui accueille des activités éphémères. La normalisation est présente dans la description de cette utopie. Elle l'est également dans les *food courts* situés dans des projets urbains. En effet, il faut par exemple y respecter des normes d'hygiène, de sécurité ou encore relatives aux niveaux sonores pour maintenir ses activités en fonctionnement. Plus largement, il nous semble que l'on peut à partir de cette description effectuer un lien entre l'utopie de la mégastucture et l'urbanisme

⁸⁹⁹ Les stands n'étaient pas facilement déplaçables à Estación Gourmet.

transitoire. En effet, à l'échelle d'un projet urbain, les occupations temporaires disposent généralement des caractéristiques du « système secondaire » développé par les utopistes de la mégastructure, tandis qu'ils prennent place dans des espaces bâtis ou non à vocation durable. Selon C. Tiry (2008, p. 11) dans l'utopie de la mégastructure, « *le bâtiment accède aux dimensions de l'infrastructure, absorbe toutes les fonctions urbaines et développe des capacités de renouvellement de ses composants internes* ». L'immense volume que représente une ville où l'utopie de la mégastructure est appliquée fait écho au grand volume des halles et autres espaces bâtis anciennement à vocation industrielle préservés dans les projets urbains contemporains et mobilisés pour y accueillir des *food courts*. Par ailleurs, déjà à la fin des années 1950, les situationnistes Guy Debord et Constant Nieuwenhuys imaginaient les principales caractéristiques de la ville utopique « New Babylon » en réaction à un urbanisme fonctionnaliste qu'ils rejetaient :

« *une sorte de labyrinthe modulable au-dessus des airs [...] venant se superposer aux métropoles déjà existantes, se déploierait progressivement à l'échelle du monde entier. Les habitants de New Babylon, libérés du travail grâce à l'automatisation intégrale de la production industrielle, passeraient leur temps à voyager au sein de ses structures, elles-mêmes transformables à volonté*⁹⁰⁰ » (P. Marcolini, 2015, p. 87).

On retrouve ici de nombreuses ambitions identiques à celles développées par des mégastructuralistes dans les années 1960. On retrouve également ici le concept d'hédonisme qui est à rapprocher de la programmation de *food courts* dans des projets urbains contemporains.

Toutefois, les projets que nous étudions ne s'inscrivent pas pleinement dans l'utopie de la mégastructure. En effet, D. Rouillard (2004, p. 14) précise que la mégastructure « *traverse des territoires sans frontières* ». Or les projets de *food courts* d'occupations temporaires et les projets urbains contemporains des métropoles françaises et espagnoles sont réalisés dans des périmètres délimités mesurant au maximum plusieurs dizaines d'hectares et voient le jour dans un contexte de lutte contre l'étalement urbain. De plus, alors que les mégastructures étaient censées accueillir plusieurs fonctions urbaines, les *food courts* n'en accueillent qu'une principale – les loisirs dans une logique consumériste – et une secondaire qui lui est liée – le travail. De plus, nous avons montré que l'installation de *food courts* dans des projets urbains amène de l'animation puisqu'ils accueillent quotidiennement des centaines de visiteurs dans des lieux qui en recevaient auparavant moins ou qui étaient fermés au public. Or, selon H. Bresler (1993, p. 114), « *la ville-architecture [promue par les mégastructuralistes des années*

⁹⁰⁰ Cf. Constant, *New Babylon*. Art et utopie. Textes situationnistes, Paris, Editions Cercle d'Art, 1997

1960] est dépourvue de toute empreinte de vie et d'éléments naturels ». Il y a par ailleurs dans les trois projets urbains étudiés une volonté des équipes de maîtrise d'ouvrage de conserver des traces matérielles des sites à aménager, notamment perceptibles à travers des projets de conservation d'édifices bâtis volumineux préexistants⁹⁰¹. Ils se distinguent de cette façon des projets des mégastructuralistes. En effet, D. Mangin et P. Panerai (1999, p. 142) notent que ces derniers avaient imaginé « *un projet globalisant dans un espace tridimensionnel homogène* ».

D. Rouillard (2004, p. 14) estime aussi à propos de cette utopie que ces « *projets [...] caractérisent un projet moderniste encore conquérant, visant à concevoir l'ensemble de l'environnement construit, dans une maîtrise totale et globale du territoire* ». Toutefois, comme précédemment indiqué, le « système secondaire » devait être composé d'« *unités de remplissage, discrètes et mobiles, facilement renouvelables, aussi éphémères que les fonctions qu'elles assument* » (D. Rouillard, 2004, p. 14). C. Tiry (2008, p. 16) précise à cet égard que les projets des mégastructuralistes s'appuyaient « *sur un ensemble de notions telles que la flexibilité, la mixité, le zoning vertical ou le contrôle climatique généralisé, dans la perspective d'offrir un "urbanisme indéterminé"*⁹⁰² capable d'accueillir les conditions fluctuantes de la ville contemporaine »⁹⁰³. À ce propos, Espaces Ferroviaires et uapS mettent l'accent sur la nécessité de construire des bâtiments neufs pouvant facilement changer de destination, ce qui s'inscrit partiellement dans le « système secondaire » proposé par les mégastructuralistes, car ces acteurs de projets urbains actuels ne vont pas jusqu'à proposer des bâtiments mobiles et des bâtiments éphémères. De plus, de nos jours, il nous semble que les architectes-urbanistes qui travaillent pour des projets urbains s'accordent sur un consensus : laisser des espaces vides pour des structures temporaires, légères et facilement démontables, ce qui irait dans le sens du « système secondaire » proposé par les mégastructuralistes. Enfin, notons que le « *contrôle climatique généralisé* » envisagé par les mégastructuralistes peut renvoyer à la sécurisation importante des *food courts* où les visiteurs sont confrontés à de fréquents contrôles des usages.

⁹⁰¹ Or nous avons préalablement constaté que depuis l'avènement du projet urbain dans les années 1980, bon nombre de concepteurs urbains mettent en avant leur volonté de bâtir des quartiers qui accordent de l'importance aux traces du site. Toutefois, la programmation joue un rôle sans doute encore plus important que la forme urbaine héritée dans les projets urbains étudiés. En effet, on repère dans chacun de ces projets urbains une prévision de davantage de surface au sol dédiée à des bâtiments neufs qu'à des bâtiments conservés.

⁹⁰² L'expression est employée par Yona Friedman à la fin des années 1950.

⁹⁰³ Dans ce sens, l'architecte Y. Friedman – qui avait développé dès la fin des années 1950 « *une série de nouvelles conditions à intégrer dans la conception de la ville contemporaine, qui préfigurent les mégastructures des années 1960, tant sur le plan conceptuel que formel* » (C. Tiry, 2008, p. 18) – proposait la définition suivante de la « mobilité » en 1957 : « *Les transformations sociales et celles du mode de vie quotidien sont imprévisibles pour une durée comparable à celle des bâtiments habituels. Les bâtiments et les villes nouvelles doivent être facilement ajustables suivant la volonté de la société à venir qui les utilisera : ils doivent permettre toute transformation, sans impliquer la démolition totale* » (C. Tiry, 2008, p. 19).

En ce qui concerne les réalisations effectives dans les trois projets urbains étudiés, nous n'avons pas relevé d'initiatives s'apparentant à la présence simultanée d'une « macrostructure » et d'une « micro-structure » au sens des architectes de la mégastucture. Les *food courts* temporaires de FCB et Les Messageries et leurs espaces supports (espace en plein air dans le premier cas, halle et espace en plein air dans le second cas) s'en rapprochent toutefois. Finalement, dans les projets contemporains et à la différence des utopies préalables, les macrostructures sont déjà présentes. Les architectes-urbanistes doivent « faire avec », en les préservant et en les réutilisant au moyen d'adaptations pour accueillir de nouvelles fonctions (par exemple se récréer par l'installation d'un *food court*).

Bien que deux expositions organisées en 1960 aient permis de faire connaître au grand public des projets de mégastucture, la mégastucture ne sera « adoptée ni par le capital, ni par ceux qui le contestent » (D. Rouillard, 2004, p. 14). Toutefois, selon D. Rouillard (2004, p. 15),

« la mégastucture a beaucoup apporté à la pensée architecturale : l'homogénéisation de l'urbanisme en nappe et la fin du zoning, la disparition des distinctions typologiques, la superposition de la ville sur la ville, la climatisation comme création d'ambiances et la transformation du territoire en un intérieur aménagé, un urbanisme réfléchi à partir des désirs et des sensations de l'individu, la conception d'une ville interactive et l'introduction de l'informatique ».

Nous confirmons pour certains points l'affirmation selon laquelle « la mégastucture a beaucoup apporté à la pensée architecturale ». En effet, les discours des architectes et des urbanistes contemporains à propos des projets urbains en situation de renouvellement urbain actuels vantent généralement la mixité fonctionnelle, ce qui renvoie à la proposition des mégastucturalistes en faveur de « la fin du zoning ». Toutefois, selon C. Tiry (2008, p. 16) les mégastucturalistes prônaient un « zoning vertical ». On peut dire à propos de la proposition de faire de « la climatisation comme création d'ambiances et la transformation du territoire en un intérieur aménagé » que la climatisation a été en partie reprise dans les projets urbains, notamment dans les centres commerciaux et un nombre assez important de *food courts* ouverts pour plusieurs années. Toutefois, on est très loin d'une « transformation du territoire en un intérieur aménagé ». Il nous semble que les initiatives d'urbanisme transitoire et de participation citoyenne devenues communes dans les projets urbains français et espagnols sont des tentatives en faveur d'« un urbanisme réfléchi à partir des désirs et des sensations de l'individu », même si de nombreux travaux scientifiques et nous-même notons le faible rôle joué par les habitants dans les choix de programmation et de formes urbaines des projets urbains contemporains. En revanche, « l'homogénéisation de l'urbanisme en nappe » renvoie à une caractéristique majeure de la mégastucture selon C. Tiry (2008, p. 18) : « son absence de

limites » et donc au processus d'extension urbaine qui n'est plus souhaité dans les discours des architectes et urbanistes contemporains (et de nombreux autres acteurs impliqués dans la fabrique de la ville), même si comme nous l'avons montré précédemment il se poursuit dans les faits de manière générale en France et en Espagne, y compris dans les métropoles de Lille, Paris et Valladolid. Enfin, signalons que de nombreux architectes et urbanistes qui travaillent actuellement sur des projets de renouvellement urbain évoquent aussi une volonté de « *superposition de la ville sur la ville* », même si ce n'est pas à proprement parler une superposition. En effet, pour les mégastructuralistes, il s'agissait d'ajouter une strate à la ville (plusieurs niveaux), alors que dans les projets contemporains, il s'agit de réutiliser des espaces déjà urbanisés, dans une logique écologique de préservation des sols naturels et agricoles.

Selon D. Rouillard (2004, p. 16), le passage dans les années 1970

« des mégastructures à l' « architecture radicale » » montre précisément le basculement d'une architecture fondée sur le besoin et la construction à une architecture dont les références sont l'immédiat et la consommation, les objets mobiles et le plaisir du corps ».

Certains projets d'architectes européens (Hans Hollein, Archigram, Rem Koolhaas...) ayant souhaité s'éloigner de la mégastructure pour en proposer une contre-utopie appelée « *architecture radicale* » misent alors sur « *l'intensification de la ville existante* » plus que sur son extension. Les projets de *food courts* temporaires s'inscrivent au moins en partie dans cette architecture radicale, puisque leurs gestionnaires ont recours à des espaces existants sur lesquels ils viennent apposer des objets mobiles et proposent des activités de consommation favorisant des sentiments de plaisirs corporels et donc l'hédonisme.

Les projets contemporains que nous étudions se distinguent également de l'utopie de la mégastructure par la mise au premier plan de préoccupations écologiques et de mutualisation, du moins dans les discours. En revanche, ces préoccupations étaient bien présentes chez le mégastructuraliste Yona Friedman (2003, p. 82) qui a proposé en 1978 une gestion économe de l'espace et de ses ressources avec « *l'architecture de survie* »⁹⁰⁴. Il déclare en effet à son sujet qu'il faut

« construire moins, mais apprendre à habiter autrement, exploiter moins nos champs,

⁹⁰⁴ Il a proposé « *l'architecture de survie* » après avoir établi un lien entre la crise de l'habitat qu'il observait dans les années 1970 et l'organisation des temps de vie des hommes proposée par la charte d'Athènes en 1943 – et faisant suite au quatrième congrès international d'architecture moderne – où il était question « *d'habiter, travailler, circuler et se cultiver* » (Y. Friedman, 2003, p. 82).

mais par contre, apprendre à réviser nos critères de la « comestibilité » ; [...] quand je dis « habiter autrement » je pense, par exemple, avoir moins de surface construite inutilisée (beaucoup de nos surfaces habitables ne « servent à rien » la plupart du temps) » (Y. Friedman, 2003, p. 181).

Par ailleurs, quand Espaces Ferroviaires cherche à développer des espaces communs dans des immeubles de logements (exemple : chambre d'ami partagée (entretien RSHP, 2023)), cette entreprise formule des propositions qui ont une parenté avec l'architecture de survie. En revanche, quand la mairie de Valladolid initie un vaste projet urbain à dominante résidentielle alors qu'il y a environ 13 000 logements vacants dans la ville, alors elle se positionne à rebours de ce discours de Y. Friedman. L'urbanisme transitoire s'inscrit dans cette filiation des propositions de Y. Friedman. En effet, cette pratique consiste à permettre l'installation de fonctions diversifiées (logement, fêtes, espaces de travail... (C. Diguët, 2018)) dans des espaces inoccupés qui auraient été auparavant souvent interdits au public (par exemple, pour des raisons de sécurité ou d'attente de lancement de travaux). Il s'agit donc d'une révision de nos critères d'utilisation de l'espace, en faveur d'une réduction *« de surface construite inutilisée »*. De même, les acteurs de projets de renouvellement urbain réutilisent des espaces qui auraient pu être abandonnés et freinent ainsi quelque peu l'étalement urbain. Les *food courts* adoptent aussi le principe d'économie de l'espace par la mutualisation de l'espace commun de consommation réservé aux clients, des toilettes, des vestiaires, des zones de stockage et de nettoyage.

Déjà en 1970, Y. Friedman (1970, p. 58) promouvait une gestion économe de l'espace et la réutilisation des espaces déjà urbanisés :

« Une possibilité technique permettant de réduire le degré de l'occupation du terrain (grandeur du terrain occupé réellement et durée de l'occupation) pourrait représenter une grande économie [...]. Il y a deux formules de construction possibles pour minimiser l'occupation du terrain :

a) L'occupation temporaire d'un terrain par des structures qui, après leur démolition, ne laisseront pas de traces empêchant la réutilisation du terrain (traces telles que : fondations, réseaux de tuyaux, etc.).

b) L'occupation du terrain par des structures à l'ensemble qui ne nécessitent qu'un contact minimum avec le sol (ponts, bâtiments sur pilotis, etc.) ».

À cet égard, les *food courts* éphémères et temporaires et plus largement les projets d'occupation temporaire s'inscrivent dans la première formule de construction ici exposée, consistant à réutiliser des espaces préalablement urbanisés.

Finalement, il est intéressant de constater que les projets utopiques des années 1950, 1960 et 1970 ici présentés peuvent trouver dans les réalisations actuelles certaines formes de concrétisations (bâti volumineux, adaptabilité, écologie, mutualisation, normalisation, sécurisation, hédonisme, préservation, réutilisation) en tenant compte d'un contexte totalement renouvelé. En revanche, d'autres caractéristiques de la relation projet urbain-*food court* n'étaient pas présentes dans ces projets utopiques (consumérisme, délimitation, animation).

8.2) Des projets urbains contemporains inscrits dans l'objectif de la ville durable

Désormais, nous allons montrer que les projets urbains et les *food courts* qui y sont associés sont révélateurs d'utopies et de slogans rattachés à l'objectif de la ville durable. Nous montrerons que les équipes de maîtrise d'ouvrage de ces projets urbains s'inscrivent non pas dans un modèle urbain unique, mais dans une dynamique d'emprunts à de multiples utopies urbaines et slogans. Enfin, nous montrerons plus largement que les acteurs de l'urbanisme opérationnel ont actuellement surtout recours à des références urbanistiques pour élaborer leurs projets.

J. Lévy (2010, p. 43) distingue de nos jours dans le monde deux modèles de ville qui s'opposent, celui d'Amsterdam correspondant à « *la ville rassemblée* » et celui de Johannesburg synonyme d'« *urbain fragmenté* ». Dans le modèle d'Amsterdam « *s'imbriquent la mixité sociale, la diversité fonctionnelle, la densité, la présence d'espaces publics, etc.* ». C'est le contraire qui caractérise le modèle de Johannesburg. Les discours des acteurs participant aux trois projets urbains que nous avons étudiés les rapprochent davantage du modèle urbain d'Amsterdam⁹⁰⁵. Il faudra donc étudier d'autres analyses sur les modèles urbains pour discuter de ce qui différencie ces trois projets urbains et tenter de comprendre quels modèles urbains ils révèlent.

Nous n'avons pas remarqué la désignation explicite d'utopies et de modèles urbains dans le discours des acteurs des projets de *food courts* temporaires, des projets d'occupations temporaires et des projets urbains étudiés dans la deuxième partie. En revanche, on retrouve la mobilisation de discours qui s'ancrent dans l'objectif de la ville durable – lui-même ancré dans le monde réel – dans les projets de *food courts* et projets urbains étudiés. À ce propos, C. Ruggeri (2020, p. 84) estime que « *face aux bouleversements climatiques* », deux utopies

⁹⁰⁵ J. Lévy (2010, p. 44) précise que la quasi-totalité des membres des « *milieux professionnels de la politique et de l'urbanisme [...] s'accordent pour dire que le modèle d'Amsterdam est préférable au modèle de Johannesburg* ».

urbaines se développent à l'échelle internationale, en visant l'objectif de la ville durable par des procédés distincts, l'utopie « *technoscientifique* » et l'utopie « *d'une ville plus intégrée à son environnement* ». À cet égard, on a par exemple constaté que le projet urbain lillois FCB suivait des objectifs de ville durable en ayant obtenu le label « ÉcoQuartier ». On repère plus précisément dans ce projet urbain des actions qui renvoient à l'utopie « *d'une ville plus intégrée à son environnement* ». Le cluster alimentaire en est un exemple emblématique puisqu'il renvoie au « *développement d'initiatives Do It Yourself (DIY), favorisant des logiques de lien et de développement endogène* » qui est caractéristique de cette utopie. Elle n'est toutefois pas hermétique à l'utopie « *technoscientifique* » qui est notamment caractérisée par « *une forme de planification souvent assez rigide et suivant une logique descendante* » (C. Ruggeri, 2020, p. 85). La volonté de l'équipe de maîtrise d'ouvrage d'apporter une fonction d'excellence économique dans le site par la création d'un cluster alimentaire en témoigne, comme sa décision de démolir la majorité des halles de la deuxième phase du projet urbain avant son lancement opérationnel. À défaut d'être engagé dans ce label, on a pu souligner à propos du projet urbain parisien Les Messageries que le discours des équipes de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre était orienté sur l'objectif de la ville durable. À titre d'exemple, Espaces Ferroviaires et RSHP ont affiché en 2016 l'objectif de créer un « *quartier « bas-carbone »* » grâce entre autres à « *une conception bio-climatique* » et à une « *inscription dans le plan climat et le référentiel aménagement durable de la Ville de Paris* »⁹⁰⁶. Dans ce sens, ils indiquent dans la lignée de l'utopie « *technoscientifique* » – donnant « *une large place à la technologie, au contrôle scientifique* » (C. Ruggeri, 2020, p. 85) – avoir recours à de nombreuses technologies pour proposer une urbanisation vertueuse sur le plan écologique. Il est en effet prévu « *l'utilisation de panneaux solaires photovoltaïques pour la production d'électricité sur 40 % des toitures des bâtiments, le raccordement des programmes immobiliers au réseau de chaleur urbain de la ville (composé à 50 % d'énergies renouvelables), [...] la labellisation E+C-*⁹⁰⁷ *comme objectif* »⁹⁰⁸. On repère également des actions s'inscrivant dans l'utopie « *d'une ville plus intégrée à son environnement* », comme la reconstruction d'un centre d'avitaillement utile au bon fonctionnement de la gare de Lyon et de ses trains. On retrouve la mobilisation d'un discours oscillant entre l'utopie « *d'une ville plus intégrée à son environnement* » et l'utopie « *technoscientifique* » dans le projet urbain étudié à Valladolid tel qu'il a été mené entre 2003

⁹⁰⁶ Espaces Ferroviaires. (2016). *Projet Gare de Lyon : Réunion de concertation*, 9 juin 2016. Res. Cloudinary. https://res.cloudinary.com/espace-ferroviaire/image/upload/presentation_reunion_publicue_9_juin_2016_2.pdf

⁹⁰⁷ Bâtiment à Énergie Positive et Réduction Carbone

⁹⁰⁸ Chroniques d'architecture. (2019, 14 septembre). *À Paris, le nouveau quartier les Messageries est sur les rails*. <https://chroniques-architecture.com/les-messageries-paris-xiie-nouveau-quartier/>

et 2017. À titre d'exemple, on pouvait entendre les propos suivants dans une vidéo promotionnelle du projet urbain publiée en 2007 :

« Imagine un avenir pour toi, pour tes enfants, pour tes petits-enfants, pour ta vie, pour ta ville, un avenir de modernité, avec plus de temps, avec de plus grands espaces, sans distances, sans barrières, un avenir où Valladolid a travaillé sans relâche pour accueillir à bras ouverts les émotions, les opportunités, la technologie [...] un Valladolid où il y a de moins en moins de distances avec les gens d'ici et avec le monde » (notre traduction)⁹⁰⁹.

On a aussi vu que ce projet urbain devait être équipé d'un « *corridor durable équipé* » destiné aux piétons et aux cyclistes, s'inscrivant dans l'utopie « d'une ville plus intégrée à son environnement », alors que les circulations automobiles étaient aussi envisagées dans une grande partie du site.

Finalement, on repère des emprunts à des utopies différentes visant l'objectif de ville durable dans les trois projets urbains étudiés. De plus, cette analyse confirme la volonté des équipes de maîtrise d'ouvrage des projets urbains de se saisir de l'enjeu écologique. À ce propos, l'attention portée à des considérations écologiques est récente en urbanisme. En effet, S. Rode (2020, §1) note que « *depuis quelques années [...] l'urbanisme fait progressivement place aux questionnements et enjeux écologiques tant dans ses réflexions théoriques que dans ses pratiques opérationnelles* ».

J. Haëntjens et S. Lemoine (2015, p. 95) estiment que

*« pour préciser leur vision, les responsables locaux peuvent s'inspirer des quelques modèles qui sont aujourd'hui proposés pour relever le défi de la ville durable. Nous ne citerons ici que les plus emblématiques : la petite ville frugale, l'écométropole, la ville intelligente « clé en main », la ville créative, la ville loisir ou la mégapole connectée »*⁹¹⁰.

Ils estiment que

« ces archétypes de villes se distinguent principalement par la place qu'ils accordent à différentes valeurs ou thèmes utopiques. S'ils reprennent en partie les thèmes chers aux

⁹⁰⁹ Fuentesol2014. (2015, 9 août). *De 2007 a 2015: Así estaba previsto el soterramiento en Valladolid* [vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=XCDOaOiTeA8&ab_channel=fuentelsol2014

⁹¹⁰ Ces « *modèles de villes (dites) durables* » sont des références ou des slogans (ce qu'indique d'ailleurs la profusion adjectivale) et non des modèles comme ceux décryptés par F. Choay (modernisme, culturalisme et naturalisme).

urbanistes du XX^e siècle – le fonctionnalisme, l’hygiénisme, le culturalisme –, ils les modernisent et les combinent avec d’autres, comme la prise de conscience des limites écologiques de la planète, la notion hédoniste d’épanouissement personnel ou le thème, plus récent, du « salut par le numérique » » (J. Haëntjens et S. Lemoine, 2015, p. 100).

Nous allons dorénavant montrer que les trois projets urbains que nous étudions ont des caractéristiques relevant de plusieurs de ces « *modèles de villes (dites) durables* »⁹¹¹.

Les trois projets urbains étudiés adoptent « *l’intention hédoniste* » de la « *ville loisir* » par l’insertion de *food courts* (J. Haëntjens et S. Lemoine, 2015, p. 99). Les trois projets urbains étudiés adoptent aussi des caractéristiques communes renvoyant à la « *petite ville frugale* »⁹¹² et à la « *ville créative* ». En effet, on y retrouve la caractéristique de valorisation de « *l’architecture vernaculaire* » de la « *petite ville frugale* » (J. Haëntjens et S. Lemoine, 2015, p. 95) par la préservation et la réutilisation de quelques bâtiments emblématiques de chacun des sites⁹¹³. On retrouve aussi ce slogan « *misant [...] sur une relative frugalité dans le fonctionnement de la cité* » dans les projets de *food courts* temporaires étudiés à Lille, Paris et Valladolid. En effet, le fonctionnement d’un *food court* est rendu frugal par une économie d’espace permise par la mutualisation de l’espace ou encore par une absence de serveurs. Ce slogan concerne plus largement une partie des projets d’urbanisme transitoire qui se déploient de plus en plus en Europe, y compris dans les projets urbains. En effet, C. Diguët (2022, p. 6) estime – à partir des 227 projets d’urbanisme transitoire déployés en Île-de-France entre 2012 et 2022 – que « *l’urbanisme transitoire porte ainsi les valeurs d’un urbanisme frugal et inventif : réemploi, sobriété, valorisation de l’existant (qu’il s’agisse de l’architecture ou du tissu social), études en action qui limitent le risque d’erreur de programmation...* ». À l’échelle des trois projets urbains étudiés, la plus grande superficie allouée aux modes de déplacements actifs que passifs dans les espaces publics à FCB et aux Messageries inscrit ces projets dans le slogan de la « *petite ville frugale* ». On retrouve aussi dans ces trois projets urbains une volonté de la maîtrise d’ouvrage de proposer des programmes ou animations culturelles dans le projet d’urbanisme transitoire et dans la programmation pérenne, ce qui fait écho à la caractéristique suivante de la « *ville créative* » : « *elle encourage l’appropriation créative des espaces publics,*

⁹¹¹ La réflexion de J. Haëntjens et S. Lemoine (2015) est effectuée à l’échelle de villes ou d’agglomérations. Elle demeure toutefois aussi pertinente à l’échelle des quartiers correspondant davantage aux projets urbains que nous étudions.

⁹¹² D’ailleurs, on retrouve dans le slogan de la « *petite ville frugale* » de nombreuses caractéristiques de l’« *utopie écologique* » développée par P. Moati (2020) et de « *l’utopie d’une ville plus intégrée à son environnement* » développée par C. Ruggeri (2020).

⁹¹³ Les bâtiments préexistants conservés sont censés s’étendre sur une plus faible emprise au sol que les bâtiments neufs à la fin des travaux du projet urbain.

la mise en culture (au double sens du terme) de la ville » (J. Haëntjens et S. Lemoine, 2015, p. 98).

Le projet urbain FCB possède d'autres caractéristiques liées aux slogans de la « *petite ville frugale* » et de la « *ville créative* » en plus de ceux que nous venons de décrire. Concernant le premier slogan, on relève également l'accueil d'initiatives d'agriculture urbaine à FCB. Concernant le second slogan, nous avons vu que les dirigeants du *food court* temporaire La Friche Gourmande ont participé à la construction des stands de restauration. De plus, des matériaux de récupération ont été employés pour procéder à l'aménagement intérieur du lieu. Ces choix s'inscrivent dans la caractéristique de la « *ville créative* » consistant à s'équiper « *à bas prix* », car l'occupation est prévue pour une durée temporaire.

Le projet urbain Les Messageries possède aussi d'autres caractéristiques relatives aux slogans de la « *petite ville frugale* » et de la « *ville créative* ». Il n'est par ailleurs pas hermétique à d'autres slogans. Concernant le premier slogan, en plus des éléments déjà décrits, l'accueil d'initiatives d'agriculture urbaine tend à inscrire ce projet urbain dans les caractéristiques de la « *petite ville frugale* ». Toutefois, dans les faits, les espaces de bureaux constitueront près de la moitié de la programmation des Messageries, ce qui se rapproche davantage du modèle de « *l'écométropole* » ou de la « *mégapole connectée* ». Concernant le second slogan, nous avons vu que les dirigeants du *food court* temporaire Ground Control ont également eu recours à des matériaux de récupération pour meubler le lieu.

Enfin, nous estimons que le projet urbain Talleres se rapproche le plus du slogan de la « *mégapole connectée* », tout en ayant des caractéristiques de la « *petite ville frugale* » et de la « *ville créative* » que nous avons déjà présentées. En effet, ce projet urbain vise à loger plusieurs milliers de personnes et à accueillir plusieurs milliers d'employés à moins de 500 mètres d'une gare accueillant des TGV depuis 2008, ce qui va dans le sens d'une recherche d'« *hypermobilité des personnes et des idées* », caractéristique de la « *mégapole connectée* ». La volonté affirmée dans le discours de la Ville de Valladolid de faire de ce site une nouvelle centralité majeure de la ville et la programmation plurifonctionnelle envisagée de plusieurs centaines de milliers de mètres carrés font écho au fait que les gares font partie des « *nouveaux lieux de centralité* » de ce type de ville (J. Haëntjens et S. Lemoine, 2015, p. 100). La volonté de l'équipe de maîtrise d'ouvrage de construire uniquement des immeubles – dont plusieurs dépassant 10 étages – et plus globalement d'atteindre « *la densité urbaine légale maximale* » autorisée par la commune (L. Santos y Ganges, 2020, §36) entre en écho avec la « *mégapole connectée* » puisqu'elle est « *plutôt dense et souvent verticale* » (J. Haëntjens et S. Lemoine, 2015, p. 100). L'agglomération de Valladolid s'en éloigne toutefois par son nombre d'habitants nettement

moindre que les « *quelques millions d'habitants* » que l'on retrouve habituellement dans une « *mégapole connectée* » (J. Haëntjens et S. Lemoine, 2015, p. 100).

Notre analyse serait incomplète si nous nous en tenions aux éléments ici présentés. Pour en revenir à la superficie allouée aux modes de déplacements actifs et passifs dans les espaces publics des trois projets urbains, nous avons noté des évolutions au cours du temps (augmentation de la superficie allouée aux modes actifs à FCB avec notamment la décision de ne pas laisser de voie automobile au centre du parc et une diminution aux Messageries avec notamment la décision d'installer des places de stationnement à la surface en lien avec le renoncement à la construction d'un parking souterrain, enfin à Valladolid on note le passage de voies ferrées enterrées à leur maintien à la surface ce qui réduit l'espace alloué aux autres mobilités). Ces changements s'inscrivent dans la lignée de constats déjà réalisés. En effet, nous avons relevé au cours de la réalisation des trois projets urbains étudiés une évolution dans les formes urbaines et la programmation. Nous avons aussi fait le constat d'une évolution des règles et des usages prévus dans les projets de *food courts* étudiés. Tous ces éléments confirment le caractère évolutif des projets urbains et donc l'évolution de leurs liens avec les « modèles de villes (dites) durables » proposés par J. Haëntjens et S. Lemoine (2015).

Il est par ailleurs intéressant de souligner que la « *la mise en culture (au double sens du terme) de la ville* » encouragée dans l'approche de la « *ville créative* » (J. Haëntjens et S. Lemoine, 2015, p. 98) renvoie à l'agriculture urbaine qui peut s'inscrire dans la dynamique des circuits courts et qui constitue une caractéristique du modèle de la « *petite ville frugale* ». Cela montre bien que les modèles urbains présentés ne sont pas totalement indépendants les uns des autres. C'est d'ailleurs ce que soulignait déjà F. Fromonot (2011) à propos des trois familles de projets urbains qu'elle proposait.

Finalement, on se rend compte que les principaux acteurs de trois projets urbains contemporains réalisent des emprunts à plusieurs utopies urbaines et slogans urbains qui suivent l'objectif de la ville durable. Ces résultats ne sont guère surprenants. En effet, ils sont invités à le faire par J. Haëntjens et S. Lemoine (2015, p. 95) lorsqu'ils indiquent que « *les responsables locaux peuvent s'inspirer des quelques modèles qui sont aujourd'hui proposés pour relever le défi de la ville durable* » et que ces modèles « *constituent des sortes d'archétypes à partir desquels un grand nombre de formules peuvent s'inventer* ». De plus, de nombreuses recherches ont démontré que « *le monde professionnel de l'urbanisme opérationnel est fortement structuré, dans ses activités, par l'élaboration et la diffusion de [...] « bonnes pratiques » ou de modèles* (Arab, 2007 ; Devisme et al., 2007, Bourdin et Idt, 2013, Mullon, 2018) » (P. Macé Le Ficher, 2023, p. 156). Alain Bourdin va plus loin en ajoutant qu'à une échelle internationale « *le*

modèle, c'est surtout ce qu'on imite [...] et c'est incroyable de voir combien chez les concepteurs [de projets urbains] on ne fonctionne qu'avec des références et des références qui servent de modèles » (Réseau international de recherche "Habiter les villes du futur", 2020)⁹¹⁴. Dans le même sens, G. Novarina et S. Sadoux (2018, p. 204) montrent à partir du processus d'élaboration, de diffusion et de mise en œuvre du modèle urbain de la cité-jardin – en s'appuyant sur des exemples d'application pris dans les périphéries des grandes villes britanniques et étasuniennes sur plus d'un siècle – que « *les modèles élaborés par les théoriciens de l'urbanisme constituent un réservoir diversifié de références, dans lequel les acteurs de l'aménagement urbain puisent pour élaborer des projets parfois différents* ». Par ailleurs, selon A. Bourdin, « *dans la production de la ville et dans la pensée de la ville on est aujourd'hui pris par un processus de normalisation* »⁹¹⁵. Il estime que les « *grands concepts internationaux* » comme la « *ville résiliente* » ou la « *ville créative* » participent au processus de normalisation des villes, tout comme des « *modèles de villes* » correspondant à des « *modèles généraux* » tels que la « *ville intelligente* » ou la « *ville durable* » ou à des modèles de « *villes emblématiques* » comme Bilbao, Medellin ou Singapour (Réseau international de recherche "Habiter les villes du futur", 2020). Nous approuvons cette analyse. En effet, à titre d'exemple, nous avons mis en évidence dans les trois projets urbains étudiés que l'objectif de la ville durable a conduit à la conservation et à la réutilisation de bâtiments préexistants ou bien que la marche et le vélo doivent faire l'objet d'espaces dédiés⁹¹⁶. Finalement, on aperçoit qu'actuellement les acteurs de l'urbanisme opérationnel n'adoptent pas de modèle urbain, mais réalisent fréquemment des emprunts à des références issues de modèles urbains, d'utopies urbaines et de slogans urbains. À cet égard, le *food court* fait partie de la boîte à outils

⁹¹⁴ À ce propos, il est intéressant de réitérer un constat d'A. Masbouni (2016, p. 70) qu'on avait formulé en fin de première partie : « *Même en ville consolidée, mais surtout dans la ville périphérique, voire dans la ville-territoire, les projets maîtrisés représentent une part infime de la production de l'espace urbanisé et les professionnels de l'urbanisme, concepteurs et aménageurs, n'interviennent que sur une portion congrue du territoire français* ».

⁹¹⁵ Il estime à cet égard que les classements, les labels et les indicateurs constituent une source de normalisation. Il ajoute que les classements internationaux impactent les collectivités locales, car elles sont de plus en plus nombreuses à vouloir en faire partie et donc à chercher à suivre ce qui est vu comme positif par les institutions qui les créent.

⁹¹⁶ Alain Bourdin estime plus largement encore que les « *bonnes pratiques* » participent à ce processus de normalisation. Selon lui, la normalisation rassure les investisseurs et c'est pourquoi elle est si présente dans la ville d'aujourd'hui. Il ajoute que « *la normalisation peut être vertueuse et positive. Mais elle a deux défauts majeurs : Elle décontextualise et elle sectorialise ; Elle empêche de penser l'avenir* » (Réseau international de recherche "Habiter les villes du futur", 2020). En revanche, nous ne souscrivons pas totalement au premier défaut évoqué. En effet, nous estimons que la conservation et la réutilisation de bâtiments préexistants ne décontextualise pas un site et que la volonté d'offrir des espaces dédiés à la marche et au vélo ne contribue pas à sa sectorialisation.

mobilisable pour un projet urbain. Cela confirme selon nous plusieurs enseignements formulés par J. Idt (2020, p. 195) à propos des projets urbains :

« Le projet urbain est le résultat de compromis politiques localement situés, et non de grands récits idéologiques globaux et surplombants. Les coalitions d'acteurs qui le portent ne lui préexistent pas et sont construites au cours de l'action : les évolutions fréquentes au cours des projets traduisent l'instabilité des compromis trouvés ».

Nous avons préalablement indiqué que les projets utopiques des années 1950 aux années 1970 peuvent trouver dans les réalisations actuelles certaines formes de concrétisations en tenant compte d'un contexte totalement renouvelé. Étant donné que nous venons de montrer que les projets urbains étudiés s'inscrivent dans l'objectif de la ville durable, nous partageons l'analyse de J. Haëntjens et S. Lemoine (2015, p. 102) établissant des liens entre les archétypes de villes durables et certains projets d'architectes ayant participé à l'utopie de la mégastucture et à sa contre-utopie l'architecture radicale :

« Ces archétypes de villes durables développent en fait, sur un mode assagi, les thèmes utopiques explorés dès les années 1960 par quelques visionnaires réunis dans des groupes comme le Groupe international d'architecture prospective, fondé en 1965, ou le collectif anglais Archigram. Ces précurseurs avaient perçu l'imminence des défis écologiques, pressenti la force des attentes liées à l'épanouissement personnel et vu dans le développement des communications de toutes sortes la possibilité de fonder un nouvel ordre social ».

Rappelons par ailleurs que les trois projets urbains étudiés s'inscrivent dans l'objectif du renouvellement urbain consistant à réaménager des sites préalablement urbanisés et qui par nombre de ses caractéristiques renvoie à l'objectif de la ville durable (P. Bergel, 2005).

Par ailleurs, J. Haëntjens et S. Lemoine (2015, p. 102 et 103) apportent trois principales explications à la « difficulté de nos sociétés contemporaines à imaginer des modèles urbains répondant aux attentes du XXI^e siècle et marquant une rupture réelle avec ceux du siècle précédent ». Ils indiquent :

- Le « plus grand nombre de défis et de solutions techniques qui interfèrent aujourd'hui dans la conception de ces modèles » ;
- La nécessité de « prendre en compte des contextes géographiques et culturels chaque fois différents » ;
- « l'ouverture du jeu à de nombreux acteurs ».

Notre recherche nous permet de souscrire aux deux dernières explications. En effet, nous avons observé que dans son élaboration le projet urbain est intimement lié à son contexte territorial (y compris géographique, historique, social, économique, environnemental, politique), même si des acteurs et des éléments extérieurs à ce contexte – comme la diffusion de références urbanistiques – influencent ce projet. De plus, l’insertion de *food courts* dans des projets urbains – en partie incluse dans la dynamique de développement accélérée de l’urbanisme transitoire – a permis de mettre en avant l’élargissement du spectre d’acteurs représentés dans les projets urbains contemporains au cours des dernières décennies.

Pour finir, on peut s’interroger au-delà des discours sur le réel ancrage de l’objectif de la « ville durable » dans les pratiques urbanistiques contemporaines à partir de l’exemple du projet urbain Talleres à Valladolid. En effet, l’équipe de maîtrise d’ouvrage – réunissant deux entreprises publiques ferroviaires, la Ville de Valladolid et la Junte de Castille-et-León – souhaite construire plusieurs milliers de logements dans le site Talleres, alors que la commune de Valladolid possédait au début des années 2000 plus de 13 000 logements vacants et que sa population a stagné entre le début des années 1980 et le début des années 2000 autour de 320 000 habitants⁹¹⁷. Cette interrogation est partagée par P. Marcolini (2015, p. 100) :

« À présent, et contrairement aux années 1950-1960, la préoccupation pour le respect des milieux naturels semble s'être imposée dans les discours sinon les actes. Une multitude de dispositifs se chargent de relayer les politiques étatiques et trans-étatiques de protection de l'environnement, y compris sur le plan urbanistique. [...] on peut se demander si un retournement n'est pas à l'œuvre dans le rapport entre le contenu manifeste des rêveries urbanistiques et architecturales actuelles – fort démonstratives en écologie et en « développement durable » – et leur contenu latent, qui continue de véhiculer l'imaginaire et les valeurs d'une société de réseau et du progrès technique, gestionnaire et utilitariste. Ces projections oniriques n'émanent-elles pas directement d'un système capitaliste qui a métabolisé sa contestation écologiste pour en faire un facteur de renouvellement technologique et de relance économique ? ».

On pourrait alors qualifier la ville durable de « *mythe opératoire* » pour reprendre une expression que J.-M. Offner (1993, p. 241) avait employée à propos des effets des infrastructures de transport.

⁹¹⁷ Ville de Valladolid (s. d.). *Población de Derecho del municipio de Valladolid*. https://www.valladolid.es/es/temas/hacemos/open-data-datos-abiertos/catalogo-datos/informacion-estadistica-ciudad/poblacion/cifras-poblacion.ficheros/578406-Evolucion_poblacion_1860_2020_enero.pdf

Conclusion du chapitre 8

Les acteurs des projets urbains contemporains FCB, Les Messageries et Talleres ont repris sans intentionnalité assumée quelques présupposés urbanistiques proposés par des architectes membres du Team X, des architectes ayant participé à l'utopie de la mégastucture et des architectes ayant participé au mouvement de l'architecture radicale. Il est intéressant de constater que les projets utopiques des années 1950 aux années 1970 ici présentés peuvent trouver dans les projets urbains actuels certaines formes de concrétisations (bâti volumineux, adaptabilité, écologie, normalisation, hédonisme...) en tenant compte d'un contexte totalement renouvelé.

Les trois projets urbains contemporains étudiés s'inscrivent dans l'objectif de la ville durable qui peut renvoyer à plusieurs utopies et slogans. Toutefois, en reprenant les six slogans proposés par J. Haëntjens et S. Lemoine (2015), on observe que chacun des trois projets urbains s'inscrit dans plusieurs de ces slogans. On retrouve ici un constat formulé dans le quatrième chapitre, à savoir que les projets urbains étudiés n'adoptent pas la totalité des principes de l'un des trois modèles de projet urbain proposés par F. Fromonot (2011). Les acteurs des projets urbains contemporains ne cherchent pas à suivre un unique modèle urbain ou un unique slogan urbain. Cela s'explique sans doute par une plus grande attention apportée au contexte – historique, géographique, culturelle, économique, sociale, environnementale... – du site du projet urbain et de ses environs depuis l'émergence de ce mode de production urbain à partir des années 1980 en Europe (P. Ingallina, 2001 ; F. Fromonot, 2011). Dans une dynamique opposée, nous avons observé que les acteurs des projets urbains réalisent fréquemment des emprunts à des références urbanistiques, à l'instar de projets de *food courts*. Nous estimons finalement que les projets urbains contemporains oscillent entre prise en compte du contexte territorial et mimétisme. On peut à cet égard parler de projets urbains post-modernes.

Conclusion de la troisième partie

Les *food courts* insérés dans des projets urbains permettent de révéler plusieurs évolutions de la fabrique urbaine.

Le *food court* témoigne de la coexistence entre « *la ville objet* » et « *la ville des sujets* » pour reprendre des expressions de J. Haëntjens et S. Lemoine (2015, p. 13). En effet, le *food court* constitue un objet urbain en raison de ses caractéristiques normées et de son caractère reproductible. Simultanément, les *food courts* sont révélateurs de la volonté de maîtres d'ouvrage de projets urbains d'offrir aux citoyens des usages variés qui rejoignent de

nombreuses tendances sociétales actuellement à l'œuvre dans les métropoles françaises et espagnoles. Toutefois, en dépit d'une entrée gratuite et de politiques de gratuité pour certaines activités, on retrouve dans les *food courts* des limitations d'accès. Certaines sont habituelles dans les espaces publics, lorsque d'autres sont propres au fonctionnement des *food courts*. De plus, des limitations d'usages liées au coût des activités existent pour une partie de la population. Par ailleurs, les usages développés apparaissent assez fortement contrôlés par les dirigeants des *food courts* et les équipes de maîtrise d'ouvrage des projets urbains, avec l'emploi fréquent de vigiles et de caméras de surveillance qui viennent s'ajouter à la présence de restaurateurs. Il en résulte une faible liberté d'appropriation accordée aux visiteurs des *food courts*, perceptible par l'existence de rares transgressions en leur sein. Ces contrôles n'ont pourtant pas empêché l'existence de conflits entre des gestionnaires de *food courts* et des riverains dans les cas lillois et parisien, témoignant de la difficulté d'assurer une cohabitation entre des usages festifs et des usages résidentiels situés à proximité immédiate. Nous avons aussi observé dans nos trois terrains d'études l'existence de conflits opposant les gestionnaires de *food courts* aux bailleurs des sites qu'ils occupent. Ainsi, les *food courts* insérés dans des projets urbains révèlent des conflits dans la fabrique de la ville contemporaine entre des acteurs animés par des objectifs différents. L'insertion de *food courts* dans des projets urbains permet toutefois aux maîtres d'ouvrage de ces derniers d'obtenir de nombreux bénéfices, comme la possibilité de procéder à des tests d'usages, d'éviter des dégradations, d'améliorer l'image du site ou encore de mettre en récit le projet urbain.

Par ailleurs, la succession de contrats de courtes durées signés entre les gestionnaires d'espaces de projets urbains et les exploitants de *food courts* illustre l'adaptabilité des projets urbains au contexte d'action présent. Elle illustre aussi dans ce cas – et plus largement dans celui des projets d'occupation temporaire – l'habitude des équipes de maîtrise d'ouvrage de programmer des activités précaires jusqu'à ce que la date du lancement des travaux visant l'aménagement définitif de l'espace occupé soit connue. Ces successions de contrats et leur fin parfois prématurée soulignent également le caractère évolutif des projets urbains contemporains. Il n'est alors pas étonnant de constater que les projets urbains contemporains ne suivent pas un unique modèle urbain ou un unique slogan urbain dans leur objectif d'œuvrer à l'avènement d'une ville durable. Cela s'explique notamment par l'habitude des acteurs des projets urbains à porter attention au contexte du site, tout en réalisant fréquemment des emprunts à des références urbanistiques, comme des projets de *food courts*.

Conclusion générale

Ce travail de recherche en aménagement de l'espace et urbanisme a visé à s'interroger sur le rôle donné et joué par les *food courts* dans des projets urbains de métropoles. Entre 2015 et 2021, nous avons remarqué un essor du nombre de *food courts* dans les métropoles françaises et espagnoles, y compris dans des projets urbains. Nos objectifs ont consisté à documenter dans ces métropoles la géographie des *food courts*, leurs insertions dans des projets urbains et ce qu'ils montrent de l'évolution des projets urbains et plus largement de la fabrique urbaine. Cette conclusion rend ainsi compte des principaux résultats obtenus au regard de ces objectifs préalables et des hypothèses qui avaient été formulées à leur égard (section I). Nous poursuivons la conclusion par la description des limites de la recherche proposée et par ses potentiels prolongements en termes de questions de recherche et de méthodologie (section II).

1) Synthèse des principaux apports et résultats de la thèse

Les *food courts* sont des dispositifs qui se multiplient dans les villes françaises et espagnoles et particulièrement dans celles de grande taille. Il s'agit d'une forme de restauration qui n'est toutefois pas récente, comme nous l'avons montré, et qui dispose d'une diffusion de niveau mondial. Ils recouvrent des modes d'insertion et de fonctionnement variés dans les villes qui amènent à chercher à les définir et à les classer pour pouvoir les étudier. Le travail de recensement et de définition mené a été rendu nécessaire par l'inexistence de bases de données initiales et par la spécificité de la problématique de cette thèse qui s'intéresse à l'articulation entre la création de *food courts* et les processus de transformation des villes dans le cadre de projets urbains. Il débouche d'abord sur une géographie des *food courts* en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les métropoles françaises et espagnoles dont ressortent les caractéristiques suivantes :

- Un nombre de *food courts* en activité qui a sensiblement augmenté au cours des années 2010, mais qui reste assez faible, avec 96 *food courts* en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les métropoles françaises, contre 45 dans les métropoles espagnoles.
- Présence d'au moins un *food court* dans près de la moitié des métropoles françaises et dans les deux tiers des métropoles espagnoles.
- Des *food courts* surreprésentés dans les métropoles les plus peuplées.

- Des *food courts* ayant des nombres de jours d'ouverture variés dans la grande majorité des métropoles disposant de plusieurs *food courts*.
- Des *food courts* majoritairement situés dans des villes-centres.
- Des *food courts* exclusivement situés dans des zones déjà urbanisées qui font peu souvent l'objet d'un projet urbain en cours de réalisation, car ils sont un septième dans ce cas.
- Des *food courts* majoritairement inaugurés avant la moitié de la phase opérationnelle d'un projet urbain.
- Une majorité de *food courts* situés dans des projets urbains fait l'objet d'une communication de la part des maîtres d'ouvrage et aménageurs de ces derniers.
- Des *food courts* occupant très majoritairement plus de 1 000 mètres carrés, leur permettant d'animer de vastes espaces.
- Des *food courts* occupant des espaces variés à l'échelle parcellaire.
- Plus de la moitié des *food courts* participent au processus de privatisation d'espaces de propriété publique, le plus souvent sur des durées de quelques jours.
- Des *food courts* pratiquement tous situés dans des espaces qui n'ont pas été construits dans le but de les accueillir, témoignant de leur adaptabilité spatiale.
- Les stands de restauration mobiles permettent d'installer rapidement des *food courts* éphémères et temporaires.
- Une majorité de *food courts* ouvrent de la fin de matinée jusqu'en soirée.
- Des *food courts* temporaires et permanents très majoritairement ouverts six à sept jours par semaine et des *food courts* éphémères très majoritairement ouverts moins de six jours par semaine.

Nous avons ensuite centré notre analyse sur le processus de réalisation de trois projets urbains contemporains d'abord à partir de réflexions essentiellement morphologiques, puis à partir de l'implantation de *food courts* dans ces projets urbains. Ce travail nous a permis d'établir les résultats suivants :

- Les projets urbains contemporains n'apparaissent pas liés à une unique famille urbanistique postmoderne.
- Le caractère évolutif des projets urbains contemporains est toujours d'actualité.
- La place accordée au patrimoine bâti dans les projets urbains est variée, mais avec une tendance à l'accentuation de sa conservation. À cet égard, le caractère adaptable d'un *food court* et la superficie importante nécessaire à son fonctionnement permettent de les insérer dans de grandes structures architecturales désaffectées auxquelles une valeur patrimoniale est accordée.

- Les processus d'insertions de *food courts* dans des projets urbains montrent que des objets urbains sont toujours imposés aux citoyens par des équipes de maîtrise d'ouvrage de projets urbains.
- Le *food court* temporaire inséré dans un projet urbain s'ajoute aux nombreuses expériences qui sont développées dans le cadre des formes d'urbanisme fondées sur des temporalités courtes (urbanisme transitoire, urbanisme temporaire...).
- Alors que C. Diguët (2022, p.1) notait « la fragilité des porteurs de projets » d'urbanisme transitoire en région Île-de-France, nous avons montré que les maîtres d'ouvrage de projets urbains arrivent à accueillir des porteurs de projets capables d'investir des sommes importantes pour ouvrir un *food court*.
- L'insertion de *food courts* dans des projets urbains est révélatrice d'un élargissement de la gamme des acteurs participants aux projets urbains.

Nous avons enfin cherché à interroger et rendre compte de l'évolution de la fabrique de la ville à partir de nos trois terrains d'études. Il apparaît que les *food courts* insérés dans des projets urbains permettent de révéler plusieurs évolutions de la fabrique urbaine :

- Le *food court* apparaît comme étant un dispositif facilement adaptable en matière d'offre, de gestion et d'espaces occupés. Les principaux acteurs des projets urbains apprécient l'adaptabilité pour tenir compte du contexte d'action présent et à venir. Le *food court* constitue à cet égard un reflet de l'adaptabilité plus globale des projets urbains au contexte d'action présent.
- On observe une augmentation du nombre d'activités temporaires et donc précaires dans les projets urbains contemporains.
- Les maîtres d'ouvrage de projets urbains souhaitent proposer aux citoyens des espaces de loisirs rejoignant de nombreuses tendances sociétales, comme une hausse de l'individualisation dans les pratiques alimentaires.
- En dépit d'une entrée gratuite, on retrouve dans les *food courts* des limitations d'accès habituelles dans les espaces publics lorsque d'autres sont propres au fonctionnement des *food courts*.
- Les limitations d'usages sont également nombreuses dans les *food courts*, notamment pour des raisons économiques et sécuritaires, ce qui conduit à une faible liberté d'appropriation accordée à leurs visiteurs. À cet égard, un *food court* apporte une dimension consumériste à un projet urbain.
- Le *food court* est une programmation encore assez rare, mais qui devient plus fréquente au sein de l'urbanisme transitoire. Son caractère adaptable permet de profiter d'espaces disponibles ne devant pas faire l'objet de travaux avant plusieurs années. Ses caractères

adaptable et commercial couplés à son succès de fréquentation permettent d'envisager son maintien dans la programmation pérenne de projets urbains, très majoritairement sans aides financières publiques, ce qui n'est pas le cas de toutes les programmations d'urbanisme transitoire.

- L'insertion de *food courts* permet aux maîtres d'ouvrage des projets urbains d'obtenir de nombreuses opportunités, comme la réalisation de tests d'usages, l'évitement de dégradations, l'amélioration de l'image du site ou encore la mise en récit du projet urbain, alors même qu'aucun ou peu d'habitants et d'activités économiques sont présents dans le reste du site.
- Une telle insertion permet aux maîtres d'ouvrage publics d'un projet urbain d'améliorer l'image d'un site et de ses alentours par son animation résultant de l'accueil de nombreuses activités et d'un nombre important de visiteurs. D'ailleurs, les *food courts* font partie des projets d'urbanisme transitoire qui réussissent à apporter une importante fréquentation sur une assez longue période, permettant ainsi de faire découvrir le site d'un projet urbain à de nombreuses personnes.
- Pour les maîtres d'ouvrage privés d'un projet urbain, le *food court* remplit tout particulièrement un rôle économique grâce aux loyers récoltés et aux dépenses évitées.
- Les acteurs publics apparaissent comme des régulateurs d'actions privées en insérant un *food court* dans un projet urbain, puisque les *food courts* sont dirigés par des acteurs privés. Les acteurs publics ont aussi parfois le projet de favoriser cette insertion. Ce rôle de régulateur d'actions privées chez les acteurs publics est d'autant plus prégnant dans les projets urbains contenant des acteurs privés dans l'équipe de maîtrise d'ouvrage.
- L'insertion de *food courts* dans des projets urbains illustre la volonté des maîtres d'ouvrage de projets urbains de fabriquer des morceaux de villes vivants, normés et comprenant le moins de conflits possible.
- Les *food courts* insérés dans des projets urbains révèlent pour autant des conflits dans la fabrique de la ville contemporaine entre des acteurs animés par des objectifs différents.
- Les municipalités cherchent à réduire ces conflits en demandant aux dirigeants de *food courts* de respecter les normes en vigueur et en imposant parfois des règles plus strictes lorsqu'elles sont gestionnaires de l'espace occupé. L'objectif poursuivi est de concilier l'activité économique et l'animation urbaine avec la tranquillité des riverains, qui sont également des électeurs. De leur côté, les dirigeants de *food courts* cherchent à réduire les conflits avec les riverains pour éviter une fermeture administrative, en sensibilisant par exemple leur public au sujet des nuisances sonores. Enfin, les maîtres d'ouvrage de projets urbains cherchent à réduire les conflits entre les dirigeants et

usagers des *food courts* et les riverains pour éviter de donner une mauvaise image au projet urbain.

- Les projets utopiques des architectes de la mégastucture peuvent trouver dans les projets urbains contemporains certaines formes de concrétisations (bâti volumineux, adaptabilité, écologie, normalisation, hédonisme...) en tenant compte d'un contexte totalement renouvelé.
- Les projets urbains actuels ne suivent pas un unique modèle urbain ou un unique slogan urbain. En effet, leurs principaux acteurs préfèrent porter attention au contexte des sites utilisés et réaliser fréquemment des emprunts à des références urbanistiques variées, par exemple des projets de *food courts*.

2) Perspectives de recherche

Notre travail souffre de plusieurs limites de recherche. Nous avons réussi à obtenir trop peu d'entretiens avec des acteurs du projet urbain de Valladolid vis-à-vis des deux autres terrains d'études et nous avons plus largement manqué d'informations sur le *food court* qu'il abritait. L'étude approfondie de trois projets urbains doit inciter les lecteurs à ne pas considérer que les situations rencontrées reflètent l'ensemble des cas de figure relatifs à la mise en œuvre de projets de *food courts*, de projets urbains et plus largement de la fabrique de la ville dans les métropoles françaises et espagnoles. Ce nombre restreint de projets urbains étudiés amoindrit la fiabilité des résultats découlant des comparaisons effectuées à leurs propos.

Un certain nombre d'investigations sur des sujets abordés dans ce mémoire et sur d'autres sujets pourraient être pleinement utiles à des recherches dans des disciplines très variées. De façon à approfondir et à structurer nos propos, nous allons proposer diverses perspectives de recherches en sciences humaines et sociales. Nous aborderons dans un premier temps celles qui pourraient être effectuées en urbanisme. Puis nous présenterons dans un second temps celles qui pourraient être menées en géographie et en sociologie.

1) Des perspectives de recherches en aménagement de l'espace, urbanisme

De nouvelles recherches pourraient être conduites avec l'objectif de produire de nouvelles connaissances en urbanisme sur les interactions entre les *food courts* et les projets urbains et plus largement avec la fabrique urbaine.

Il serait intéressant de suivre à l'avenir les évolutions des relations entre *food courts* et projets urbains dans les aires urbaines fonctionnelles françaises et espagnoles d'au moins 300 000 habitants depuis 2022. Par exemple, est-ce que l'implantation de *food courts* dans des projets urbains va perdurer ? Est-ce que les espaces et leur distribution, les acteurs, les procédures, les matériaux, l'offre programmatique, les temporalités mobilisés pour insérer et faire fonctionner des *food courts* dans des projets urbains vont être de plus en plus similaires ? Il serait d'ailleurs utile d'étudier cette question à des échelles spatiales et temporelles variées. On pourrait ainsi étudier des projets urbains incluant des *food courts* dans d'autres métropoles françaises et espagnoles, ou bien dans d'autres États. D'autres recherches pourraient s'intéresser aux *food courts* présents dans des AUF de moins de 300 000 habitants et même dans des espaces situés en dehors d'AUF⁹¹⁸. La question suivante pourrait être posée : retrouve-t-on des logiques similaires à celles observées dans les métropoles en ce qui concerne les localisations de ces *food courts* et les façons de les introduire dans des projets urbains ? Il serait également possible de mener une recherche dédiée aux *food courts* d'aéroports et d'aires d'autoroute. Des comparaisons avec des résultats que nous avons obtenus pourront être réalisées dans chacune de ces nouvelles recherches.

Il serait intéressant de chercher à vérifier un certain nombre de résultats obtenus dans le cadre de nos études de cas, en prenant appui sur des dizaines, voire des centaines de *food courts*. À cet égard, on pourrait mener une recherche consistant à analyser le degré d'ouverture de nombreux *food courts* sur les places et les rues environnantes, tout en se renseignant sur les acteurs qui en sont responsables et sur les raisons invoquées. Cela pourrait constituer une porte d'entrée à l'étude de la fréquentation de ces espaces environnants et des usages qui s'y déploient.

On pourrait aussi s'intéresser aux lieux dans lesquels on ne retrouve pas de *food courts* pour chercher à comprendre ce que ces absences révèlent de la fabrique de la ville aussi bien chez des opérateurs privés que publics. À cet égard, nous notons l'absence de *food courts* dans les bâtiments voyageurs des gares des métropoles françaises et espagnoles (un projet a seulement

⁹¹⁸ Nous avons repéré en France une dizaine de *food courts* en activité entre 2018 et 2021 dans des communes qui ne sont pas situées dans des AUF d'au moins 300 000 habitants (comme le « Food Trucks Festival 79 », à Chauray dans l'agglomération de Niort), contre une vingtaine en Espagne. Puis toujours dans ces espaces, nous avons repéré une dizaine de *food courts* en projet ou en activité dès 2022 en France, contre un peu moins d'une dizaine en Espagne. À ce propos, certains d'entre eux étaient situés dans le périmètre de projets urbains en cours de réalisation comme le *food court* « Le Beau-Marché » ouvert en 2022 au sein du projet urbain « Le Carré Amiot » situé dans le centre-ville de Bourg-en-Bresse.

été envisagé en 2019 dans la gare Saint-Lazare⁹¹⁹), alors que d'autres établissements de restauration occupent ces lieux.

Il serait également utile de réaliser des entretiens avec d'autres catégories d'acteurs de projets urbains contenant des *food courts* que celles avec lesquelles nous nous sommes entretenus. Cela devrait permettre d'obtenir d'autres regards sur ces lieux, d'autres explications sur la fabrique des *food courts* et des projets urbains qui pourraient enrichir nos analyses à leur sujet et plus largement sur la fabrique urbaine. On peut penser aux promoteurs immobiliers qui construisent dans les projets urbains étudiés, aux adjoints aux maires s'occupant d'autres thématiques que l'urbanisme et le commerce (exemple : démocratie locale, sécurité, tourisme), aux riverains qui vont dans le *food court* étudié et à ceux qui n'y vont pas, aux autres clients des *food courts* étudiés, aux commerçants et restaurateurs situés à proximité des *food courts* étudiés, aux syndicats de restaurateurs, à davantage de catégories de professionnels que l'on retrouve dans les *food courts* (agents de sécurité, barmen, chargés de communication...), aux employés d'offices de tourisme et d'agence d'attractivité, à davantage de catégories d'employés des collectivités territoriales (urbanisme, commerce, mobilités, nature, culture, économie, international, tourisme, alimentation, sécurité...), aux chambres de commerce, aux chambres des métiers et de l'artisanat, à des associations (de protection et de valorisation du patrimoine, de riverains, de commerçants, de protection de l'environnement).

Il serait intéressant de réfléchir sur le concept de métropolisation⁹²⁰ afin de discuter en quoi les *food courts* influent sur celle-ci ou bien en quoi la métropolisation influe sur le développement des *food courts*.

On pourrait s'intéresser au sujet de la vacance commerciale dans les *food courts*. Il serait plus largement intéressant de traiter de la vacance commerciale dans les projets urbains en situation de renouvellement urbain. Les travaux de P. Madry (2016 ; 2020) sur la vacance commerciale et ceux qui se trouvent dans l'ouvrage de N. Arab et Y. Miot (2020) sur plusieurs types de vacances pourraient servir de cadre théorique.

La dimension logistique des *food courts* pourrait être beaucoup plus abordée que dans notre thèse. On pourrait s'intéresser aux déchets (recyclage ou pas, sur place ou ailleurs), aux

⁹¹⁹ My Little Paris (2019, 10 janvier). Le temple de la Street Food ouvre bientôt ses portes. <https://www.mylittleparis.com/resto-bars/street-food-market-saint-lazare-coca-cola>

⁹²⁰ On peut sommairement le décrire comme étant : « le mouvement de concentration de populations, d'activités, de valeur dans des ensembles urbains de grande taille ». Source : Bouron, J.-B. (2020, juin). Métropolisation. Dans *Géoconfluences*. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/metropolisation>

approvisionnement (modes et lieux), aux accès (dimensionnement, livraisons), à la mutualisation des espaces, au nettoyage et au gardiennage.

Enfin, une première thèse de doctorat en urbanisme (au moins à l'échelle française) centrée sur l'étude de la relation entre les halles gourmandes (*food halls* en anglais) et les projets urbains et plus largement la fabrique de la ville mériterait d'être réalisée. En effet, on assiste sans doute aussi à un essor des halles gourmandes en France et on en retrouve dans des projets urbains.

2) Des perspectives de recherches en géographie et en sociologie

De nouvelles recherches pourraient être menées avec l'objectif de produire de nouvelles connaissances en géographie et en sociologie sur les interactions entre les *food courts*, les espaces et les sociétés.

Le *food court* est un objet urbain. De nouvelles recherches pourraient permettre de savoir s'ils sont majoritairement situés dans des métropoles, comme nous l'avons pressenti lorsque nous avons commencé à recenser les *food courts* en France et en Espagne au début de notre recherche.

Nous avons étudié l'emplacement des *food courts* de métropoles françaises et espagnoles à l'échelle parcellaire, mais aussi à l'échelle des communes au sein d'une métropole. On pourrait prolonger la réflexion à l'échelle des quartiers. Il serait en effet intéressant de savoir si dans une ville les *food courts* se situent de façon privilégiée dans des centres-villes, dans des quartiers de gare, dans des quartiers d'affaires, dans des quartiers péricentraux, dans des quartiers de faubourgs, dans des quartiers résidentiels, dans des zones d'activités commerciales, dans des zones d'activités économiques.

Il serait intéressant de mener une recherche sur les représentations et les motivations des acteurs des projets urbains à implanter des *food courts* et des consommateurs à venir y manger.

L. Assaf et S. Camelin (2017, §15) estiment à propos des pratiques dans les *shopping malls* que « la diversité des populations qui fréquentent les malls pointe vers la pluralité de leurs usages possibles, qui ne sont pas forcément ceux attendus par leurs constructeurs ». Qu'en est-il pour les *food courts* ? N'y aurait-il pas dans les *food courts* une partie du public qui viendrait juste pour voir le lieu ou pour prendre part à des événements ou des jeux sans consommer ? SNCF Immobilier et la Ville de Lille mettent en avant dans leurs discours la possibilité accordée aux visiteurs des *food courts* étudiés de s'approprier ces lieux sans qu'il soit exigé de consommer. On pourrait alors étudier si des moyens de pression sont tout de même

mis en place par des personnes travaillant dans ces lieux pour inciter les visiteurs à consommer. On pourrait interroger des visiteurs de ces lieux sur leur ressenti à propos d'une éventuelle obligation de consommer dans ces lieux. Plus largement, il serait intéressant de connaître les représentations des visiteurs de ces lieux à leurs propos en ce qui concerne la consommation, mais aussi d'autres thématiques comme la sécurité. Il serait aussi intéressant d'étudier les caractéristiques socio-économiques et les pratiques des usagers de ces lieux. Dans ce cadre, l'article de M. Kokoreff (2002) intitulé « Pratiques urbaines d'un quartier de gares » pourrait constituer une grille d'analyse intéressante pour analyser les représentations et les pratiques des usagers des *food courts*. L'ouvrage *Les outils qualitatifs en géographie : Méthodes et applications* de M. Morange et C. Schmoll (2016) pourrait être mobilisé pour définir une grille d'observation. Pour y parvenir, il serait aussi possible d'interroger les visiteurs au moyen d'entretiens et de questionnaires ou encore d'analyser les commentaires qu'ils ont laissés sur Internet (par exemple sur Google et sur Tripadvisor).

Il serait aussi intéressant de questionner les usages et les représentations du public des *food courts* sur l'ensemble du projet urbain lorsque des *food courts* y ont été installés. Par exemple, lorsqu'un *food court* est intégré à un projet urbain, est-ce que le public perçoit uniquement l'existence du *food court* ou bien perçoit-il aussi la mise en œuvre du projet urbain ? Est-ce que la présence d'un *food court* motive ses usagers à consulter de la documentation sur le projet urbain, à se rendre dans d'autres espaces ouverts au public du projet urbain, à s'introduire dans des zones interdites au public ?

« *Le food court répond à une individualisation des usages et des prix* » selon Jean-Louis Lambert, sociologue de l'alimentation⁹²¹. Pour discuter cette affirmation, on pourrait s'interroger sur les manières de table des personnes qui consomment dans les *food courts*. Des comparaisons pourraient ensuite être menées avec d'autres lieux de restauration comme des restaurants ou des restaurants universitaires.

Objet urbain protéiforme, indicateur d'évolutions dans la manière de faire la ville et de la vivre, le *food court* a encore plusieurs choses à nous apprendre sur la fabrique urbaine.

⁹²¹ Wilcke N. (2019, 10 octobre). Strasbourg : Voici à quoi ressemblera le food court dans le nouveau quartier du port du Rhin. *20 Minutes*. <https://www.20minutes.fr/strasbourg/2624963-20191010-strasbourg-voici-quoi-ressemblera-food-court-nouveau-quartier-port-rhin>

Bibliographie

Articles scientifiques et ouvrages

Adisson, F. (2017). Choisir ses occupants. Quand les grands propriétaires adoptent des collectifs pour la gestion transitoire des friches urbaines. *Métropolitiques*, <http://www.metropolitiques.eu/Choisir-ses-occupants.html>

Álvarez Mora, A. (2013). Le concept de patrimoine bâti, alibi des modèles urbains soumis à la rente foncière en Europe. *Espaces et sociétés*, 152-153, 19-33. <https://doi.org/10.3917/esp.152.0019>

Amsellem, G. (2017). Un exemple de reconversion réussie. Dans Wilmotte & Associés Architectes et M. Leloup (dir.), *De la Halle Freyssinet à Station F* (p. 182-183), Gallimard.

Ananian, P. et Leducq, D. (2021). Les espaces de coworking : insertion urbaine et actions d'urbanisme. Les apports d'une comparaison internationale Québec-France. *Cybergeo : Revue européenne de géographie*. <http://journals.openedition.org/cybergeo/37664>

Arab, N. (2007). Activité de projet et aménagement urbain : les sciences de gestion à l'épreuve de l'urbanisme. *Management & Avenir*, 12, 147-164. <https://doi.org/10.3917/mav.012.0147>

Arab, N. (2018). Pour une théorie du projet en urbanisme. *Revue européenne des sciences sociales*, 56-1, 219-240. <https://doi.org/10.4000/ress.4050>

Arab, N. et Dang Vu, H. (2019). Acteurs et systèmes d'acteurs de la production de la ville : quoi de neuf ? *Riurba*, (8). <http://www.riurba.review/article/08-acteurs/editorial-08/>

Arab, N. et Miot, Y. (dir.) (2020). *La Ville inoccupée. Enjeux et défis des espaces urbains vacants*. Presses des Ponts.

Ascher, F. (2001). *Les nouveaux principes de l'urbanisme : La fin des villes n'est pas à l'ordre du jour*. Ed. de l'Aube.

Ascher, F. (2004). Postface : Diversité des modes de vie et urbanisme subtil. Dans A. Masbouni et A. Bourdin (dir.), *Un urbanisme des modes de vie* (p. 87-91). Le Moniteur.

Ascher, F. (2005). *Le mangeur hypermoderne*. Odile Jacob.

Aubry, M. (2005). Introduction. Dans H. Barré, P. Delahaye, F. Duwez et P. Percq (dir.), *Le projet urbain de Lille : un nouvel art de ville* (p. 4-7). Ville de Lille.

Aubry, M. (2010). Un nouvel art de ville. Dans D. Carré et O. Barbet-Massin (dir.), *Ville 3000 : Imaginer de nouveaux quartiers à vivre à Lille* (p. 7-15). Dominique Carré.

Authier, J-Y., Baggioni V., Cousin B., Fijalkow Y. et Launay L. (2019). Introduction. (p. 5-19) Dans J-Y. Authier, V. Baggioni, B. Cousin, Y. Fijalkow et L. Launay (dir.), *D'une ville à l'autre : La comparaison internationale en sociologie urbaine* (p. 5-19). La Découverte.

Badot, O. avec la collaboration de Abouhazim, K. (2016). La consommation et le commerce en mutation. Dans O. Badot et D. Moreno (dir.), *Commerce et urbanisme commercial. Les grands enjeux de demain* (p. 17-82). EMS.

Badot, O. (2020). Et si le « paradigme postmoderne » se cachait derrière les résultats de l'Observatoire des perspectives utopiques ? Dans O. Badot et P. Moati (dir.), *Utopies et consommation* (p. 33-43). EMS.

Badot, O. et Moati, P. (2020). Introduction. Dans O. Badot et P. Moati (dir.), *Utopies et consommation* (p.6-14). EMS.

Baiges Camprubí, C. (2016). La activación temporal de los vacíos urbanos. Palanca de innovación a los gobiernos locales. Dans M. Fernández et J. Gifreu (dir.), *El uso temporal de los vacíos urbanos* (p. 168-178), Diputación de Barcelona. https://llibreria.diba.cat/es/libro/el-uso-temporal-de-vacios-urbanos_57579

Barles, S. et Dumont, M. (2021). *Métabolisme et métropole : La métropole lilloise, entre mondialisation et interterritorialité*. Autrement.

Baron-Yellès, N. (2010). *L'Espagne aujourd'hui : De la prospérité à la crise*. De Boeck Supérieur. 168p. <https://doi.org/10.3917/dbu.baron.2010.01>

Barthel, P.-A. (2009). Faire la preuve de l'urbanisme durable : Les enjeux de la régénération de l'île de Nantes. *VertigO*, 9(2). <https://doi.org/10.4000/vertigo.8699>

Bassand, M. (2001). Les espaces publics en mouvements. *Villes en parallèle*, (32-34), 36-44. <https://doi.org/10.3406/vilpa.2001.1316>

Beaud, M. (2006). *L'art de la thèse : Comment préparer et rédiger un mémoire de master, une thèse de doctorat ou tout autre travail universitaire à l'ère du net* (5^e éd.). La Découverte.

Beaud, S. et Weber, F. (2010). *Guide de l'enquête de terrain* (4^e éd.). La Découverte.

Bellet Sanfeliu, C. et Gutiérrez Palomero, A. (2011). Ciudad y ferrocarril en la España del siglo XXI. La integración de la alta velocidad ferroviaria en el medio urbano. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (55). 251-279. <https://bage.geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/1321>

Bellet Sanfeliu, C. et Gutiérrez Palomero, A. (2012). Operaciones urbanísticas vinculadas a la implantación de la alta velocidad ferroviaria en las ciudades españolas: Resultados, retos e incertidumbres. Dans A. Miramontes Carballada, D. Royé et J. I. Vila Vázquez (dir.), *Las ciudades y el sistema urbano: reflexiones en tiempos de crisis* (p. 159-168). Meubook. <https://doi.org/10.13140/RG.2.1.3427.4007>

- Bellet Sanfeliu, C. (2014). La activación de solares urbanos: de práctica alternativa a objeto de programas municipales. *Biblio 3W*, 19(1058), Universidad de Barcelona. <http://www.ub.es/geocrit/b3w-1058.htm>
- Bellet Sanfeliu, C. et Santos Ganges, L. (2016). The high-speed rail project as an urban redevelopment tool. *Belgeo*, (3). <https://doi.org/10.4000/belgeo.18153>
- Bellet-Sanfeliu, C. (2017). Proyectos y grandes operaciones urbanas. Dans F. Allende, R. Cañada, G. Fernández-Mayoralas, G. Gómez, N. López, A. Palacios, F. Rojo, M.J. Vidal (dir.), *Naturaleza, Territorio Y Ciudad En Un Mundo Global* (p. 1249–1265). AGE/UAM. <https://doi.org/10.15366/ntc.2017>
- Bergel, P. (2005). *Quand la ville se refait. Renouvellement urbain et grandes emprises foncières. Étude de cas en France métropolitaine et dans deux agglomérations de province : Caen et Angers* ». *Norois*, (195), <https://doi.org/10.4000/norois.583>
- Bertoni, A. (2018). L'aménagement temporaire, un outil fédérateur pour la co-production du projet urbain. Dans G. Baudelle et G. Gaultier (dir.), *Les nouvelles fabriques de la ville : Objets, référentiels et méthodes* (p. 157-163). Presses Universitaires de Rennes.
- Besson, R. (2017). Rôle et limites des tiers-lieux dans la fabrique des villes contemporaines. *Territoire en mouvement*, (34). <https://doi.org/10.4000/tem.4184>
- Blain, D. (2012). Le Génie Culinaire. BTS Première année, version élève. BPI.
- Blain, D (2014). Le Génie Culinaire. BTS Deuxième année, version élève BPI.
- Blanchard, S., Estebanez, J. et Ripoll, F. (2021). *Géographie sociale : Approches, concepts, exemples*. Armand Colin.
- Bognon, S., Magnan, M. et Maulat, J. (2020). Introduction. Dans S. Bognon, M. Magnan et J. Maulat (dir.), *Urbanisme et aménagement : Théories et débats* (p. 20-32). Armand Colin.
- Bouisson, M. et Meadows, F. (dir.) (2013). *Voyage au coeur de la cuisine de rue*. Gallimard.
- Bourdin, A. (2004a). Un urbanisme de l'échange. Dans A. Masboungi, et A. Bourdin (dir.), *Un urbanisme des modes de vie* (p. 13-33). Le Moniteur.
- Bourdin, A. (2004b). Un urbanisme de la sécurité. Dans A. Masboungi, et A. Bourdin (dir.), *Un urbanisme des modes de vie* (p. 35-49). Le Moniteur.
- Bourdin, A., Monjal, F. et Yvin, B. (2004). Un urbanisme de la proximité. Dans A. Masboungi et A. Bourdin (dir.), *Un urbanisme des modes de vie* (p. 51-66), Le Moniteur.
- Bresler, H. (1993). De la serre à la mégastructure. 1820-1980 : Abolir les saisons. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, (61), 109-114. <https://doi.org/10.3406/aru.1993.1767>
- Burgel, G. et Grondeau, A. (2015). *Géographie urbaine*. Hachette.

- Callot, P. (1998). La restauration commerciale en milieu urbain. De la fonction nutrition à l'exotisme touristique du repas. *Noroi*, (178), 195-208. <https://doi.org/10.3406/noroi.1998.6864>
- Camerer, S. et Larcher, C. (2015). Comida callejera. *Elisava Temes de disseny*, (31), 70-83. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5922546>
- Capron, G. (1998). Les centres commerciaux à Buenos Aires : Les nouveaux espaces publics de la ville de la fin du XXe siècle. *Les annales de la recherche urbaine*, (78), 55-63. <https://doi.org/10.3406/aru.1998.2157>
- Carlini, S. (2019). Imaginer et *faire autrement* la ville ? Un dispositif d' « occupation temporaire » au sein des transformations de la métropole francilienne. *Urbia*, hors-série n°5, 51-68. https://www.laa.archi.fr/IMG/pdf/carlini_2019_imaginer_et_la_ville.pdf
- Carré, D. et Barbet-Massin, O. (2010). *Ville 3000 : Imaginer de nouveaux quartiers à vivre à Lille*. Dominique Carré.
- Carriou, C. et Ratouis, O. (2014). Actualité des modèles urbanistiques, *Métropolitiques*. <https://metropolitiques.eu/Actualite-des-modeles.html>
- Castillo-Manzano, J. I., López-Valpuesta, L. et Sánchez-Braza, A. (2018). When the mall is in the airport: Measuring the effect of the airport mall on passengers' consumer behavior. *Journal of Air Transport Management*, 72, 32-38. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2018.07.003>
- Chivallon, C., Marme, N. et Prost, D. (1998). Artefact de lieu et urbanité, le centre commercial interrogé. *Les Annales de la recherche urbaine*, (78), 28-37. <https://doi.org/10.3406/aru.1998.2154>
- Choay, F. (1980). *La règle et le modèle*. Seuil.
- Christiaansee, K. (2010). EURARING, Extraring et Intraring KCAP Architectes & Planners. Dans D. Carré et O. Barbet-Massin (dir.), *Ville 3000 : Imaginer de nouveaux quartiers à vivre à Lille* (p. 102-117). Dominique Carré.
- Clavel, M. (1992). Des espaces en utopies. *Géographie et cultures*, (3), 45-56. <https://doi.org/10.4000/gc.6844>
- Cluzet, A. (2002). *Au bonheur des villes*. Ed. de l'aube.
- Cordero, L. et Salinas, L. (2017). Gentrificación comercial. Espacios escenificados y el modelo de los mercados gourmet. *Revista de Urbanismo*, (37), 1-12. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2017.45735>
- Coudroy de Lille, L., Vaz, C. et Vorms, C. (2013). Introduction : Retour sur quarante années d'urbanisation espagnole. Dans L. Coudroy de Lille, C. Vaz et C. Vorms (dir.), *L'urbanisme espagnol depuis les années 1970 : La ville, la démocratie et le marché* (p. 9-22). Presses universitaires de Rennes.

- Coulondre, A. (2016). Le centre commercial comme levier des politiques urbaines d'attractivité. *Espaces et sociétés*, 164-165, 211-225. <https://doi.org/10.3917/esp.164.0211>
- Courcier, Q., Lebreton, F. et Gibout, C. (2021). L'éducation à la santé ethnographiée dans un quartier populaire : entre conformisme et dissidence. *Recherches & éducations*, (22). <https://doi.org/10.4000/rechercheseducations.11163>
- Crawford, M. (1992). The world in a shopping mall. Dans M. Sorkin (dir.), *Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space* (p. 3-30). Hill and Wang.
- Daniau, A. (2017). Le *shopping mall* : un modèle pour la construction de la ville ? *Ateliers d'anthropologie* (44). <https://doi.org/10.4000/ateliers.10401>
- Dantzig, G. B. et Saaty, T. L., (1973). *Compact City: Plan for a Liveable Urban Environment*. W. H. Freeman
- Decoster, F., Klouche, D. et Poulin, C. (2021). L'AUC, *Ab urbe condita*. Dans A. Masbouni et A. Petitjean (dir.), *Scénographie des plaisirs urbains : Jacqueline Osty, Grand prix de l'urbanisme 2020, Les nominés : AUC, Laurent Davezies, Jean-Marc Offner* (p. 145-157), Parenthèses.
- Decroly, J.-M., Dessouroux, C. et Van Crieckingen, M. (2003). Editorial : Les dynamiques contemporaines de privatisation des espaces urbains dans les villes européennes. *Belgeo*, (1). <https://doi.org/10.4000/belgeo.15280>
- De Gravelaine, F. (2002). Les villes et leurs projets. Dans F. de Gravelaine et A. Masbouni (dir.), *Projets urbains en France* (p. 55-188). Le Moniteur.
- De Moncan, P. (2008). *Histoire des centres commerciaux en France*, Les Editions du Mécène.
- Denolle, A.-S. et Duval, E. (2016). Urbanisme et participation. *Cahiers de la recherche sur les droits fondamentaux*, (14), 31-39. <https://doi.org/10.4000/crdf.585>
- De Saintignon, P. (2005). *Le projet urbain de Lille : un nouvel art de ville*. Ville de Lille.
- Desjardins, X. et Estèbe, P. (2021). Les trois âges de la planification territoriale. *L'Économie politique*, 89, 36-48. <https://www.cairn.info/revue-l-economie-politique-2021-1-page-36.htm>
- Desse, R-P. (2008). Food court (espace de restauration multiple en français). Dans R-P. Desse, A. Fournié, A. Gasnier, N. Lemarchand, A. Metton, J. Soumagne (dir.), *Dictionnaire du commerce et de l'aménagement* (p. 142-143). Presses Universitaires de Rennes.
- Desse, R-P. (2015). Temporalités nocturnes des espaces publics : Les soirées festives dans les villes universitaires. Dans J. Soumagne (coord.), R-P. Desse, A. Gasnier, L. Guillemot et C. Pujol, *Temps et usages de la ville* (p. 143-178). Presses universitaires de Rennes.
- Dessouroux, C. (2003). La diversité des processus de privatisation de l'espace public dans les villes européennes. *Belgeo*, (1). <https://doi.org/10.4000/belgeo.15293>

- Destrem, L. (2017). Les noms du tram. Quand les dénominations des stations disent le projet de ville. *Annales de géographie*, 713, 5-30. <https://doi.org/10.3917/ag.713.0005>
- Devisme, L. et Hernandez, F. (2020). L'urbain en ses objets : une nouvelle matérialité de la ville ? *Riurba*, (9). <http://www.riurba.review/article/09-objets/editorial-09/>
- Díaz Orueta, F. (2009). El impacto de los megaproyectos urbanos en las ciudades españolas. *Estudios demográficos y urbanos*, 24 (1 (70)), 193-218. <https://doi.org/10.24201/edu.v24i1.1348>
- Dziedzicki, J.-M. (2004). Au-delà du Nimby : le conflit d'aménagement, expression de multiples revendications. Dans P. Melé, C. Larrue, & M. Rosemberg (dir.), *Conflits et territoires* (1). Presses universitaires François-Rabelais. <https://doi.org/10.4000/books.pufr.1829>
- Estebanez, J. et Raad, L. (2016). Les indésirables. *Géographie et cultures*, (98). <https://doi.org/10.4000/gc.4432>
- Estela, O., Boixader, J. et Boneta, X. (2016). La activación de los vacíos urbanos como estrategia de desarrollo local. Dans M. Fernández et J. Gifreu *El uso temporal de los vacíos urbanos* (p. 247-260), Diputación de Barcelona. https://llibreria.diba.cat/es/libro/el-uso-temporal-de-vacios-urbanos_57579
- Fernández Cuesta, G. (2016). Valladolid: la construcción de la ciudad burguesa sin ensanches, *Eria*, (99-100), 207-243. <http://hdl.handle.net/10651/39277>
- Fernández-Maroto, M. et De las Rivas Sanz, J.-L. (2019). Cincuenta años de urbanismo y expansión urbana en España vistos desde Valladolid. Dans M. Fernández-Maroto et E. Pedruelo Martín (dir.), *Del plan al plano: 50 años de urbanismo en Valladolid 1969-2019* (p. 23-36). Archivo Municipal de Valladolid.
- Fischler, C. (1996). La « macdonaldisation » des mœurs. Dans J.-L. Flandrin et M. Montanari *L'Histoire de l'alimentation* (p. 859-879), Fayard.
- Fischler, C. (2013). Introduction : Les alimentations particulières. Dans C. Fischler (dir.), *Les alimentations particulières : Mangerons-nous encore ensemble demain ?* (p. 9-30). Odile Jacob. <https://doi.org/10.3917/oj.fisch.2013.01>
- Friedman, Y. (1970). *L'architecture mobile : vers une cité conçue par ses habitants* (5^e ed.). Casterman.
- Friedman, Y. (2003). *L'architecture de survie : une philosophie de la pauvreté* (2^e ed.). Editions de l'Eclat.
- Fromonot, F. (2011). Manières de classer l'urbanisme, *Criticat*, (8), 40-61. <https://issuu.com/criticat/docs/criticat08>

Fumey, G. (2013). Les nourritures de rue pour connaître le monde. Dans M. Bouisson et F. Meadows (dir.), *Voyage au coeur de la cuisine de rue* (p. 19-21). Gallimard.

Gagnon, Y.-C. (2012). *L'étude de cas comme méthode de recherche* (2^e éd.). Presses de l'Université du Québec. <https://doi.org/10.2307/j.ctv18ph7wf>

Gasnier, A. et Lemarchand, N. (2014). Commerce et sociétés de consommation : Pratiques et espaces de chalandise renouvelés en France. Dans A. Gasnier et N. Lemarchand (dir.), *Le commerce dans tous ses états : Espaces marchands et enjeux de société* (p. 225-234). Presses Universitaires de Rennes.

Gehl, J. (2013). *Pour des villes à échelle humaine* (traduit par N. Calvé). Ecosociété.

Gehl, J. et Svarre, B. (2019). *La vie dans l'espace public : comment l'étudier* (traduit par N. Calvé). Ecosociété.

Gervais, D. (2014). *Food Court*. Design Media Publishing Limited.

Ghani, A. (2011). A Recipe for Success: How Singapore Hawker Centres Came to Be. *Institute of Policy Studies Update*. National University of Singapore. https://lkyspp.nus.edu.sg/docs/default-source/ips/ag_history-of-hawkers_010511.pdf

Ghirardo, D. (1997). *Les architectures postmodernes* (traduit par C.-M. Diebold). Thames & Hudson.

Ghorra-Gobin, C. (2015). L'éphémère 2. *Tous urbains*, 9, 10-11. <https://doi.org/10.3917/tu.009.0010>

Ghorra-Gobin, C. (2018). La « ville métropolitaine » : une particularité française. *Tous urbains*, 24, 10-12. <https://doi.org/10.3917/tu.024.0010>

Gibout, C. et Fauquette, A. (2022). La « cuisine commune » de Fives : pratiques sociales et transactions au cœur d'un espace participatif lillois. *Pensée plurielle*, 55, 109-123. <https://doi.org/10.3917/pp.055.0109>

Gifreu Font, J. (2016). La activación de la temporalidad urbana como paradigma de una gestión adaptativa y participativa, Dans M. Fernández et J. Gifreu (dir.), *El uso temporal de los vacíos urbanos* (p. 132-150). Diputación de Barcelona. https://llibreria.diba.cat/es/libro/el-uso-temporal-de-vacios-urbanos_57579

Goss, J. (1993). The "Magic of the Mall": An Analysis of Form, Function, and Meaning in the Contemporary Retail Built Environment. *Annals of the Association of American Geographers*, 83(1), 18-47. <http://www.jstor.org/stable/2569414>

Gotlieb, C. (2020). *Le projet urbain à Madrid et Barcelone : des expérimentations aux modèles*. Presses Universitaires de Bordeaux.

Gracia Arnaiz, M. (2010). De modernidades y alimentación: comer hoy en España. *Horizontes Antropológicos*, 16(33), 177-196. <https://doi.org/10.1590/S0104-71832010000100010>

- Greffe, X. (2000). Le patrimoine comme ressource de la ville, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, (86), 29-38. <https://doi.org/10.3406/aru.2000.2309>
- Gwiazdzinski, L. (2007b). L'archipel des mobilités nocturnes. *Données urbaines*, (5), 87-96. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00256676/document>
- Haëntjens, J. et Lemoine, S. (2015). *L'éco-urbanisme : Défis planétaires, solutions urbaines*. Ecosociété.
- Hatt, E. et Menerault, P. (2014). Introduction - Aperçu de la jeune recherche francophone en aménagement, nouvelle vague, *Urbia*, Hors-série n°2, 10-16.
- Henderson, J.-C., Yun, O.-S., Poon, P. et Biwei, X. (2012). Hawker centres as tourist attractions: The case of Singapore. *International Journal of Hospitality Management*, 31, 849-855. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2011.10.002>
- Henderson, J.-C., (2017). Street food, hawkers and the Michelin Guide in Singapore, *British Food Journal*, 119(4), 790-802. <https://doi.org/10.1108/BFJ-10-2016-0477>
- Hommels, A. (2000). Obduracy and Urban Sociotechnical Change: Changing Plan Hoog Catharijne. *Urban Affairs Review*, 35(5), 649-676. <https://doi.org/10.1177/10780870022184589>
- Homo, L. (1996). Le marché de Trajan à Rome. Dans A. Charre et J. Vieux (dir.), *Le centre commercial, entre hangar et cathédrale* (p. 68-69). Institut pour l'art et la ville.
- Humain-Lamoure, A.-L. et Laporte, A. (2022). *Introduction à la géographie urbaine* (2^e éd.). Armand Colin.
- Idt, J. (2012). Le temps de la réalisation des projets urbains : une fabrique *a posteriori* des enjeux politiques de l'action collective, *Géocarrefour*, 87(2). <https://doi.org/10.4000/geocarrefour.8682>
- Idt, J. (2020). 10. Projet urbain : Concepts hétérogènes pour objet flou. Dans S. Bognon, M. Magnan et J. Maulat (dir.), *Urbanisme et aménagement : Théories et débats* (p. 181-196). Armand Colin. <https://doi.org/10.3917/arco.bogno.2020.01.0181>
- Ingallina, P. (2001). *Le projet urbain* (4^e éd.). Presses universitaires de France.
- Jamal, A. C. (2018). Coworking spaces in mid-sized cities: A partner in downtown economic development. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 50(4), 773-788. <https://doi.org/10.1177/0308518X18760857>
- Kaufmann, V. (2014). *Retour sur la ville : Mobilités et transformations sociales*. Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Kendérian, F. et Bourgeois, C. (2013). Le statut français des baux commerciaux face à la problématique européenne. *Revue internationale de droit économique*, (XXVII), 265-299. <https://doi.org/10.3917/ride.273.0265>

- Kokoreff, M. (2002). Pratiques urbaines d'un quartier de gares. *Espaces et sociétés*, 108, 177-196. <https://doi.org/10.3917/esp.g2002.108n1.0177>
- Kunzmann, K. (2009). Villes et métropoles en Europe. Dans G. Baudelle et Y. Jean (dir.), *L'Europe : Aménager les territoires* (p. 353-362). Armand Colin.
- Laborde, P. (2005). *Les villes espagnoles*. Presses Universitaires de Bordeaux.
- Lalana Soto, J. L. (2003). Los talleres ferroviarios de Valladolid: del siglo XIX al XXI, *III Congreso de Historia Ferroviaria*, 1-20. <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Gijon2003/pdf/te4.pdf>
- Lalana Soto, J. L. (2005). Establecimientos de grandes reparaciones de locomotoras de vapor: los talleres de Valladolid, *Revista de historia ferroviaria*, 4, 45-82. https://www.academia.edu/3078560/Establecimientos_de_grandes_reparaciones_de_locomotoras_de_vapor_los_talleres_de_Valladolid
- Lalana Soto, J. L. (2011). Los depósitos de locomotoras en España: una visión desde el patrimonio. *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, (20), 188-205. https://asihf.org/wp-content/uploads/2024/02/patrimonio20_01.pdf
- Lalana Soto, J. L. et Santos y Ganges, L. (2018). Patrimonio cultural, historia y proyecto urbano en la recuperación de baldíos industriales ferroviarios. *Ciudades*, hors-série n°3, 67-97. <https://uvadoc.uva.es/handle/10324/32447>
- Lambelet, S. (2021). Reculer pour mieux sauter. *Les Cahiers de la recherche architecturale urbaine et paysagère*, (12). <https://doi.org/10.4000/craup.8435>
- Lardellier, P. (2011). Introduction générale : La table, formidable théâtre de sens. Dans P. Lardellier (dir.), *Opéra bouffe : Une anthropologie gourmande de nos modes alimentaires* (p. 19-38). EMS.
- Leducq, D. et Ananian, P. (2019). Qu'apporte l'urbanisme à l'étude des espaces de coworking : Revue de littérature et approche renouvelée. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 963-986. <https://doi.org/10.3917/reru.195.0963>
- Léger, D., Zeghnoun, A., Faraut, B. et Richard, JB. (2019). Le temps de sommeil, la dette de sommeil, la restriction de sommeil et l'insomnie chronique des 18-75 ans : résultats du Baromètre de Santé publique France 2017. *Bulletin épidémiologique hebdomadaire* (8-9), 149-60. http://invs.santepubliquefrance.fr/beh/2019/8-9/2019_8-9_1.html
- LeHew, M.L.A. et Fairhurst, A.E. (2000). US shopping mall attributes: an exploratory investigation of their relationship to retail productivity, *International Journal of Retail & Distribution Management*, 28(6), 261-279. <https://doi.org/10.1108/09590550010328535>
- Lejoux, P. (2018). Quelle place pour la zone d'activités économiques dans la fabrique de la ville contemporaine ? Dans G. Baudelle et G. Gaultier (dir.), *Les nouvelles fabriques de la ville. Objets, référentiels et méthodes* (p. 25-32). Presses Universitaires de Rennes.

Lévy, A. (2005). Formes urbaines et significations : revisiter la morphologie urbaine. *Espaces et Sociétés*, 3(122), 25-48. <https://doi.org/10.3917/esp.122.0025>

Lévy, J. (2008). Monde(s). Les « cultures » entre uniformisation et fragmentation. Dans J. Lévy (dir.), *L'invention du monde : Une géographie de la mondialisation* (p. 186-201). Presses de Sciences Po. <https://doi.org/10.3917/scpo.levy.2008.01.0186>

Lévy, J. (2010). Modèles de ville. Dans D. Carré et O. Barbet-Massin (dir.), *Ville 3000 : Imaginer de nouveaux quartiers à vivre à Lille* (p. 42-47), Dominique Carré.

Liefooghe, C. (2018). Les tiers-lieux à l'ère du numérique : diffusion spatiale d'une utopie socio-économique. *Géographie, économie, société*, 20(1), 33-61. <https://doi.org/10.3166/ges.20.2017.0028>

Liefooghe, C. (2020). Tiers-lieux et transition urbaine. Le pari de la co-crédation de valeur(s) sur les friches industrielles de Saint-Sauveur et Fives-Cail à Lille (France). *CIST2020 - Population, temps, territoires* (p. 402-405). <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-03115185/document>

Lucas, R. (2013). La « Street Food » entre le plaisir gourmand et la nécessité vitale. Dans M. Bouisson et F. Meadows (dir.), *Voyage au coeur de la cuisine de rue* (p. 76-79). Gallimard.

Lungo, M. (2005). Globalización, grandes proyectos y privatización de la gestión urbana. *Urbano*, 8(11), 49-58. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5231640>

Lussault, M. (2017). *Hyper-lieux. Les nouvelles géographies politiques de la mondialisation*. Seuil.

Macé Le Ficher, P. (2018). Appels à projets urbains innovants : l'alimentation au risque du food-washing ? *Métropolitiques*. <https://metropolitiques.eu/Appels-a-projets-urbains-innovants-l-alimentation-au-risque-du-food-washing.html>

Madoré, F., Chevalier, J., Billard, G. et Vuailat, F. (2012). Les résidences fermées. *L'Économie politique*, 53(1), 7-15. <https://doi.org/10.3917/leco.053.0007>

Madry, P. (2020). La vacance commerciale : état des savoirs sur un nouveau concept opératoire de politique publique. Dans N. Arab et Y. Miot (dir.), *La ville inoccupée. Enjeux et défis des espaces urbains vacants* (p.29-44). Presses des Ponts.

Mallet, S. (2013). Aménager les rythmes : politiques temporelles et urbanisme. *EspaceTemps.net*. <https://www.espacestems.net/articles/amenager-les-rythmes-politiques-temporelles-et-urbanisme/>

Mallet, S. et Zanetti, T. (2015). Le développement durable réinterroge-t-il les temporalités du projet urbain ? *VertigO*, 15(2). <https://doi.org/10.4000/vertigo.16495>

Mallet, S. (2020). Les rythmes de la production urbaine au prisme de l'accélération sociale. *EspacesTemps.net*, <https://www.espacestems.net/articles/les-rythmes-de-la-production-urbaine-au-prisme-de-laceleration-sociale/>

- Mallet, S., Mège, A. et Fleury A. (2023). Le temporaire comme instrument de la fabrique urbaine. Émergence et ancrage dans la métropole de Bordeaux. *Riurba*, (14). <https://www.riurba.review/article/14-habitat/temporaire/>
- Mangin, D. et Panerai, P. (1999). *Projet urbain*. Parenthèses.
- Mangin, D. (2004). *La ville franchisée : Formes et structures de la ville contemporaine*. Editions de la Villette.
- Marcolini, P. (2015). A quelle ville les situationnistes rêvent-ils ? Dans T. Paquot (dir.), *Les situationnistes en ville* (p. 87-100). Infolio.
- Martínez Sala, A. M. et Peña Acuña, B. (2018). Convergencia digital: Estudio de apps de empresas de franquicia de fast food. *Chasqui: Revista Latinoamericana de Comunicación*, (139), 345-362.
- Masboungi, A. (2002a). Introduction. Dans F. de Gravelaine et A. Masboungi (dir.), *Projets urbains en France* (p. 8-11). Le Moniteur.
- Masboungi, A. (2002b). Le projet urbain à la française. Dans F. de Gravelaine et A. Masboungi (dir.), *Projets urbains en France* (p. 23-31). Le Moniteur.
- Masboungi, A. (2016). *Le plaisir de l'urbanisme*. Parenthèses.
- Mérenne-Schoumaker, B. (2008). Aire d'influence d'une ville (aire de chalandise). Dans R-P. Desse, A. Fournié, A. Gasnier, N. Lemarchand, A. Metton et J. Soumagne (dir.), *Dictionnaire du commerce et de l'aménagement* (p. 23-25). Presses Universitaires de Rennes.
- Mérenne-Schoumaker, B. et Nappi-Choulet, I. (2014). Commerce et opérateurs immobiliers : Un marché en voie de financiarisation. Dans A. Gasnier et N. Lemarchand (dir.), *Le commerce dans tous ses états : Espaces marchands et enjeux de société* (p. 197-204). Presses Universitaires de Rennes.
- Mérenne-Schoumaker, B. et Deprez, S. (2016). La géographie du commerce de détail : outils et méthodes. *Bulletin de la Société Géographique de Liège*, (66), 13-17. <https://doi.org/10.25518/0770-7576.4161>
- Mérenne-Schoumaker, B. (2020). 100 ans de géographie du commerce. *Bulletin de l'association de géographes français*, 97-1/2. <https://doi.org/10.4000/bagf.6526>
- Merlin, P. (2018). *L'urbanisme* (12^e éd.). Presses Universitaires de France.
- Moati, P. (2016). Les consommations émergentes : une opportunité de rebond pour la capitalisme ? Dans D. Desjeux et P. Moati (dir.), *Consommations émergentes. La fin d'une société de consommation ?* (p. 155-170). Le Bord de L'eau.
- Moati, P. (2020). L'utopie écologique comme nouvel horizon de la consommation. Dans O. Badot et P. Moati (dir.), *Utopies et consommation* (p. 15-32). EMS.

- Mochet, J-P. (2019). *Affinité : Le commerce en ville doit être un lieu de vie(s) !* Débats Publics.
- Mons, D. et Paris, D. (2009). Introduction. Dans D. Paris et D. Mons (dir.), *Lille Métropole : Laboratoire du nouveau urbain* (p. 12-20). Parenthèses.
- Mons, D. (2009). Les formes de renouvellement urbain dans la ville de tradition industrielle. Dans D. Paris et D. Mons (dir.), *Lille Métropole : Laboratoire du nouveau urbain* (p. 126-157). Parenthèses.
- Morange, M. et Schmoll, C. (2016). *Les outils qualitatifs en géographie : Méthodes et applications*. Armand Colin.
- Nicolas, A. et Zanetti, T. (2013). Patrimoine et projet urbain : produire et valoriser la localité à Saint-Étienne, Nantes et Clermont-Ferrand. *Espaces et sociétés*, 152-153, 181-195. <https://doi.org/10.3917/esp.152.0181>
- Nivet, S. (2016). *Paris Rive Gauche - Documents 1981-2016*. Pavillon de l'Arsenal.
- Nivet, S. (2019). Halles Pajol et Freyssinet : deux conversions de messageries ferroviaires parisiennes en hyper-lieux. Dans J. Bastoen, J.-F. Cabestan et P. Chabard (dir.), *Patrimoine, Tourisme, Projet* (p. 43-58). HiCSA. https://hicsa.univ-paris1.fr/documents/pdf/PublicationsLigne/Actes%20Cabestan%202019/05_Nivet.pdf
- Novarina, G. et Sadoux, S. (2018). La garden city : un réservoir de références à réinventer. *Les annales de la recherche urbaine*, 113, 192-207. <https://doi.org/10.3406/aru.2018.3283>
- Offner, J.-M. (1993). Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique. *L'Espace géographique*, 22-3, 233-242. <https://doi.org/10.3406/spgeo.1993.3209>
- Offner, J.-M. (2021). Comprendre pour agir, agir pour comprendre. Dans A. Masbouni et A. Petitjean (dir.), *Scénographie des plaisirs urbains : Jacqueline Osty, Grand prix de l'urbanisme 2020, Les nominés : AUC, Laurent Davezies, Jean-Marc Offner* (p. 186-197). Parenthèses.
- Paris, D. et Stevens, J.-F. (2000). *Lille et sa région urbaine : la bifurcation métropolitaine*. L'harmattan.
- Paris, D. (2003). Métropole, métropolisation : question de mots. Dans N. El-Haggag, D. Paris et I. Shahrour (dir.), *La ville en débat* (p. 43-61). L'Harmattan.
- Paris, D. (2009). Discours et acteurs : les ressorts de la dynamique métropolitaine. Dans D. Paris et D. Mons (dir.), *Lille Métropole : Laboratoire du nouveau urbain* (p. 24-47). Parenthèses.
- Paris, D., Liefoghe, C. et Estienne, I. (2009). Économie et attractivité : une nouvelle production urbaine. Dans D. Paris et D. Mons (dir.), *Lille Métropole : Laboratoire du nouveau urbain* (p. 48-73), Parenthèses.

Pinard, J. et Vivant, E. (2017). La mise en évènement de l'occupation temporaire : quand les lieux artistiques *OFF* inspirent les opérateurs *IN* de la production urbaine. *L'Observatoire*, 50, 29-32. <https://doi.org/10.3917/lobs.050.0029>

Pinson, G. (2009). *Gouverner la ville par projet : Urbanisme et gouvernance des villes européennes*. Les Presses de Sciences Po.

Pinson, G. (2019). Penser par cas, penser par comparaison. Etudes urbaines et pratique des monographies comparées. Dans J-Y. Authier, V. Baggioni, B. Cousin, Y. Fijalkow et L. Launay (dir.), *D'une ville à l'autre : La comparaison internationale en sociologie urbaine* (p. 43-66). La Découverte.

Piron, O. (2002). *Renouvellement urbain : Analyse systémique*. PUCA.

Pitte, J.-R. (1996). Naissance et expansion des restaurants. Dans J-L. Flandrin et M. Montanari *L'Histoire de l'alimentation* (p. 767-778). Fayard.

Potier, F. (2002). De l'évolution de la mobilité pendulaire à celle des loisirs. Dans J. Viard (dir.), F. Potier et J-D. Urbain *La France des temps libres et des vacances* (p. 23-44). Editions de l'Aube.

Poulain, J.-P. (2013). Affirmation des particularismes individuels et évolution des modèles alimentaires. Dans C. Fischler (dir.), *Les alimentations particulières : Mangerons-nous encore ensemble demain ?* (p. 247-259). Odile Jacob. <https://doi.org/10.3917/oj.fisch.2013.01>

Pujol, C. (2015). Le temps : action publique et objet scientifique. Dans J. Soumagne (coord.), R-P. Desse, A. Gasnier, L. Guillemot et C. Pujol, *Temps et usages de la ville* (p.19-36). Presses universitaires de Rennes.

Ramírez Hurtado, J. M. (2007). Estudio analítico de las empresas cerveceras que operan bajo el sistema de franquicia en España. *Estudios sobre Consumo*, 82, 63-76. https://www.researchgate.net/profile/Jose-Ramirez-Hurtado-2/publication/28243700_Estudio_analitico_de_las_empresas_cervceras_que_operan_bajo_el_sistema_de_franquicia_en_Espana/links/0deec52f4a2811d4a8000000/Estudio-analitico-de-las-empresas-cervceras-que-operan-bajo-el-sistema-de-franquicia-en-Espana.pdf

Ratouis O. et Vallet B. (2018). Éditorial. *Les Annales de la recherche urbaine*, n°113, 5-10. www.persee.fr/doc/aru_0180-930x_2018_num_113_1_3268

Rebollo Arévalo, A. (2016). 50 años de comercio y consumo en España. Cómo hemos cambiado. *Distribución y consumo*, 143, 56-64. https://www.mercasa.es/wp-content/uploads/2022/11/6_50-anos-de-comercio-y-consumo.pdf

Ripoll, F. et Veschambre, V. (2005). Introduction. *Norois*, (195). <https://doi.org/10.4000/norois.477>

Rode, S. (2020). « Vers un urbanisme écologique ? » P. Clergeau (dir.), *Urbanisme et biodiversité. Géocarrefour*. <https://doi.org/10.4000/geocarrefour.16583>

- Rodriguès Malta, R. (1999). Villes d'Espagne en régénération urbaine. Les exemples de Barcelone, Bilbao et Madrid. *Annales de Géographie*, 608, 397-419. <https://doi.org/10.3406/geo.1999.21780>
- Rouillard, D. (2004). *Superarchitecture : le futur de l'architecture 1950-1970*, Editions de la Villette.
- Roy, E. (2004). La mise en culture des friches urbaines. Territoires en transition à Nantes. *Les annales de la recherche urbaine*, 97, 121-126. <https://doi.org/10.3406/aru.2004.2585>
- Rozec, V. et Ritter, P. (2003). Les avancées et les limites de la législation sur le bruit face au vécu du citoyen. *Géocarrefour*, 78 (2), 111-119. <https://doi.org/10.4000/geocarrefour.196>
- Ruggeri, C. (2020). *Atlas des villes mondiales*. Autrement.
- Sabatier, B. et Morvan, Y. (2007). La synergie renouvelée entre commerce et mobilité pédestre dans les lieux de transit. *Commerce et mobilités*, <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00348068/document>
- Salinas Arreortúa, L. (2016). Transformación de mercados municipales de Madrid. De espacio de consumo a espacio de esparcimiento. *Revista INVI*, 31(86), 179-201. <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/62704>
- Santos y Ganges, L. (2007). *Urbanismo y ferrocarril: La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Santos y Ganges, L. (2011). Comment intégrer le train dans la ville ? Quelques réflexions depuis le cas espagnol (traduit par J. Lemerle). *Métropolitiques*. <https://www.metropolitiques.eu/Comment-integrer-le-train-dans-la.html>
- Santos y Ganges, L. (2016). Autofinanciación de los grandes proyectos urbanos: las sociedades de integración ferroviaria, de la entelequia embarazosa al riesgo fatal, *Urban*, 10-11, 40-65. <http://polired.upm.es/index.php/urban/article/view/3624>
- Santos y Ganges, L. (2020). La prise en compte du patrimoine industriel dans les grands projets urbains sur les anciens dépôts et ateliers généraux. *Revue d'histoire des chemins de fer*, 54, 39-64. <https://doi.org/10.4000/rhcf.2733>
- Saravia-Madrigal, M. (2021). El Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid 2020, en el lado soleado de la calle. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 53(207), 229-256. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2021.207.14.1>
- Soumagne, J. (2013). Des rapports évolutifs ville-commerce, *Les Annales de la recherche urbaine*, 108, 16-23. <https://doi.org/10.3406/aru.2013.3203>
- Squarzon, C. (2018). Taking the Street Out of Street Food: the Singapore Case, *Ethnorêma*, 14, 35-69. <https://www.ethnorema.it/wp-content/uploads/14-04-Squarzon.pdf>

Stock, M. (2007). European Cities: Towards a Recreational Turn? *Hagar. Studies in Culture, Polity and Identities*, 7(1), 115-134. <https://hal-lirmm.ccsd.cnrs.fr/AO-GEOGRAPHIE/halshs-00716789v1>

Svahnström, N. (2016). Les commerces en rez-de-chaussée, une équation difficile dans le champ de l'action publique. Dans R-P. Desse et S. Lestrade (dir.), *Mutations de l'espace marchand* (p. 249-263), Presses Universitaires de Rennes.

Tam, A. (2017). Singapore Hawker Centers: Origins, Identity, Authenticity, and Distinction, *Gastronomica*, 17(1), 44-55, <https://doi.org/10.1525/gfc.2017.17.1.44>

Tarulevicz, N. (2018). Hawkerpreneurs: hawkers, entrepreneurship, and reinventing street food in Singapore. *Revista de Administração de Empresas*, 58(3), 291-302. <https://doi.org/10.1590/S0034-759020180309>

Taylor, W. J. et Verma, R. (2010). Customer Preferences for Restaurant Brands, Cuisine, and Food Court Configurations in Shopping Centers, *Cornell Hospitality Report*, 10(3). https://ecommons.cornell.edu/bitstream/handle/1813/71139/Taylor_202010_20Customer_20p_references.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Tiry, C. (2008). *Les mégastructures du transport : Typologie architecturale et urbaine des grands équipements de la mobilité*. Certu.

Tomas, F. (1995). Projets urbains et projet de ville. La nouvelle culture urbaine a vingt ans. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 68-69, 135-143. <https://doi.org/10.3406/aru.1995.1906>

Vergnaud, G. (2009). L'aménagement du territoire en Espagne : entre manque de traditions et matrice européenne. Dans Y. Jean et G. Baudelle (dir.), *L'Europe : Aménager les territoires* (p. 239-253), Armand Colin.

Veschambre, V. (2005). Le recyclage urbain, entre démolition et patrimonialisation : enjeux d'appropriation symbolique de l'espace, *Norois*, 195. <https://doi.org/10.4000/norois.548>

Viard, J. (2002). Introduction : temps libre, loisirs, vacances et art de vivre : le triangle des Bermudes des sociétés modernes. Dans J. Viard (dir.), F. Potier et J-D. Urbain *La France des temps libres et des vacances* (p. 5-22). Editions de l'Aube.

Younès, C. (2015). Résistances créatrices urbaines via l'Internationale Situationniste. Dans T. Paquot (dir.), *Les situationnistes en ville* (p.17-27). Infolio.

Weller, J.-M. (2008). Prendre au sérieux les instruments ou quatre manières d'analyser l'action publique. Dans H. Buisson-Fenet, G. Le Naour (coords), *Les professionnels de l'action publique face à leurs instruments*. Octarès. https://www.researchgate.net/publication/49131760_Prendre_au_serieux_les_instruments_ou_quatre_manieres_d%27analyser_l%27action_publique

Willemotte & Associés Architectes et M. Leloup. (2017). *De la Halle Freyssinet à Station F*. Gallimard.

Zukin, S. (1998). Urban Lifestyles: Diversity and Standardisation in Spaces of Consumption. *Urban Studies*, 35(5-6), 825-839.

Communications présentées à des congrès

Santos y Ganges, L. (2019, 31 mai). Le patrimoine dans les projets urbains pour de grands espaces des chemins de fer : connaissances, excuses, valorisation. Dans N. Pierrot (resp.), *Patrimoine ferroviaire, de la compréhension à la valorisation* [symposium]. Journée d'études internationale. Patrimoine ferroviaire, regards croisés : connaissances, politiques, Paris. <https://www.ahicf.com/gare-patrimoine-industriel>

SORELI. (2024, 6 mai). [Table ronde]. Dans M. Dumont (resp.), *Hétérogénéité des situations et des pratiques* [symposium]. Journée d'études Urbanisme transitoire et transitions, Lille. <https://webtv.univ-lille.fr/video/12835/heterogeneite-des-situations-et-des-pratiques>

Conférences en ligne

Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole. (2020, 12 novembre), *Webconférence : Consommer mieux, commercer autrement – 08.10.2020* [vidéo]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=LePm0se8U20&feature=youtu.be>

Cité de l'architecture et du patrimoine. (2017, 11 janvier). *Lille Hellemmes Fives Cail, friches industrielles et intensification des villes* [vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=Y3QdG5UIOqA&ab_channel=Cit%C3%A9del%27architectureetdupatrimoine

École Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Lille. (2020, 9 décembre). *L'urbanisme transitoire, une nouvelle commande urbaine ?* [vidéo]. Vimeo. <https://vimeo.com/497265450>

Innovapresse. (2018b, 28 novembre). *FPU 2018 / PARIS 12e et 18e - Le terrain de l'innovation* [vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=wO5AQ_0ElN8

Maison de l'architecture Île-de-France. (2020, 5 octobre). *Voix In(é)dites • Entretien #1 avec Fadia Karam* [vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=v_5tTe377mk&t=392s&ab_channel=Maisondel%27architectureIle-de-France

Plan Urbanisme Construction Architecture - Plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines. (2021, 11 mai). *Biens communs territoriaux et urbanisme transitoire : de quoi parle-t-on ?* [vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=5HvWwHpNUWI&ab_channel=PucaPopsu

Réseau international de recherche "Habiter les villes du futur". (2020, 20 octobre). *Conférence n°1 : Penser l'avenir contre la normalisation même "vertueuse" avec Alain Bourdin* [vidéo]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=xs7UinCi8Ls>

Appels à contributions

Bosredon, P. et Grégoris, M.-T. (2020) Quelle place pour le patrimoine dans les villes d'aujourd'hui ? *Calenda*, <https://calenda.org/813916>

Lallement, E. et Chabault, V. (2021). La ville marchande et la crise du Covid 19, *Métropoles*, <https://journals.openedition.org/metropoles/7744>

Mémoires de master et thèses de doctorat

Adisson, F. (2015). *De l'aménagement du territoire au réaménagement des terrains de l'État : politiques et projets de reconversion urbaine du domaine ferroviaire en France et en Italie* [thèse de doctorat, Université Paris-Est et Politecnico di Milano]. HAL. <https://theses.hal.science/tel-01285072/document>

Álvarez Sevilla, M. V. (2015). *La alimentación en los medios de comunicación escritos* [thèse de doctorat, Universidad de Zaragoza]. Dialnet. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=132838>

Bachir, L., Dinh, S., Dreuil, M., Krier, C. et Théron, E. (2018). *Livrable 3 : Le prototype de méthode à l'épreuve du terrain* [Atelier professionnel du Master 2 d'aménagement et d'urbanisme de l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne avec Plateau Urbain]. Plateau Urbain. https://07556163-e9b2-411c-afd4-602998c3fff4.filesusr.com/ugd/b94efa_7eb47272c1414ea79f7dfb5acb3b69c2.pdf

De La Casa, C. (2017). *De l'urbanisme temporaire à l'urbanisme transitoire, un cheminement entre positionnements, intérêts et valeurs. SNCF Immobilier se prête à l'expérience* [mémoire de master 2, Université de Grenoble]. HAL. <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01623172/document>

Delfini, A. (2017). *La ville conflictuelle. Lutttes pour le logement et transformations des quartiers populaires. Le faubourg de Fives à Lille (1969-2016)* [thèse de doctorat, Université Lille 1 – Sciences et Technologies]. Thèses.fr. <https://www.theses.fr/2017LIL12027>

Feliciangeli, A.-C. (2017). *Le droit relatif à la prévention des risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public en France* [thèse de doctorat, Université Côte d'Azur]. HAL. <https://theses.hal.science/tel-01737509/>

Ferchaud, F. (2018). *Fabriques numériques, action publique et territoire : en quête des living labs, fablabs et hackerspaces (France, Belgique)* [thèse de doctorat, Université Rennes 2], HAL. <https://theses.hal.science/tel-01743793>

Fernández-Maroto, M. (2019). *Modelo urbano y ciudad construida. Una aproximación a las inercias de la planificación urbanística reciente en España a través del caso de Valladolid (1979-2012)* [thèse de doctorat, Universidad de Valladolid]. UVa DOC. <https://uvadoc.uva.es/handle/10324/37925>

Gordillo Alcalá, F. J. (2021). *Diseño e implantación del concepto de “mercado de abastos circular”*. Proyecto piloto en el mercado de Chamberí [mémoire de master, Universidad Politécnica de Madrid]. Archivo Digital UPM. https://oa.upm.es/69353/7/TFM_FRANCISCO_JOSE_GORDILLO_ALCALA.pdf

Léger, S. (2019). *En quoi les Systèmes Alimentaires Territoriaux et la mesure de leurs impacts peuvent être utiles à un territoire ?* [mémoire de master 2, Université de Lille]. CJDES. <https://prixdesmemoires.cjdes.org/wp-content/uploads/sites/2/2020/01/M%C3%A9moire-Sophie-L%C3%A9ger.pdf>

Macé Le Ficher, P. (2023). *Reterritorialisation du système alimentaire et production de la ville : des rapports en (re)négociation dans et via les projets urbains* [thèse de doctorat, Université Paris Est]. HAL. <https://theses.hal.science/tel-04128027>

Madry, P. (2016). *Ville et commerce à l'épreuve de la déterritorialisation* [thèse de doctorat, Université de Bretagne occidentale]. HAL. <https://theses.hal.science/tel-01529216>

Petot, L. (2019). *Les halles gourmandes, une « nouvelle » vie commerciale au cœur des stratégies urbaines* [mémoire de master 2, Université Grenoble Alpes]. HAL. <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02179664/document>

Pinard, J. (2021). *L'urbanisme transitoire, entre renouvellement des modalités de fabrique de la ville et évolution de ses acteurs : une immersion ethnographique au sein de SNCF Immobilier* [thèse de doctorat, Université Paris-Est]. HAL. <https://hal.science/tel-03328268>

Quétu, B. (2018). *Projets urbains et co-conception citoyenne : la médiation par l'art et le design. L'exemple du quartier de Fives à Lille-Hellemmes* [mémoire de master 2, Université de Lille].

Sheppard, A. M. (2013). *Curbside eating: Mobilizing food trucks to activate public space* [mémoire de master, Massachusetts Institute of Technology]. MIT Libraries. <https://dspace.mit.edu/handle/1721.1/81740>

Journaux des projets urbains étudiés

Espaces Ferroviaires (2021, juin). *Le Courrier des Messageries* (n°1). https://res.cloudinary.com/espace-ferroviaire/image/upload/Gare%20de%20Lyon/Le-Courrier-des-Messageries_JUIN-2021.pdf

Soreli. (2015a, juillet). *Le journal de Fives Cail Lille-Hellemmes* (n°1). http://fivescail-lille-hellemmes.fr/assets/uploads/2018/10/fivescail_journal_juillet2015.pdf

Soreli. (2016, mai). *Le journal de Fives-Cail Lille – Hellemmes* (n°3). https://fivescail-lille-hellemmes.fr/assets/uploads/2018/10/fivescail_journal_mai2016.pdf

Soreli. (2019, juin). *Fives-Cail Lille – Hellemmes : La métamorphose de l'usine* (Le journal d'information du projet Fives Cail n°6). http://fivescail-lille-hellemmes.fr/assets/uploads/2019/08/JI_FC_juin2019_BD_planches.pdf

Soreli. (2022, juin). *Fives-Cail Lille – Hellemmes : une nouvelle étape dans la métamorphose de l'ancienne usine* (Le journal d'information du projet Fives Cail n°7). <https://fivescail-lille-hellemmes.fr/journal/Journal%20Fives%20Cail.pdf>

Études, rapports, revues spécialisées, documents de travail, candidatures et observatoires

ADIF. (2015). *Informe de Sostenibilidad y Gobierno Corporativo: 2014*. https://www.adif.es/documents/20124/4217183/2014_01_CA_MS.pdf/da4fd511-3394-62b5-95a4-aa360d8c9b4d?version=1.0&t=1664176822319&download=true

Aladame, M., Arènes, J.-F., Gueymard, S. et Jankel, S. (2010, septembre), *Paris 12^e, éléments de diagnostic : Préparation du PLH de Paris*. APUR. https://www.apur.org/sites/default/files/documents/APAPU236_paris.pdf

Aufrère, J. et Schulz, J. (2019, avril). *Une approche renouvelée des lieux vacants dans la métropole lilloise*. Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole. https://www.adu-lille-metropole.org/wp-content/uploads/2021/05/1901-etude_approche_vacance_web.pdf

Aufrère, J. et Schulz, J. (2021, février). *L'urbanisme transitoire : paroles d'acteurs et retour d'expériences de la métropole lilloise*. Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole. https://www.adu-lille-metropole.org/wp-content/uploads/2021/05/Urbanisme_Transitoire-WEB-1.pdf

Ballet, B. (2021, avril). *L'occupation du sol entre 1982 et 2018*. Agreste. <https://agreste.agriculture.gouv.fr/agreste-web/disaron/Dos2103/detail/>

Bonneau, M. (2021, février). *TAST'in FIVES Journal 3: State of Play after 3 years of UIA funding*. Urban Innovative Actions. <https://www.uia-initiative.eu/en/news/tastin-fives-journal-3-state-play-after-3-years-uia-funding>

Borel, S. et Gault, G. (2022, août). *La France à table : Tensions et mutations autour de notre rapport à l'alimentation*. Fondation Jean Jaurès et L'OBSOCO. <https://www.jean-jaurès.org/publication/la-france-a-table-1-2--les-mutations-de-l'alimentation/>

Bovy, P., Potier, F. et Liaudat, C. (2003, mars). *Les grandes manifestations : Planification, Gestion des mobilités et impacts*. INRETS - MDT/EPFL. <https://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0073/Temis-0073040/RMT03-006.pdf>

Buratti, T. (2020, septembre). *L'urbanisme temporaire : enjeux et perspectives*. Pour la

solidarité, Communauté.
https://www.pourlasolidarite.eu/sites/default/files/publications/files/na_2020_ess_urbanisme_temporaire.pdf

Cabaud, F., Descarrega, B et Moati, P. (2019, octobre). *L'observatoire des perspectives utopiques*. L'Obsoco. <https://lobsoco.com/wp-content/uploads/2020/10/LObSoCo-I-LObservatoire-des-perspectives-utopiques-I-Rapport-danalyse.pdf>

Clipperton Développement. (2015, février). *Fives-Hellemmes Fives Cail Babcock : Pour un lieu de vie*. <https://clipperton-developpement.com/references/lille-les-halles-fives/>

Conseil municipal de Valladolid. (2019, mars). *Acuerdos sesión ordinaria pleno 12 de marzo de 2019*. Mairie de Valladolid. <https://www.valladolid.es/fr/ayuntamiento/corporacion-municipal/organos-gobierno/pleno/sesiones-plenarias/acuerdos-adoptados-pleno/acuerdos-adoptados-pleno-corporacion-dia-12-marzo-2019.fichiers/527362-Extracto%20Acta%20Pg%20Web.pdf>

Correia, M. (2018). L'envers des friches culturelles : Quand l'attelage public-privé fabrique la gentrification. *Revue du Crieur*, 11, 52-67. <https://doi.org/10.3917/crieu.011.0052>

Cushman & Wakefield. (2016). *Food halls of America 2016*. <https://www.retailstrategies.com/wp-content/uploads/2016/12/CW-Retail-Food-Halls-Report-web.pdf>

Cushman & Wakefield. (2017). *Food halls of Europe*. <https://www.cushmanwakefield.com/-/media/cw/insights/global/2017/food-halls-of-europe.pdf>

Cushman & Wakefield. (2018). *Food halls of North America*. <https://static1.squarespace.com/static/5c05423a3c3a53a193fa0314/t/656646a4ba9a605dd6d7f1c8/1701201573308/CW-Retail-FoodHalls-2018+%281%29.pdf>

Cushman & Wakefield. (2019). *Food halls 3.0 the evolution continues*. <https://media.bizj.us/view/img/11323364/food-halls-30.pdf>

Cushman & Wakefield. (2020, décembre). *The food hall model : Independant F&B's pathway to post-Covid-19 profitability*. <https://cdn.crtkl.com/wp-content/uploads/sites/1/2020/12/CW-Food-Halls-COVID19.pdf>

Daniel, R. (2019, mars). *Intergovernmental committee for the safeguarding of the intangible cultural heritage: Nomination file No. 01568 for inscription in 2020 on the Representative List of the Intangible Cultural Heritage of Humanity*. UNESCO. <https://ich.unesco.org/doc/src/47966-EN.doc>

De Biasi L. et Ropital C. (2017, mars). « La vente au comptoir détrône le service à table » (Les Cahiers n°173). IAU IDF. 61-62. https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1277/C173_web.pdf

De Saint-Albin H. (2017, septembre-octobre). Les Mutations du secteur de la restauration, *Espaces : tourisme et loisirs*, 338, 73-76.

De Saint Albin, H. (2018, janvier-février). [Introduction d'un dossier]. *Espaces : tourisme et loisirs*, 340, 5.

Dhoquois, A. (2016). *Projets Charolais-Rotonde/Gare de Lyon-Daumesnil*. Les Ateliers Henry Dougier et SNCF Immobilier. <https://studylibfr.com/doc/1900367/charolais-rotonde---gare-de-lyon-daumesnil>

Dhoquois A. (2017, mars). *L'urbanisme transitoire by SNCF Immobilier : Accueillir pour révéler*. Les Ateliers Henry Dougier et SNCF Immobilier. <https://download.presse-sncf-immobilier.fr/2017-03-16---Urbanisme-transitoire-by-SNCF-Immobilier---Accueillir-pour-reveler-5ca42010290711e8bf3a795a9cdc1eca/2017-03-16---Urbanisme-transitoire-by-SNCF-Immobilier---Accueillir-pour-reveler.pdf>

Diguet, C., Zeiger, P. et Cocquière, A. (2017, février). *L'urbanisme transitoire : aménager autrement* (note rapide n°741). Institut d'aménagement et d'urbanisme – Île-de-France. <https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/lurbanisme-transitoire-amenager-autrement.html>

Diguet, C. (2018, janvier). *L'urbanisme transitoire : Optimisation foncière ou fabrique urbaine partagée ?* Institut d'aménagement et d'urbanisme – Île-de-France. https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1427/UrbanismeTransitoire.pdf

Diguet, C. (2022, septembre). *L'urbanisme transitoire, une pratique qui se pérennise* (note rapide n° 952). L'Institut Paris Région. https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack3/Etude_2830/NR_952_web.pdf

Duhamel, E. et Molinoz, P. (2021, février). *Mission commerce : saisine gouvernementale*. Conseil économique, social et environnemental. https://www.lecese.fr/sites/default/files/pdf/Avis/2021/2021_05_commerce.pdf

ECE (2016). *Destination Food: Food & Beverages in Shopping Centers*. https://www.ece.com/fileadmin/media/E1_Presse/Publikationen/Eng/ECE_Destination_Food_eng.pdf

Fauconnet, L. et Lacroix, P. (2019). Le (très) Grand Paris, mutations et débats (Les Cahiers n° 176). L'Institut Paris Région. 36-41. <https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/les-villes-changent-le-monde.html>

Gagnaire, E. (2016, avril). *Espace(s) public(s) métropolitain(s) : Travaux 2013-2015*. ADULM. <https://www.adu-lille-metropole.org/wp-content/uploads/2021/05/SyntheseEPM.pdf>

- Gagnaire, E. (2020). *L'Urbanisme transitoire* (Design et Urbanisme n°1). ADULM. https://www.adu-lille-metropole.org/wp-content/uploads/2021/05/1urbanisme_transitoire_10_web.pdf
- Gasnier, A. (2006). De nouveaux espaces publics urbains ? Entre privatisation des lieux publics et publicisation des lieux privés. *Urbanisme*, 70-73. <https://shs.hal.science/halshs-00078584/document>
- Gotlieb, C. (1998). *Architecture et projet urbain en Espagne*. Centre de documentation de l'urbanisme. http://ressources-caue.fr/GED_K/107762492594/espagne_cdu.pdf
- Gualbert, B. (2018, mai). La restauration rapide monte en gamme (Enjeux Ile-de-France n°203). *CROCIS*, <https://www.cci-paris-idf.fr/sites/default/files/2020-12/enjeux-203.pdf>
- Gwiazdzinski, L. (2007a). Nuits urbaines : la possibilité d'une ville. *Urbanisme*, 352, 64-70. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00957104/document>
- Hérault, B., Gassie J. et Lamy A. (2019, février). *Transformations sociétales et grandes tendances alimentaires* (publication n°13). Centre d'études et de prospective du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation. <https://agreste.agriculture.gouv.fr/agreste-web/download/publication/publie/DOC-CEP13/Doctravail-CEP-130219.pdf>
- Houk, M. (2017, décembre). *The Tast'in Fives project Journal n°1*. Urban Innovative Actions. https://www.uia-initiative.eu/sites/default/files/2017-12/FINAL%20VERSION_Lille.pdf
- Houk, M. (2018, octobre). *The Tast'in Fives Project Journal n°2*. Urban Innovative Actions. www.uia-initiative.eu/sites/default/files/2019-02/Lille-TastinFives-Journal%202_0.pdf
- Hurel K. et Madry P. (2022, juin). *Atlas du commerce : Tendances actuelles et dynamiques spatiales*. L'Institut pour la Ville et le Commerce, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme. https://www.fnau.org/wp-content/uploads/2022/06/observatoire_du_commerce_v7_hd_sans_traits_coupe-1.pdf
- Jacquot, S. (2018, janvier-février). Élargissement de la sphère patrimoniale : De la diversification des lieux de patrimoine à l'engagement populaire. *Espaces : tourisme et loisirs*, 340, 6-9.
- Jean-Baptiste, E. (2016, novembre). *Les évolutions du plan local d'urbanisme dans la modification approuvée au conseil de Paris le 4 juillet 2016*. Mairie de Paris. https://www.gide.com/sites/default/files/plu_presentation_generale_15_nov16.pdf
- Junta de Castilla y León, Ayuntamiento de Valladolid, ADIF Alta Velocidad, ADIF, RENFE et Valladolid Alta Velocidad. (2017, novembre). *Convenio de Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. de 20 de noviembre de 2017*. <https://valladolidaltavelocidad.es/download/convenio-de-valladolid-alta-velocidad-2003-s-a-de-20-de-noviembre-de-2017-3/>

Laisney, C. (2017, mars). Pratiques alimentaires : le modèle français résiste (Les Cahiers n°173). IAU IDF. 55-60.
https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1277/C173_web.pdf

La Lune Rousse. (2019). *Halle Gourmande Fives-Cail : Faisabilité et aménagement d'une halle gourmande : Projet de Halle Gourmande | Lille – quartier Fives-Cail*.
https://drive.google.com/drive/folders/16Y_zkMeCrvqlEsp4XWTd2bV5xfeqSoEg

Largier, A., Lartigue, S., Soulard, O. et Tarquis, C. (2008, janvier). *Clusters mondiaux : Regards croisés sur la théorie et la réalité des clusters. Identification et cartographie des principaux clusters internationaux*. Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France.
https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_269/ClustersMondiaux.pdf

Larochette, B. et Sanchez-Gonzalez, J. (2015, 9 octobre). *Cinquante ans de consommation alimentaire : une croissance modérée, mais de profonds changements*. INSEE.
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/1379769>

Leard, R. J. (1984). Foodservice center court. *Restaurant Business*, 83(13), 150-156

Lecroart, P. (2019, septembre). Singapour, mythes et réalités d'une mutation (Les Cahiers n° 176). *L'Institut Paris Région*. 86-89. <https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/les-villes-changent-le-monde.html>

Legat, D. (2018, janvier-février). L'utopie réaliste de Ground Control : Transformer les friches en lieu de vie solidaires. *Espaces : tourisme et loisirs*, 340, 37-39.

Leroi, P. (2017a, septembre). *Développer l'économie éphémère pour des territoires plus accueillants* (note rapide n° 757). Institut d'aménagement et d'urbanisme – Île-de-France.
https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1402/NR_757_WEB.pdf

Leroi, P. (2017b, novembre). *L'économie éphémère, une opportunité pour renforcer l'hospitalité des territoires*. Institut d'aménagement et d'urbanisme – Île-de-France.
https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1421/EtudeEconomieEphemere.pdf

LMCU. (2009, juin). *faire la Ville intense*. https://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-regl/file/161/annexe18-lillemetropole_faire-la-ville_intense_200989f4.pdf?token=huTfWoiE

Mairie de Valladolid. (2006, juin). *Valladolid hacia 2016. Propuestas estratégicas*.
<https://s2city-valladolid.proxiasuite.com/es/proyectos-estrategicos/valladolid-hacia-2016.ficheros/18012-DocumentoEstrategicoValladolid2016.pdf>

MEL. (2017, mars). *Projets urbains de la métropole européenne de Lille : une sélection de projets d'aménagement*. https://www.aurbse.org/wp-content/uploads/2018/02/PAR2765_yn0rs.pdf

- MEL. (2019, mars). *Projets urbains de la métropole européenne de Lille : une sélection de projets d'aménagement*. <https://www.caue-nord.com/SPASSDATA/ALGEDIM/QOKQWR/D693/D69342.pdf>
- MEL. (2023, mars). *Les grands projets d'aménagement*. https://hellolille.eu/wp-content/uploads/2023/03/Grands-Projets-Hello-Lille_VF.pdf
- Ménard, F. et Vallet, B. (2021, mai). Préface. Dans Ung, K. et Gayet, L (dir.), *Pour un urbanisme relationnel : Analyse des impacts sociaux et urbains de l'urbanisme transitoire. Cahier 2 : Les grands enseignements*. Atelier Approche.s ! et PUCA. http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/IMG/pdf/livrable_2_versionfinale_web_bd.pdf
- Mons, D. (2008). *Les formes de renouvellement urbain dans la ville de tradition industrielle* (Tome 2). POPSU-Lille. <https://popsu.archi.fr/sites/default/files/nodes/document/817/files/lille-them-renouv-urbain-renouvellement-urbain.pdf>
- Moreau, E. et Pairet, C. (2017, juillet). *La ville autrement : Initiatives citoyennes, urbanisme temporaire, innovations publiques, plateformes numériques*, APUR. https://www.apur.org/sites/default/files/documents/publication/documents-associes/Ville_Autrement.pdf?token=xq1491hM
- Parnaix, A. et Durand, S. (2021, juillet). *Evaluation du dispositif régional de soutien à l'urbanisme transitoire*. L'Institut Paris Région. https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude_2755/Synthese-eval-UT14.02.pdf
- Préfecture du Nord. (2015, mars). *Arrêté préfectoral déclarant d'utilité publique le projet de renouvellement urbain « Fives Cail Babcock » (zone d'aménagement concertée F.C.B. et site des Métallurgistes) sis sur le territoire de la commune de Lille et de la commune associée d'Hellemmes*. <http://www.nord.gouv.fr/content/download/23745/155746/file/1-arr%C3%AAt%C3%A9%20DUP%20FCB.pdf>
- Quignon, B. (2018, janvier-février). Révéler le potentiel urbain des friches de la SNCF. *Espaces : tourisme et loisirs*, 340, 39-41.
- Rolland, A. (2020, 1^{er} avril). *L'usage des technologies de l'information et de la communication par les ménages entre 2009 et 2019 : Enquêtes sur les TIC auprès des ménages - Insee Résultats*. INSEE. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4463497?sommaire=4466268>
- Saravia, M. (2022, avril). *Para la audiencia pública sobre la integración del ferrocarril en la ciudad*. Izquierda Unida Valladolid. <https://www.iuvalladolid.org/es/wp-content/uploads/2022/05/Audiencia-publica-integracion-ferroviaria.pdf>
- Söderström, O. (2012). Des modèles urbains mobiles. *Urbanisme*, 383, 43-45.

Soreli. (2015b, novembre). *Le Guide du participant des ateliers projet de Fives Cail*. https://wiki.remixthecommons.org/images/Le_Guide_du_Participant_des_Ateliers_Projet_de_Fives_Cail.pdf

Soreli. (2020a, janvier). *Rapport d'activité 2018*. https://www.soreli.fr/wp-content/uploads/2020/01/rapport-activite-2018_soreli.pdf

Soreli. (2020b, janvier). *Le cahier de restitution des ateliers projet 2015-2016*. <https://www.soreli.fr/wp-content/uploads/2020/01/cahier-restitution-des-ateliers-projet-fives-cail.pdf>

Soreli. (2021, juin). *Rapport d'activité 2020 : volet opérationnel*. https://www.soreli.fr/wp-content/uploads/2021/06/Soreli-Rapport-Annuel-20_DEFweb16180457.pdf

STIF. (2017, juin). *Schéma Directeur de l'intermodalité du tripôle Gare de Lyon – Gare de Bercy – Gare d'Austerlitz, Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales*. <https://www.iledefrance-mobilites.fr/wp-content/uploads/2017/07/D%C3%A9lib%C3%A9ration-2017-426.pdf>

Ung, K. et Gayet, L. (2019, juillet). *L'urbanisme transitoire : Evaluer les impacts sociaux et sur le projet urbain. Cahier 1 : Revue de projet*. PUCA. http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/IMG/pdf/livvable_1_17juillet_int_compressed.pdf

Ung, K. et Gayet, L. (2021, mai). *Pour un urbanisme relationnel : Analyse des impacts sociaux et urbains de l'urbanisme transitoire. Cahier 2 : Les grands enseignements. Atelier Approche.s ! et PUCA*. http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/IMG/pdf/livvable_2_versionfinale_web_bd.pdf

Véran, C. (2020a, mai), 3 questions à Stanislas Dendiével, adjoint au maire de Lille en charge de l'urbanisme. *Traits Urbains*, 111.

Véran, C. (2020b, mai), Patrimoine industriel en mutation. *Traits Urbains*, 111.

Ville de Lille. (2016). *Candidature : Actions Innovatrices Urbaines*. https://ged.univ-lille3.fr/nuxeo/nxfile/default/31ec09a0-2c45-46a4-8ca0-04f45b788c56/blobholder:0/AAP_UIA_projet.pdf

Ville de Lille (2017). *European 14 – France-Lille – Un port dans la ville / La ville dans le port*. <http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/IMG/pdf/fr-lille-t-fr-light.pdf>

Ville de Paris (2021, juin). *Charte pour l'occupation temporaire et transitoire*. <https://cdn.paris.fr/paris/2021/06/30/d24feedf27fe1224f8d904d6b26ba966.pdf>

Xerfi (2019, juin). *Les perspectives des food courts en France – Des food courts aux food halls : décryptage de l'offre, des facteurs clés de succès et des initiatives des acteurs*.

Appels à manifestation d'intérêt et appel à projets

Epareca. (2019). *Appel à candidatures : Exploitation du Foodcourt Tast'in Fives à Lille*. https://epareca.org/wp-content/uploads/2019/07/LIL_CAI-Appel-%C3%A0-candidatures-Exploitant-foodcourt.pdf

Ville de Lille (2018, avril). *Halle Gourmande Lille Fives-Cail : Appel à manifestations d'intérêts*. https://www.lille.fr/content/download/157430/2334501/file/Appel+%C3%A0+manifestation+d%27interet_TiF-HalleGourmande-Lille.pdf

Documents d'urbanisme et leurs études

LMCU. (2010, juin). *ZAC Fives Cail Babcock : dossier de création. Rapport de présentation*. <http://www.s-pass.org/SPASSDATA/ALGEDIM/QOKQWR/D194/D19433.pdf>

Ville de Paris. (2016, juillet). *Rapport de présentation de la modification du PLU*. http://pluenligne.paris.fr/plu/sites-plu/site_statique_44/documents/932_Plan_Local_d_Urbanisme_de_P/933_Rapport_de_presentation/934_Rapports_de_presentation_de/C_RP_MG2016_T2-V01.pdf

Richard Rogers Partnership, Vidal y arquitectos asociados et IDOM. (2010). *Documento-resumen de la modificación del plan general de ordenación urbana y del pech de Valladolid en la red ferroviaria central (plan Rogers): Valladolid hacia el 2016: Operación Rogers*. <https://www.ecestaticos.com/file/266e96b8ddd04e3c059bda799544e87d/1490874272-planrogers.pdf>

Tauw France. (2010, juin). *ZAC Fives Cail Babcock : Dossier de création. Etude d'impact*. <http://www.s-pass.org/SPASSDATA/ALGEDIM/QOKQWR/D194/D19433.pdf>

Tauw France. (2012, février). *ZAC Fives Cail Babcock : Dossier de réalisation. Etude d'impact actualisée*. [http://www.nord.gouv.fr/content/download/18041/123116/file/FCBEtuded%27impact_finale\[1\]8.pdf](http://www.nord.gouv.fr/content/download/18041/123116/file/FCBEtuded%27impact_finale[1]8.pdf)

Dossiers de presse

Ground Control. (2019, juillet). *Dossier de presse avril 2019*. https://www.groundcontrolparis.com/wp-content/uploads/2019/07/Dossierdepresse_GroundControl2019.pdf

Ground Control. (2021, mars). *Des nouvelles de la galaxie Ground Control en 2021 : Dossier de presse*, https://www.groundcontrolparis.com/wp-content/uploads/2021/03/DP_Galaxie-Ground-Control.pdf

SNCF Immobilier. (2019, septembre). *Transformer, accompagner, évoluer*. https://www.sncf.com/sites/default/files/press_release/DP-SNCF-IMMOBILIER-190919.pdf

Reportages et interviews en ligne

Fives Cail Lille Hellemmes. (2016a, 10 octobre). *Fives Cail, Récit d'une concertation – Episode 1 : Concerter, un enjeu essentiel* [vidéo]. Vimeo. <https://vimeo.com/channels/FivesCail>

Fives Cail Lille Hellemmes. (2016b, 10 octobre). *Fives Cail, Récit d'une concertation – Episode 2 : Mobiliser les habitants* [vidéo]. Vimeo. <https://vimeo.com/channels/FivesCail>

Fives Cail Lille Hellemmes. (2016c, 10 octobre). *Fives Cail, Récit d'une concertation – Episode 3 : La concertation en action* [vidéo]. Vimeo. <https://vimeo.com/channels/FivesCail>

Fives Cail Lille Hellemmes. (2016d, 10 octobre). *Fives Cail, Récit d'une concertation – Episode 5 : La fin du début* [vidéo]. Vimeo. <https://vimeo.com/channels/FivesCail>

Groupe SNCF. (2020, 31 août). *Intervention de Benoît Quignon, DG SNCF Immobilier* [vidéo]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=MabYGSJ7B4M>

Innovapresse. (2016, 23 décembre). *Rencontre autour du futur quartier Gare de Lyon Daumesnil à Paris* [vidéo]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=LALtJeY04gk>

Innovapresse. (2018a, 16 février). *LILLE / Questions à Stanislas Dendievel, conseiller municipal délégué à l'urbanisme* [vidéo]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=Qu9BO9B0Dak>

Roberto Espacios. (2017, 4 février). *Calle Gourmet Madrid en los Informativos de TELEMADRID* [vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=wJt4iZh2nVE&ab_channel=RobertoEspacios

Roots SG. (2019, 28 mars). *UNESCO Nomination - Hawker Culture in Singapore* [vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?time_continue=85&v=PcSEBDCRt-I&feature=emb_logo

Liste des entretiens semi-directifs

Dans le corps de la thèse, un entretien est référencé sous la forme suivante pour une citation entre parenthèses : « (entretien *Organisation, année de l'entretien*) ».

Dans le corps de la thèse, un entretien est référencé sous la forme suivante pour une citation narrative : « *Organisation* (entretien, *année de l'entretien*) ».

Lorsque plusieurs entretiens ont été effectués avec des membres d'une même organisation, nous avons ajouté le numéro de l'entretien dans le corps de la thèse sous la forme suivante pour une citation entre parenthèses : « (entretien *Organisation n° de l'entretien dans l'organisation, année de l'entretien*) » et sous la forme suivante pour une citation narrative : « *Organisation n° de l'entretien dans l'organisation* (entretien, *année de l'entretien*) ».

Terrain d'étude	Organisation (n° de l'entretien dans l'organisation)	Poste	Dispositif utilisé	Date (durée)
Lille	Ville de Lille (1)	Chargé de projets urbains innovants (projet TAST'in FIVES)	Visioconférence	21/10/2020 (55 min)
Lille	MESHS	Enseignant-chercheur en aménagement de l'espace, urbanisme (évaluation du projet TAST'in FIVES)	Téléphone	09/11/2020 (70 min)
Lille	ANCT	Responsable de projets immobiliers Nord-France	Visioconférence	24/11/2020 (40 min)
Lille	La Friche Gourmande	Dirigeant d'un <i>food court</i>	Téléphone	30/11/2020 (70 min)
Lille	Smokey Banh Mi	Restauratrice dans un <i>food court</i>	Téléphone	25/01/2021 (45 min)
Lille	Soreli	Responsable du projet Fives Cail	Entretien en présentiel	04/02/2021 (75 min)
Lille	Ville de Lille (2)	Directeur innovation, développement économique et relations internationales	Téléphone	05/02/2021 (60 min)
Lille	MEL	Directeur urbanisme, aménagement et ville	Téléphone	10/02/2021 (45 min)
Lille	Ville de Lille (3)	Adjoint au maire délégué à l'urbanisme, au paysage, à	Téléphone	22/02/2021 (45 min) et

		la nature, à l'agriculture urbaine, à l'eau, à l'action foncière et immobilière		25/02/2021 (70 min)
Lille	La Bottega	Restaurateur dans un <i>food court</i>	Téléphone	04/03/2021 (45 min)
Lille	uapS	Architecte-urbaniste	Téléphone	09/03/2021 (35 min)
Lille	Les Sens du Goût	Coordinateur et animateur de projets	Visioconférence	20/07/2021 (70 min)
Paris	Lune Rousse	Dirigeant d'un <i>food court</i>	Téléphone	05/05/2021 (75 min)
Paris	Mairie du 12 ^e arrondissement de Paris	Adjoint au maire chargé de l'urbanisme durable, de la ville résiliente et du quartier Nation-Picpus	Visioconférence	25/05/2021 (50 min)
Paris	Solina	Restaurateur dans un <i>food court</i>	Téléphone	08/06/2021 (55 min)
Paris	SNCF Immobilier Île-de-France (1)	Directeur	Téléphone	01/07/2021 (30 min)
Paris	SNCF Immobilier Île-de-France (2)	Cheffe du département « Optimisation et Programmation »	Visioconférence	15/07/2021 (30 min) et 21/07/2021 (30 min)
Paris	SNCF Immobilier	Responsable développement et valorisation d'urbanisme transitoire	Visioconférence	02/05/2023 (65 min)
Paris	RSHP	Architecte-urbaniste	Visioconférence	22/05/2023 (65 min)
Valladolid	IUU de la UVa (1)	Enseignant-chercheur en aménagement et urbanisme n°1 ; Enseignant-chercheur en aménagement et urbanisme n°2	Entretien en présentiel	02/09/2021 (105 min)
Valladolid	ADIF	Chef de marque	Visioconférence	03/09/2021 (50 min)
Valladolid	IUU de la UVa (2)	Enseignant-chercheur en aménagement et urbanisme n°1 ; Enseignant-	Entretien en présentiel	09/09/2021 (30 min)

		chercheur en aménagement et urbanisme n°2		
Valladolid	IUU de la UVa (3)	Enseignant-chercheur en aménagement et urbanisme n°1	Visioconférence	17/09/2021 (40 min)
Valladolid	Ville de Valladolid	Adjointe au maire chargée de l'innovation, du développement économique, de l'emploi et du commerce ; Directeur de l'agence d'innovation de la mairie de Valladolid ; Coordinateur de l'innovation de l'agence d'innovation de la mairie de Valladolid	Entretien en présentiel	21/09/2021 (60 min)
Valladolid	IUU de la UVa (4)	Enseignant-chercheur en aménagement et urbanisme n°1	Entretien en présentiel	21/09/2021 (30 min)

Liste des sigles

ADIF : Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

ANCT : Agence Nationale de la Cohésion des Territoires

AOT : Autorisation d'occupation temporaire

AUF : Aire urbaine fonctionnelle

BDD : Base de données

CCAS : Centre communal d'action sociale

CNCC : Conseil National des Centres Commerciaux

CNIT : Centre des Nouvelles Industries et Technologies

COT : Convention d'occupation temporaire

C&W : Cushman & Wakefield

EPA : Etablissement Public d'Aménagement

ERP : Etablissement recevant du public

FCB : Fives Cail Babcock

IAU-IDF : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France

ICSC : International Council of Shopping Centers (devenu en 2021 : Innovating Commerce Serving Communities)

IGN : Institut national de l'information géographique et forestière

INE : Instituto Nacional de Estadística

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

IUU : Instituto Universitario de Urbanística

LMCU : Lille Métropole Communauté Urbaine

MESHS : Maison Européenne des Sciences de l'Homme et de la Société

MEL : Métropole européenne de Lille

NAF : Nomenclature d'Activités Française

NEA : National Environment Agency

OCDE : Organisation de coopération et de développement économiques

PDG : Président-directeur général

QPV : Quartier prioritaire de la politique de la ville

RENFE : Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles

RFF : Réseau ferré de France

RHD : Restauration hors domicile

RSHP : Rogers Stirk Harbour & Partners

SARL : Société à responsabilité limitée

SAS : Société par actions simplifiée

SASU : Société par actions simplifiée à associé unique

SCN : Sistema Cartográfico Nacional

SCCV : Société Civile de Construction Vente

SHON : Surface hors œuvre nette

SL : Sociedad Limitada

SNCF : Société nationale des chemins de fer français

SNEF : Société Nationale d'Espaces Ferroviaires

Soreli : Société Anonyme d'Économie Mixte de Rénovation et de Restauration de Lille

SP : Surface plancher

VAV : Valladolid Alta Velocidad

TAST'in FIVES : Transforming Areas with Social Talents: Feed, Include, Valorize, Educate, Share

TGV : Train à grande vitesse

TVES : Territoires, Villes, Environnement & Société

UE : Union européenne

UNESCO : Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture

UVa : Universidad de Valladolid

ZAC : Zone d'aménagement concertée

Table des illustrations

Table des figures

Figure 1 : Les trois étapes principales de la recherche	21
Figure 2 : Les trois techniques d'enquête principales de la recherche	23
Figure 3 : Le mini <i>food court</i> de l'aire d'autoroute de La Chaponne à Guillon-Terre-Plaine regroupant les enseignes McDonald's et Paul.....	35
Figure 4 : Un <i>food court</i> : le « <i>Holy Food Market</i> », à Gand, en Belgique.....	46
Figure 5 : Principaux éléments de distinction entre les <i>food courts</i> avec les halles gourmandes, les <i>mercados gourmet</i> et les <i>mall food courts</i>	50
Figure 6 : Nuage de mots des expressions employées par les dirigeants des <i>food courts</i> en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les AUF françaises d'au moins 300 000 habitants	58
Figure 7 : Nuage de mots des expressions employées par les dirigeants des <i>food courts</i> en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les AUF espagnoles d'au moins 300 000 habitants	59
Figure 8 : Intérieur du hawker centre « <i>Chinatown Complex Food Centre</i> » à Singapour en 2016.....	75
Figure 9 : Stands de restauration mobile dans la rue Trengganu à Singapour en 1971	77
Figure 10 : Le président de la République française, Emmanuel Macron, faisant un discours au sein du <i>food court</i> Ground Control à Paris, le 17 septembre 2021.....	88
Figure 11 : Le nombre de <i>food courts</i> en activité au moins une journée dans les AUF françaises d'au moins 300 000 habitants entre 2015 et 2021	89
Figure 12 : Le nombre de <i>food courts</i> en activité au moins une journée dans les AUF espagnoles d'au moins 300 000 habitants entre 2015 et 2021.....	91
Figure 13 : Période d'ouverture des 96 <i>food courts</i> en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les 37 AUF françaises d'au moins 300 000 habitants	92
Figure 14 : Période d'ouverture des 45 <i>food courts</i> en activité au moins une journée entre le 2018 et 2021 dans les 20 AUF espagnoles d'au moins 300 000 habitants	93
Figure 15 : Les processus d'urbanisation dans lesquels s'inscrivent les <i>food courts</i> en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les AUF françaises et espagnoles d'au moins 300 000 habitants	119
Figure 16 : Le nombre de <i>food courts</i> en activité au moins une journée entre 2015 et 2021 dans des projets urbains en cours de réalisation au sein des AUF françaises d'au moins 300 000 habitants	122
Figure 17 : Présence de stands mobiles au <i>food court</i> éphémère MadrEat Market de l'édition de mars 2017	146
Figure 18 : Présence de stands fixes et mobiles à l'intérieur du <i>food court</i> temporaire Ground Control à Paris.....	147
Figure 19 : Présence de stands fixes à l'étage du <i>food court</i> permanent Grand Scène à Lille	148

Figure 20 : Modèles urbains proposés par l'agence d'architecture KCAP pour l'aménagement du site Saint-Sauveur à Lille	182
Figure 21 : Site existant et schémas des formes urbaines planimétriques proposées par l'AUC, Devillers et associés et Lipsky-Rollet pour le projet urbain FCB.....	191
Figure 22 : Halles E1, E2, E3 considérées comme des réserves foncières dès le lancement du projet urbain FCB.....	198
Figure 23 : Parking provisoire du projet urbain FCB : l'alimentation comme fil conducteur du projet au sens propre et indication de la direction du lycée hôtelier et de ses commerces ouverts au grand public (fleuriste, boulangerie, pâtisserie, traiteur et restaurant)	201
Figure 24 : En 2021, deux équipements alimentaires du projet urbain FCB étaient signalés dans la rue Pierre Legrand au niveau d'une bouche de sortie de la station de métro « Marbrerie »	201
Figure 25 : Plan programme du projet urbain Fives Cail Babcock au mois de septembre 2011	204
Figure 26 : Plan programme du projet urbain Fives Cail Babcock au mois de mars 2016....	204
Figure 27 : Plan programme du projet urbain Fives Cail Babcock au mois de juin 2019	205
Figure 28 : Plan programme du projet urbain Fives Cail Babcock au mois de juin 2022	205
Figure 29 : Vue du bâtiment qui accueille « La Halle Gourmande » à l'intérieur de la halle F6 du projet FCB	206
Figure 30 : La grande partie du bâti présent en 2022 dans le périmètre de la deuxième phase du projet urbain FCB sera finalement détruite	210
Figure 31 : Les parties souterraines du boulevard de Bercy (à gauche) et de la rue de Rambouillet (à droite) aux extrémités des Messageries.....	214
Figure 32 : Vue de la partie ouest du projet urbain Les Messageries avant son lancement opérationnel depuis la rue Roland Barthes qui va de la rue de Rambouillet (visible sur la photo) jusqu'à la gare de Lyon.....	214
Figure 33 : Un commerce de gros vendant des produits alimentaires en activité en 2021 dans des travées de petites dimensions qui seront démolies pendant la seconde phase du projet urbain Les Messageries	217
Figure 34 : Plan des formes urbaines planimétriques du projet urbain Les Messageries proposé en septembre 2016.....	219
Figure 35 : Plan des formes urbaines planimétriques du projet urbain Les Messageries proposé en 2019	219
Figure 36 : Les bâtiments du site des Messageries avant le lancement de la phase opérationnelle en 2016	224
Figure 37 : Plan d'aménagement du projet urbain Les Messageries en septembre 2016.....	226
Figure 38 : Plan d'aménagement du projet urbain Les Messageries en septembre 2019	227
Figure 39 : Plan d'aménagement du projet urbain Les Messageries en janvier 2021	227
Figure 40 : Les surfaces de plancher en mètres carrés des fonctions attendues dans le projet urbain Les Messageries en 2017	228
Figure 41 : Plan d'aménagement du site Talleres en 1992 dans le cas d'un enfouissement des voies ferrées dans le centre de Valladolid	234
Figure 42 : Vue du site « Talleres » le long du « Paseo de Farnesio » à l'est des voies ferrées	239

Figure 43 : Le contexte urbain du site Talleres en 2004 à Valladolid	239
Figure 44 : Plan des formes urbaines planimétriques du projet urbain Talleres prévu en 2010	241
Figure 45 : Image de synthèse des formes urbaines tridimensionnelles du projet urbain Talleres prévues en 2010 pour le réaménagement de Talleres.....	242
Figure 46 : Plan des formes urbaines planimétriques du projet urbain Talleres retenu en 2020 dans le PGOU de Valladolid	247
Figure 47 : Plan programme du projet urbain Talleres retenu en 2010.....	250
Figure 48 : Plan programme du projet urbain Talleres retenu en 2020 dans le PGOU de Valladolid	251
Figure 49 : Avant-projet de l'agrandissement et du réaménagement de la gare Campo Grande en 2022	253
Figure 50 : Vue des halles F6, F7 et F8 (de gauche à droite à l'arrière-plan) depuis la rue A. Ballet à Lille en 2020	300
Figure 51 : Vue d'une partie du site du projet d'urbanisme transitoire « L'Avant-Goût » quelques semaines avant l'ouverture du <i>food court</i> « La Friche Gourmande » en 2018	303
Figure 52 : Vue d'une partie du site du projet d'urbanisme transitoire « L'Avant-Goût » quelques semaines après l'ouverture du <i>food court</i> « La Friche Gourmande » en 2018	303
Figure 53 : Vue d'une partie du site extérieur de la halle Charolais quelques semaines avant l'ouverture du <i>food court</i> Ground Control en 2017	305
Figure 54 : Vue d'une partie du site extérieur de la halle Charolais quelques semaines après l'ouverture du <i>food court</i> Ground Control en 2017	305
Figure 55 : Exposition en 2008 dans une halle d'ADIF à Valladolid qui a accueilli cinq ans plus tard le <i>food court</i> Estación Gourmet.....	307
Figure 56 : Le <i>food court</i> (édifice à l'extrême gauche) était situé à seulement 50 mètres du bâtiment voyageurs de la principale gare de Valladolid (édifice à l'extrême droite)	308
Figure 57 : Les principaux acteurs du projet urbain FCB et de ses <i>food courts</i>	310
Figure 58 : Les principaux acteurs du projet urbain Les Messageries et de son <i>food court</i> ..	314
Figure 59 : Les principaux acteurs du projet urbain Talleres et de son <i>food court</i>	315
Figure 60 : Plan-programme du projet urbain FCB situé sur le boulevard de l'usine en 2020	322
Figure 61 : Informations générales sur le projet urbain FCB situé sur le boulevard de l'usine devant la Bourse du travail en 2020	322
Figure 62 : Panneau d'information portant sur la concertation du projet urbain Les Messageries au niveau de la rue du Charolais.....	323
Figure 63 : Disposition de nombreux posters d'informations sur le projet urbain Les Messageries en lisière de celui-ci au niveau de la rue du Charolais	324
Figure 64 : Atelier de concertation relatif à la programmation des jardins du projet urbain Les Messageries dans la halle Charolais avant l'ouverture du <i>food court</i>	325
Figure 65 : De gauche à droite : Antonio Silván (alors conseiller à l'équipement de la Junte de Castille-et-León), Javier León de la Riva (alors maire de Valladolid) et Antonio Cabado (alors directeur de la VAV en tant qu'ingénieur chez ADIF) présents à l'inauguration de l'exposition sur le projet urbain conçu par RSHP	329

Figure 66 : Les espaces et les offres du <i>food court</i> La Friche Gourmande à Lille au mois d'août 2018.....	333
Figure 67 : Les espaces et les offres du <i>food court</i> Ground Control à Paris au mois d'octobre 2018.....	335
Figure 68 : Les espaces et les offres du <i>food court</i> Estación Gourmet à Valladolid au mois de décembre 2013.....	338
Figure 69 : Affichage des départs de trains au sein du <i>food court</i> Estación Gourmet au mois de juin 2016.....	339
Figure 70 : Des tags dans la cage d'escalier de Ground Control en 2022.....	355
Figure 71 : Vérification par des vigiles du contenu des sacs des personnes souhaitant entrer à Ground Control	360
Figure 72 : L'entrée principale de Ground Control visible depuis l'avenue Daumesnil à Paris	363
Figure 73 : L'entrée secondaire de Ground Control visible depuis le périmètre de la deuxième phase du projet urbain Les Messageries.....	364
Figure 74 : Vue aérienne du site du projet d'urbanisme transitoire « L'Avant-Goût » avec le <i>food court</i> en activité en 2018 à Lille.....	364
Figure 75 : L'entrée du <i>food court</i> « Chaud Bouillon à l'Avant-Goût » visible depuis la rue Philippe Lebon à Lille au mois de juillet 2020	365
Figure 76 : La terrasse semi-fermée et l'intérieur du <i>food court</i> Estación Gourmet visibles depuis la rue de Recondo à Valladolid au mois d'août 2016	366
Figure 77 : Présence de photos de plats et de boissons sur la façade principale du <i>food court</i> Estación Gourmet.....	367
Figure 78 : Inscriptions du nom du <i>food court</i> Estación Gourmet sur sa façade visible depuis la rue « Acera de Recoletos » à Valladolid	367
Figure 79 : Affiche collée devant l'entrée du <i>food court</i> La Friche Gourmande par ses directeurs pour demander aux clients de respecter le voisinage	371
Figure 80 : Des affiches collées devant les deux entrées de Ground Control par ses directeurs pour demander aux clients de respecter le voisinage	372
Figure 81 : La Friche Gourmande très fréquentée lors d'un match de l'équipe de France à l'occasion de la Coupe du monde de football 2018	377
Figure 82 : Intérieur du <i>food court</i> Ground Control à Paris en 2022	381
Figure 83 : Intérieur du <i>food court</i> Estación Gourmet en activité en 2016.....	382
Figure 84 : Vue d'ensemble de l'Avant-Goût largement occupé par le <i>food court</i> La Friche Gourmande en mai 2019	388
Figure 85 : Le <i>food court</i> Estación Gourmet saccagé au mois de novembre 2019 quelques jours après sa fermeture.....	399
Figure 86 : La halle ayant accueilli le <i>food court</i> Estación Gourmet clôturée par ADIF au début de l'année 2020	399
Figure 87 : Estación Gourmet sans usages 21 mois après sa fermeture.....	400
Figure 88 : La restauration de type rapide connaît la plus forte croissance du nombre d'établissements en activité parmi les établissements de restauration commerciale en France entre le 31 décembre 2012 et le 31 décembre 2018	432

Figure 89 : L'utopie de la mégastructure appliquée à la ville de New York sous forme de dessin par Yona Friedman entre 1959 et 1964	450

Table des cartes

Carte 1 : Répartition des 96 <i>food courts</i> en activité au moins une journée entre janvier 2018 et décembre 2021 dans les AUF françaises d'au moins 300 000 habitants	102
Carte 2 : Répartition des 45 <i>food courts</i> en activité au moins une journée entre janvier 2018 et décembre 2021 dans les AUF espagnoles d'au moins 300 000 habitants.....	105
Carte 3 : Les temporalités d'ouverture des 96 <i>food courts</i> en activité au moins une journée entre janvier 2018 et décembre 2021 dans les AUF françaises d'au moins 300 000 habitants	108
Carte 4 : Les temporalités d'ouverture des 45 <i>food courts</i> en activité au moins une journée entre janvier 2018 et décembre 2021 dans les AUF espagnoles d'au moins 300 000 habitants	109
Carte 5 : Le site du <i>food court</i> Ground Control en 2008 dans le 12 ^e arrondissement de Paris	117
Carte 6 : Les temporalités d'ouverture des 17 <i>food courts</i> en activité au moins une journée entre janvier 2018 et décembre 2021 présents dans des projets urbains dans les AUF françaises d'au moins 300 000 habitants.....	121
Carte 7 : Les terrains d'études de la thèse.....	162
Carte 8 : Le contexte urbain du projet urbain Fives Cail Babcock en 2010 à Lille avec la mention des <i>food courts</i> apparus à la fin des années 2010 et au début des années 2020.....	189
Carte 9 : Le contexte urbain du projet urbain Les Messageries et du <i>food court</i> Ground Control en 2018 dans le 12 ^e arrondissement de Paris	213
Carte 10 : Les projets urbanistico-ferroviaires prévus à Valladolid en 2010.....	237
Carte 11 : Le contexte urbain du projet urbain Talleres et du <i>food court</i> Estación Gourmet en 2020.....	238

Table des tableaux

Tableau 1 : Sélection de définitions de la locution « <i>food court</i> »	40
Tableau 2 : Sélection de définitions de l'expression « <i>hawker centre</i> »	74
Tableau 3 : Rang et nombre d'habitants des AUF françaises les plus peuplées	104
Tableau 4 : Rang et nombre d'habitants des AUF espagnoles d'au moins 300 000 habitants	106
Tableau 5 : <i>Food courts</i> de métropoles françaises et espagnoles en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 situés dans des projets urbains en cours de réalisation à leur inauguration.....	118
Tableau 6 : Superficie moyenne des <i>food courts</i> français en activité entre 2018 et 2021 dans les AUF d'au moins 300 000 habitants.....	129
Tableau 7 : Superficie moyenne des <i>food courts</i> espagnols en activité entre 2018 et 2021 dans les AUF d'au moins 300 000 habitants.....	130

Tableau 8 : Typologie des espaces occupés par les 96 <i>food courts</i> français en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans des AUF d’au moins 300 000 habitants	133
Tableau 9 : Typologie des espaces occupés par les 45 <i>food courts</i> espagnols en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans des AUF d’au moins 300 000 habitants	134
Tableau 10 : La nature juridique des exploitants des <i>food courts</i> français en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les AUF d'au moins 300 000 habitants.....	137
Tableau 11 : La nature publique ou privée des espaces dans lesquels ont été installés les <i>food courts</i> français en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les AUF d'au moins 300 000 habitants	138
Tableau 12 : La nature juridique des exploitants des <i>food courts</i> espagnols en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les AUF d'au moins 300 000 habitants.....	139
Tableau 13 : La nature publique ou privée des espaces dans lesquels ont été installés les <i>food courts</i> espagnols en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les AUF d'au moins 300 000 habitants.....	139
Tableau 14 : Horaires moyens des <i>food courts</i> de métropoles françaises et espagnoles en activité au moins une journée entre 2018 et 2021 dans les AUF d'au moins 300 000 habitants	156
Tableau 15 : Résumé des grands principes des trois familles d'urbanisation contemporaines postmodernes proposées par Françoise Fromonot	180
Tableau 16 : Programmation de la Halle Gourmande et les superficies associées (mètres carrés donnés en surface utile).....	302
Tableau 17 : Les trois modalités d’appropriation à dominante matérielle	351
Tableau 18 : Synthèse des nuisances exprimées par les riverains des <i>food courts</i> en activité étudiés en 2 ^e partie et de leurs horaires de fermeture le plus tardif.....	373
Tableau 19 : « Cinq décennies de transformations des dépenses des ménages français (en % du budget total des ménages) »	440
Tableau 20 : Caractéristiques des trois systèmes utopiques dominants chez les Français en 2020 selon l’Observatoire Société & Consommation	441

Table des matières

Résumé	3
Remerciements	6
Sommaire	8
Introduction générale.....	13
1) Appréhender le <i>food court</i> dans une recherche en urbanisme.....	13
2) Problématique.....	17
3) Hypothèses	17
4) Une inscription disciplinaire et un cadre théorique caractéristiques d'une thèse en urbanisme	18
5) Méthodologie générale de la recherche.....	21
6) Plan.....	25
Première partie : <i>Food courts</i>, métropoles et projets urbains.....	29
Chapitre 1) Le <i>food court</i> , objet urbain. Essai de définition	30
1.1) Les <i>food courts</i> français et espagnols : des objets essentiellement urbains.....	30
1.2) Définition d'un <i>food court</i>	36
1.3) Définitions de concepts commerciaux proches des <i>food courts</i>	47
1.4) Recherche d'une catégorisation des <i>food courts</i> pertinente en urbanisme	50
1.4.1) Une catégorisation par le métier d'origine des occupants	50
1.4.2) Une catégorisation par la « philosophie » des lieux	52
1.4.3) Une catégorisation par leurs nombres de jours d'ouverture effectifs et prévus.	54
1.5) Une grande diversité d'expressions génériques employées par les dirigeants de <i>food courts</i> pour désigner leur concept	56
1.6) Analyse des sept piliers constitutifs des <i>food courts</i> français repérés par le cabinet Xerfi	59
Conclusion du chapitre 1	65
Chapitre 2) L'émergence et le développement des <i>food courts</i>	67
2.1) Des <i>food courts</i> apparus aux États-Unis dans les années 1960 ou 1970 avant de connaître une diffusion mondiale	68
2.2) Les <i>food courts</i> étasuniens ouverts depuis les années 1960 ou 1970 : enjeux, espaces et pratiques	70
2.3) Les <i>food courts</i> et <i>hawker centres</i> singapouriens ouverts depuis les années 1970 : enjeux, espaces et pratiques.....	73
2.3.1) Définitions et caractéristiques des <i>hawker centres</i> et des <i>food courts</i> dans le contexte singapourien.....	73

2.3.2) La vitalité des stands mobiles de nourriture de rue jusqu'à la fin des années 1960	77
2.3.3) Un problème de santé publique mis en avant par les autorités publiques pour installer les vendeurs de nourriture de rues dans des <i>hawker centres</i> (1950-1971)	77
2.3.4) L'installation des vendeurs de nourriture de rue dans les <i>hawker centres</i> entre 1971 et 1986	78
2.3.5) La fin de la construction de <i>hawkers centres</i> de 1986 à 2011 et leur reconnaissance comme lieux de mixité sociale	79
2.4) Le <i>food court</i> : un objet urbain ancien en pratique	81
2.5) Un engouement pour les <i>food courts</i> de métropoles françaises et espagnoles depuis les années 2010	84
Conclusion du chapitre 2	93
Chapitre 3) L'insertion des <i>food courts</i> dans les projets urbains : éléments spatiaux et temporels	95
3.1) Des <i>food courts</i> surreprésentés dans les métropoles les plus peuplées	101
3.2) Des <i>food courts</i> ayant des nombres de jours d'ouverture variés	107
3.3) Des <i>food courts</i> majoritairement situés dans des villes-centres	110
3.4) Des <i>food courts</i> exclusivement situés dans des zones déjà urbanisées qui font peu souvent l'objet d'un projet urbain	111
3.5) Des <i>food courts</i> majoritairement inaugurés avant la moitié de la phase opérationnelle d'un projet urbain	123
3.6) Une majorité de <i>food courts</i> situés dans des projets urbains fait l'objet d'une communication des maîtres d'ouvrage et aménageurs de ces derniers	126
3.7) Des <i>food courts</i> occupant très majoritairement plus de 1 000 mètres carrés	129
3.8) Des <i>food courts</i> occupant des espaces variés à l'échelle parcellaire	131
3.9) Des <i>food courts</i> participant principalement sur de courtes durées au processus de privatisation des espaces de propriété publique	135
3.10) Des <i>food courts</i> pratiquement tous situés dans des espaces qui n'ont pas été construits dans le but de les accueillir	141
3.11) Les stands de restauration mobiles permettent d'installer rapidement des <i>food courts</i> éphémères et temporaires	146
3.12) Une majorité de <i>food courts</i> ouvrent de la fin de matinée jusqu'en soirée	149
3.13) Des <i>food courts</i> temporaires et permanents très majoritairement ouverts six à sept jours par semaine et des <i>food courts</i> éphémères très majoritairement ouverts moins de six jours par semaine	157
Conclusion du chapitre 3	159
Conclusion de la première partie	159

Deuxième partie : *Food courts* et renouvellement urbain : études de cas en France et en Espagne 165

Chapitre 4) Évolution des formes et de la programmation de projets urbains 166

4.1) Le projet urbain en question : caractéristiques morphologiques et classification... 166

4.1.1) Caractéristiques morphologiques et programmatiques des projets urbains en France et en Espagne : approche actorielle 167

4.1.2) Caractéristiques morphologiques et programmatiques des projets urbains en France et en Espagne : approche patrimoniale 170

4.1.3) Caractéristiques morphologiques et programmatiques des projets urbains en France et en Espagne : approche par les projets d'occupations temporaires 171

4.1.4) Classification des grandes familles de projets urbains du premier quart du XXI^e siècle à partir de leurs formes..... 180

4.2) Plans, programmes et projet : approche diachronique du cas de *Fives Cail Babcock* à Lille 185

4.2.1) De la friche industrielle au projet urbain Fives Cail Babcock : éléments de contexte 185

4.2.2) Un projet urbain conciliant urbanisme de révélation et urbanisme de programmation tempéré à l'issue du marché de définition 190

4.2.3) Phase opérationnelle : un compromis entre un urbanisme de révélation et un urbanisme de programmation..... 197

4.3) Plans, programmes et projet : approche diachronique du cas des *Messageries* à Paris 212

4.3.1) De l'arrière-gare au projet urbain Les Messageries : éléments de contexte 212

4.3.2) Une forme urbaine et une programmation qui rapproche le projet urbain Les Messageries vers l'urbanisme de composition..... 218

4.4) Plans, programmes et projet : approche diachronique du cas de *Talleres* à Valladolid 231

4.4.1) De l'atelier de réparation et de construction des trains de la gare Campo Grande au projet urbain Talleres : éléments de contexte 231

4.4.2) Une forme urbaine et une programmation qui rapproche le projet urbain Talleres vers l'urbanisme de programmation 240

4.5) Mise en perspective des trois terrains d'études 254

Conclusion du chapitre 4..... 257

Chapitre 5 : Insertion de *food courts* dans des projets urbains : enjeux et opérationnalisation 260

5.1) La mise sur agenda et les enjeux associés de l'insertion de *food courts* dans des projets urbains 261

5.1.1) Le projet urbain Fives Cail Babcock	262
5.1.2) Le projet urbain Les Messageries	267
5.1.3) Le projet urbain Talleres	269
5.1.4) Comparaison	270
5.2) Le contexte territorial de projets de <i>food courts</i> dans leur ville et métropole	271
5.2.1) Le contexte territorial des projets de <i>food courts</i> du projet urbain lillois Fives Cail Babcock	272
5.2.1.1) Des <i>food courts</i> à FCB : un projet inscrit dans un <i>cluster</i> alimentaire participant à une stratégie métropolitaine agricole et alimentaire.....	272
5.2.1.2) FCB : un projet urbain participant à la stratégie de la Métropole européenne de Lille en faveur du renouvellement urbain	273
5.2.1.3) FCB : un projet urbain assez stratégique pour la Métropole européenne de Lille et très stratégique pour la Ville de Lille.....	275
5.2.2) Le contexte territorial du projet de <i>food court</i> du projet urbain parisien Les Messageries	279
5.2.2.1) Les Messageries : un projet urbain participant à la stratégie de la région Île-de-France en faveur du renouvellement urbain et à la stratégie de la SNCF d'aménagement de sites de métropoles françaises ayant perdu leur usage ferroviaire	280
5.2.2.2) Un <i>food court</i> dans la Halle Charolais : un projet inscrit dans la stratégie d'urbanisme transitoire de la SNCF intensifiée depuis 2015 et plus largement dans une stratégie de location et de vente de biens immobiliers et de parcelles devenus inutiles aux activités ferroviaires de la SNCF développée depuis les années 1960.....	285
5.2.3) Le contexte territorial du projet de <i>food court</i> du projet urbain vallisolétain Talleres	290
5.2.3.1) Talleres : un projet urbain participant à la stratégie de la Ville de Valladolid en faveur du renouvellement urbain et à la stratégie d'ADIF d'aménagement de sites de métropoles espagnoles ayant perdu leur usage ferroviaire.....	291
5.2.3.2) Un <i>food court</i> dans une halle du site Talleres : un projet inscrit dans la stratégie d'ADIF de location de biens immobiliers et de parcelles devenus inutiles à ses activités ferroviaires développée depuis au moins les années 1990.....	294
5.2.4) Comparaison	298
5.3) Les espaces mobilisés pour installer un <i>food court</i> dans un projet urbain.....	299
5.3.1) Le projet urbain Fives Cail Babcock	300
5.3.2) Le projet urbain Les Messageries	304
5.3.3) Le projet urbain Talleres	306
5.3.4) Comparaison	308

5.4) Les procédures juridiques et économiques employées pour installer des <i>food courts</i> dans des projets urbains.....	309
5.4.1) Le projet urbain Fives Cail Babcock	310
5.4.2) Le projet urbain Les Messageries	314
5.4.3) Le projet urbain Talleres	315
5.4.4) Comparaison	317
5.5) Des processus de participation citoyenne dans les projets urbains sans lien avec la décision d'y installer des <i>food courts</i>	318
5.5.1) Une concertation d'usage confortant le <i>cluster</i> alimentaire décidé dans la programmation du projet urbain FCB	318
5.5.2) Une concertation organisée après l'insertion du <i>food court</i> temporaire du projet urbain des Messageries.....	323
5.5.3) La quasi-absence de concertation dans le projet urbain Talleres.....	328
5.5.4) Comparaison	330
5.6) Des transformations matérielles peu coûteuses et rapidement effectuées pour lancer l'ouverture de <i>food courts</i> temporaires dans des projets urbains	331
5.6.1) Le projet urbain Fives Cail Babcock	331
5.6.2) Le projet urbain Les Messageries	333
5.6.3) Le projet urbain Talleres	337
5.6.4) Comparaison	339
Conclusion du chapitre 5.....	340
Conclusion de la deuxième partie	342
Troisième partie : <i>Food courts</i> et projets urbains : révélateurs d'évolutions dans la fabrique urbaine.....	345
Chapitre 6) Les <i>food courts</i> : usages, gestion et appropriation	346
6.1) Des attentes d'acteurs de projets urbains sur les appropriations de <i>food courts</i>	348
6.1.1) Le projet urbain Fives Cail Babcock	349
6.1.2) Le projet urbain Les Messageries	350
6.2) Une assez faible liberté d'appropriation accordée au public fréquentant les <i>food courts</i>	351
6.3) Le <i>food court</i> : un dispositif assez renfermé sur lui-même et pourtant source de nuisances pour les riverains.....	361
6.4) Le <i>food court</i> : un degré d'adaptabilité élevé utile pour un projet urbain	375
6.5) Des appropriations de <i>food courts</i> vécues plutôt positivement par les acteurs des projets urbains FCB et Les Messageries	383
6.5.1) Le projet urbain Fives Cail Babcock	384

6.5.2) Le projet urbain Les Messageries	390
6.5.3) Le projet urbain Talleres	397
Conclusion du chapitre 6	400
Chapitre 7) <i>Food courts</i> , grandes tendances sociétales et urbanistiques : accompagnement et ruptures	404
7.1) Le <i>food court</i> répond au besoin de vivre des expériences, entouré, mais sans engagement.....	405
7.2) Le <i>food court</i> répond à une demande d'individualisation croissante.....	414
7.3) Les dirigeants de <i>food courts</i> prennent en compte le besoin de sécurité des personnes et de tranquillité des riverains	420
7.4) Le <i>food court</i> dans le projet urbain rejoint une dynamique de prise en compte croissante et importante de l'alimentation dans les sociétés françaises et espagnoles...	423
7.5) Le <i>food court</i> rejoint les tendances alimentaires contemporaines	426
7.6) Le <i>food court</i> rejoint les tendances de consommation contemporaines	439
Conclusion du chapitre 7	444
Chapitre 8) Le <i>food court</i> dans le projet urbain : vers quels modèles de ville ?	445
8.1) Les parentés des projets urbains contemporains avec les utopies mégastructuralistes des années 1960	447
8.2) Des projets urbains contemporains inscrits dans l'objectif de la ville durable	456
Conclusion du chapitre 8	465
Conclusion de la troisième partie	465
Conclusion générale	467
1) Synthèse des principaux apports et résultats de la thèse	467
2) Perspectives de recherche.....	471
Bibliographie.....	477
Articles scientifiques et ouvrages.....	477
Communications présentées à des congrès	493
Conférences en ligne	493
Appels à contributions.....	494
Mémoires de master et thèses de doctorat.....	494
Journaux des projets urbains étudiés	495
Études, rapports, revues spécialisées, documents de travail, candidatures et observatoires	496
Appels à manifestation d'intérêt et appel à projets	503
Documents d'urbanisme et leurs études	503

Dossiers de presse	503
Reportages et interviews en ligne.....	504
Liste des entretiens semi-directifs	505
Liste des sigles.....	508
Table des illustrations	510
Table des figures	510
Table des cartes	514
Table des tableaux	514
Table des matières	516

Le *food court* dans le projet urbain : évolution des espaces et des pratiques (Lille, Paris, Valladolid)

Résumé

Au cours des années 2010, un essor du nombre de *food courts* a été observable dans les métropoles françaises et espagnoles, y compris dans leurs projets urbains. L'objectif principal de notre thèse est de comprendre ce que cette diffusion révèle de l'évolution des projets urbains et de la fabrique urbaine dans les métropoles, à partir de terrains étudiés à Lille, Paris et Valladolid.

Trois parties structurent la thèse. La première partie livre une géographie des *food courts* des métropoles françaises et espagnoles. La deuxième partie interroge la fabrique des projets urbains contemporains menés dans des sites en renouvellement urbain à partir de trois études de cas. La troisième partie analyse l'évolution de la fabrique de la ville.

Finalement, le *food court* illustre des évolutions dans la fabrique des projets urbains depuis leur apparition dans les années 1970, comme une tendance à l'accentuation de la conservation du patrimoine bâti. À l'inverse, il illustre des permanences dans la fabrique des projets urbains, comme l'insertion d'objets imposés aux citoyens.

Mots-clés

Projet urbain, *food court*, métropoles, renouvellement urbain, urbanisme transitoire, modèles urbains, patrimoine, programmation urbaine, forme urbaine, usages.

Food court in the urban project : spaces and practices evolution (Lille, Paris, Valladolid)

Abstract

During the 2010s, a boom in the number of food courts has been observed in French and Spanish metropolises, including in their urban projects. The main aim of our thesis is to understand to which extent this trend reveals an evolution of urban projects and urban making in metropolises, based on field studies in Lille, Paris and Valladolid.

The thesis is divided into three parts. The first part provides a geography of food courts in French and Spanish metropolises. The second part examines the construction of contemporary urban projects on sites undergoing urban renewal, based on three case studies. The third part looks at the evolution of urban making.

Finally, food court illustrates changes in the way urban projects have been produced since they first appeared in the 1970s, such as a trend towards greater conservation of built heritage. Conversely, it illustrates continuities in the way urban projects are made, such as the insertion of objects imposed on city dwellers.

Keywords

Urban project, *food court*, metropolises, urban renewal, transitory urbanism, urban models, heritage, urban programming, urban form, uses.

Unité de recherche/Research unit : Territoires, villes, environnement & société - ULR 4477, Bâtiment Géographie et Aménagement, Campus Cité Scientifique, 59655 Villeneuve d'Ascq, tves@univ-lille.fr ; <https://tves.univ-lille.fr/>

Ecole doctorale SESAM n° 73, Bât SH1 Campus Cité Scientifique, 59655 Villeneuve d'Ascq, ed.sesam@univ-lille.fr ; <https://edsesam.univ-lille.fr>

Université/University : Université de Lille, 42 rue Paul Duez, 59000 Lille, <https://univ-lille.fr>