



Commerce: Le grand déballage

Commerce : le grand déballage



édito

Entre ville et commerce, l'union est très ancienne, intense et, pour certains, sacrée. Depuis la généralisation des foires et marchés au Moyen-Âge, les villes sont des centres d'échanges majeurs. Au fil des siècles, l'activité commerciale – ses lieux, ses flux, ses acteurs – a accompagné l'essor économique des villes, leur rayonnement, mais aussi l'organisation spatiale des centres urbains comme des périphéries. Le commerce fait et défait la ville dans une sorte de communauté de destins. Car, il n'est pas seulement question d'activité marchande ; en contribuant à l'animation de la ville, le commerce est considéré comme un gage d'urbanité.

Or, ballottés par les crises économiques et la baisse du pouvoir d'achat, percutés par les confinements liés à l'épidémie de Covid-19, défiés par d'autres modes de consommation – en particulier le e-commerce, concurrent invisible et déterritorialisé –, menacés par les assauts de la *fast fashion*, les commerces de nos villes souffrent. Bien sûr, l'argument « quand le commerce meurt, la ville s'arrête... et réciproquement » pèse lourd. Aussi, inquiets de la vacance commerciale et des boutiques obscures, et soucieux de maintenir une économie locale, acteurs publics et privés joignent leurs forces pour tenter de revitaliser les commerces et défendre les bastions marchands des centres-villes. Mais, alors que de très nombreuses voix s'accordent sur la nécessité d'un mode de vie plus sobre, moins consumériste, ne serait-il pas temps d'imaginer autre chose en lieu et place, ou plutôt en complément, de la ville marchande que nous connaissons ?

Ainsi pourrait-on imaginer des lieux d'échanges diversifiés, créateurs d'urbanité et de sociabilité, pour donner vie autrement aux rez-de-ville : installer des services à la personne ; proposer des espaces de culture accessibles, des portes ouvertes vers la curiosité ; ouvrir en pied d'immeuble des endroits pour se poser ou se réfugier quand il fait trop chaud ; créer des ateliers de fabrication, des lieux de réparation de biens et de soins pour les personnes. Et accompagner le tout d'une réflexion sur les horaires d'ouverture et les rythmes urbains.

Il s'agirait en somme de dessiner une infrastructure urbaine du quotidien plus sensible, plus relationnelle, et respectueuse des ressources ; de porter une vision de cette ville à hauteur de passants qui permette de repenser la relation intérieur/extérieur, marchand/non marchand, l'articulation entre espaces publics et privés, entre mouvement et sédentarité.

Il n'est pas question de renoncer au commerce dans les villes mais de réfléchir à d'autres attracteurs, d'autres lieux de vie, et d'imaginer de nouveaux modèles pour que, justement, demain, le commerce puisse continuer d'exister. L'entrée dans cette réflexion est libre, sans obligation d'achat.

La rédaction



Publication semestrielle de l'a-urba
Hangar G2 - Bassin à flot n° 1
Quai Armand-Lalande - BP 71
33041 Bordeaux Cedex
www.aurba.org

une revue créée par Jean-Marc Offner

Directeur de la publication
Simon du Moulin de Labarthète

Directrice de la rédaction
Françoise Le Lay

Rédacteur en chef adjoint
Gilles Pinson

Équipe éditoriale
Élodie Maury, responsable d'édition
Sandra Rinjonneau, assistante de rédaction

Comité de rédaction
Laura Brown, François Cougoule,
Valérie Diaz, Nathanaël Fournier,
Patrice Godier, Thierry Oblet,
Claire Philippe, Gilles Pinson,
Guillaume Pouyane, Sandrine Vaucelle

Coordination graphique
Olivier Chaput

Conception maquette
Catherine Cassou-Mounat,
Olivier Chaput, Véronique Schiltz

Iconographie
Hélène Dumora,
sauf mention contraire

Impression
Imprimerie Laplante (Mérignac)

Dépôt légal : janvier 2026
ISBN : 978-2-9591741-4-8
ISSN : 2260-9075





© François Cougoule.



© Quentin Prost.

DÉBATS

GRAND ENTRETIEN

Sabine Barles
| Gilles Pinson

4

CONTROVERSE

Un budget vert pour les collectivités ?

8

Entre obligation légale et pilotage de la transition
| Étienne Deval | Alain Pariente
| Guillaume Pouyane

IMPERTINENCE

Le logement social est un logement moral

11

| Thierry Oblet

BRUITS DE LA VILLE

ÉPHÉMÈRE

Photographie | Hélène Dumora

13

ESPACES PUBLICS

La rue, combien ça coûte ?

14

| Sophie Haddak-Bayce | Laure Matthieussent

VOISINAGE

Des deux côtés de la frontière

16

| Diego Mermoud-Plaza

La ville marchande à l'épreuve des transitions Nicolas Lebrun	29	Les grands magasins La naissance du commerce moderne Elvira Férault Isabelle Marquette	48
Recentraliser le centre commercial ? Sophia Verguin	34	Le e-commerce et ses livraisons Laetitia Dablanc	52
Mérignac Soleil Habiter la zone commerciale Jérôme Goze	38	Les places du marché des drogues Claire Duport	56
Lire la ville moyenne par le commerce La vacance comme symptôme et révélateur Marianne Petit	40	« Le commerce se reconfigure » Entretien avec Pascal Madry François Cougoule Guillaume Pouyanne	60
Les marchés de plein vent Marcelin Boudeau Olivier Chaput François Cougoule	44	Le bar-tabac, un miroir social Une lecture du travail de Jean-Laurent Cassely François Cougoule	63

ACTEURS

IDENTITÉS MÉTROPOLITAINES

Photographie Hélène Dumora	19
-------------------------------------	-----------

MÉMOIRE

Floirac, les arènes de la mémoire Patrice Godier	20
--	-----------

TRANCHE DE VIE

Intégrer Nathanaël Fournier	23
---	-----------

FABRIQUE URBAINE

Arrêt de chantier : retisser le projet Claire Philippe	26
--	-----------

DÉCRYPTAGES

REPRÉSENTATION

Roses des villes Antonin Dubernard	66
--	-----------

RECHERCHE

Construire en terre alluviale Sandrine Vaucelle	69
---	-----------

CHIFFRAGE

-0,5 % Caroline de Vellis	72
---------------------------------------	-----------

ACTUALITÉ DU DROIT

La location des meublés de tourisme Régulation ou dérégulation ? Michaël David	73
---	-----------

KIOSQUE

74

Sabine Barles

GILLES PINSON

Le Grand Prix de l'urbanisme vous a notamment été décerné pour vos travaux sur le métabolisme urbain. Comment définiriez-vous cette notion et pourquoi est-elle importante ?

À l'origine, la notion de métabolisme vient de la biologie. Elle désigne l'ensemble des flux de matières et d'énergie que consomme un organisme et qui y circulent.

Transposée à la ville, elle permet de regarder ce qui y entre, ce qui en sort, et ce qui peut aussi s'y accumuler sous forme de stocks, dans les bâtiments ou les infrastructures.

Penser le métabolisme des villes est essentiel dans un contexte où se pose la question des limites planétaires. La notion est donc très liée à l'urgence environnementale. Elle nous amène à regarder comment le fonctionnement des villes participe à épuiser les ressources de la planète. Pendant longtemps, quand on s'intéressait aux questions d'environnement urbain, on se focalisait surtout sur la pollution : déchets, émissions atmosphériques, rejets dans l'eau, etc. L'approche par le métabolisme permet de remonter la chaîne et de relier précisément ce qui sort à ce qui entre. Les pollutions ne tombent pas du ciel : elles sont le résultat direct des matières que l'on a consommées en amont. Cela montre également les liens entre l'épuisement

des ressources et les phénomènes de pollution, deux sujets souvent traités séparément.

« Aujourd'hui, ce qui est insoutenable, ce n'est pas la ville en tant que forme spatiale, mais le mode de vie industriel et la croissance continue des consommations matérielles et énergétiques. »

Enfin, cette approche révèle les interrelations entre la ville et les territoires qui l'approvisionnent ou qui reçoivent ses déchets. Cela permet de sortir d'une vision strictement urbano-centrée et d'élargir la focale pour comprendre la ville comme un système inscrit dans des réseaux territoriaux beaucoup plus larges.

Concrètement, comment analyse-t-on le métabolisme d'une ville ?

Il existe des approches quantitatives, qui cherchent à mesurer l'ensemble des flux et des stocks de matières et d'énergie liés à la ville. Elles mobilisent principalement les données issues de la statistique publique. Par exemple, ce qui entre ou sort d'une ville en termes de marchandises peut être obtenu grâce aux bases de données sur le transport de fret. Les données agricoles permettent d'identifier ce qui est produit localement – même si, en ville, les extractions du sol

restent limitées. Pour les déchets, on s'appuie sur les données des services publics concernés. En compilant ces différentes sources, on peut produire un « bilan de matières brutes » de la ville.

On peut aussi choisir de travailler de manière plus ciblée, en se focalisant sur des flux particuliers, comme ceux liés au secteur de la construction. On

va se rapprocher des acteurs qui les produisent, les transportent ou les utilisent. Et puis il existe une dimension qualitative qu'il ne faut pas négliger. Ces flux ne sont pas seulement des quantités : ils sont le résultat de politiques publiques, de décisions d'acteurs, parfois aussi d'absence de décisions. C'est pour cela que je défends une approche qui ne se limite pas à la comptabilité, mais qui analyse également les logiques, les choix et les acteurs qui organisent ces flux.

Enfin, il faut souligner le rôle décisif des infrastructures. Elles consomment elles-mêmes des quantités considérables de matières et, surtout, elles structurent la manière dont les flux circulent. Relier l'analyse du métabolisme à celle des réseaux, des systèmes techniques et des équipements est donc essentiel si l'on veut comprendre comment les villes fonctionnent réellement.



Extrait de la vidéo, *Le métabolisme urbain entre histoire et prospective*, conférence de Sabine Barles à l'ULiège, YouTube.

GRAND ENTRETIEN

Professeure d'urbanisme à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne et figure majeure de la recherche urbaine, Sabine Barles a consacré l'essentiel de ses travaux à une question devenue centrale : que consomment réellement nos villes – et que rejettent-elles ? Pionnière de l'analyse du métabolisme urbain en France, elle explore depuis plus de vingt ans les flux de matières et d'énergie qui soutiennent le fonctionnement urbain, leurs impacts environnementaux et les leviers pour les rendre soutenables. Lauréate du Grand Prix de l'urbanisme 2025, elle éclaire ici les enjeux de circularité, de sobriété et de transformation profonde de nos modèles de développement.

Dans les travaux sur le métabolisme urbain, on lit souvent que l'on est passé d'une logique de circularité à une logique de linéarité. Pouvez-vous nous expliquer ce passage et en quoi il pose problème ?

Généralement, on distingue plusieurs « régimes socio-écologiques », définis notamment par leur régime énergétique. Les deux à trois derniers siècles sont caractérisés par le passage du régime agraire au régime industriel. Le régime agraire est associé à ce que l'on appelle un « régime énergétique solaire contrôlé ». L'activité humaine principale est l'agriculture, où l'on produit de la biomasse en recourant à l'énergie solaire et à l'énergie animale. Les ressources mobilisées sont renouvelables : une fois utilisées, elles réintègrent les cycles de la matière, d'où l'idée de circularité.

Avec l'industrialisation, on est passé à un régime fossile – puis fissile – qui a levé de nombreuses contraintes et permis de mobiliser beaucoup plus de matières. Mais cette logique devient linéaire : on extrait des ressources non renouvelables, on fabrique, on consomme, puis on rejette. Les

matières changent de forme et de place, comme le carbone des combustibles fossiles, extrait du sous-sol et envoyé dans l'atmosphère sous forme de dioxyde de carbone, créant des phénomènes d'accumulation qui sont à l'origine du changement climatique. On observe la même chose avec les métaux, ce qui provoque pollution des sols, des eaux...

Au XIX^e siècle, dans les villes, même si l'on bascule déjà vers les énergies fossiles, une part importante de circularité subsiste. L'agriculture et l'industrie ont alors besoin des « déchets urbains » : les matières organiques (excréments, restes alimentaires) servent d'engrais, et de nombreux sous-produits sont valorisés industriellement. Par exemple, le papier dépend des chiffons collectés en ville, et l'industrie du sucre utilise les os animaux pour produire le charbon animal (une poudre très fine) permettant son raffinage. Cette circularité a d'abord accompagné la croissance et l'industrialisation... puis elle en est devenue le frein. Le cas du papier l'illustre bien : la demande a augmenté mais l'approvisionnement en chiffons est devenu insuffisant

et trop coûteux. Les industriels ont alors cherché des substituts et se sont tournés vers la cellulose issue des végétaux. Progressivement, les sous-produits urbains ont perdu leur valeur. On rentre alors dans une linéarité totale. En France, le basculement est net dans l'entre-deux-guerres : c'est là qu'apparaît véritablement le mot « déchets » dans son sens contemporain.

Quels sont les leviers pour revenir à plus de circularité ? Le tri des déchets ménagers est-il suffisant ?

Aujourd'hui, l'économie circulaire est très largement associée au recyclage des déchets, et notamment au tri des déchets ménagers. L'idée est simple : récupérer les matières présentes dans les déchets pour fabriquer de nouveaux produits. Mais cette approche est en réalité très limitée. D'abord, parce que les déchets ménagers ne représentent qu'une infime partie des déchets générés pour fabriquer les objets que nous consommons. L'essentiel de l'impact environnemental se situe en amont, au moment de la production, souvent en dehors des villes et même du pays. Recycler les déchets ménagers revient

donc à agir sur une fraction minime du problème. Il faudrait aussi réduire la production de déchets à la source, en intervenant sur la production ou en la limitant.

Ensuite, le tout-recyclage pose un second problème : développer des filières de recyclage crée des infrastructures qui ont besoin d'un certain volume de déchets pour fonctionner. Cela peut entrer en contradiction directe avec les politiques de réduction à la source. On le voit par exemple avec l'incinération des ordures ménagères résiduelles pour produire de la chaleur : certaines villes ont construit des installations dimensionnées pour des volumes de déchets qui ne sont plus produits. Résultat, elles doivent désormais importer des déchets pour alimenter leurs réseaux, comme cela a pu être observé en Suède.

Réintroduire de la circularité ne peut donc pas se réduire au tri et au recyclage. Il faut agir bien plus en amont, sur la conception, la production et au final sur la consommation, ce qui pose la question de la sobriété des modes de vie.

Vous parlez de nécessaire « dématérialisation » du fonctionnement de nos sociétés urbaines. Qu'entendez-vous par là ?

Le terme peut être piégeux, effectivement, mais il n'a rien à voir ici avec la numérisation de la vie quotidienne. Dans les travaux sur le métabolisme, « dématérialisation » signifie simplement consommer moins de matières. Rendre les sociétés humaines véritablement soutenables en les rendant moins gourmandes en matières.

Prenons l'exemple de l'agriculture et de son rapport aux ressources générées par la ville. Au XIX^e siècle,

on considérerait les villes comme des gisements d'engrais, grâce aux déchets organiques produits par les habitants et les animaux. Si l'on compare ce gisement aux volumes d'engrais utilisés aujourd'hui, il représente très peu de chose. Le recycler dans le système actuel n'aurait qu'un impact limité. En revanche, si l'on imagine une agriculture moins dépendante des

« Ce qui est aujourd'hui insoutenable, ce n'est pas la ville en tant que forme spatiale, mais le mode de vie industriel et la croissance continue des consommations matérielles et énergétiques. »

intrants industriels, les ressources issues des villes redeviendraient proportionnellement significatives. Le retour à la circularité ne peut avoir un impact que si le système agricole réduit son recours aux engrais industriels.

C'est là qu'intervient la question de la sobriété. On parle beaucoup de sobriété aujourd'hui, mais souvent dans une perspective techno-solutionniste : on cherche les solutions techniques qui permettent d'utiliser moins de ressources, mais sans questionner le fonctionnement de l'économie, de la société, de la ville dans son ensemble. Ce n'est pas inutile, mais beaucoup de chercheurs, dont je fais partie, considèrent que la sobriété réelle commence ailleurs : dans la sobriété d'usage. Cela ne renvoie pas aux « écogestes » individuels, mais à des choix organisationnels, systémiques, politiques : comment organiser une société pour qu'elle fonctionne sur une base réellement sobre, matériellement et énergétiquement ? Avant de compter sur le recyclage ou la technologie, il faut d'abord diminuer les consommations matérielles et énergétiques à la source.

Aujourd'hui, constate-t-on des différences majeures entre les villes du point de vue de leur métabolisme ?

On est globalement dans un modèle de linéarité généralisée. Bien sûr, il existe des différences entre les pays des Nords et ceux des Suds : les villes des Suds consomment en moyenne moins d'énergie et de matières, mais leur consommation augmente très rapidement.

Cela renvoie à une réalité plus générale : plus on est riche, que l'on soit une ville, une personne ou un groupe social, plus on a un niveau de vie « élevé », plus

on consomme de matières et plus on en rejette dans l'environnement.

Comment les acteurs des politiques urbaines se sont-ils emparés de vos travaux ?

Ces dernières années, notamment sous l'effet des lois sur les déchets et l'économie circulaire, on a vu se développer un véritable intérêt des acteurs urbains pour les analyses de métabolisme, en particulier pour les bilans de matière. Beaucoup de collectivités – souvent à l'échelle régionale, parfois départementale ou intercommunale – ont produit ce type de diagnostic quantitatif.

Mais il y a parfois une forme de déception : un bilan fournit des chiffres, un état des lieux, mais ne dit pas directement quelle politique publique mener. Comme pour le PIB, connaître la valeur est une chose ; transformer cette valeur suppose d'entrer dans la mécanique des flux, des pratiques économiques, des organisations. Le bilan de métabolisme n'est qu'un instantané : pour agir, il faut ensuite analyser finement l'origine et la dynamique des flux de matières et d'énergie.

Parmi les collectivités qui se sont réellement emparées de la notion de métabolisme urbain, Plaine Commune et Est Ensemble, deux intercommunalités de la région parisienne, sont sans doute les plus avancées. Elles ont non seulement réalisé une quantification de leur métabolisme, mais ont aussi explicitement adopté ce vocabulaire – ce qui est loin d'être le cas partout. D'autres territoires travaillent de manière plus implicite sur leurs flux, sans forcément parler de « métabolisme urbain ».

Dans les deux cas, un constat majeur est ressorti : les flux les plus déterminants, ceux sur lesquels il faut agir en priorité, sont ceux des matériaux de construction et des déchets du secteur du Bâtiment et Travaux Publics (BTP). En Seine-Saint-Denis, où les opérations d'aménagement, les démolitions et reconstructions sont nombreuses, ce secteur représente des volumes considérables. Des politiques ont donc commencé à émerger, portées notamment par la dynamique de l'économie circulaire, qui a donné un cadre pour traduire l'approche métabolique en actions concrètes. Mais ces avancées restent limitées : on observe une difficulté persistante à articuler le niveau intercommunal – où l'on parle de métabolisme urbain – avec celui des opérations d'aménagement, voire de l'îlot. Le passage à l'opérationnel reste délicat.

Un autre exemple souvent cité est celui de la ZAC Saint-Vincent-de-Paul, à Paris. Le projet a d'abord cherché à maximiser la circularité à l'échelle locale, notamment en réutilisant sur place les matériaux issus de la démolition. Mais cela s'est vite avéré irréaliste faute d'espace pour stocker les matériaux, et en raison du décalage temporel entre leur production et leur réemploi. L'échelle de réflexion s'est donc élargie au niveau francilien, tandis que Plaine Commune ou Est Ensemble tentent plutôt de mettre

en réseau plusieurs opérations pour organiser une circulation locale des matériaux. Saint-Vincent-de-Paul expérimente aussi un dispositif original de séparation et de collecte des urines pour produire des engrais – un projet de petite ampleur mais très innovant, et qui a nécessité des années de débats et de négociations tant les obstacles sont nombreux.

Dans certains travaux sur le métabolisme urbain, on retrouve parfois des expressions du type « gaspillage urbain » ou « ville parasitaire ». Ces expressions ne participent-elles pas d'une certaine « urbanophobie » ambiante ? Le problème ne vient-il pas du mode de vie ou de l'industrialisation plutôt que de la ville en tant que telle ?

Je ne partage bien évidemment pas ce jugement sur le caractère « parasitaire » ou « pathologique » de la ville. Mais il est vrai que, dans les premiers travaux sur le métabolisme urbain dans les années 1960-1970, on décrivait volontiers la ville comme un parasite ou un cancer. C'est absurde. En revanche, reconnaître que la ville dépend d'autres territoires pour son approvisionnement et pour l'exportation de ses rejets, c'est simplement constater un fait. Et ce fait n'est pas en soi problématique : tout dépend de la forme concrète prise par ce métabolisme – notamment la quantité de ressources consommées et rejetées sans traitement – et de la nature des relations entre la ville et les territoires qui la soutiennent.

Ce qui est aujourd'hui insoutenable, ce n'est pas la ville en tant que forme spatiale, mais le mode de vie industriel et la croissance continue des consommations matérielles et énergétiques. Cela renvoie davantage aux dynamiques économiques contemporaines qu'à l'urbanisation elle-même.

À partir de là, la question n'est pas de condamner la ville, mais de réfléchir à ce que serait un métabolisme moins insoutenable : davantage de circularité, de sobriété, de réduction des flux. On voit aujourd'hui que les processus de croissance urbaine et de métropolisation peuvent produire des configurations très lourdes du point de vue matériel et écologique. Se pose donc la question : jusqu'où peut-on croître – en population, en surface, en intensité – sans dépasser les limites physiques et biosphériques ?

Mais tout cela renvoie avant tout au système économique. La métropolisation est largement la traduction spatiale du capitalisme néolibéral : concentration des richesses, des activités, des infrastructures. Ce n'est pas un problème « de ville », mais de modèle de développement.

Enfin, il ne faut pas tomber dans l'illusion inverse, qui consisterait à penser que la solution serait une dispersion généralisée des populations dans l'espace. Cela supposerait un espace isotrope, où les ressources, les sols, les climats, les potentiels énergétiques seraient identiques partout – ce qui n'est évidemment pas le cas. Les qualités écologiques du territoire sont très hétérogènes : on n'a ni les mêmes sols, ni les mêmes forêts, ni les mêmes ressources minérales ou hydriques partout. On est donc obligé d'échanger et de faire circuler les matières, et parfois sur de longues distances. Imaginer une solution uniforme reviendrait à nier cette diversité fondamentale.

En somme, le problème n'est ni la ville en soi, ni même l'urbanisation en tant que telle, mais le type de métabolisme – matériel, énergétique, écologique – que les modes de vie industriels produisent et leur traduction spatiale et socio-écologique. —

Un budget vert pour les collectivités ?

Entre obligation légale et pilotage de la transition

ÉTIENNE DEVAL | ALAIN PARIENTE | GUILLAUME POUYANNE

Vous êtes-vous déjà demandé combien votre collectivité dépensait pour sa transition écologique ? Répondre à cette question est désormais possible, depuis que la loi de finances pour 2024 a imposé la production d'une annexe au compte financier unique intitulée « Impact du budget pour la transition écologique¹ ». Les premières expérimentations, menées à partir de 2020, ont permis de développer une méthode de « cotation environnementale » des budgets, définissant les dépenses qui ont un impact « favorable », « défavorable », ou « neutre » sur l'environnement. Mais peut-on vraiment se fier à ces

« budgets verts » ? Quelles obligations naissent de leur production, et pour quelle efficacité ? Tout cela pose une question plus large : peut-on vraiment « mesurer » la transition écologique des villes ?

Un cadre légal aux ambitions limitées

La loi de finances pour 2024 a imposé la mise en place d'une annexe qui présente les dépenses d'investissement qui, au sein du budget, contribuent négativement ou positivement aux six objectifs de la taxonomie européenne (cf. figure). Cette mise en place est progressive. À compter de l'exercice 2024, la cotation est obligatoire uniquement

pour l'axe 1 (atténuation). L'annexe ne concernera aussi qu'une vingtaine de comptes d'investissement, mais qui représentent une majorité des dépenses d'investissement. Pour l'exercice 2025, la cotation est étendue à l'axe 6 (biodiversité) et à tous les comptes réels d'investissement. Enfin, à partir de l'exercice 2026, la cotation des comptes d'investissements devra s'opérer sur les 6 axes. L'annexe environnementale se présentera sous la forme de tableaux, un par axe de la taxonomie européenne, et un de synthèse croisant le résultat des cotations sur les différents axes.

1 | Article 191 de la loi de finances pour 2024.

Les six objectifs environnementaux de la taxonomie européenne

- 1 Atténuation** du changement climatique
- 2 Adaptation** au changement climatique
- 3 Utilisation durable et protection** des ressources aquatiques et marines
- 4 Transition** vers une économie circulaire
- 5 Prévention et contrôle** de la pollution
- 6 Protection et restauration** de la biodiversité et des écosystèmes



Pour procéder à la cotation des dépenses, l'État met à disposition des collectivités un guide méthodologique élaboré par l'Institut de l'Économie pour le Climat (I4CE) dont l'usage reste facultatif. C'est peu de dire, en effet, que l'exercice est complexe – la comptabilité publique n'ayant pas été conçue pour ce type d'analyse. Il s'agit d'abord de croiser la nature de la dépense et la fonction budgétaire, voire de descendre jusqu'au niveau de l'opération. Par exemple, l'utilisation de produits locaux dans les cantines scolaires (opération) répond à la nature « Achats de prestations de services », et à la fonction « Hébergement et restauration scolaire ». C'est donc à un épiluchage en règle des comptes, ligne par ligne, qu'il convient de procéder.

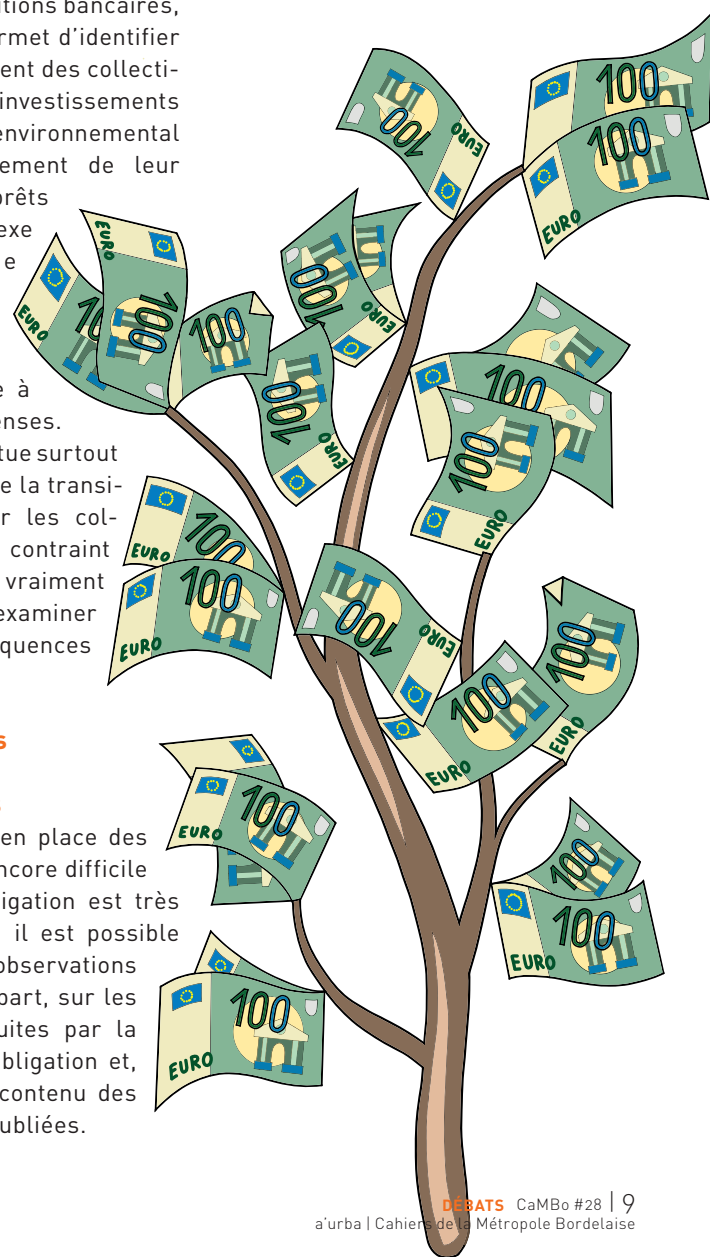
En plus de ce travail titanesque, les collectivités doivent prendre plusieurs précautions méthodologiques : éviter les doubles comptes (compter deux fois la même dépense), puisqu'on travaille à la fois sur le budget principal et les budgets annexes, ces derniers reprenant de façon thématique (les transports, par exemple) certaines dépenses du budget principal ; ne pas confondre dépenses réelles et écritures comptables (simple jeu d'écriture, comme l'amortissement des équipements) ; enfin, être capable de trancher sur l'impact de la dépense, ce qui n'est pas évident. La construction du pont Simone-Veil à Bordeaux, par exemple, semble défavorable car elle comprend une voie de circulation pour le trafic automobile, mais aussi favorable car elle comprend une voie propre pour les transports en commun et les vélos. La construction d'un budget vert demande donc un haut niveau d'expertise, qui n'est pas toujours détenu par les petites collectivités. À cet égard, certains outils en ligne comme profil dataviz ©, développé par l'équipe de recherche de l'Institut Léon Duguit, à l'université de Bordeaux, peuvent aider à compenser le défaut d'ingénierie.

L'annexe environnementale présente un certain nombre de qualités. D'abord, elle permet aux collectivités d'avoir une information sur l'impact de leurs dépenses et, ainsi, de pouvoir se comparer pour initier un partage de bonnes pratiques. Elle permet aussi d'observer des évolutions d'un exercice sur l'autre afin de vérifier qu'elles sont bien sur la trajectoire visée. Ensuite, c'est un excellent outil d'information pour l'État, qui lui permet de connaître l'usage fait de ses dotations d'investissement tout en maintenant la non-affectation de ces dernières, élément central de la libre administration des collectivités. Enfin, pour les institutions bancaires, une autre annexe permet d'identifier la part de l'endettement des collectivités consacrée aux investissements à moindre impact environnemental et, ainsi, potentiellement de leur offrir un accès à des prêts bonifiés. Mais l'annexe environnementale présente aussi des limites importantes, notamment sur la part d'arbitraire liée à la cotation des dépenses. Ainsi, l'annexe constitue surtout un outil de pilotage de la transition écologique pour les collectivités, qui ne les contraignent à rien. Est-elle donc vraiment utile ? Il convient d'examiner les premières conséquences de sa mise en place.

Les premiers effets de la mise en place des annexes vertes

L'apport de la mise en place des annexes vertes est encore difficile à mesurer, car l'obligation est très récente. Néanmoins, il est possible de faire quelques observations en se basant, d'une part, sur les transformations induites par la mise en place de l'obligation et, d'autre part, sur le contenu des premières annexes publiées.

Sur le premier point, l'année 2025 marque le renforcement des outils disponibles pour les collectivités pour se plier aux obligations légales et réglementaires. Ces outils peuvent être facultatifs, officiels et internes. Ce que l'on peut qualifier d'outils facultatifs sont les différentes méthodologies proposées aux collectivités, comme celle de l'I4CE évoquée plus haut. Il en existe d'autres, comme celle basée sur les Objectifs de Développement Durable (ODD), portée notamment par l'AFNOR (Association française de normalisation). Sur le plan des outils internes,



les collectivités ont progressivement développé des services transverses (chargés de mission ou autres) en lien avec la transition.

Sur le deuxième point, l'analyse des premières annexes vertes est nécessairement encore partielle. En effet, l'accès à l'ensemble des documents budgétaires de toutes les collectivités soumises à l'obligation n'est pas aisé. La note de conjoncture de la Banque postale de septembre 2025 propose un retour d'expérience basé sur les régions, les départements et certaines grandes collectivités et EPCI. Elle confirme l'extrême hétérogénéité des résultats liée au niveau très variable d'implication et d'expertise des collectivités. Le défaut principal de la méthode I4CE est bien identifié à travers ces premières annexes, à savoir l'importance des dépenses qualifiées de « neutres », ni favorables ni défavorables à la transition climatique. Le ratio s'établit en moyenne à 57,2 % pour les communes, 57 % pour les départements et 28 % pour les régions (le ratio pouvant aller jusqu'à 90 % pour certaines d'entre elles).

Entre obligation légale et outil d'évaluation de la transition, les annexes environnementales sont représentatives d'une tendance de fond des politiques publiques contemporaines : le pilotage par le chiffre, plus précisément par l'adéquation entre un objectif et une réalisation, nécessairement mesurables. Une question se pose alors : peut-on vraiment mesurer la transition ?

La mesure de la transition écologique en débat

Avec la transition écologique comme nouvel horizon de la politique publique, les collectivités ont besoin d'un outil d'évaluation de leur action, à différentes fins : estimer l'efficacité de telle mesure, décider de généraliser telle expérimentation, savoir s'il faut prioriser tel domaine d'intervention...

Pour cela, la tentation est forte de se raccrocher au chiffre, et l'on a vu se multiplier les « inventaires » ou les « observatoires » de la transition, qui rassemblent un ensemble d'indicateurs censés offrir une mesure précise de l'action de la collectivité en matière de transition écologique. Le budget vert n'est finalement qu'un exemple parmi d'autres de mesure des résultats d'une politique publique. Diagnostic objectif, dont on peut assurer un suivi temporel, facile à interpréter, éventuellement cartographiable... Le chiffre présente des avantages certains pour le suivi de la transition des territoires, mais une focalisation trop importante sur la donnée risque de conduire à une vision partielle, voire faussée de la réalité.

Le chiffre est réputé être une mesure objective d'un phénomène. Oui, mais en apparence seulement. Tout dépend de la méthodologie, de la façon dont la donnée a été produite. On a vu, sur le budget vert, les difficultés posées par la cotation des dépenses. Un autre exemple, assez comparable : lorsque Bordeaux Métropole demande de calculer son bilan carbone territorial à deux cabinets d'études avec deux méthodologies différentes, le deuxième résultat est trois fois plus élevé que le premier ! Quel est, ici, le « bon » chiffre ?

Tout n'est pas réductible au chiffre, et certains phénomènes échappent à la mesure. Le budget vert peut renseigner sur le coût de la végétalisation des cours d'école, à l'euro près. Mais sommes-nous capables de mesurer l'impact d'une telle politique, en termes d'amélioration du bien-être ou de la santé des élèves ?

Enfin, la démarche d'évaluation n'est pas incluse automatiquement dans la dépense publique. Certains résultats « gênants », ou trop complexes à décrypter, peuvent être occultés.

Parfois, les collectivités déploient une ingénierie sophistiquée pour construire une méthodologie et récolter des données, mais les indicateurs produits ne sont réutilisés ni dans le débat public, ni dans le processus de décision ; ou même (cela arrive), certains résultats sont mis en avant à des fins de *greenwashing*¹. Pour les budgets verts, s'ils obéissent à une obligation réglementaire, ils ne sont pour l'instant, sauf dans certaines collectivités, pas suffisamment exploités pour évaluer ou guider l'action publique.

De façon plus générale, cette « quantophrénie » reflète une confiance immo-dérée, presque monomaniaque, dans le chiffre, devenu langage dominant de l'agir politique. Le chiffre passe d'un moyen d'aide à la décision à une fin impérieuse, sans véritable souci de la réalité qu'il reflète (« zéro chômeur » certes, mais pour quel type d'emplois ?). On peut y voir, avec le juriste Alain Supiot, le passage d'un gouvernement par les lois à une « gouvernance par les nombres » ; dans le premier cas, la loi exprime un choix collectif de valeurs porté par un souci de justice ; dans le second, le nombre dirige de simples mécanismes d'ajustement, plus ou moins automatiques. Le gouvernement par les lois doit être légitimement préféré à la gouvernance par les nombres. La démocratie exige que les représentants du peuple répondent de leur action, mais une vision purement quantitative ne peut suffire, elle doit être complétée par une approche qualitative liée à l'intérêt général qui contient désormais une dimension environnementale que les budgets verts contribuent assurément à éclairer. —

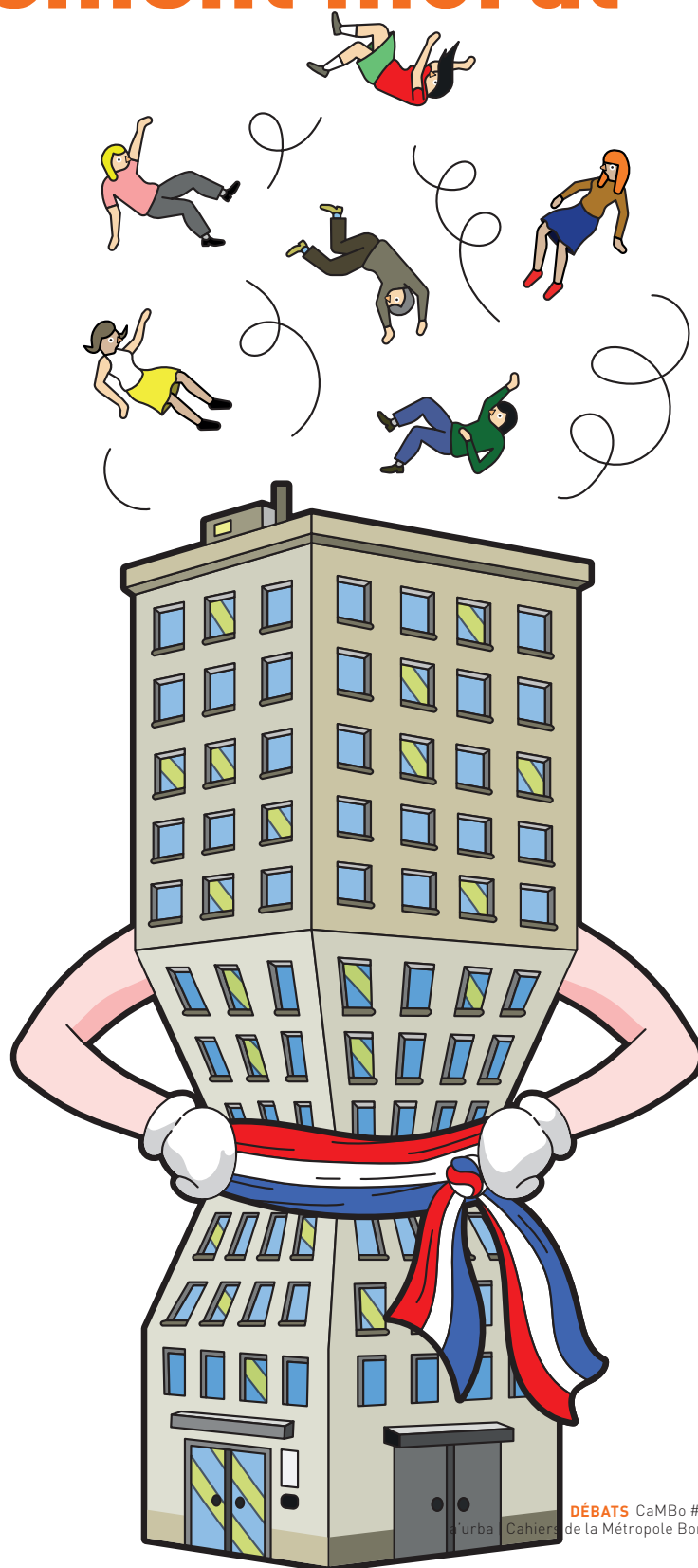
1 | De l'anglais *green*, vert, et *to wash*, laver, désigne une méthode de communication utilisée par une organisation (entreprise, administration publique nationale ou territoriale, etc.) dans le but de se donner une image socialement et environnementalement responsable éloignée de la réalité.

Le logement social est un logement moral

THIERRY OBLET

Depuis l'apparition dans les années 1980 du fameux « malaise des banlieues », les quartiers d'habitats sociaux sont considérés comme le miroir grossissant de la « crise du lien social ». Les premiers sociologues parlaient plutôt de lien moral. Durkheim ne proposa pas aux instituteurs un cours sur la socialisation des enfants mais sur leur éducation morale. Aujourd'hui, invoquer un lien moral plutôt que social reste plus éloquent pour interroger le rôle du logement social.

Le terme « moral » est intéressant car son emploi entretient une ambiguïté qui tient à la confusion entre ce que la sémantique distingue. D'une part *la morale*, qui fait référence aux règles d'une vie bonne ; d'autre part *le moral*, qui désigne le mental, l'état psychique. Cette confusion fut au cœur de la naissance de la psychiatrie moderne, au début du XIX^e siècle. La mise au point d'un *traitement moral* manifestait l'ambition des médecins de dialoguer avec les insensés perçus pour la première fois comme des êtres curables. Au XX^e siècle, les socio-historiens de la psychiatrie dénoncèrent dans cette pratique un *traitement par la morale*. Le dialogue se serait apparenté à de l'intimidation, la douche froide punissant les réfractaires à reconnaître leur état de malade. Jusqu'où pousser l'analogie entre l'histoire de la psychiatrie et celle du logement social ? Ce dernier a toujours eu trait à ces deux dimensions : le moral et la morale. Et



cela, dès que le logement est devenu une question politique, au milieu du XIX^e siècle.

Dès son origine, le logement social a été pensé en lien avec les politiques d'hygiène publique. Réaction aux épidémies de choléra, la première loi sur le logement insalubre, le 13 avril 1850, inaugure la mise en relation de la qualité du développement physique et moral des ouvriers avec l'état de leurs habitations. Cette loi soulignait qu'un habitat sain constituait un facteur de moralisation des individus. Elle ne promettait pas à l'ouvrier un grand agrément dans son foyer mais une salubrité suffisante pour l'inciter à demeurer chez lui au lieu de soigner au bistrot son moral au péril de sa moralité. Concilier le moral et la morale sera le premier défi des habitations ouvrières. Entre l'émancipation par l'affermissement du moral et l'asservissement par les leçons de morale, l'équilibre sera toujours fragile. L'origine paternaliste ou philanthropique des premières habitations conçues pour loger le peuple a durablement lié l'accès à ces logements au contrôle des mœurs de leurs bénéficiaires.

Un siècle plus tard, durant les années 1950, cette valeur morale intrinsèque du logement est toujours présente dans les films produits par le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme. Le logement y est explicitement présenté comme le facteur déterminant de la vie économique et morale du pays. Morale, le terme est toujours employé, parce que la famille est encore le socle de la société. Or, des logements inacceptables car insalubres et surpeuplés ruinent tous les efforts entrepris par l'État via les aides sociales ou les allocations familiales pour forger leurs occupants d'un mental propice à la réussite. S'imposait l'idée, plaisante au sociologue, que les habitants des taudis n'étaient pas condamnés

à devenir des criminels. Ils étaient récupérables à 99 % dès qu'avait disparu cette cause première de leur déchéance qu'était le mal-logement.

C'est sur cet espoir-là, associé à une promesse de confort, qu'en cette période de plein emploi, la responsabilité sociale des bailleurs sociaux pouvait s'arrêter à produire et gérer des logements accessibles. Il y avait des choses à redire aux politiques du logement menées sous les Trente Glorieuses, mais orienter l'épargne populaire vers la construction de logements sociaux était plus sympathique qu'entrevoir la détournement en faveur du développement de l'armement.

Aujourd'hui, les Offices Publics de l'Habitat se retrouvent enlisés dans une crise inédite. Dépourvus sauf à la marge des ressources de la promotion immobilière, leur équilibre financier dépend des loyers perçus et de financements publics. Soumis à l'injonction morale de faire du social par un État qui se désengage depuis une dizaine d'années de leur financement, ils ne peuvent en revanche faire la morale à leurs locataires indécents qui ne s'exposent qu'à tourner d'un office public à l'autre. L'impunité relative de l'indolence de ces locataires « mauvais coucheurs » crée un *aléa moral*¹ préjudiciable au moral de ceux « scrupuleux » qui s'efforcent d'acquitter leurs loyers mais aussi à celui de leurs gestionnaires. Aussi louable que soit la volonté des Offices Publics de l'Habitat d'innover socialement et de ne plus limiter leur mission sociale à produire et gérer du logement abordable², comment ne pas y voir le symptôme de la faillite des services publics ?

1 | Selon Adam Smith : optimisation de son intérêt propre sans tenir compte des préjudices qui en résultent pour le bien commun.

2 | Sur ce passage de l'immobilier social à l'immobilier de service, voir la journée organisée à Gruissan le 23 mai 2025 par Habitat Solidarité Sud-Ouest que je remercie pour m'avoir inspiré cette réflexion.

En 2025, cette situation d'abandon a provoqué une *panique morale*³ dans les sphères gouvernementales. La panique conduit souvent à gronder plutôt qu'à agir face à ce que l'on ne maîtrise pas. Ainsi la menace brandie de suspendre l'abattement de 30 % de la taxe foncière sur les propriétés bâties dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville. Il existe sans doute des bailleurs sociaux qui méritent d'être interpellés sur leur gestion. Mais ce type de communication crée surtout de l'agacement et du désarroi chez ceux qui s'investissent déjà dans le développement social. Un peu comme l'évocation de suspendre les allocations des familles qui ne tiendraient pas leurs enfants inquiète en priorité celles qui tentent de les contrôler.

Est également revenue la rengaine qu'il serait préférable de favoriser l'accession sociale à la propriété des Français plutôt que d'en faire des locataires à vie du logement social. D'où l'incitation à vendre une partie du parc des logements sociaux. En théorie, le projet est séduisant. Les vertus morales prêtées à la propriété sont connues, et la République française a toujours caressé le rêve d'un pays peuplé de petits propriétaires, condition la plus à même de conforter l'ordre social. Enfin, bien des ménages y aspirent ! Toutefois, en pratique, les situations urbaines les plus calamiteuses relèvent le plus souvent de copropriétés dégradées privées.

Le logement social de droit est un logement moral. Est-il judicieux de le troquer à terme contre un logement social de fait dont on connaît l'immoralité ? Voici venir le temps des élections. Quelle place y tiendra le logement social ? —

3 | Concept sociologique pour désigner une réaction disproportionnée.



La rue, combien ça coûte ?

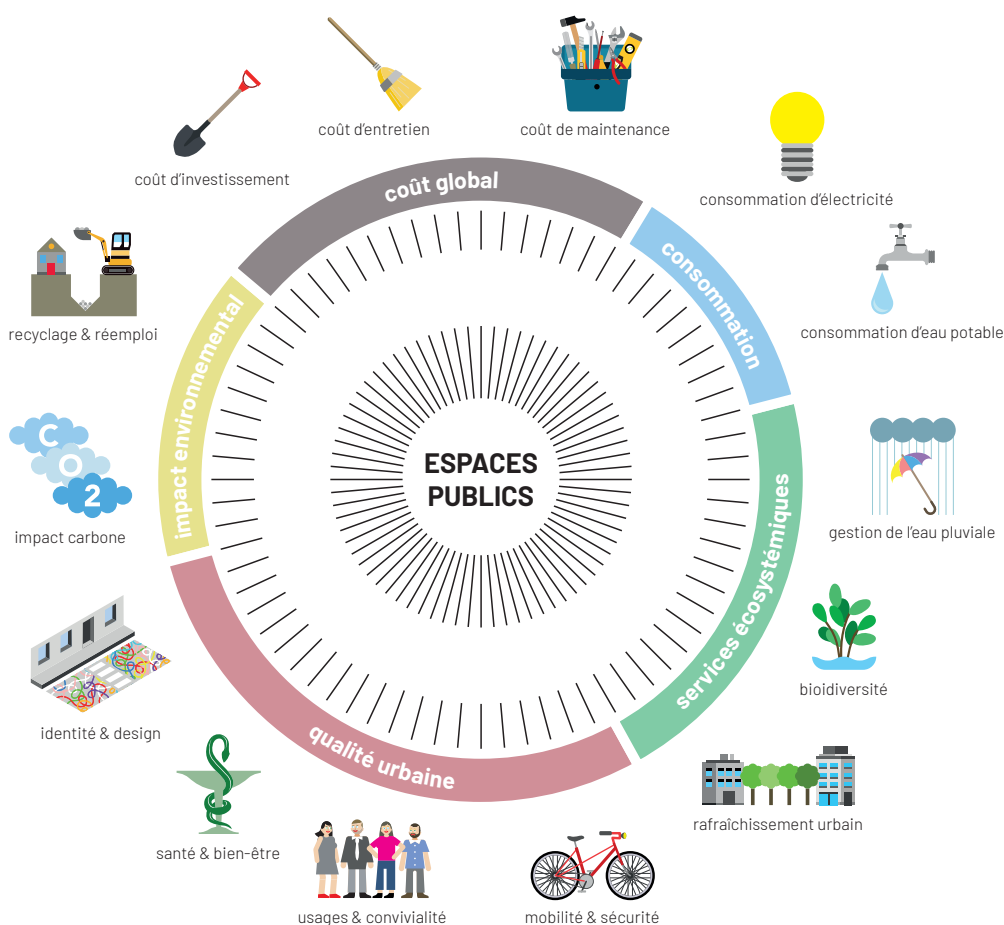
SOPHIE HADDAK-BAYCE | LAURE MATTHIEUSSENT

La rue où nous circulons en voiture, à vélo, à pied, est une équation complexe pour les collectivités qui les aménagent et les entretiennent. Sa conception est conditionnée par l'espace disponible, les usages qui la font vivre, mais aussi par les coûts induits par son aménagement. Alors que les espaces publics sont stratégiques pour adapter la ville à de nouveaux défis environnementaux, sociaux, économiques, leur reconfiguration est de plus en plus déterminée par leur coût : comment faire mieux et moins cher ?

La rue plébiscitée est celle où l'on se gare facilement, mais où circulent moins de véhicules ; celle où l'on apprécie de marcher ou courir à l'ombre l'été, mais où doivent passer les voitures, les bus, les tramways, les vélos tout au long de l'année ; celle où l'on se sent en sécurité quand on rentre chez soi, mais qui peut accueillir la foule des grands événements. Les arbitrages techniques et politiques, dans un contexte budgétaire toujours plus contraint, doivent anticiper et concilier des usages de nos rues qui se diversifient de manière parfois paradoxale. Quelle est la bonne recette ?

Les coûts d'aménagement

Le coût de l'espace public se structure de manière globale : il comprend un coût d'investissement et un coût d'entretien. Le coût d'investissement porte sur son aménagement : les



études préalables, qui déterminent sa faisabilité ; les travaux d'infrastructure, qui posent les fondations de la voie et créent ou dévient les réseaux secs (électricité, gaz, fibre) et humides (eaux) en sous-sol ; les revêtements de surface et le traitement des bordures, qui organisent la circulation ici des poids lourds, ici des poussettes et le plus souvent des voitures ; le mobilier urbain qui jalonne les trottoirs pour pouvoir s'y reposer, garer son

vélo, se repérer la nuit ; la végétation qui perméabilise les sols, rafraîchit et améliore le cadre de vie. Ces différents postes permettent d'évaluer le coût d'investissement pour l'aménagement d'un espace public¹ entre 300 et 500 €/m², selon les contraintes et la vocation principale qu'on lui donne.

1 | Cf. Étude sur le coût global des espaces publics, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, TRIBU, 2019. Analyse en coût global d'un projet d'aménagement, études de cas, PUCA, 2018.

Nota : cette fourchette est indicative, variable selon les territoires et les spécificités des espaces publics.

Les coûts d'entretien

Attention, le coût d'entretien, souvent minimisé, comprend autant de postes. Il concerne : le nettoyage des surfaces imperméables et le désherbage des surfaces perméables ; la consommation d'électricité et d'eau pour l'éclairage, l'arrosage et le fonctionnement d'autres équipements ; la maintenance des revêtements, du mobilier, des éventuels dispositifs de gestion des eaux pluviales ou autres dispositifs spécifiques ; les coûts liés enfin à la coordination du personnel, à la planification et à la gestion des interventions et des agents d'entretien. Le coût d'entretien de la rue est plus difficile à évaluer que celui d'investissement. S'il peut être chiffré¹ entre 5 et 15 €/m²/an pour un espace public simple, entre 15 et 25 €/m²/an pour un espace public multifonctionnel, cette valeur est aussi à nuancer en fonction de la surface à entretenir, de la nature des aménagements plus ou moins perméables et spécifiques, de la fréquence des interventions et du niveau d'exigence attendu, de la capacité technique et de l'ingénierie humaine à disposition. Au moment de la conception d'un espace public, la tendance est de minimiser ce coût difficilement évaluable. Pourtant, il constitue probablement un des principaux leviers pour renouveler les espaces publics à moindre coût.

Les recettes + les coûts évités

Pour faire baisser la facture, il faut évidemment compter sur des recettes, comme le stationnement payant ou les redevances des autorisations d'occupations temporaires provenant des terrasses ou de l'événementiel. Attention toutefois à ne pas tomber dans le piège de la privatisation à outrance de ce bien commun !

Mais surtout, l'aménagement des espaces publics induit à plus long

terme des coûts évités indirects : impact positif sur l'économie locale (commerces et attractivité des quartiers), sur le climat urbain (lutte contre les îlots de chaleur, protection de la biodiversité), sur la santé publique (moins de pollutions), sur la cohésion sociale (meilleure accessibilité aux équipements publics), sur la sécurité et la qualité de vie. La mesure de ces co-bénéfices reste complexe car ils sont pour la plupart intangibles, imprévisibles ou tout simplement difficilement convertibles en valeur monétaire. Néanmoins, leur prise en compte est indispensable dans une logique de coût global pour guider les arbitrages politiques et techniques en faveur d'aménagements plus durables et équitables.

Un nouvel équilibre économique fondé sur une meilleure gestion...

L'introduction de l'ATANS (Absence de Toute Artificialisation Nette) par la loi Climat et Résilience en 2021 oblige les collectivités à repenser leurs espaces publics à travers le prisme d'une profonde requalification des espaces de vie existants, dans une perspective de plus grande sobriété foncière et financière. Les espaces publics, qui se sont étendus au rythme de la production des voitures au XX^e siècle, sont désormais à reconquérir plus qu'à prolonger. La rue existante est amenée à être reconfigurée pour accueillir une plus grande intensité, diversité et variabilité des usages dans des quartiers qui vont se densifier. Aussi, la nécessaire adaptation des espaces publics suppose un mode de production où les investissements sont plus raisonnés : une étude plus fine des usages, des matériaux moins coûteux, des choix plus responsables dans les dépenses.

Ces économies d'investissement pourront être en partie réinjectées dans l'entretien, afin d'animer la rue

en fonction des usages du jour et de la nuit, des périodes de travail et de vacances, de l'été et de l'hiver. Investir dans l'entretien dès la conception devient une manière d'ajuster l'espace de la rue à la variabilité de ses usages. La rue n'est plus pensée comme un espace abstrait, dont le mode de production est reproductible à l'infini, mais comme un espace concret, ajusté à l'ingénierie humaine et technique qui l'entretient et à la population qui le vit au quotidien.

... pour retrouver des valeurs fondamentales de l'espace public

Plus largement, cette nouvelle tactique d'aménagement des espaces publics conduit à une meilleure priorisation des espaces publics à reconquérir. La reventilation de l'approche par coût global (investissement/entretien/impacts sociaux et économiques indirects) demande probablement en premier lieu d'améliorer les dispositifs d'arbitrage qui président à la sélection des espaces publics à reconfigurer. S'il s'agit d'investir dans de nouveaux modes de gestion de la rue, c'est avant tout le bon endroit pour répondre à des enjeux contemporains : l'évolution des modes de travail et des mobilités, l'appauvrissement de la biodiversité et la raréfaction des ressources, le vieillissement de la population... Dans ce contexte, rien de mieux qu'une meilleure répartition des investissements dans des projets de ménagement plus que d'aménagement des espaces publics, au profit des territoires. Cette nouvelle économie de la rue, plus tactique que stratégique, ne serait-elle pas alors l'occasion de réinvestir d'anciennes valeurs fondamentales de ces lieux communs ? Parmi elles, la valeur affective de la rue de quartier comme lieu de cohésion sociale et la valeur politique de la place publique comme haut lieu du débat public. Et cela n'a pas de prix ! _

1 | Idem.

Des deux côtés de la frontière

DIEGO MERMOUD-PLAZA

Si le déploiement du Service Express Régional Métropolitain (SERM) giron- din prend progressivement forme, un exemple comparable et trans- frontalier existe depuis cinq ans dans l'agglomération du Grand Genève : le Léman Express, aussi appelé le « Lex ». Les travaux ont débuté en 2011, près d'un siècle après la signature en 1912 d'une convention entre le Canton de Genève, la Confédération Suisse et les Chemins de Fer Fédéraux (CFF) pour relier la gare Cornavin située rive droite du Rhône à celle des Eaux-Vives, sur la rive gauche, historiquement connectée à la ville française d'Anne- masse. Après huit années de travaux pour réaliser ce « chantier du siècle¹ », cette nouvelle offre de transport est inaugurée le 15 décembre 2019. À son lancement, elle s'est heurtée presque simultanément à deux événements : le mouvement social contre la réforme des retraites en France qui a débuté en décembre 2019, et la pandémie du Covid-19 qui a provoqué, mi-mars 2020, un confinement de la popula- tion avec des règles différenciées de chaque côté de la frontière.

« Choc culturel »

Ce contexte particulier a mis en exergue les différences culturelles entre les deux pays. Si le service de transport est de manière générale séparé des deux côtés de la frontière, avec des conducteurs suisses sur le territoire helvétique et français dans

l'Hexagone, il ne l'est pas sur le tron- çon qui relie Annemasse à la gare de centrale de Genève (Cornavin). Par conséquent, sur ce segment particu- lier du Léman Express, le matériel roulant SNCF et CFF, tout comme les mécaniciens qui le conduisent, s'en- tremêlent avec une offre qui couple les deux opérateurs. Ainsi, le mouvement de grève français contre la réforme des retraites a également entravé la desserte côté suisse. Pour un pays qui s'inscrit culturellement dans la « paix du travail », limitant et encadrant le droit de grève, ce fut un « petit » choc culturel !

Un succès inattendu

Les restrictions de la période Covid sont aussi venues freiner l'utilisation de cette nouvelle offre au printemps 2020. Toutefois, ces circonstances peu favorables lors de la mise en service ont rapidement laissé place à un succès d'ampleur. L'objectif initial était de parvenir à une fréquentation de 50 000 voyageurs quotidiens sur le réseau après 4 ans d'exploitation ; il a été atteint dès 2021, allant jusqu'à 80 000 voyageurs par jour en novembre 2024. Ce succès s'explique d'abord par un environnement où la part modale des transports en commun pour les déplacements transfrontaliers était historiquement faible. Avant l'arrivée du Léman Express, en 2018, cette part s'élevait ainsi, côté français, à 15 % pour les frontaliers venant d'An- nemasse, 8 % de l'Ain, 3 % de Saint- Julien-en-Genevois et 2 % du Chablais,

alors qu'elle atteignait 33 % des per- sonnes venant du Canton de Vaud². Ensuite, la congestion importante de l'agglomération genevoise favorise tendanciellement les modes alter- natifs à la voiture. Les déplacements quotidiens des travailleurs frontaliers, au nombre de 86 355 en 2018 et 114 049 en 2024 (+32,1 % en 6 ans³), participent à cette congestion, mais représentent également un gisement important de report modal vers le « Lex ». Si l'impact du Léman Express sur les déplacements transfrontaliers est indéniable, les déplacements internes aux deux pays représentent en réalité la majorité des déplacements, pour la Suisse et pour la France.

Obtenir des données précises sur le nombre de déplacements hebdo- madaires des frontaliers, ainsi que sur leurs pratiques modales, reste aujourd'hui difficile. Plusieurs indi- cateurs montrent néanmoins que, malgré la forte augmentation du nombre de frontaliers, la congestion à la frontière suisse est moindre ces dernières années. C'est par exemple le cas au poste de douane de Thônex- Vallard qui a vu sa fréquentation dimi- nuer de 27 % entre 2019 et 2023⁴. La part modale de la voiture a également

2 | L. Guihéry, « Le service ferroviaire du Léman Express un an et demi après son lancement », *Revue générale des chemins de fer*, 2021, n° 320, pp. 54-64.

3 | https://statistique.ge.ch/domaines/03/03_05/tableaux.asp?utm_source=chatgpt.com#2

4 | <https://www.geneve.ch/themes/culture/bibliotheques/interroge/reponses/est-impact-de-la-mise-en-service-du-leman-express-sur-la-circulation-geneve>

1 | C. Vuillemier, G. Duc, *Du CEVA au Léman Express, Le chantier du siècle*, éditions Slatkine, 2020, 280 p.

baissé sur les déplacements venant d'Annemasse-Thonon, passant à 79 % en 2021, soit 10 points de moins qu'en 2019¹.

Un espace géographique transfrontalier recomposé

Le déploiement du Léman Express a fait soudainement passer Genève de « cul-de-sac » à une véritable centralité d'un réseau ferroviaire transnational. L'infrastructure a ainsi modifié les contours de l'espace géographique,

1 | Idem.

ses caractéristiques territoriales et finalement les relations entretenues entre les lieux qui le composent et au-delà. La transformation de l'offre mobilière a eu des implications qui dépassent les simples enjeux de congestion et d'aménagement ; elle a refaçonné le territoire et les pratiques de ses habitants.

Outre la baisse de la motorisation des déplacements domicile-travail, le « Lex » a modifié les pratiques de loisirs des Genevois, ce qui n'avait pas

été totalement anticipé. L'utilisation du Léman Express le week-end vers les Alpes françaises, ou encore vers la ville d'Annecy, s'est par exemple avérée beaucoup plus forte que prévue. Avec une découverte de nouveaux territoires pour des Suisses habituellement tournés vers leurs Alpes nationales. La fréquentation du week-end est ainsi passée de moins de 1,5 million de voyageurs en 2020 à près de 4 millions en 2024² !

2 | <https://www.lemanexpress.com/rapport-2024/>



Mes déplacements avec le Léman express, © Grand Genève, agglomération franco-valdo-génoise, graphisme : fanyhemidi.ch.

Aujourd'hui, à Genève, c'est même la mobilité résidentielle qui se trouve impactée : la frontière entre les deux pays s'estompe et les modes de vie transfrontaliers se développent. Ces dernières années, plus de 30 000 Suisses ont fait le choix de s'établir du côté français, en particulier ceux issus de la classe moyenne qui cherchent à fuir l'inflation des loyers genevois ou souhaitent habiter un logement plus grand.

Une communication efficace

Si ce succès est bien sûr le fruit de la mise en œuvre de la nouvelle offre ferroviaire, la campagne de communication qui l'a accompagnée a été particulièrement efficace. Elle a débuté dès 2015, avec le vote de 8 000 pendulaires¹ pour le choix du nom du futur réseau². En 2019, était dévoilé son visuel, hautement symbolique : un « ruban de Möbius » pour représenter l'unité des deux rives du lac. Ce processus a permis d'impliquer les citoyens et de tresser un imaginaire positif autour du Léman Express.

La fiabilité de l'offre, avec une ponctualité « fin de parcours » record (98,5 % en 2024³) et la mise en place d'une tarification unique attractive sont enfin venues confirmer le succès du Lex auprès de ses usagers.

Une inspiration pour le SERM girondin ?

Comme le Léman Express, le déploiement du SERM girondin facilitera sans nul doute les déplacements domicile/travail mais aussi ceux liés aux études, aux loisirs, aux achats. Trait d'union entre les territoires girondins, il pourra être le train des semaines mais aussi des week-ends pour accéder à des offres culturelles diversifiées et à des sites naturels et paysagers remarquables. Peut-être influencera-t-il les choix résidentiels de demain ? Il contribuera avec certitude à développer des mobilités plus vertueuses permettant de renforcer l'intégration des territoires girondins et améliorant la qualité de vie des habitants du département. Et si un nom devait lui être donné, pourquoi pas imaginer le baptiser « Mascaret Express », en référence à cette vague qui relie océan, fleuve et rivières, aux terres intérieures ? _

1 | <https://www.tdg.ch/le-rer-franco-valdo-genevois-sappellera-leman-express-930210682738>

2 | Il fallait choisir entre : CEVA Express, LEMANIS, REFLEX et LEMAN Express.

3 | Pourcentage de trains arrivant à leur destination finale avec un retard de moins de 6 minutes.



Floirac, les arènes de la mémoire

PATRICE GODIER

En cette fin d'année 2006, à Floirac, banlieue bordelaise située sur la rive droite de la Garonne, tout un pan de la culture taurine disparaît brutalement du paysage local avec la mise aux enchères des arènes de la « plaza de toros », une structure mobile métallique de 7 000 places réservée à la corrida. Le fait, pour banal qu'il puisse paraître, est en réalité loin d'être anecdotique, puisque durant près de 20 ans ces arènes ont été le lieu de rendez-vous de nombreux aficionados tout autant qu'elles furent la marque honnie des opposants à la tauromachie. Par là même, elles constituèrent une source continue de tensions rarement observées à Bordeaux tant les passions furent portées à incandescence comme ce jour de leur ouverture en 1987 où opposants et défenseurs de la corrida venus de toute la France faillirent en venir aux mains, avant d'être opportunément séparés par un cordon de CRS. C'est que Bordeaux a longtemps représenté pour la corrida un symbole fort en étant la manifestation taurine la plus septentrionale d'Europe. Depuis le XVI^e siècle, Bordeaux a vu s'édifier de nombreuses *plazas* dans différents lieux de la ville et de l'agglomération, avant de n'être présentes de nos jours que dans quelques localités du sud girondin. Ce qui fait dire aux tenants de la tauromachie que la corrida s'appuie sur le passé et la tradition pour affirmer sa légitimité, s'opposant fermement à tous ceux qui soulignent surtout la cruauté et « l'absurdité criminelle » d'un tel

spectacle, manifestant en cela des prises de position irréconciliables.

Aujourd'hui, si les bruits de l'affrontement se sont évaporés des mémoires et si les olé ne résonnent plus sur les bords de Garonne, le site n'a pas pour autant délaissé sa vocation de loisir puisqu'il a fait place depuis à une salle de spectacles intitulée Arena, en face de l'actuel pont Simone-Veil. Comme un pied de nez de l'histoire !

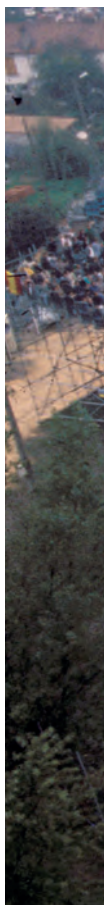
Bordeaux, Talence, Le Bouscat, Floirac : un passé de villes taurines

Quand en 1987 la municipalité de Floirac décide d'installer des arènes dans la ville, l'argumentaire présenté à la presse par la municipalité ne manque pas d'étonner. Le maire¹ déclare en effet solennellement que « depuis les temps immémoriaux, il y a deux pratiques humaines incontestables : le jeu de la marelle pour les enfants et la course de *toros* pour les adultes. Nous organisons donc à Floirac quelque chose d'essentiel qui appartient à l'essence même de l'humanité² ». Plus prosaïquement il rappelle dans la foulée qu'il s'agit aussi de renouer avec un certain passé tauromachique qui a toujours fait de la Gironde une terre d'*afición*. Les historiens montrent en effet qu'une proto-tauromachie s'est développée tout au long du Moyen Âge à Bordeaux à travers notamment le lâcher de taureaux dans les rues, ces *encierros*

que l'on pratique encore aujourd'hui du côté de Dax et de Pampelune et dont l'expression locale a donné son nom à la rue de la Course, dans le quartier du Jardin-Public. On retrouve également ces jeux taurins immortalisés par le peintre Goya, lors de son exil à Bordeaux, tels qu'on les pratiquait alors dans des arènes semi-clandestines comme le montre sa toile *Les Taureaux de Bordeaux* peinte en 1825. L'âge d'or de la corrida à Bordeaux va ensuite connaître son acmé dans la première moitié du XX^e siècle, période où des arènes seront construites à Caudéran (près de l'actuelle cité administrative), à Talence (rue du 14 juillet), à Bordeaux (rue de la Benatte) puis au Bouscat. Les affiches de corridas mobilisent alors les aficionados attirés par les plus grands noms de la tauromachie du colombien César Rincón à l'andalou El Cordobés, appelés à fouler le sable de la *plaza de toros*. L'année 1961 marque pourtant la fin des spectacles, date à laquelle un escalier de la plaza bouscataise s'effondre, faisant un mort et dix blessés. Conséquence : les arènes sont détruites en 1970, laissant la place à une résidence justement nommée « Les Arènes », et une sculpture de granite rose de l'artiste israélien Shelomo Selinger (né en 1928) intitulée *La Tauromachie*. Depuis cet événement tragique, la culture taurine semblait donc morte à Bordeaux jusqu'à l'ouverture le 25 octobre 1987 des arènes de Floirac qui correspondent selon le maire autant à la

1 | Jean Darriet (1931-2018), professeur d'université, maire de Floirac de 1980 à 1995.

2 | Journal *Sud Ouest* du 2 septembre 1987





Les arènes de Floirac, un équipement en structure métallique qui pouvait accueillir plus de 7 000 spectateurs. © Jean-François Grousset, archives *Sud Ouest*.

tradition qu'à la présence à Floirac de nombre d'habitants d'origine espagnole, lui donnant cette « imprégnation hispanique » que reflète la corrida. C'est aussi pour l'édile, une chance de sortir de l'anonymat une banlieue qui a subi « tous les mauvais coups de l'ère post-industrielle¹ ». Son vœu sera par la suite largement exaucé.

Quand l'arène devient politique et judiciaire

En effet, la veille du jour J, sur le terrain les esprits s'échauffent. Les opposants à la corrida se mobilisent comme le raconte un témoin floiracais : « La maison du maire est ornée de slogans hostiles. Des activistes pénètrent dans la mairie de Bordeaux, ils inscrivent "Corrida = torture" à la peinture rouge sur une tapisserie des Gobelins du XIX^e. L'intérieur de l'église Notre-Dame à Bordeaux

est couverte de "Non à la corrida"². » Le jour de l'événement, les CRS sont de la partie, arrosés d'encre rouge, ils empêchent néanmoins les participants de se battre. Floirac devient le symbole des manifestations anti-corridas dans le pays, agrégeant tous les courants environnementalistes de l'époque, modérés comme radicaux. Parmi les animateurs, les écologistes Antoine Waechter, futur candidat à la présidence de la République et Michel Duchène qui sera adjoint au maire de Bordeaux quelques années plus tard.

En mai 1989, un incident perturbe à nouveau l'organisation des spectacles de corrida avec l'appel à l'Agence France Presse, quelques jours avant le *paseo*³, d'un groupe d'action anti-corrida qui revendique l'incendie des garages municipaux de Floirac. 450 m²

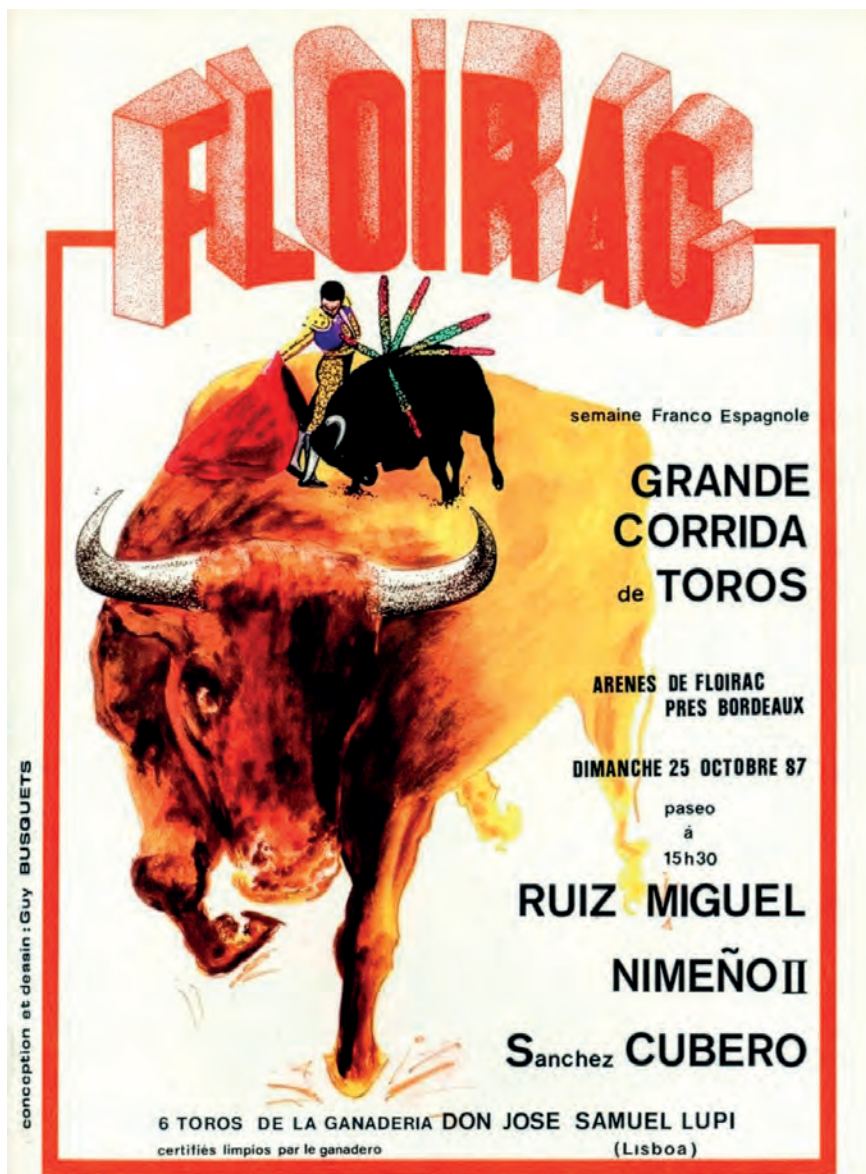
2 | *Ibid.*

3 | Le *paseo* est le défilé des matadors au début de chaque corrida.

de bâtiments sont détruits dans la nuit, trois bus scolaires et un camion-grue partent en fumée. La violence de l'action provoque cependant une scission dans le front anti-corrida – les Verts et la SPA se désolidarisent du groupe. La manifestation prévue devant les arènes fait un flop ; dès lors le mouvement anti-corrida ne retrouvera plus son énergie préalable. La contestation se portera ensuite vers le terrain judiciaire avec la mise en cause en 1991 par la chambre régionale des comptes du montage financier de l'opération, confiée dans un premier temps à une association aux pratiques contestées, obligeant la mairie à mettre en régie directe la gestion des corridas⁴. Déjà la justice avait été sollicitée dans le débat entre pro et anti avant le lancement des arènes de Floirac en 1987, quand le tribunal administratif de Bordeaux avait cassé un arrêté préfectoral

4 | *Le Monde* du 11 décembre 1991.

1 | *Ibid.*



Cette affiche témoigne de l'activité tauromachique qui anima les arènes de Floirac, aujourd'hui disparues du paysage de la métropole bordelaise.

interdisant l'organisation sur l'ensemble du territoire de la Gironde des courses de taureaux avec mise à mort, reconnaissant ainsi de fait la corrida. La cour d'appel de Bordeaux avait par la suite précisé pour sa part le cadre juridique dans un arrêt de 1989, en définissant la notion de « tradition locale ininterrompue » pour justifier la tenue de corridas à Bordeaux et en faisant par là même jurisprudence pour l'ensemble du territoire. En 1997, la cour de cassation rejetait à son tour, suite à l'organisation à Floirac d'une corrida

en mai 1993, le pourvoi intenté par la SPA et la fondation Brigitte Bardot envers le maire poursuivi pour cruauté et sévices graves sur les animaux. Elle soulignait, précisant et appliquant la notion, que « la tradition dont ces spectacles sont l'ultime manifestation n'est point localement tombée en désuétude ; que tout au plus cet événement fortuit a incité les autochtones, amateurs de tauromachie, à fréquenter nombreux les arènes voisines girondines ou landaises, manifestant ainsi la vitalité de leurs habitudes et

de leurs affinités partagées, partie intégrante d'une forme de culture, dont notamment la presse locale, par ses fréquents articles spécialisés, n'a cessé de se faire l'écho¹ ».

Anti et pro-corrida : un clivage ininterrompu

Aujourd'hui, la Gironde compte parmi les départements qui revendiquent toujours cette notion de « tradition locale ininterrompue » pour organiser des corridas, comme par exemple lors des fêtes de la Rosière à La Brède ou pour la *novillada* (course de jeunes taureaux) de Captieux. Il en va, disent ses thuriféraires de l'identité des territoires, de la protection des coutumes et usages locaux comme l'est la chasse par exemple. Toutefois, les lignes de partage persistent dans l'opinion entre pro et anti à l'instar de la discussion à l'assemblée nationale en première lecture d'un projet de loi visant à interdire la corrida, avant d'être finalement retiré par son auteur². Les députés girondins appelés à se prononcer se sont rangés en trois camps : deux dans le camp des abolitionnistes, six dans celui des partisans et trois indécis³. Un passé tauromachique qui reste donc un objet fort de clivage, que ce soit à l'image trans-partisane des parlementaires girondins ou chez cette militante anti-corrida présente lors de l'inauguration du pont Simone-Veil en 2024, désirant afficher son opposition à proximité de ce qui fut autrefois les arènes de Floirac⁴. Un passé qui décidément ne passe pas. —

1 | <https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000007070563>.

2 | Proposition de loi du député de Paris, Aymeric Caron, militant antispéciste en novembre 2022.

3 | *Sud Ouest* du 24 novembre 2022.

4 | Source : Inauguration du pont Simone-Veil à Bordeaux. No corrida était présente ! in Savoiranimal.com.

Intégrer

NATHANAËL FOURNIER

Gresa et Artan ont quitté les Balkans avec trois jeunes enfants il y a environ 13 ans. Ils viennent d'acheter une maison à Mérignac.

« **Artan** : Je suis arrivé en décembre 2012. J'avais 26 ans. J'ai deux frères qui habitent dans la région. Un dans le Nord-Gironde et l'autre dans le Médoc. Ils sont venus juste après la guerre, ils ne connaissaient personne ici, mais ils voulaient quitter le pays. Ils se sont tous les deux mariés à une Française. Au début j'ai posé mes valises chez mon frère. J'ai commencé à travailler dans la vigne. J'ai aussi passé quelques semaines à Bordeaux, chez des copains. Je sortais un peu, comme un célibataire !

Gresa : Je suis arrivée avec les enfants en 2013, en juin. J'avais 22 ans. À l'époque on n'avait pas encore notre quatrième. L'aînée avait sept ans, le second six ans et le troisième n'avait qu'un an et demi. En arrivant à Bordeaux, forcément, on ne connaissait rien ni personne. On a été logé par le 115, dans un hôtel 1^{re} classe à Villenave-d'Ornon. Ils nous ont donné l'adresse, on a pris le bus, on s'est trompé plusieurs fois avant de le trouver. On y est resté un mois. Ensuite, comme on était demandeurs d'asile, on a été pris en charge par le CADA¹ de Bègles. Ils nous ont trouvé un appartement près de la gare

Saint-Jean, avec trois chambres. On y a vécu un an, en attendant la réponse de l'Ofpra². Elle a été négative. On a reçu une première OQTF³. Comme on avait peur de se faire contrôler par la Police, on a décidé de quitter notre logement. On a à nouveau appelé le 115 et on a d'abord été envoyé dans un hôtel Formule 1 à Floirac, puis dans un autre hôtel, près des Capucins. C'était mieux parce que nos enfants étaient à l'école dans le quartier. Mais on était une famille de 6 et on vivait dans deux pièces. La cuisine et la salle de bain étaient en commun.

Artan : Pendant la période de demande d'asile, on avait droit à 350 € par mois. Ensuite, on ne recevait que 120 € tous les trois mois. On allait aux Restos du Cœur. J'avais des problèmes de santé, je ne pouvais pas travailler à ce moment-là, j'ai eu plusieurs opérations. Et c'était difficile d'être recruté sans avoir le droit de travailler. J'avais trouvé un patron, un Français, qui voulait bien m'embaucher. Un contrat CDI en plus. À l'époque je n'avais pas de papiers. Juste un récépissé qui précisait que je n'avais pas le droit de travailler. Le patron avait besoin de quelqu'un. Il disait que si la direction du travail à la Préfecture donnait son accord, il me prendrait. Il est venu exprès avec moi. Il a pris tous les papiers. On a fait la demande et la dame a refusé. Surtout elle a demandé au patron : c'est parce que vous n'avez

pas trouvé de Français que vous voulez embaucher un étranger ? Ça m'a choqué.

Gresa : Au début, comme les enfants allaient à l'école et au centre aéré, je ne voulais pas rester sans rien faire, j'étais bénévole toute la journée aux Restos du Cœur, près du parc André Meunier. Il fallait aller chercher les marchandises, organiser sur place, accueillir les familles. Ça m'a permis de commencer à parler français. C'était chouette, mais en même temps c'était triste, parce que moi aussi j'étais dans cette situation. Le plus dur c'était de se demander "combien de temps ça va durer ?". On n'avait pas de perspectives... Les quatre premières années ont été très longues. Nos valises étaient tout le temps prêtes parce qu'il pouvait y avoir des contrôles et on ne savait pas si la police allait venir pour nous expulser. Quand j'avais besoin d'un T-shirt pour un des enfants, j'ouvrais la valise pour le prendre. On était toujours sur le qui-vive.

Artan : On a eu un parcours difficile quand même... Très difficile... Mais on n'a pas lâché.

Gresa : Ce qui nous a donné du courage, c'est le fait de tomber sur des gens qui nous ont bien fait comprendre qu'il fallait avancer. Des gens incroyables. Et, pour moi, même si aujourd'hui on a réussi à passer cette étape, ces personnes resteront toujours dans ma famille. Voilà, on a construit une

2 | Office français de protection des réfugiés et apatrides.

3 | Obligation de quitter le territoire français.

1 | Centre d'accueil pour demandeurs d'asile.

deuxième famille... D'abord, c'était l'école. Le premier jour où j'ai déposé mes enfants, ils pleuraient tous, ils me suppliaient : "Maman, ne me laisse pas". C'était vraiment très dur.

Artan : Parce qu'ils ne parlaient pas du tout français. Et nous non plus bien sûr. On ne comprenait rien.

Gresa : Après, au bout de deux ou trois jours, ça allait mieux. C'était incroyable : la maîtresse et le maître ne comprenaient rien à ce qu'on disait, mais ils essayaient, avec leurs mots et en écrivant. Ils ont été très accueillants. Le directeur de l'école était aussi quelqu'un d'exceptionnel, il trouvait toujours le temps de nous écouter et de nous soutenir. Au centre aéré aussi, il y avait un animateur extraordinaire. J'ai pleuré plusieurs fois devant lui. Il me donnait des conseils pour éduquer mes enfants. Parce que j'étais très jeune et que je n'avais pas de famille sur place. Et parce que c'était une autre culture. Il me disait ce qu'il fallait faire pour que mes enfants s'intègrent dans la culture française. Il nous a aussi beaucoup aidé à un moment où on n'avait pas beaucoup d'argent, lui et un groupe de parents. Autre exemple : la mère d'un copain de classe de ma fille est venue plusieurs fois à la maison aider mes enfants à faire leurs devoirs. Le fait de la voir assise à la table aider mes enfants à travailler, j'ai trouvé ça d'une générosité extraordinaire. Alors qu'on n'a pas de lien de famille et qu'on

n'a pas la même origine. Avec tout ça, j'ai eu le courage de me lever tous les jours. Je n'avais plus peur d'emmener mes enfants à l'école, je me sentais en toute sécurité et je les voyais progresser. Je souhaite que chaque famille étrangère qui arrive ici puisse vivre la même chose. Je n'oublierai jamais la solidarité de l'école et de toutes ces personnes.

Artan : Au bout de 3 ans, on a aussi réussi à trouver du travail. En 2016, j'ai toqué à la porte d'un garage qui se trouvait près de l'hôtel où on habitait. Une connaissance m'avait dit que le patron avait besoin de quelqu'un. Il m'a pris à l'essai une semaine. Travailler dans la mécanique sans connaître le nom des pièces, ce n'était pas facile. Mais il a vu que je travaillais bien et il m'a embauché en CDI. Il faut dire qu'entre l'âge de 15 ans et mon arrivée en France, je travaillais comme mécanicien. Le garage a fermé au bout de deux ans mais j'ai retrouvé facilement du travail dans un autre garage, et toujours en CDI. Aujourd'hui j'ai eu des augmentations et le patron me fait toute confiance : je suis devenu chef d'atelier et c'est moi qui forme les apprentis.

Gresa : C'est pour ça que je dis qu'on a eu la chance de rencontrer des gens incroyables. Parce que ce sont les patrons qui prenaient des risques. Peu de temps après l'embauche d'Artan, le responsable de notre hôtel a changé. Le nouveau a vu qu'il pouvait nous faire

confiance. Il m'a recrutée en tant que gardienne et en contrepartie il nous a donné un appartement plus grand, un 3 pièces avec une salle de bain et une cuisine. Il ne nous manquait plus que des papiers... Je crois qu'au total on a eu sept OQTF... Je me disais "Mais pourquoi la France ne veut pas comprendre qu'on n'est pas là pour faire des bêtises, mais pour avancer dans notre vie de famille ?". La preuve : j'avais décidé que nos enfants devaient adopter la culture française. Ce n'est pas eux qui ont choisi de venir en France. Donc je ne voulais pas qu'ils soient pris entre deux mondes. Ils ont complètement perdu la langue albanaise. On a toujours parlé français à la maison. Aujourd'hui les enfants sont parfaitement intégrés et ils aiment la culture française. Nous, on ne cherchait que le droit de vivre et d'avancer, on cherchait à travailler pour nourrir et élever nos enfants.

Artan : Maintenant ça fait trois ans qu'on a une carte de séjour. C'était fin 2022. On était super contents. Mais du coup on ne pouvait plus rester à l'hôtel. On pouvait faire une demande de logement social. Les démarches, c'est long. Au bout de trois mois, on nous a proposé un logement à Mérignac, de l'autre côté de la rocade. On a tout de suite vu des choses qui montraient que ça n'irait pas. On a eu une deuxième proposition, aux Aubiers. Là-bas, les gens t'accueillaient assis devant l'immeuble. Ils vendaient de la



Distribution de repas par les Restos du cœur, place André-Meunier à Bordeaux.

drogue et tout. Donc on a refusé aussi. Mes enfants sont jeunes encore. S'ils avaient habité là, ils risquaient de devenir comme eux...

Gresa : On nous avait prévenus qu'en refusant deux fois, il nous faudrait attendre longtemps avant de recevoir une nouvelle proposition. Du coup, avec Artan, comme on travaillait tous les deux, on a décidé de prendre un appartement dans le privé. On est parti à Bègles. C'était chouette, mais on n'est resté qu'un an parce qu'on ne voulait pas que les enfants changent d'école, donc il fallait prendre le tram tous les matins pour les accompagner à Bordeaux Sud. Ensuite, on a trouvé un autre appartement à côté de la gare Saint-Jean, dans le quartier Belcier, où on est resté un an également. Et en réfléchissant, on payait 1 300 € de loyer, donc on s'est dit qu'il fallait qu'on achète. C'était aussi pour être

tranquille chez soi. On était d'accord là-dessus. Mais Artan voulait habiter à la campagne et moi à Bordeaux. Moi j'aime la ville. J'ai passé toute mon enfance dans la ferme de ma mère, qui élève des vaches. C'était une campagne complètement isolée. Et depuis toujours je veux vivre dans une grande ville. Pour moi, c'est Bordeaux. Je trouve que c'est très vivant. C'est pour ça aussi qu'aujourd'hui, mon nouveau travail, d'agent technique, est situé en pleine ville.

Quand Artan m'a annoncé qu'il allait visiter une maison à Mérignac, je n'ai pas voulu y aller. Il l'a visitée avec notre fille. Il m'a dit que c'était bien, il m'a transmis des photos. Je me suis juste renseignée sur l'école pour les enfants, j'ai vu que ça allait et qu'elle était proche. J'ai signé chez le notaire sans même avoir visité !

Artan : C'est une maison neuve, à Mérignac Soleil, près du Carrefour. On a fait des travaux à l'intérieur, on a tout refait comme on voulait. On a tout fait en seulement six mois. Mais il faut dire que tous les jours je me levais à 5 heures et que je me couchais à minuit.

Gresa : Aujourd'hui, on a 4 chambres, une grande salle de vie, une cuisine, et un jardin. Ça fait un an qu'on est là-bas. Mais le jardin n'est pas complètement fini, Artan a encore du travail (rires) ! >> _

Arrêt de chantier : retisser le projet

CLAIRE PHILIPPE

La livraison d'un bâtiment est le résultat concret d'un théâtre invisible : une vision et un jeu d'acteurs produisent une œuvre, comme il en est d'un film. Certains films restent inachevés, laissant pour trace des rushes et une facture aux producteurs. Mêmes conséquences dans le cas d'un bâtiment inachevé, mais les rushes sont plus encombrants, marquant le fonctionnement urbain, l'image, l'ambiance du quartier... Alors que faire et comment ?

Protections et incertitudes

Des villes fantômes en Chine ou en Espagne, des dizaines de milliers de mètres carrés bâtis, sur le point d'être achevés, laissés à l'abandon... Nous avons tous ces images dans la tête. Rien de tel en France. Si l'abandon, c'est-à-dire, d'un point de vue légal, une interruption de chantier injustifiée et d'une durée anormalement longue¹, reste rare, c'est grâce à la combinaison de garanties légales obligatoires et de règles bancaires et financières qui sécurise, à toutes les étapes, les projets.

Prenons un programme de logements : les règles du Plan Local d'Urbanisme (PLU) doivent être respectées pour obtenir le permis de construire, visant à se prémunir de projets inadaptés aux besoins locaux ou surdimensionnés. Ensuite, l'opérateur doit souscrire une Garantie Financière d'Achèvement

(GFA), auprès d'une banque ou d'un assureur. En cas de défaillance du promoteur, la GFA sera mise en jeu, afin d'assurer la poursuite et la finalisation des travaux jusqu'à l'achèvement du programme. La loi ELAN du 23 novembre 2018 est venue consolider la fonction d'administrateur *ad hoc*. Celui-ci, nommé à la demande du garant financier, a les pouvoirs du maître d'ouvrage et doit faire réaliser les travaux d'achèvement du programme. Souscrire une GFA est

obligatoire pour obtenir les financements du projet, comme d'ailleurs un certain niveau de pré-commercialisation du programme (40 à 50 %). Quant aux acquéreurs, ils sont également soumis à des règles strictes d'accès au crédit (taux d'effort, apport minimum...). Autant de règles qui protègent l'acquéreur, le promoteur et avec lui, nos sols et nos paysages du gaspillage de béton.

Bordeaux, à l'angle du cours Edouard-Vaillant et de la rue Dupaty, chantier de bureaux à l'arrêt (août 2025) suite à la liquidation du promoteur Anthélios. Reprise en cours par une société *ad hoc* Ducatel.



1 | Site de l'Ordre des architectes : <https://www.architectes.org/actualites/que-faire-face-un-abandon-de-chantier-91260>.



Projet LUMI le phœnix. © Clairsienne.

Rares abandons définitifs donc, mais des litiges contractuels, des faillites ou redressements judiciaires, des recours de tiers... entraînent des arrêts de chantier parfois très longs. Certains exemples locaux en témoignent : un programme de bureau cours Edouard-Vaillant à la suite de la liquidation du promoteur Anthélios en 2023, un autre de logements rue des Étrangers à Bordeaux, un équipement culturel à Mérignac en chantier depuis des années, un programme de logements à Parempuyre... L'œuvre est figée, mais en coulisses, on continue le plus souvent de s'activer, entre procédures juridiques, dossiers administratifs et bouclage financier. Côté paysage, ces temps morts de la fabrique urbaine questionnent, inquiètent et les rumeurs vont bon train, peu d'informations étant généralement partagées.

Dans le périmètre de l'opération d'intérêt national Euratlantique à

Bordeaux, le projet LUMI, pour Lieu à Usages Multiples et Innovants, situé quai de Brienne, a connu plus de cinq années d'arrêt de chantier qui se sont finalement révélées fécondes.

Le projet visait à développer un ensemble immobilier de 20 000 m² comprenant du logement, du bureau, et le siège social de Clairsienne, opérateur du projet. Les travaux démarrés en 2017 ont été stoppés en juillet 2019, à la suite d'une décision du tribunal de commerce. À l'origine de cette décision, des litiges relatifs à la conception opposant Clairsienne et le groupe Fayat, en charge de la construction. Sans issue trouvée à ce conflit, le marché de travaux est résilié en 2020. Les tentatives de relance du marché échouent : le risque économique et assurantiel est jugé trop important par les potentielles entreprises candidates.

En 2021, le projet est au point mort, nécessitant une refonte complète, qu'impulse Clairsienne, qui souhaite impérativement aller au bout de l'engagement initial, pour l'entreprise comme pour le projet urbain. L'idée d'une occupation transitoire du chantier émerge et Clairsienne mène alors de front ce projet dans le projet et la relance de la construction de l'ensemble immobilier.

S'engager dans une démarche d'occupation transitoire, c'est élargir les acteurs impliqués, écouter les besoins des habitants et des acteurs locaux... et *in fine* renverser la logique qui prévalait jusque-là. Pour Julien Costille, alors directeur de la maîtrise d'ouvrage chez Clairsienne, il s'agissait de « partir de l'humain et de la dynamique de quartier pour mettre en vie une carcasse de béton ». Une approche bien différente d'une programmation souvent descendante dans les grandes opérations d'aménagement.

Une équipe projet est constituée, mobilisant des compétences internes au sein de différentes directions et des partenaires, dont ATIS, la Foncière solidaire, Bruit du Frigo, Plateau Urbain, pour structurer avec les acteurs du quartier un projet d'animation du site. Des ateliers de co-construction mobilisent les partenaires locaux, institutionnels et associatifs, pour définir les usages du lieu en allers-retours continus avec les acteurs en charge de l'aménagement du chantier et de la conformité réglementaire (sécurisation et accueil du public notamment). Pour Sylvie Darregert, responsable de l'innovation sociale chez Clairsienne et cheffe du projet d'activation du site, cette démarche est un vrai pari et un élément fondateur pour le quartier. Le site a ouvert en juin 2023 pour deux saisons, avec une gouvernance *ad hoc* portée par l'association « en place ». Et cette occupation temporaire est devenue transitoire : les maisons de l'Ars, situées à proximité de LUMI et propriété d'Euratlantique, ont désormais vocation à être investies dans la durée par le collectif « en place ». La dynamique transitoire a été fortement créatrice de valeur sociale dans le quartier.

En parallèle, encouragées par la démarche d'innovation sociale, les équipes de Clairsienne installent une coopération renforcée avec les partenaires locaux (Ville de Bordeaux, Bordeaux Métropole, EPA Euratlantique, DDTM¹) pour relancer le chantier. L'hypercomplexité de la situation oblige à hausser le niveau d'expertise interne, à travailler en équipe projet efficace et à faire de nouveaux choix programmatiques, dans le mode de passation des marchés et le mode de faire (dialogue compétitif pour un marché de conception/réalisation). Il a fallu intégrer le devenir du déjà-là (bâtiment partiellement construit) ou encore les nouvelles contraintes apparues, notamment avec la validation du nouveau PPRI² par l'État.

1 | Direction Départementale des Territoires et de la Mer.

2 | Plan de Prévention des Risques d'Inondation.



Bordeaux, Bassins à flot, un permis de construire déposé en 2012 et des travaux démarrés en 2017, à l'arrêt depuis 2022 (constat visuel). © Claire Philippe.

Faire avec le déjà-là et faire évoluer le « pas encore là » faisaient partie des nombreux défis de la relance du chantier de LUMI, dont Eiffage Construction assure les travaux depuis novembre 2024. Le projet est repensé pour être en phase avec les enjeux du moment : plus grande flexibilité des bureaux pour une plus grande diversité d'usages, des logements traversants plus nombreux, évolution de la programmation habitat, réemploi des matériaux issus de la démolition partielle...

Ce projet est très symbolique pour Clairsienne puisqu'il devait intégrer son nouveau siège social de l'entreprise, mis à l'arrêt pour des litiges relatifs à la conception : il devient ainsi une « leçon de résilience » pour l'entreprise selon J. Costille. D'une grave crise, *a fortiori* pour des équipes spécialistes de la construction, sont nés d'autres idées, d'autres projets, d'autres modes de faire qui ont finalement abouti. Ironie de l'histoire, Clairsienne a fusionné au 1^{er} septembre 2025 avec le bailleur social Domofrance, rendant caduc le besoin d'un siège social. —

Commerce : le grand déballage

NICOLAS LEBRUN

La ville marchande à l'épreuve des transitions

La fonction marchande et la ville ont toujours été liées. Il suffit de se rappeler la formule de Platon dans *La République*, pour qui la ville est « fille du commerce ». Petit, gros, légal, illégal (Claire Duport aborde la question du commerce de drogues, p. 56), monumental ou discret, le commerce est omniprésent dans la ville, nécessairement marchande. Concentration et échanges vont de pair, laissant une empreinte forte de la présence marchande dans les villes. Chaque étape de l'histoire urbaine est marquée par de nouvelles pratiques ou de nouveaux paysages marchands, de l'espace des foires médiévales aux grands magasins de la ville haussmanienne (Elvira Férault et Isabelle Marquette, p. 48).

Si nous nous focalisons sur le cas français, la dernière grande révolution des paysages marchands dans la ville remonte aux années 1970, avec le développement des grandes surfaces et des zones commerciales périphériques. De fait, depuis 40 ans, on a résumé la question marchande en milieu urbain à une opposition frontale centre-ville/périphérie, oubliant le lent déclin des commerces de quartier amorcé dès les années 1950 en France. L'entrée de ville, construite autour de l'hypermarché, s'est imposée comme l'espace dominant de la consommation, jouissant tout à la fois d'une attractivité très forte du fait de la largeur de son offre, et d'une accessibilité sans faille, du moins par les métriques automobiles. Le commerce de centre-ville se serait quant à lui maintenu, grâce à ses qualités urbaines et paysagères, grâce à son offre supposément plus qualitative ou encore par son accessibilité meilleure en transports en commun.



Cette vision binaire est caricaturale à bien des égards. Les clichés du commerce urbain ont la vie dure (entretien avec Pascal Madry, p. 60). Néanmoins ce dualisme n'en est pas moins structurant. Ce n'est pas pour rien si le législateur, en termes d'urbanisme commercial, a produit 50 ans de dispositifs visant à gérer ce binôme centre-ville/entrée de ville, de la loi Royer de 1973, au volet marchand d'Action Cœur de Ville ou de Petites Villes de Demain dans les années 2010. Le salut de l'un ne pouvait venir que du contrôle de l'autre.

Mais aujourd'hui, les deux seraient à bout de souffle. Les entrées de ville seraient un reliquat d'une France moche obsolète dans laquelle l'hypermarché apparaît comme un format dépassé. Par ailleurs, la vacance dans les centres-villes atteint des niveaux records, indicateur d'une atonie marquée du secteur marchand. On parle même de dé-commercialisation des centres-villes, notamment dans les villes moyennes, plus durement touchées (Marianne Petit, p. 40). Sommes-nous à l'aune d'une révolution des paysages urbains marchands ? Ou pire l'association ville-commerce serait-elle elle aussi frappée d'obsolescence dans un monde en mutation ?

La ville marchande, victime de la numérisation de la consommation ?

Avant de tirer de telles conclusions, il convient d'explicitier la double crise dont nous parlions précédemment. Et si la ville n'en était aucunement responsable ? Ainsi, il est facile et tentant d'expliquer les échecs urbains par des facteurs exogènes. À ce titre, l'explosion du commerce en ligne a été perçue, il y a 15 ans, comme la principale responsable de tous les maux. Nos petits commerces ne peuvent lutter sur les prix et la largeur de l'offre de nos périphéries ne fait pas le poids face à l'offre infinie du net. Et plus récemment, on explique, dans un contexte de faible pouvoir d'achat, la crise du secteur du commerce physique vestimentaire par le succès de plateformes d'achats de vêtement en ligne (la fast fashion et la seconde main principalement). La présence récente de Shein au BHV a été perçue comme le dernier avatar d'une centralité marchande en perdition, le commerce physique, y compris dans une de ces formes les plus urbaines (le grand magasin) devenant une extension des géants du commerce en ligne mondialisé.

Le centre commercial de Bordeaux Lac depuis le boulevard Aliénor d'Aquitaine.





Une zone commerciale au Pian-Médoc.

Pourtant, on s'est vite rendu compte que cela était assurément plus complexe. Combinée à l'offre numérique, la consommation devient omnicanale, trouvant sa pertinence dans la complémentarité entre commerce physique et en ligne. Parfois même le commerce physique devient pièce maîtresse dans l'hybridation d'un parcours d'achat complexifié. C'est ce qu'on appelle le commerce mobiquitaire, où, par exemple on repère l'article sur son téléphone en mobilité, essayons l'article en boutique, et finalisons l'achat à la maison. De même, la possibilité de retirer produits ou colis dans les magasins permet au commerce physique de rester un maillon essentiel de la logistique marchande.

Il serait donc abusif d'attribuer l'atonie du commerce urbain au seul essor du numérique, dans la continuité du discours manichéen des années 1970 opposant petits commerces/grandes surfaces. Pourtant assurément, le commerce et ses dynamiques sont plus que jamais un enjeu de compréhension et d'amélioration de la ville. Bien sûr, cela passe par une analyse plus fine des moyens d'aménager les espaces où la fonction commerciale est particulièrement présente, à commencer par les entrées de ville et les centres-villes.

Repenser la place du commerce dans le centre-ville

Dans les centres-villes, chacun s'accorde à reconnaître que s'ils sont moins attractifs qu'avant, ils n'en

demeurent pas moins des lieux forts de l'organisation de l'espace urbain. Traditionnellement l'attractivité des centres-villes était notamment fortement liée à leur activité marchande. Pour autant, la crise qui affecte nombre de commerces de centre-ville doit-elle être considérée comme une crise du secteur marchand, ou une résultante de l'obsolescence des centralités historiques ?

Le centre-ville, par ses aménités, par sa singularité, par son patrimoine, demeure un espace qui dispose d'une identité forte qu'il convient d'entretenir. C'est donc que l'offre marchande n'est plus adaptée aux centralités historiques ou aux pratiques : à mesure que les formes de l'acte d'achat se diversifient, l'offre traditionnelle des centres répond moins aux attentes. En revanche, l'évolution remarquée vers une offre plus servicielle (cafés, restaurants notamment) témoigne du fait que si on ne vient plus en centre-ville pour consommer, on y vient de plus en plus pour consommer le centre-ville. Il faut donc que le commerce ne soit plus destination, mais élément facilitateur de la mise en valeur du centre-ville entendu comme bien de consommation marchande.

Dès lors, il y a une nécessité de sortir l'analyse du commerce dans la ville de logiques purement économiques, et de l'association exclusive à certains espaces dédiés. Peut-on encore comprendre le rôle du centre-ville sans penser animation urbaine, espaces publics ou proximité ?

L'enjeu paysager de la France moche : une réponse *a minima* opportuniste

En périphérie aussi, notre regard doit évoluer. Le débat sur « la France moche », expression créée par un journaliste de Télrama il y a 15 ans, est depuis 2 à 3 ans remis en avant, notamment par les pouvoirs publics. Notons que si les critiques sur la piètre qualité paysagère des entrées de ville ne sont pas récentes (on pense à l'article du géographe René Péron il y a 25 ans : « Cachez ces boîtes que je ne saurais voir »), on s'était contenté jusque-là d'encadrer les débordements esthétiques. Pour agir sur le commerce lui-même, on utilisait d'autres critères, assez inefficaces, principalement en usant de considérations économiques. Mais la directive « services » de l'UE a, à compter de 2006, veillé à un meilleur respect de la libre concurrence. C'est à ce moment qu'il a fallu trouver, à la hâte, en urbanisme commercial d'autres critères : des critères, peu contraignants, environnementaux et paysagers, sont alors apparus.

On pourrait y voir une façon de refaire la ville sur la ville. Reconfigurer les zones commerciales périphériques devrait là encore être l'occasion de repenser l'articulation ville/commerce. Des auteurs, comme Sophia Verguin (p. 34) appellent de leurs vœux à ce nouveau souffle de centres commerciaux prenant en compte la fabrique de la ville. Mais rares sont les projets urbains de restructuration des entrées de ville, qui, à l'instar de Mérignac Soleil, dans la métropole bordelaise, repensent véritablement l'espace urbain (Jérôme Goze, p. 38). Le plus souvent, il s'agit simplement d'une opportunité de libérer du foncier pour faciliter le développement de nouveaux projets immobiliers, en contexte de zéro artificialisation nette et donc de réduction des terrains disponibles. Dès lors, on ne remet pas en cause les localisations commerciales existantes : on se contente de les aménager pour les rendre plus au goût du jour, ou laisser de la place à d'autres projets. On sort d'une analyse du commerce urbain comme fonction structurante, comme fonction faisant système dans la ville, pour se pencher tour à tour sur des morceaux d'espaces urbains, à requalifier, restructurer, redynamiser au risque d'oublier leur articulation à la ville.

Repenser les centralités marchandes pour repenser la ville

Pourtant ces multiples crises du commerce urbain interrogent. Mais elles ne devraient pas remettre en question la pertinence de maintenir le commerce en ville à l'heure d'une diversification des pratiques de consommation. Si le commerce est en crise, ce n'est



Norfolk. © Mobilus In Mobili - flickr.



pas la fonction elle-même qui est en cause : elle a toujours su se renouveler et l'innovation marchande est permanente. C'est davantage l'articulation ville/commerce qui l'est. À trop penser la ville comme une agrégation de fonctions juxtaposées, on oublie les multiples rôles, autres qu'économique, que joue le commerce au cœur du système que constitue l'espace urbain : élément de sociabilité populaire, générateur de flux et d'animation urbaine, outil de marketing territorial, instrument de recentrage des pratiques de proximité.

Logistique urbaine et mobilités : un enjeu de transition

Dans ce système urbain, le commerce joue un rôle particulier : la polarisation marchande dans la ville et les mobilités de consommateurs générées font de cette fonction un élément majeur de la reconfiguration d'une ville face aux enjeux de transition.

Repenser la localisation des espaces centraux marchands dans la ville, c'est se permettre de recomposer nos pratiques sur davantage de proximité, dans un rapport à la ville apaisé où la marchabilité reprend ses droits dans la ville marchande, comme cela a longtemps été le cas dans nos villes occidentales, ou comme ça l'est encore largement dans certaines villes des Suds¹.

Ainsi, alors que le commerce semble se faire plus discret dans la ville, le report sur le secteur de la logistique urbaine d'une part croissante de la mobilité consommatoire interroge. Ce n'est pas en déspace-tialisant la consommation, et en la diluant dans nos activités quotidiennes, que nous remettrons en cause la dimension marchande de la ville. Mais le risque est grand de toujours solliciter davantage le secteur de la logistique (Laetitia Dablanc, p. 52). L'échec des *dark stores*, ces supermarchés fantômes au cœur de nos métropoles, nous rappelle que logistique et commerce sont deux secteurs qui se complètent sans que leur frontière ne soit malléable à l'envi.

La ville marchande s'inscrit dans le temps long. Formes, lieux et pratiques marchandes ne font que passer. _

1 | On peut penser à l'insertion marchande du commerce dans la ville orientale, se manifestant par l'imbrication des souks ou bazars dans le tissu urbain dense des médinas.

Recentraliser le centre commercial ?

SOPHIA VERGUIN

Le centre commercial semble de prime abord facile à définir. Chacun en possède une représentation mentale. Pourtant, les imaginaires que ce terme convoque et les formes urbaines auxquelles il renvoie se révèlent particulièrement variés. Une fois écartée la confusion fréquente entre zone commerciale, hypermarché et centre commercial, les contours de ce lieu se précisent. Il se caractérise par un bâtiment rassemblant plusieurs magasins, clairement distincts les uns des autres. Cette définition synthétique ne suffit toutefois pas à rendre compte de la diversité des formes urbaines que peut revêtir le centre commercial. En France, il n'existe pas un modèle unique de centre commercial mais plusieurs. Dans la matrice typologique¹ fondée sur un double gradient – l'un de morphologie urbaine, l'autre d'implantation commerciale en fonction des flux –, cinq principaux types sont distingués.

- Le socle-dalle regroupe des commerces de proximité insérés dans des socles commerciaux.
- La greffe correspond à un ensemble commercial venant s'arrimer à un flux préexistant, tel qu'un hub de transport.
- La rue-centre rassemble également des commerces de proximité intégrés dans les rez-de-chaussée de tissu urbain dense.
- Le paquebot-île désigne une entité abritant un commerce de destination². Il est souvent matérialisé par un volume massif et autonome.
- Enfin, l'île prétend'urbaine, qui renvoie également à un commerce de destination, reprend les références et le vocabulaire de la ville traditionnelle.

Le centre commercial, un modèle en crise

Au vu des enjeux contemporains, certains d'entre eux, notamment le paquebot-île, apparaissent

1 | S. Verguin, *S/Chopping mall, le centre commercial dans la fabrique de la ville : un élément de centralité en devenir ?* Le Mans Université, 2025.

2 | Commerce pour lequel les consommateurs sont prêts à effectuer une visite spécifiquement pour son offre.

aujourd'hui comme des terrains particulièrement favorables au développement urbain et, plus spécifiquement, à la densification. Ils tendent à évoluer d'une configuration monofonctionnelle, générant une centralité quasi exclusivement commerciale, vers une recentralisation fondée sur la mixité des fonctions et la production de véritables fragments de ville.

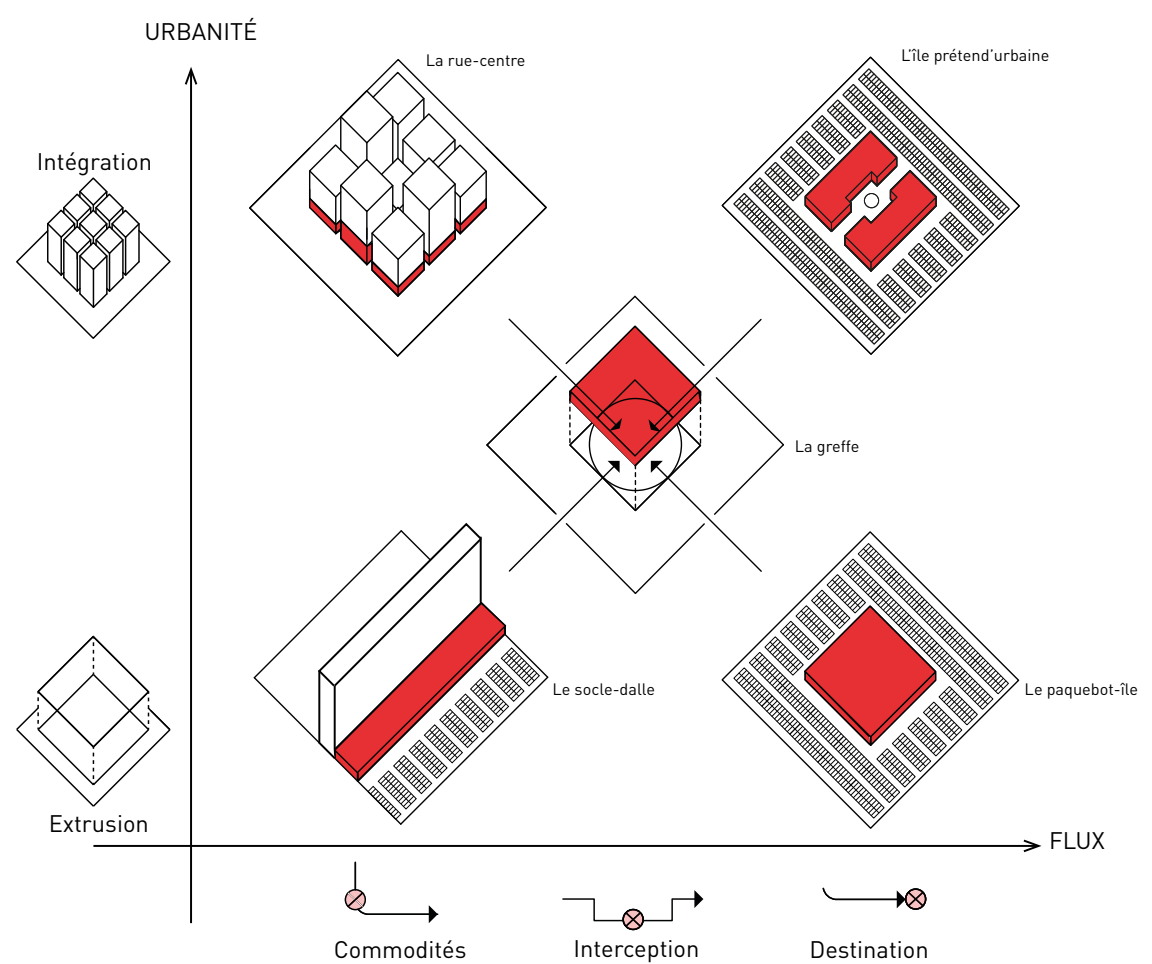
En effet, les centres commerciaux, majoritairement présents dans le périurbain, conçus comme des ensembles monofonctionnels et dépendants de la voiture, continuent de structurer les territoires par les flux qu'ils génèrent. Toutefois, ce modèle est contesté : il est accusé de fragiliser les centralités commerçantes traditionnelles et de produire des formes urbaines peu intégrées. Parallèlement, les transformations économiques et sociales – notamment l'essor du e-commerce ou la recherche d'un commerce plus responsable – accentuent la crise des centres commerciaux, marquée par de la vacance et des phénomènes de déprise territoriale. Dans le même temps, la croissance démographique, les impératifs de sobriété foncière et la mise en œuvre du zéro artificialisation nette (ZAN) invitent à repenser ces sites. Peu denses mais fortement artificialisés, ils offrent aujourd'hui un potentiel stratégique pour des opérations de requalification et de densification urbaine répondant aux enjeux contemporains d'aménagements durables.

Vraies-fausse centralités

Il convient de revenir brièvement sur le rapport complexe entre le centre commercial et la notion de centralité. Comme le rappellent Françoise Choay et Pierre Merlin dans leur *Dictionnaire de l'urbanisme* (1988), le centre désigne un point géographique dans l'espace tandis que la centralité renvoie à la fonctionnalité de cet espace. Souvent associée à la diversité des fonctions urbaines, la centralité recouvre une

Matrice typologique des centres commerciaux

© Sophia Verguin.



pluralité de significations dont le centre commercial s'est largement emparé. Depuis les premiers grands modèles, ces ensembles ont mobilisé un vocabulaire architectural et urbain inspiré de la ville, cherchant à produire une impression d'urbanité. Qu'ils relèvent d'un style faux-vernaculaire ou d'une esthétique moderniste, leur aménagement tend à simuler les codes du centre-ville. Parallèlement, la sociologie a montré que ces espaces occupent déjà une fonction d'urbanité, souvent associée aux centralités, en accueillant des pratiques de sociabilité et de rencontre comme celles de jeunes en quête d'appartenance ou de personnes âgées en recherche de lien social.

Pourtant, cette forme d'urbanité masque des disparités importantes que certains types de centres commerciaux, notamment les paquebots-îles, mettent particulièrement en lumière. Ces complexes, souvent décontextualisés, peinent à générer de véritables centralités urbaines. Dès lors, la question de leur transformation s'impose, afin d'envisager les conditions d'une recomposition de leur centralité et d'une intégration plus aboutie dans le tissu urbain : comment réintroduire de la mixité et les réinscrire dans leur environnement immédiat ?

Vers une nécessaire mixité des fonctions

La perspective d'une transformation urbaine articulée autour du commerce invite à reconsidérer son rôle structurant dans le développement des territoires. Dans certains sites, cette approche suppose la redéfinition du périmètre de chalandise et l'intégration de nouvelles fonctions résidentielles afin de recomposer le bassin de desserte. L'habitat, en se réimplantant au sein d'espaces auparavant exclusivement commerciaux, contribue à régénérer la fréquentation et à transformer des commerces de destination en commerces de proximité, tournés vers les nouveaux habitants. Il s'agit, en somme, de conférer une nouvelle dimension de centralité à des polarités existantes, dans une logique de durabilité urbaine où le commerce redevient vecteur de cohésion spatiale. Une telle approche conduit à inverser le paradigme classique de la planification, en plaçant le dispositif commercial non plus en conséquence, mais en préalable au projet urbain.

Les conditions pour faire muter un centre commercial peuvent être identifiées¹. D'une part, la configuration spatiale apparaît déterminante : les sites insérés dans un tissu urbain résidentiel ou mixte

se révèlent plus favorables à ce type de mutation. D'autre part, l'attractivité des territoires d'implantation, la dynamique du marché immobilier et la pression foncière, particulièrement marquées dans les grandes métropoles et en Île-de-France, constituent des moteurs potentiels de transformation, malgré les obstacles que peut poser la rareté foncière. Enfin, la présence d'infrastructures de transport, notamment de transports collectifs, renforce l'insertion des sites dans le maillage urbain, comme le montrent les cas de Lomme dans la métropole lilloise (métro) et de Mérignac (tramway).

Par ailleurs, des facteurs économiques et législatifs peuvent être incitatifs. L'évolution récente du modèle

Battersea Power Station à Londres. © Geoff Henson - flickr.



1 | Ibid.

économique des centres commerciaux en France marque la fin du développement extensif et conduit les acteurs à rechercher de nouveaux relais de croissance fondés sur la diversification fonctionnelle. Des partenariats économiques et fonciers permettant de mutualiser les coûts, sur des sites englobant des centres commerciaux, entre promoteurs, foncières et parfois des acteurs publics, montrent l'essor de ces réflexions¹. Sur le plan législatif, les politiques récentes – plan de transformation des zones commerciales (PTZC), loi Industrie verte et mobilisation des grandes opérations d'urbanisme – introduisent des dispositifs facilitant la mixité fonctionnelle, la simplification administrative et la reconversion foncière.

1 | D'un autre côté, le retrait de certains acteurs majeurs, comme Frey sur certains projets, faute de péréquation économique avérée, montre la fragilité de ces montages.

Cependant, de nombreux obstacles subsistent. Le temps long inhérent aux projets de transformation commerciale constitue un premier frein, lié à la complexité des montages opérationnels, à la multiplicité des acteurs impliqués et aux procédures administratives prolongées. À cela s'ajoute la difficulté de mobilisation du foncier commercial, souvent fragmenté, soumis à des droits de propriété éclatés ou à des valorisations spéculatives. Enfin, la recherche d'une complémentarité programmatique entre les différentes fonctions urbaines – habitat, commerce, services, équipements – demeure un enjeu majeur pour garantir la cohérence et la viabilité des nouvelles centralités issues de ces transformations.

Ainsi, malgré les dynamiques engagées, comme celles du PTZC et les dispositifs favorisant la reconversion des espaces commerciaux, la mise en œuvre opérationnelle demeure lente et complexe. Les initiatives existantes témoignent d'un changement de paradigme, mais leur concrétisation se heurte encore à des obstacles structurels, fonciers et organisationnels. Le passage de l'expérimentation à la généralisation suppose une coordination renforcée entre acteurs publics et privés, une ingénierie territoriale adaptée et une clarification des outils réglementaires et financiers. Alors, quelles sont les prochaines étapes pour passer des projets à la réalisation ? _



Mérignac Soleil

Habiter la zone commerciale

JÉRÔME GOZE

Le programme des 50 000 logements le long des axes de transports collectifs, lancé en 2010 par Bordeaux Métropole, visait à accompagner l'extension des lignes de transports collectifs, tramway, bus express, RER métropolitain, par une transformation profonde des modes d'habiter. Il ne s'agissait plus seulement de bâtir des logements, mais de construire de l'habitat dans une approche systémique, intégrant la nature, les services, l'économie locale et la qualité de vie.

Parmi les 13 sites pilotes engagés en 2013, Mérignac Soleil est sans doute l'un des plus emblématiques : un ancien site monofonctionnel commercial de près de 70 ha, digne héritier de la séparation des fonctions (travailler, se loger, consommer...) typique du zoning urbain des années 60. Comment le faire muter vers un quartier plurifonctionnel, et lui redonner de « l'urbanité » ? L'équipe OMA-Rem Koolhaas¹ est alors retenue dans le cadre d'une consultation, et propose une stratégie de transformation progressive fondée sur la triple régénération de la nature, de l'urbain et de l'habitat. Cette stratégie préfigure les différents programmes d'aujourd'hui, qu'ils soient nationaux ou internationaux : adaptation, transformation, modification du déjà-là. Autant de concepts qui trouvent une traduction concrète dans Mérignac Soleil.

Cette transformation repose sur trois volets. Tout d'abord la régénération de la nature, avec la volonté de création d'une canopée globale. Il s'agit non seulement de créer des aménités naturelles pour les nouveaux logements, mais aussi de rafraîchir l'un des principaux îlots de chaleur observés sur le territoire métropolitain. Ensuite, la régénération urbaine, qui s'exprime concrètement par l'extension du tramway et le développement des mobilités douces sur une zone dont le développement avait été orienté par

l'usage de l'automobile. Enfin, la régénération de l'habitat, avec plus de 3 000 logements attendus, se concrétise par la construction d'immeubles mixtes et l'intégration des services et commerces nécessaires à la vie dans un quartier.

La superposition des fonctions, en libérant des emprises aujourd'hui dédiées à la voiture et en compactant les grandes surfaces, doit « recréer du sol ». Il faut noter que cette opération repose sur l'idée que l'on peut réaménager ce site sans acquérir le foncier, sauf pour réaliser les équipements publics comme les parcs par exemple.

Aujourd'hui, une nouvelle équipe d'architectes-urbanistes et paysagistes² prolonge ce projet qui est entré dans sa phase de réalisation : plus de 800 logements et une partie des espaces publics sont livrés ou en cours de livraison.

L'opération Mérignac Soleil illustre parfaitement les possibilités de mutation des zones commerciales, ces espaces aménagés initialement comme des zones urbaines prioritaires et pour lesquels on n'avait pas anticipé leur transformation : les réseaux techniques sont peu denses, les domanialités floues, et la zone se retrouve enchâssée dans l'urbanisation périphérique. Certes, les enjeux de la transformation sont bien identifiés : mixité des fonctions, ouverture en termes d'usages en lien avec le dérèglement climatique. Mais le processus se heurte à des freins, d'ordre différent, mais qui, mis bout à bout, changent la promesse du mieux en un véritable chemin de croix.

En premier lieu, les questions de gouvernance de ce type de projet. La construction d'une gouvernance publique du projet, confiée à la SPL La Fab, a nécessité un engagement politique fort. Les élus ont

1 | Équipe de maîtrise d'œuvre urbaine initiale au complet : OMA / MDP / ALTO / 8'18.

2 | Équipe de maîtrise d'œuvre urbaine aujourd'hui : MDP / LIST architecture & urbanisme / ALTO / 8'18.





Mérignac Soleil en transformation en 2024, la mutation d'une ancienne zone commerciale monofonctionnelle en quartier plurifonctionnel.

accepté de faire passer le tram au cœur de la zone commerciale, ce qui a été le préalable au montage d'un projet d'une telle envergure. Le tramway a été une sorte de « ticket d'entrée » indispensable pour ouvrir les négociations avec les grands acteurs de la zone, et déclencher l'opération d'aménagement.

En second lieu, le décalage fort entre une culture publique de la construction de la décision, avec ses temps longs obligés de concertation, de débats, d'analyses croisées, de procédures, et une culture économique et financière basée sur des cycles courts, à vues courtes aussi parfois, avec des lieux de décision souvent lointains et déconnectés des enjeux locaux, n'aide pas la co-construction rêvée d'un projet de territoire.

En troisième lieu, la régénération de la nature, au départ vue simplement comme la végétalisation de la zone, s'est progressivement transformée en une approche beaucoup plus complexe inspirée du métabolisme urbain. Dans une optique de transition écologique et de sobriété, l'idée s'est vite imposée de réemployer les matériaux de construction issus des opérations de destruction/reconstruction. Une démarche novatrice, qui a nécessité d'inventer un modèle et de monter une filière de A à Z.

En quatrième lieu, la question de la boîte à outils réglementaire à la disposition de telles opérations

de régénération. L'aménageur travaille aujourd'hui avec des outils créés dans les années 1970, alors que les questions à traiter sont devenues terriblement complexes. Les questions foncières, par exemple, sont imbriquées entre opérateurs (celui qui possède les sols n'est pas celui qui possède les murs, qui n'est lui-même pas celui qui exploite l'activité, etc.). De même, les outils réglementaires traitant des questions environnementales méconnaissent le processus de construction d'un projet urbain : définir des scénarios pour aboutir ensuite sur un scénario retenu qui sera développé de manière linéaire est à contre-courant d'une pensée d'aménageur qui fonctionne par itération. Le projet d'aménagement s'adapte aux changements de contexte, évolue sans cesse sous l'impulsion d'études de plus en plus précises qui affinent les connaissances... Le propos n'est pas de dire qu'il faut moins d'outils, il s'agit de pouvoir faire mieux au service de l'intérêt général.

Enfin, pour les collectivités qui soutiennent depuis son origine ce projet, la question du partage de la valeur, entre acteurs publics et privés, entre propriétaires et opérateur, est absolument centrale. Cette question, très politique, dépasse certes le périmètre de l'opération d'aménagement. Elle est cependant posée dès lors que l'on s'engage à améliorer la vie des habitants, ceux qui y résident déjà et ceux à venir. L'aventure continue ! _

Lire la ville moyenne par le commerce

La vacance comme symptôme et révélateur

MARIANNE PETIT

La ville moyenne en quête de vitalité

Depuis une quinzaine d'années, les villes moyennes se trouvent au cœur d'un paradoxe. Longtemps perçues comme des espaces de proximité à taille humaine, elles peinent aujourd'hui à faire valoir leurs atouts. On les dit en déclin et délaissées. La dévitalisation est devenue un mot-clé du discours public : elle se chiffre et se photographie. Dans les rues commerçantes, les rideaux métalliques tirés et les enseignes effacées dessinent une géographie de la vacance qui inquiète autant qu'elle fascine.

Dans certaines villes, cette vacance atteint des taux supérieurs à 15 ou 20 %. Au-delà des chiffres, c'est l'imaginaire de la ville moyenne qui vacille : la centralité, jadis évidente, semble se dissoudre. La vacance commerciale est devenue le symptôme le plus visible d'une série de désajustements plus profonds : migrations résidentielles vers la périphérie, affaiblissement du lien social et du tissu productif local, perte de sens des espaces publics. Le commerce, par sa matérialité, condense ces tensions et révèle la manière dont nous habitons la ville.

Pour répondre à cette situation, les politiques publiques se sont multipliées. En France, le Plan Action Cœur de Ville (PACV), lancé en 2018, a marqué un tournant : plus de 200 communes y ont vu un espoir de reconquête. L'objectif : redynamiser les centres, soutenir le commerce, repenser les mobilités et réhabiliter le logement. Ces politiques, bien que volontaristes, reposent souvent sur une même intuition : la revitalisation passerait avant tout par la relance commerciale. Or, ce postulat mérite d'être interrogé.

Le commerce, miroir de la ville et de la société

Le commerce n'est pas seulement un indicateur économique : il constitue une manière de lire la ville. Il structure les centralités et tisse des liens

entre individus et territoires. Il reflète aussi nos valeurs : nos rapports à la mobilité, à la proximité, à la sociabilité et à la consommation.

Dans les villes moyennes, les lieux du commerce ont longtemps incarné le cœur battant de la vie urbaine. On s'y rendait non seulement pour acheter, mais pour exister collectivement. La rue commerçante n'était pas qu'un alignement de vitrines : c'était un théâtre social et un espace de rencontres. Aujourd'hui, le commerce raconte aussi une autre histoire : celle de la mutation des modes de vie et de consommation. L'essor du e-commerce, la diffusion des zones périphériques et la diversification des temporalités urbaines ont bouleversé les équilibres historiques. On achète en ligne, on se fait livrer, on compare, on zappe. Pour autant, ces évolutions ne marquent pas la disparition totale des pratiques collectives. Dans certains centres-villes moyens, la rue commerçante conserve encore une fonction de sociabilité. Cette persistance semble toutefois varier selon les générations et les catégories socio-professionnelles, suggérant des rapports différenciés à l'espace commercial.

Le commerce, devenu nomade et multicanal, interroge notre rapport au lieu. Acheter n'implique plus nécessairement « aller en ville ». Le geste de consommation s'est détaché de l'expérience urbaine. La ville moyenne en sort profondément transformée. Mais cette transformation est moins économique qu'anthropologique : elle traduit une évolution de nos rapports à la proximité et à l'altérité. Si le commerce se retire du centre, c'est aussi que nos manières d'habiter se sont fragmentées. Observer le commerce, c'est donc observer la société dans ses contradictions : entre désir de convivialité et quête d'efficacité, entre attachement local et appétit de mobilité.

Repenser les centralités : des lieux d'achat aux lieux de vie

Les recherches menées entre la France et la Belgique (Arras, Armentières, Mons, Tournai) s'inscrivent dans la même interrogation : comment les habitants perçoivent-ils et pratiquent-ils le commerce aujourd'hui ? Que révèlent ces pratiques du rapport à la ville ? Et de quelle manière contribuent-elles à façonner les centralités urbaines ? Pour y répondre, une méthode qualitative fondée sur trois outils a été mobilisée : l'observation de terrain, les cartes mentales et un *serious game*.

L'observation de terrain, menée à l'échelle fine des rues et des parcelles, offre une lecture précise du tissu commercial : types d'activités, signes de vacance, début de réappropriation. Elle révèle des situations contrastées et des dynamiques locales malgré un contexte de déclin.

Les cartes mentales permettent d'explorer la manière dont les habitants se représentent le centre. En dessinant les lieux importants de leur quotidien, ils font apparaître des centralités multiples, souvent différentes du centre « officiel » et des centralités ressenties.

Le *serious game*, enfin, confronte les discours aux pratiques réelles. Il met en lumière l'écart entre l'attachement déclaré aux commerces de proximité et la fréquentation plus régulière des zones périphériques, jugées plus pratiques ou moins coûteuses.

Cette tension entre valeurs et usages éclaire la complexité du rapport au commerce et, plus largement, à la ville moyenne. Elle révèle une attente forte envers le centre-ville : non seulement un lieu d'achat, mais un espace où l'on a plaisir à être, à flâner, à rencontrer. Les habitants expriment une demande de diversité, de confort et de sens.

L'ensemble de ces dispositifs met en lumière la subjectivité du centre. Il n'existe pas un centre unique et objectif, mais des centralités vécues, choisies, ressenties, qui traduisent la diversité des manières d'habiter et de pratiquer la ville moyenne. Pour certains habitants, le centre, c'est la place du marché le samedi matin ; pour d'autres, la galerie commerciale en périphérie. Le centre dépend des pratiques, des temporalités et des trajectoires sociales.

Ces observations rejoignent une idée essentielle : la centralité n'est pas figée, elle se recompose au gré des mobilités et des pratiques marchandes.

À Belin-Beliet, la vacance commerciale, symptôme de mutations des villes moyennes.



Habiter en périphérie, travailler ailleurs et consommer dans un troisième lieu dessinent de nouvelles géographies de la ville. Cette « mobilité des centralités » bouscule les repères traditionnels de la planification et invite à penser la ville moyenne non plus comme un centre entouré de marges, mais comme un archipel d'espaces vécus.

Le commerce devient alors un révélateur des dynamiques d'habiter. Les rues commerçantes vides ne sont pas forcément des espaces abandonnés : elles peuvent être des lieux à réinventer. Dans plusieurs villes, des friches commerciales sont aujourd'hui réinvesties par des collectifs, des ateliers, des tiers-lieux. À Mons, par exemple, d'anciennes boutiques ont été transformées en espaces d'exposition temporaire mêlant artistes et artisans. À Armentières, la municipalité envisage ainsi de transformer une cellule vacante en galerie traversante, reconnectant deux rues du centre¹. Ces initiatives montrent que la vacance peut aussi être une ressource : un espace des possibles et de réinvention.

1 | Voir le détail du projet sur le site de la ville d'Armentières : <https://www.ville-armentieres.fr/la-galerie-laudacieuse>.

Sortir du tout-commerce : pour une revitalisation habitée

Les politiques de revitalisation urbaine se sont souvent appuyées sur le commerce comme levier central. Ramener des enseignes, rénover les vitrines, organiser des événements : autant d'actions nécessaires, mais parfois insuffisantes. Car la vitalité urbaine ne se décrète pas uniquement à travers la consommation.

Dans les entretiens menés, de nombreux habitants expriment à la fois un attachement au centre et une forme de lassitude. Ils ne veulent pas seulement faire leurs courses : ils veulent vivre la ville.

Or, les politiques publiques tendent parfois à confondre vitalité et animation, activité et attractivité. Revitaliser, c'est d'abord repenser l'habité. Comme le rappelle Michel Lussault (2024), habiter ne se réduit pas à se loger, mais à vivre et se projeter dans un espace. Une ville moyenne attractive n'est pas celle où l'on consomme le plus, mais celle où l'on peut expérimenter la proximité, la diversité et le lien.

Le logement, la qualité de l'espace public, la végétalisation, la mixité sociale et fonctionnelle constituent autant de leviers essentiels. Le commerce, dans cette perspective, ne saurait être qu'un indicateur parmi d'autres de la santé urbaine.

À Castillon-la-Bataille, une rue commerçante réaménagée en zone piétonne. Entre commerces encore actifs et locaux fermés.





Rue de Lille à Armentières en région Hauts-de-France. © Marianne Petit.

Les habitants interrogés rappellent d'ailleurs que la vitalité du centre ne se mesure pas seulement à l'ouverture des commerces, mais à la présence d'espaces partagés, à la qualité des parcours, à la possibilité d'y rester. Beaucoup regrettent la difficulté à « être en ville » autrement que comme consommateur. Le retour de la convivialité, de la lenteur, d'une forme de disponibilité, apparaît ainsi comme une attente forte.

Revitaliser les villes moyennes suppose donc de sortir du réflexe marchand et de replacer l'habitant au centre des politiques publiques. Il ne s'agit pas de nier le rôle du commerce, mais de le réinscrire dans un projet plus large de ré-habitation urbaine. Une ville vivante n'est pas celle qui attire le plus de flux, mais celle qui permet l'expérience du quotidien partagé.

Vers une ville moyenne ré-habitée

La vacance commerciale, loin d'être seulement le signe d'une déprise, révèle la capacité des villes moyennes à se réinventer. Elle ouvre des possibles : réaffectations temporaires, occupations créatives, nouvelles formes de présence. À cette échelle, l'observation des usages permet de saisir finement les liens entre habiter, consommer et se déplacer. Le commerce apparaît alors moins comme un simple

indicateur économique que comme un prisme privilégié pour comprendre les tensions contemporaines entre mobilité, ancrage et sociabilité.

Revitaliser ces centres implique d'assumer cette complexité et de privilégier le temps long, celui de la sédimentation des pratiques et de la relation. L'implication des habitants, à travers leurs représentations, leurs expériences et leurs usages, constitue à ce titre une ressource décisive. Les outils participatifs mobilisés dans ma recherche, tels que les cartes mentales ou le *serious game*, ont montré combien leur expertise sensible contribue à révéler d'autres géographies du centre et à éviter la reproduction de modèles désincarnés.

Lire la ville moyenne par le commerce, c'est finalement reconnaître sa capacité à raconter le territoire autant qu'à le structurer. Derrière chaque vitrine vide se joue notre rapport collectif à l'espace, au quotidien et au vivre-ensemble. La revitalisation ne tient peut-être plus à l'accumulation d'enseignes, mais à la possibilité d'inventer de nouvelles manières d'habiter. À ce titre, la ville moyenne apparaît comme un laboratoire fertile pour imaginer des formes renouvelées d'urbanité, plus lentes, plus situées, plus attentives aux usages. —

Les marchés de plein vent

MARCELIN BOUDEAU | OLIVIER CHAPUT | FRANÇOIS COUGOULE

1 Ambarès-et-Lagrange.



2 Bassens.



3 Bègles.



4 Bordeaux, marché des Chartrons.



5 Saint-Médard-en-Jalles.



6 Bordeaux, marché place Saint-Michel.



7 Bordeaux, marché des Capucins.



Nombre de commerces par marché



Cette carte s'appuie sur un travail de recensement mené par la CCI de Bordeaux.

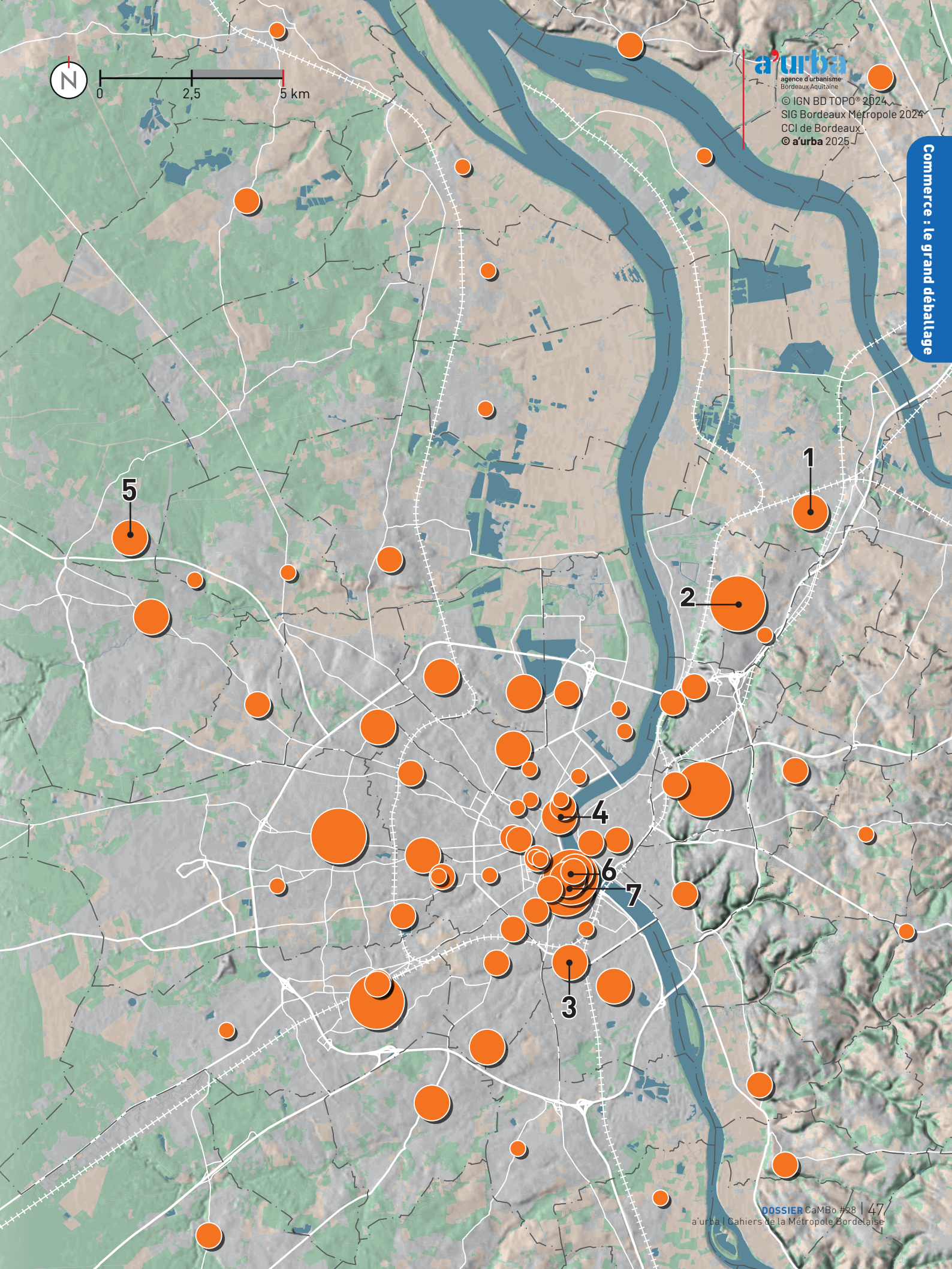
Les informations détaillées sur les marchés sont accessibles sur la plateforme : www.marchesdegironde.com.

Dans la métropole bordelaise, les marchés de plein air prennent des formes multiples, en fonction des tissus urbains qu'ils investissent. Ils se déploient aussi bien dans des centres anciens et denses qu'au pied de grands ensembles, dans des tissus pavillonnaires, voire sur des espaces plus fonctionnels, comme des parkings en périphérie. À chaque fois, les marchés s'adaptent au lieu, à ses usages et à son rythme.

Certains marchés sont profondément ancrés dans l'histoire et la morphologie des quartiers qu'ils font vivre. D'autres répondent avant tout à une fonction simple et essentielle : l'approvisionnement hebdomadaire. On trouve ainsi des marchés de proximité, installés sur des places ou le long de rues, mais aussi de grands marchés de fin de semaine, capables d'attirer une population bien au-delà de leur voisinage immédiat. Tous partagent une même capacité à rassembler une grande diversité de marchandises et de publics : producteurs locaux, revendeurs, commerçants ambulants, produits alimentaires ou non, à des niveaux de prix très contrastés.

Dans un contexte marqué par la multiplication des petites et moyennes surfaces alimentaires en centre-ville, des *drives* et de la livraison à domicile, les marchés pourraient sembler fragilisés. C'est pourtant l'inverse qui se joue : les marchés font de la résistance.

Les marchés sont des lieux de rencontres, de discussions et de liens sociaux. On y vient autant pour remplir son panier que pour échanger, observer, prendre le temps. De plus en plus perçus comme une expérience à part entière (y compris par les touristes), ils incarnent un art de vivre où l'alimentation devient un marqueur culturel. Accessibles et vivants, ils s'inscrivent pleinement dans la modernité, rappelant que certaines pratiques, loin d'être dépassées, restent essentielles pour faire société. Ce que les marchés ont en plus, c'est leur dimension profondément humaine.



Les grands magasins

La naissance du commerce moderne

ELVIRA FÉRAULT | ISABELLE MARQUETTE

Dès leur apparition dans la seconde moitié du XIX^e siècle, les grands magasins sont perçus comme une innovation majeure de la société occidentale. Ces « cathédrales du commerce moderne », telles que les désigne Émile Zola en 1883¹, connaissent immédiatement un développement exceptionnel qui impressionne vivement les contemporains.

Ce nouveau phénomène commercial surpasse les modèles préexistants. Il se caractérise par une architecture monumentale et luxueuse, des surfaces de vente colossales, la théâtralisation de l'offre, la grande diversité des produits, de nouvelles méthodes de vente soutenues par une organisation salariale rationnelle et innovante, et surtout, par un nouveau rapport à la marchandise pour une clientèle qui découvre le shopping². L'acte d'achat devient une expérience sensorielle qui convoque pour la première fois les notions de plaisir et de divertissement. Cette révolution commerciale, dont nous sommes encore les héritiers, bouleverse profondément les codes de la consommation.

Pourtant, loin de constituer une génération spontanée, les grands magasins sont le fruit d'un long processus d'évolution sociétale entamé à la fin du XVIII^e siècle. En 1791, l'abolition des corporations redistribue les cartes de l'organisation des métiers et libère les initiatives individuelles permettant l'apparition progressive de nouvelles formes de commerces. Ainsi, durant la première moitié du XIX^e siècle, les passages couverts, les bazars puis les

magasins de nouveautés éclosent dans les grandes villes, soutenus par des légiférations favorables³.

Les grands magasins apparaissent comme la synthèse de ces différents types de commerces, favorisée par les apports de la Révolution industrielle. Les progrès réalisés dans le domaine de l'industrie permettent la fabrication de produits manufacturés à grande échelle. Le développement des transports simplifie l'acheminement des produits de consommation mais aussi de la clientèle. Enfin, l'accroissement tentaculaire des villes, soutenu par l'essor démographique et la croissance économique, entraîne à la fois de nouveaux projets d'urbanisme et l'émergence d'une classe moyenne. C'est au cœur de ce creuset favorable que le modèle du grand magasin prospère rapidement.

Construire pour éblouir, l'émergence d'une nouvelle typologie architecturale

L'année 1852, date à laquelle Aristide Boucicaut s'associe aux frères Videau à la tête du Bon Marché, est traditionnellement considérée comme celle de la naissance des grands magasins. Or, à ses débuts, le Bon Marché est encore modeste et issu du modèle des magasins de nouveautés. C'est le cas de la première génération de grands magasins qui prend place dans des locaux préexistants. D'habiles opérations immobilières permettent ensuite à leurs fondateurs de s'agrandir en colonisant rapidement des îlots entiers qu'ils relient les uns aux autres grâce à des travaux d'aménagement intérieur.

C'est à partir des années 1870 que ces entrepreneurs à l'ambition visionnaire, forts de leurs éclatants succès commerciaux, décident de construire de spectaculaires édifices spécialement conçus pour la vente.

1 | *Au Bonheur des Dames* paraît en librairie en 1883 après une publication en feuilleton dans le journal *Gil Blas* entre le 17 décembre 1882 et le 1^{er} mars 1883.

2 | Ce terme issu de l'anglais apparaît dès les années 1840-1850 sous la plume de Mérimée (voir les *Lettres à la comtesse de Montijo*, 1857, t.2) avant de gagner en popularité dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Il comprend l'idée de déambulation, d'aller d'échoppe en échoppe, de magasin en magasin.

3 | En 1844, la loi autorise la vente de produits de différentes natures en un lieu unique, rompant ainsi avec la tradition de spécialisation des boutiques.



Facade Principale des Grands Magasins de Nouveautés
AU PRINTEMPS

Rue du Havre · Boulevard Haussmann · Rue de Provençe & Rue Caumartin

Société en Commandite par Actions au Capital de Quarante Millions de Francs divisé en 80 000 Actions de 500 Francs

JULES JALUZOT & C^{ie}

— PARIS —

Ces bâtiments, à la fois fonctionnels et grandioses, occupent de vastes quadrilatères souvent flanqués de rotondes d'angle surmontées de lanternons qui constituent des repères urbains remarquables¹. L'usage intensif du fer et du verre permet de réaliser des bâtiments qui associent un « maximum de liberté de circulation, de visibilité et de luminosité² ». Ces gigantesques constructions aux larges baies vitrées et à l'espace intérieur dégagé sont capables d'accueillir les foules mais aussi d'entreposer d'énormes stocks de marchandises. Les intérieurs, organisés autour de vastes halls avec verrières et escaliers majestueux, offrent un décor chatoyant qui transforme la visite en éblouissement.

Les grands magasins s'imposent dans les grandes villes, participent aux aménagements urbains et deviennent des repères architecturaux. Ils dynamisent des quartiers, favorisent leur transformation et deviennent rapidement des attractions touristiques incontournables. À Paris, ils fleurissent sur les grands boulevards, non loin des lieux de loisirs, de spectacles et à proximité des gares. Ils profitent de la modernisation de la capitale et bénéficient de l'installation des trottoirs qui incitent à la flânerie. Protégés par des marquises, les clients découvrent le lèche-vitrine. La transparence de leurs façades constitue un enjeu important afin d'attirer les promeneurs, devenus de potentiels clients. Plus tard, ils utiliseront la lumière électrique en tant que force de rayonnement sur la ville, transformant leurs édifices en architectures publicitaires.

Les grands magasins apparaissent rapidement comme un modèle étudié à l'École des Beaux-Arts de Paris. Sujet de concours d'émulation à partir de 1889³, cette nouvelle typologie architecturale est alors en cours de définition. Sollicité par l'administration de l'École, Louis-Charles Boileau, qui achève les travaux du Bon Marché⁴, en décrit les caractéristiques avec précision⁵. Ainsi, l'architecte préconise

de répartir en trois espaces distincts mais communicants les différentes fonctions du grand magasin : l'espace de vente et de services directs ; les ateliers et les réserves ; les dépendances, écuries et logements. Pour le magasin de vente, il insiste sur l'absence de mur permettant de créer des espaces dégagés dont les niveaux sont desservis par un escalier monumental « qui doit faire décor de fond dans le magasin », renforcé par des escaliers secondaires et des ascenseurs. Frantz Jourdain, qui avait procédé au même exercice quelques années plus tôt, insiste quant à lui sur la façade des magasins qui doit être « une enseigne et une réclame d'abord⁶ ». Ce modèle architectural est rapidement diffusé dans les principales métropoles occidentales par le biais des élèves étrangers dont la présence est importante à l'école durant la seconde moitié du XIX^e siècle.

Forts de leur succès, les grands magasins n'ont de cesse, jusqu'aux années 1930, de s'agrandir et de se moderniser afin de rester à la pointe de la mode et du progrès, gages de leur réussite.

Le grand magasin, temple de la consommation et du plaisir

Si l'architecture est à la fois le témoin et l'instrument du succès des grands magasins, leur spectaculaire réussite tient également à un véritable bouleversement dans la manière de vendre.

De nouveaux procédés sont mis en œuvre : les prix sont fixes et affichés, ce qui met fin à la pratique du marchandage, les produits sont à la disposition des clients, libres de les examiner et de les manipuler sans être pour autant contraints d'acquiescer. L'entrée libre, l'abondance des marchandises, la faiblesse des prix, la possibilité d'échanger ses articles, l'envoi des achats à domicile ainsi que le développement de la vente par correspondance participent à leur succès. Les grands magasins proposent un modèle économique radicalement différent de celui de la boutique traditionnelle : ils vendent beaucoup et à bas coût, préférant faire de petits bénéfices mais en grande quantité. La rotation rapide de leurs stocks constitue ainsi la clé de leur réussite.

En outre, les grands magasins innovent en proposant une mise en scène réfléchie de leurs marchandises. Des expositions temporaires, des périodes de soldes et d'occasions, devenues régulières, rythment les saisons et favorisent la fidélisation de la clientèle entretenue par une riche production publicitaire

1 | Se référer à l'étude d'Olivier Vayron, « Dômes et signes spectaculaires dans les couronnements des grands magasins parisiens : Dufayel, Grand-Bazar de la rue de Rennes, Printemps, Samaritaine », *Livraisons de l'histoire de l'architecture*, n° 29, 2015, p. 89-112.

2 | Sigfried Giedion, *Construire en France, construire en fer, construire en béton*, édition de la Villette, 1999, p. 33.

3 | Le thème de l'architecture du grand magasin apparaît pour la première fois en 1889 (« Un grand magasin analogue aux magasins modernes du Louvre, du Bon Marché ou du Printemps »). Il sera de nouveau objet de concours en 1903 (« Un grand magasin dans une capitale ») puis en 1910 (« Un grand magasin »). Il faudra ensuite attendre 1957 pour que le sujet soit de nouveau proposé aux étudiants (« Un grand magasin de nouveautés »).

4 | Louis-Charles Boileau achève en 1887 les travaux de la troisième phase de construction du Bon Marché.

5 | « Projet d'un magasin idéal », manuscrit daté du 3 avril 1888, conservé à l'École nationale des beaux-arts (cote Ms.737).

6 | Lettre du 14 mars 1882 de Frantz Jourdain à Émile Zola dans laquelle il décrit un grand magasin idéal.



Façade de la Samaritaine à Paris. © Arthur Weidmann.

(affiche, carte-réclame, produit dérivé, catalogue de vente...). Les bâtiments eux-mêmes deviennent outils de publicité, façades et vitrines offrant une scène idéale aux opérations promotionnelles.

Les grands magasins développent enfin de multiples services aptes à attirer un nouveau public issu de la bourgeoisie et de la classe moyenne. Ils sont des lieux de visite et de distraction dans un esprit de loisir. Salons de lecture, de coiffure, boudoirs, salles de spectacles et de concerts, espaces de restauration... les grands magasins deviennent des lieux de socialisation féminine. Héritière du flâneur – figure liée à la ville du XIX^e siècle –, la « shoppeuse » fait de plus en plus d'apparitions dans l'espace urbain. Ces incursions hors de la sphère domestique témoignent

d'une visibilité nouvelle, encouragée par les stratégies commerciales des grands magasins.

L'émergence du modèle des grands magasins et son développement sans précédent jusqu'aux années 1920 ont profondément bouleversé l'organisation du commerce dans les grandes villes sans pour autant entraîner la disparition de la boutique traditionnelle. Le grand magasin fait preuve, au fil des décennies, d'une capacité de résilience exceptionnelle en se transformant sans cesse et demeure, aujourd'hui encore, iconique dans de nombreuses villes du monde entier. —

Le e-commerce et ses livraisons

LAETITIA DABLANC

Visibilité du e-commerce et controverses urbaines

L'essor du e-commerce et de ses livraisons suscite des débats sur leur impact sur la ville et la vitalité commerciale urbaine, ainsi que sur leur bilan environnemental. Les polémiques sont nombreuses et multiformes. L'explosion des ventes de produits à très bas prix de la *fast fashion* chinoise (Temu, Shein et d'autres) fait peur tout en montrant que ces entreprises rencontrent leur public. Ce nouveau e-commerce très agressif est purement transfrontalier : au moment de la commande, la marchandise n'est pas encore positionnée en Europe dans les *fulfillment centers* (entrepôts de stockage et préparation de commandes). Elle arrive après commande, surtout en avion, pour être livrée sans trop de délais, avec pour conséquences peu d'emplois logistiques induits en Europe et beaucoup d'impact carbone. Un autre débat récurrent tourne autour d'Amazon, en particulier son vaste réseau d'entrepôts. Les bâtiments récents du géant américain se distinguent par leur robotisation, leur taille (les nouveaux atteignent 200 000 m²) et leur verticalité (3 à 5 étages), qui réduit l'empreinte foncière. Enfin, mais ce n'est pas le propre de l'immobilier du e-commerce, la difficulté d'accéder en transport public aux entrepôts pose question, notamment dans un contexte où les jeunes travailleurs accèdent à la voiture plus tard que les générations précédentes. L'essor des plateformes de livraison instantanée comme UberEats suscite des discussions sur la précarité du travail, son organisation basée sur la surveillance algorithmique, les faibles rémunérations horaires et le peu d'avantages sociaux, contreparties d'une flexibilité, souvent voulue par les livreurs (Dabanc, 2025). Ces plateformes de la livraison instantanée sont par ailleurs accusées de renforcer la « paresse » (Cassely, Dagnaud, 2021) des consommateurs urbains. L'usage abusif du « cotransportage de colis », qui consiste, en théorie, à faire livrer des colis par des particuliers

lors de leurs déplacements personnels, est dénoncé par les entreprises de livraisons urbaines traditionnelles. Les *dark stores*, hubs de départ de livraisons ultra-rapides, ont défrayé la chronique urbaine dans les années 2022-23 et ont finalement quitté les villes européennes (Besnard, 2025), gagnant au passage une définition officielle dans le code de l'urbanisme (article R151-28).

Une expansion moins spectaculaire qu'il n'y paraît

Pourtant, malgré cette visibilité médiatique et une place croissante dans les discours publics, « l'explosion du e-commerce » est en fait un mouvement assez lent, contrasté, et ses livraisons restent probablement minoritaires dans le trafic urbain. Le e-commerce représente aujourd'hui environ 15 % des achats de produits (en valeur des ventes¹). Il connaît une croissance importante mais chaotique depuis 2020², trajectoire volatile qui traduit des interactions complexes entre conjoncture économique et changements de comportements structurels des consommateurs. Le nombre de commandes par acheteur en ligne actif en Europe, 5 par mois en moyenne, n'aurait pas beaucoup bougé depuis 2019³. Les actes d'achat « omnicanaux » (les acheteurs pratiquent toutes les formes de commerce, en ligne ou hors ligne, se font livrer à domicile ou « OOH » (*out of home*)) se sont banalisés, tout comme l'usage du

1 | Les produits (sans les services) vendus en ligne représentaient 70 milliards d'euros en 2024 (FEVAD). Il est en revanche difficile de connaître le montant des produits en général vendus au détail en France car les statistiques disponibles du commerce de détail mélangent ventes de produits et ventes de services.

2 | Avant 2020, le e-commerce connaissait une croissance régulière en valeur des produits vendus (services exclus, ainsi que les livraisons de repas) d'environ 15 % par an. La pandémie de Covid-19 a déclenché une forte augmentation, avec une croissance atteignant 32 % en 2020 par rapport à 2019. En 2021, la croissance a ralenti (7 %). En 2022 et 2023, le marché a connu une baisse (de 7 % et 2 % respectivement). Depuis 2024, la croissance des ventes a repris avec un taux annuel de 6 % en 2024 et de 6 % au premier semestre 2025 (source : FEVAD).

3 | 5 colis par mois en 2019 et 5,1 en 2025 (hors livraison de repas), baromètre e-shoppers de Geopost, octobre 2025.

e-commerce par des populations jusque-là moins impliquées (personnes âgées, ménages moins aisés ou ruraux)¹. Les ventes de produits de seconde main et les ventes intermédiées par les réseaux sociaux prennent de l'ampleur. La livraison hors domicile, notamment en point relais (surtout en France) ou dans des consignes automatiques (Europe du Nord), continue de se développer.

Une réalité urbaine mal mesurée

Traduire les ventes du e-commerce en nombre de livraisons et en trafic urbain de véhicules de livraison est très difficile. Dans un secteur par essence numérique, la pauvreté des connaissances et des données est surprenante. Le e-commerce à Lyon représentait en 2017 20 % des véhicules-kilomètres logistiques (Gardrat, 2019) et pourrait en représenter aujourd'hui environ un tiers dans les grandes villes françaises, mais à New York les déplacements logistiques du e-commerce auraient déjà dépassé ceux des livraisons aux établissements (Holguín-Veras et al., 2026). D'autres données sont manquantes alors qu'elles sont cruciales pour comprendre la vie urbaine et ses mobilités, celles relatives aux modes de livraison du e-commerce. Ils se seraient considérablement diversifiés, avec environ un quart des livreurs dans le centre des grandes villes qui ne seraient plus ni en camion ni en camionnette, mais à vélo, vélo électrique, micromobilité, à pied, ou à deux-roues motorisé et même voiture personnelle (Dablanc, 2025), introduisant des enjeux considérables et nouveaux pour les responsables territoriaux, à qui on demande également de prévoir des « hubs logistiques » de quartier pour faciliter le dernier kilomètre de la cyclo-logistique.

¹ | Il reste bien sûr des différences générationnelles : la génération Z achète à 61 % via Instagram ou TikTok, contre moins de 42 % pour la génération X par exemple (baromètre e-shoppers de Geopost, octobre 2025).

Des bilans carbone du e-commerce qui s'affinent

L'impact carbone du e-commerce par rapport au commerce traditionnel (cf. tableau en bas de page) a fait l'objet d'études solides, tout au moins au niveau d'un produit ou d'une entreprise. Une méta-analyse comparative (Buldeo Rai et al., 2022) conclut que le e-commerce émet en moyenne par produit acheté 1,9 kg de CO₂ alors que le commerce en magasin en émet 3,3 kg pour l'achat du même produit. L'Ademe a identifié une gamme de scénarios allant de la livraison à domicile et sans retour d'un colis (0,5 kg de CO₂ émis, l'emballage étant la première cause d'émissions) au retrait en voiture d'une commande alimentaire dans un point-relais (5 kg de CO₂). Beziat (2025) montre que les livraisons hors domicile en France (points-relais, consignes) ne permettent pas les économies de CO₂ espérées car elles sont contrebalancées par la mobilité des consommateurs pour le retrait des colis, même en tenant compte des trajets en chaîne et des modes de transport non motorisés.

Face aux défis logistiques du e-commerce, des politiques locales qui se cherchent

Les politiques urbaines (déplacements, urbanisme, commerce) sont de plus en plus mobilisées sur le e-commerce et sa logistique. En s'appuyant sur des cas récents, on peut distinguer quatre exemples de catégories de politiques liées au e-commerce et à ses livraisons.

Des politiques accommodantes

À New York depuis le printemps 2025, la municipalité déploie des « *micro-hubs* logistiques » à même la voirie dans les quartiers résidentiels les plus denses (voir figure p. 55). Ils visent à « accommoder » (selon le terme anglais) le grand nombre de camions stationnés en pleine voirie à partir desquels les livreurs,

Avantages et inconvénients du e-commerce vis-à-vis des émissions carbone

Avantages	Inconvénients
Pas de magasin (chauffage, climatisation). Moins de déplacements personnels pour achat. Livraisons mutualisées (tournées).	Emballages. Retours. Mauvais taux de remplissage de certaines tournées. Davantage d'utilisation du transport express. Davantage d'utilisation du transport aérien.



La Maison des Livreurs à Bordeaux, espace d'accueil et d'accompagnement des travailleurs des plateformes de livraison.

très souvent des particuliers et petits sous-traitants à pied munis de chariots à assistance électrique ou en vélo-cargo, récupèrent les colis à livrer.

Des politiques antagonistes

Malgré la promesse d'une livraison en dix à vingt minutes rejoignant l'idéal de la ville du quart d'heure, l'arrivée de plateformes comme Getir proposant une livraison ultra-rapide de produits du quotidien s'est heurtée à une forte opposition des autorités municipales à Paris, Amsterdam ou Barcelone, qui ont réagi (de manière inhabituelle) de concert. Les bases urbaines rebaptisées « *dark stores* » en raison de leurs fenêtres opaques ont été accusées de nuire à la vitalité commerciale des centres-villes et de générer du bruit et de l'encombrement. Les tribunaux ont été saisis et en France le Conseil d'État, en confirmant le statut d'entrepôt (et non de magasin) de ces bases, a permis aux villes de leur imposer un contrôle d'urbanisme plus contraignant.

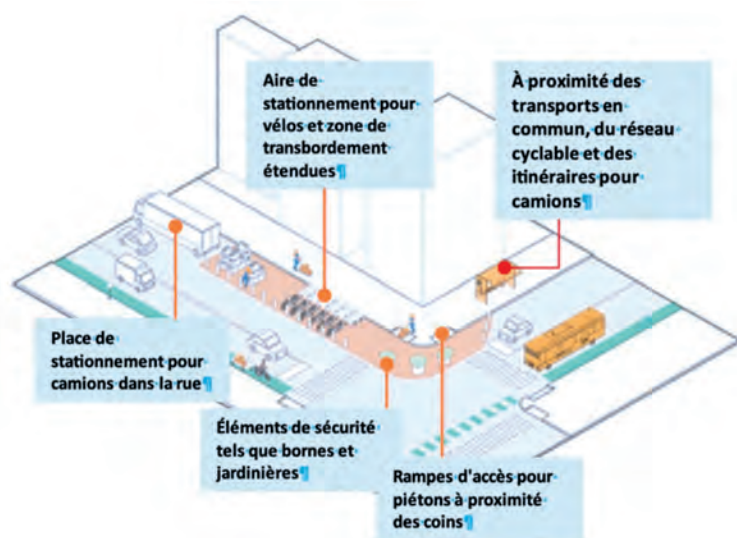
Des politiques impuissantes

En raison de leur caractère mondial et numérique, les plateformes de livraison instantanée via des applications telles qu'UberEats ignorent souvent les cadres réglementaires locaux. Plusieurs initiatives ont donné des résultats mitigés. En France, trois « maisons des livreurs » ont été créées – deux à Paris, une à Bordeaux – pour fournir des services quotidiens aux livreurs et les aider à obtenir des informations et des contacts concernant leur statut de travail, mais ces initiatives concernent un pourcentage minuscule des 80 000 livreurs (dont 40 000 à Paris) opérant en France. Une loi de 2023 à New York interdit aux restaurants de refuser l'accès aux toilettes aux livreurs qui attendent les commandes qu'ils doivent récupérer.

Des politiques mal calibrées

Taxer le e-commerce fait partie des propositions ou intentions de certains territoires pour contribuer au financement local et réduire les impacts (voir par exemple les propositions du GART pour financer les transports publics). La taxe sur les livraisons du e-commerce à Barcelone en 2023 voulait réduire le trafic et la pression sur l'espace public du e-commerce, tout en favorisant les livraisons zéro émission et l'usage des points-relais (exclus de taxation). En 2024, la taxe a été annulée par la Cour suprême de justice de Catalogne car elle ne s'appliquait qu'aux livraisons du e-commerce et non pas à l'ensemble des livraisons.

Alors que les autorités urbaines innovent et expérimentent, il n'est pas certain que l'échelle locale soit la plus appropriée pour traiter les externalités mondiales du e-commerce qui relèvent surtout de contrôles du respect des règles (conditions de travail, sécurité des produits, environnement) ou de taxation nationale ou européenne du trafic transfrontalier des colis. Les actions locales directes sur le e-commerce et ses livraisons, outre le contenu moralisateur qu'elles peuvent comporter (« le e-commerce c'est mal »), risquent d'avoir une portée urbaine structurellement limitée. Les actions indirectes doivent en revanche être drastiquement renforcées dans le cadre d'interventions générales des villes sur le transport de marchandises : meilleure connaissance des flux, décarbonation des flottes, formation professionnelle des livreurs, sécurité routière, aménagements de voirie et urbanisme logistique. —



Concept des micro-hubs municipaux de livraison à New York (à partir du NYCDOT).

GLOSSAIRE

Fulfillment center

Grands entrepôts du e-commerce dans lesquels sont stockés les produits avant commande et où sont préparées les commandes (*picking* et mise en emballage) lorsqu'un client a envoyé une demande. Ils s'opposent aux petits entrepôts de *cross dock* dans lesquels les colis, une fois la chaîne de livraison mise en marche, passent pour être transférés dans les véhicules qui vont effectuer la tournée de livraison.

Livraisons OOH (*out of home*)

Livraisons du e-commerce qui ne se font pas au domicile des clients mais dans des points-relais, des consignes automatiques (*lockers*), en retrait magasin, sur le lieu de travail, chez des voisins, etc.

Dark stores

Petits entrepôts urbains pour la commande en ligne et la livraison de produits du quotidien. Équivalents en taille et nombre de références à de petits supermarchés, ils ont été confirmés dans leur statut d'entrepôt (et non de magasin) par le Conseil d'État en 2023 puis en 2024 de par la non-présence des acheteurs.

Micro-hubs

Petits entrepôts de *cross dock* de quelques centaines de mètres carrés à quelques milliers, localisés en ville, servant de zone de transfert entre des camions et des modes de livraison doux (vélos, vélos-cargo, marche à pied avec chariot, etc.). Les colis qui passent par un *micro-hub* n'y restent que le temps de ce transfert.

B2C (*business to consumer*)

Le e-commerce, c'est-à-dire le commerce (vente au détail de produits ou services) sans passage par un magasin. Pour les produits, le B2C au sens strict est accompagné du C2B (*consumer to business*), qui représente les retours de produits (en cas de taille inadaptée par exemple) et du C2C (*consumer to consumer*), qui représente le e-commerce entre particuliers (plateformes de type Vinted). Le B2C exprimé au sens large inclut généralement le C2B et le C2C.

Les places du marché des drogues

CLAIRE DUPORT

Lorsque l'on évoque le marché des drogues, on y associe le terme « trafic » et certaines images : le point de vente de rue, le plus souvent dans des quartiers pauvres ou des cités de grands ensembles, le guetteur en sweat à capuche relevée, l'entrée glauque d'immeuble, la transaction furtive, les risques de violences, et d'interpellation policière.

Cet imaginaire omet, d'une part, d'autres réalités du commerce des drogues et, d'autre part, l'écologie (la relation entre les êtres et les environnements) d'un marché à la fois mondialisé et contextualisé localement. Toutes les drogues ne font pas l'objet du même type de commerce.

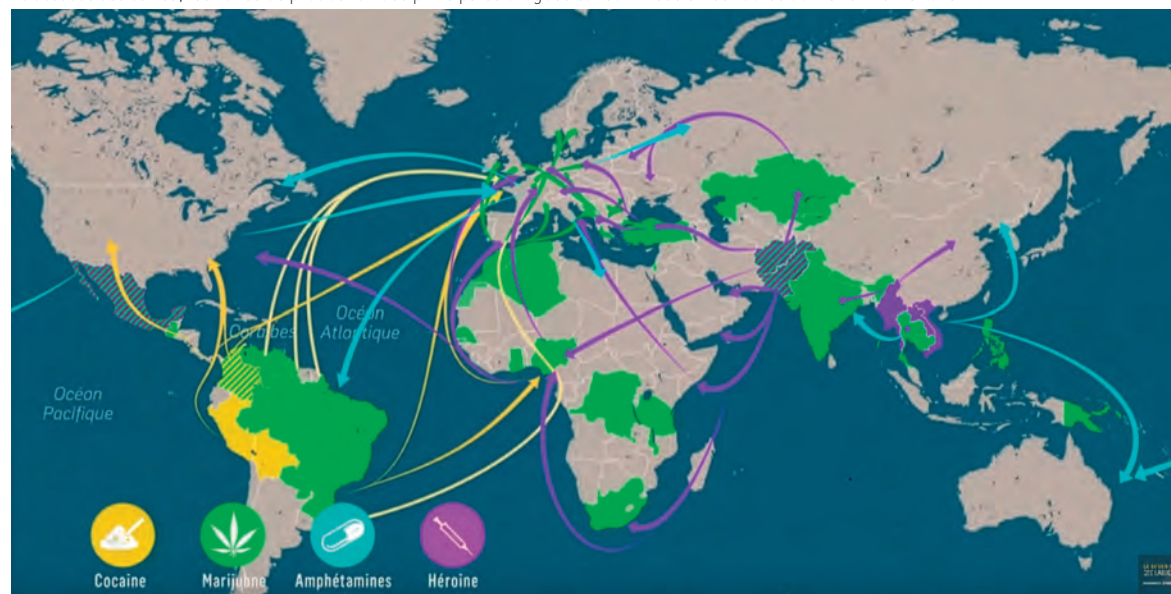
Du mondial au local

Depuis la fin des années 1990, la production mondiale de drogues augmente. Selon l'ONU DC¹, toutes les drogues sont concernées, avec des pics historiques de production depuis 2014. En moins de vingt ans, la production mondiale d'opium a plus que doublé pour produire près de 730 t d'héroïne pure. Celle de cocaïne a également doublé en 20 ans, pour atteindre 2 700 t en 2022. Il en va de même pour le cannabis et les drogues de synthèse, avec plus de 950 NPS² identifiés et classés illicites sur le marché européen, dont 450 identifiés en France depuis le début des années 2000.

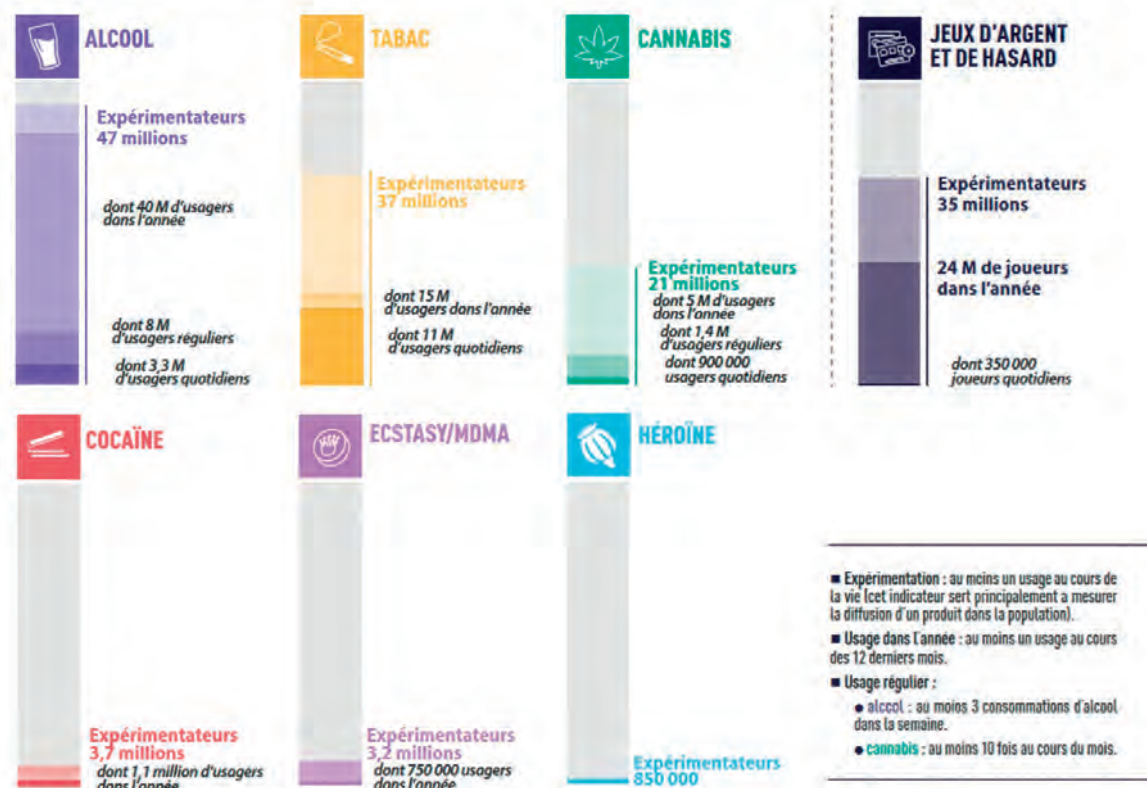
1 | Office des nations unies contre la drogue et le crime.

2 | Nouveaux produits de synthèse : des substances psychoactives dont la chimie tente de reproduire les effets de produits illicites existants tels que l'ecstasy/MDMA, les amphétamines, la cocaïne, le cannabis, le LSD... Mais la plupart sont beaucoup plus puissants, plus dangereux et plus addictifs que les drogues qu'ils imitent.

Le dessous des cartes, les zones de production des principales drogues consommées et les routes du trafic international. © ARTETV.



Estimation du nombre d'utilisateurs de substances psychoactives parmi les 11-75 ans et du nombre de joueurs parmi les 18-75 ans, en France



Source : Estimations de l'OFDT qui se fondent sur les données les plus récentes issues des enquêtes ESCAPAD (OFDT), EnCLASS (HBSC, ESPAD) et EROPP (OFDT).

NB : La population française âgée de 11-75 ans est d'environ 52,1 millions (Insee [1]). Les chiffres sont des ordres de grandeur et doivent être lus comme des données de cadrage. Par exemple, le chiffre de 21 millions d'expérimentateurs de cannabis signifie que le nombre d'expérimentateurs se situe vraisemblablement entre 20 et 22 millions.

Drogues et addictions chiffres clés 2025. Les « chiffres clés » sont publiés annuellement par l'OFDT. © OFDT. www.ofdt.fr.

Cette forte croissance de la production répond à une demande en expansion depuis la fin des années 1960, en particulier de la part des populations des pays d'Europe de l'Ouest et d'Amérique du Nord¹. Aujourd'hui en France, en zones urbaines comme rurales, les taux de consommation des drogues illicites sont en augmentation.

Du vendeur au client¹²

Le phénomène commercial des drogues illicites participe d'un rapport offre/demande/opportunité/événements. En plus du lien offre/demande, ce commerce doit aussi compter avec les opportunités pour le vendeur de proposer (donc se fournir lui-même) le ou les produits susceptibles de lui apporter une clientèle et celles d'adapter son mode de vente à la clientèle ciblée. On voit ainsi apparaître des stratégies de marketing toujours plus élaborées, comme en témoigne l'inventivité du packaging des produits.

1 | L'Europe de l'Ouest est aujourd'hui le deuxième marché mondial des drogues après les États-Unis.

2 | Les éléments de ce chapitre sont issus du rapport de C. Duport, TREND/OFDT, 2023. <https://www.ofdt.fr/sites/ofdt/files/2024-07/rapport-trend-marseille-2023.pdf>
Tous les rapports régionaux annuels sur les 9 régions de recherche (Bordeaux, Toulouse, Marseille, Lyon, Lille Metz, Paris, Rennes, La réunion) : <https://www.ofdt.fr>.

En outre, ce commerce, concurrentiel et criminalisé, ne peut tenir que parce qu'il est adaptable et réactif aux événements. Les interpellations policières ou les saisies n'ont que peu d'impact sur l'organisation générale du marché de la drogue. Le point de vente de rue ou de cité visé par les opérations répressives, auquel les médias donnent une visibilité, est loin d'être l'unique mode de vente. Aujourd'hui en France, on observe quatre principales modalités d'achat de drogues illicites souvent doublées d'un service de livraison.

Le point de vente de rue : un lieu précis, identifié et reconnaissable pour les acheteurs, installé dans des quartiers assez divers, à l'intérieur de cités mais aussi en centres-villes, ouvert tous les jours de l'année, sur de larges plages horaires (le plus souvent de 11h à tard dans la nuit). Les substances proposées sont essentiellement résine ou herbe de cannabis et cocaïne, héroïne dans certaines régions (Grand-Est, Île-de-France, Nord, AURA). Depuis 2018, et plus encore depuis les confinements et couvre-feux de 2020-2021, nombreux sont les points de vente de rue qui proposent aussi la livraison, sur des zones qui s'étendent.

Le vendeur « indépendant¹ » : une personne (pas nécessairement consommatrice) ou une petite équipe

1 | Le terme indépendant est mis entre guillemets car nous disposons de trop peu d'éléments pour attester de leur totale indépendance à l'égard des réseaux de trafic. Ceux que nous avons rencontrés disent acheter leurs produits sur internet (notamment ceux qui vendent des drogues de synthèse), ou se fournir directement en quantités moyennes à l'étranger ou auprès d'un semi-grossiste de leur connaissance. Mais rien n'atteste que certains ne seraient pas directement liés à un « réseau » local, notamment pour ceux qui vendent la cocaïne.

Les prix s'affichent sur les murs dans les grandes métropoles françaises.

propose de façon régulière un ensemble de produits à la vente, à une clientèle élargie bien au-delà de son cercle de connaissances. Certains vendeurs indépendants entretiennent un répertoire de clients, au départ des connaissances, puis s'élargissant de proche en proche. Ils peuvent communiquer un numéro de téléphone où les joindre directement, ou bien ouvrent un compte sur une application numérique sécurisée (comme Signal®, Snapchat®, Session®, Potato Chat®, Olvid®...) pour une clientèle plus élargie. Ils vendent leurs produits souvent en soirée et le week-end. Ils proposent essentiellement des stimulants et/ou empathogènes (cocaïne ou MDMA), des cathinones, parfois de la kétamine, ou du GBL. Ces vendeurs ciblent donc une clientèle qui consomme surtout en contexte festif.

L'utilisateur-revendeur revend occasionnellement une partie de son produit à d'autres consommateurs de son cercle de connaissances, le plus souvent pour financer sa consommation personnelle. Il existe des usagers-revendeurs pour tous les types de produits, et dans tous les milieux et contextes (rural, urbain ; riches ou pauvres ; en milieu festif ou professionnel...)

Les sites internet dédiés sur le web de surface ou sur le darknet. Ils sont spécialisés dans un ou plusieurs produits. Les prix et quantités, les modalités d'achat (par exemple paiement en monnaie courante ou en cryptomonnaie) et de livraison par voie postale, sont précisés. La plupart de ces sites sont localisés hors du territoire français.





Les profils des personnes impliquées dans des activités de vente de drogues sur les points de vente de rue ou de cité sont le plus souvent des hommes de moins de 30 ans, peu diplômés et en situation de précarité pour ceux qui assurent des fonctions non décisionnaires (les guetteurs, les vendeurs, les personnes qui cachent l'argent ou la drogue, les livreurs). Les vendeurs « indépendants » sont plus fréquemment des femmes, et généralement des personnes insérées (travailleur-ses ou étudiant-es) dont l'activité de vente constitue un complément de revenus. Quant à l'usager-revendeur, cela peut être n'importe qui puisque la revente est un moyen de dépanner des proches ou de financer tout ou partie de sa consommation personnelle.

Un marché comme les autres ?

Par bien des aspects, le trafic de drogues est un commerce « comme les autres ». Il participe et profite du libre-échange international et du capitalisme libéral mondialisé. La répartition financière est à peu près la même que celle des grandes entreprises légales : quelques actionnaires gagnent des fortunes, quelques gérants sont très bien payés et des centaines de petites mains triment pour moins que le SMIC¹. Ce qui différencie radicalement le trafic de drogues, c'est son statut illégal et sa criminalisation. Ainsi, la menace et la violence sont (pas toujours mais plus fréquemment) le mode de régulation des affaires.

1 | Article en téléchargement sur <https://www.transverscite.org/De-l-argent-facile.html>

Il se différencie aussi du commerce traditionnel par la diversité et la mobilité de ses inscriptions spatiales. Le point de vente de rue s'apparente à ce qu'est l'épicerie de quartier pour d'autres produits de consommation courante mais il n'est présent quasiment que dans les grandes et moyennes agglomérations où la densité urbaine et de population apporte une clientèle en nombre, et permet d'échapper plus facilement aux opérations policières. Restent toutes les autres modalités de vente et d'achat, grandement facilitées par les outils numériques. Les vendeurs y communiquent leurs offres de produits, leurs prix, leur lieu de vente (parfois à domicile, souvent dans un lieu public, un espace festif), leurs zones de livraison (parfois étendues à l'ensemble de la ville, voire du département). Ainsi, si la majorité des territoires échappent à la présence physique et visible du trafic parce que les points de vente de rue sont finalement assez peu nombreux et principalement localisés dans les quartiers urbains pauvres, aujourd'hui, aucun territoire et aucune population n'est, potentiellement, à l'écart du marché des drogues. Elles sont finalement partout disponibles, et de plus en plus accessibles².

2 | La disponibilité correspond à la présence d'un produit dans un espace donné. De ce point de vue, le cannabis – résine et herbe – est très disponible partout en France, de même que la cocaïne, car vendus et accessibles selon toutes les modalités ; toutes les autres drogues aussi, mais dans une moindre mesure puisque vendues soit seulement sur internet, soit seulement entre usagers-revendeurs. L'accessibilité correspond au degré d'effort à fournir pour se procurer la substance recherchée. Ainsi, la numérisation des trafics est un des facteurs qui favorise grandement l'accessibilité aux drogues.

« Le commerce se reconfigure »

Entretien avec Pascal Madry

FRANÇOIS COUGOULE | GUILLAUME POUYANNE

Pascal Madry dirige l'Institut pour la ville et le commerce (IVC), un *think tank* qui observe les mutations du commerce et leurs effets territoriaux. Il publie avec Catherine Sabbah *En finir avec les idées fausses sur le commerce, comment nous avons marchandisé le monde*, Éditions de l'Aube, 2025, un ouvrage qui démonte des croyances très ancrées et propose une lecture plus systémique du commerce contemporain.

Votre ouvrage est divisé en 3 parties :

commercer, aménager, consommer.

Quel message avez-vous voulu faire passer avec cette triple approche ?

Le commerce, ce n'est pas seulement la boutique ou le supermarché. L'activité commerciale articule plusieurs sphères différentes : d'abord celle de la distribution, largement ignorée – on ne voit jamais ce qui se passe « derrière le comptoir » : stockage, acheminement, référencement... Ensuite, celle des consommateurs bien sûr, leurs goûts, leurs contraintes. Enfin, celle de l'urbanisme et de l'aménagement, car le commerce occupe de l'espace, génère des flux, etc. Pour être juste, il faudrait rajouter la sphère de l'immobilier commercial, avec ses investisseurs, ses constructeurs...

Ces différents mondes ont du mal à dialoguer, car ils reposent sur des expertises très différentes : logistique pour la distribution ; socio-économique pour la consommation ; architecturale et urbanistique pour l'aménagement ; financière, enfin, pour l'immobilier de commerce. Cela fait qu'il est difficile d'articuler ces différents systèmes en un tout cohérent.

Vous déconstruisez les idées reçues

sur le commerce. Parmi elles,

il y a cette opposition très ancrée entre petits commerces de centre-ville et grandes surfaces de périphérie. Où en est-on de cette rivalité ?

Notre façon collective de penser le commerce est marquée par des oppositions binaires : centre-ville contre périphérie, petit commerce contre grande distribution, commerce physique contre commerce numérique. Avec, souvent, une forme de nostalgie

pour certaines formes commerciales en voie de « disparition ». Tous ces a priori sont en fait des construits sociaux, qui empêchent de voir que le commerce se reconfigure sans cesse, et que ces différentes formes de commerce sont avant tout complémentaires.

À la fin du XIX^e siècle, on pensait que les grands magasins allaient « tuer le petit commerce ». Dans les années 1960, c'est la grande distribution qui est accusée, et cette opposition entre grandes surfaces et petit commerce prend la forme d'un conflit territorial, entre périphéries et centres-villes. La loi Royer, en 1973, marque l'entrée de la question commerciale dans le débat public, en mettant en scène cette opposition : elle reflète la volonté de l'État de calmer les tensions avec les petits commerçants face à la grande distribution, tout en évitant de toucher au principe de liberté du commerce et de l'établissement, ce qui conduit à construire un récit géographique opposant centres et périphéries urbains.

La législation sur l'offre commerciale présente pour vous un défaut fondamental. Quel est-il ?

La loi Royer prévoit de soumettre toute implantation de grande surface à autorisation, c'est le rôle des CDAC (Commissions départementales d'urbanisme commercial). Cependant, l'avis des CDAC est uniquement urbanistique. On va donc statuer sur le lieu d'implantation, le degré d'intégration avec la ville existante... et, paradoxalement, jamais sur des questions économiques !

Pourtant, les formes de vente ne sont pas neutres dans leur rapport au territoire. Une boutique, une



Supermarché de proximité à Bordeaux.

moyenne surface, un entrepôt logistique ou une plateforme de vente en ligne n'ont pas les mêmes besoins en main-d'œuvre, les mêmes marges, les mêmes coûts de fonctionnement, les mêmes besoins en mobilité... bref, pas la même « empreinte spatiale ». Dans la grande distribution par exemple, la franchise a une utilité économique territoriale supérieure à la succursale : les bénéfices réalisés vont au franchisé, habitant du territoire, tandis que ceux de la succursale sont redirigés vers le siège social.

Pourquoi cette dimension économique n'est-elle jamais discutée ?

Parce que depuis la directive européenne dite « services » – ou Bolkestein – transposée en France par la loi LME, il est interdit de s'opposer à un projet commercial pour des raisons économiques, en raison du primat de la liberté d'établissement. Les CDAC n'ont pas la possibilité d'arbitrer sur des critères tels que la création d'emplois ou l'impact sur l'économie locale. On a demandé aux élus de ne pas se demander quel système de distribution est le plus adapté à tel ou tel territoire. Pour reprendre le mot d'un élu, « l'État nous a délégué une incompétence ».

Autrement dit, l'influence de la puissance publique est faible sur l'offre commerciale locale. Qu'en est-il du consommateur ? Dans quelle mesure impacte-t-il l'offre commerciale ?

Bien sûr, le commerce suit au plus près les changements de préférence des consommateurs : en témoigne l'apparition de marques et de rayons bio par exemple. Mais l'important n'est pas là. Le grand changement récent est la « mise au quart d'heure » du temps des courses. On ne veut plus, désormais, dépasser 15 minute de transport pour ses achats.

Cette tendance se décline par territoires. Dans les centres-villes, où le déplacement s'effectue à pied ou en transport en commun, on voit se multiplier les supérettes et les commerces de proximité ; en première couronne, les formats spécialisés (Grand frais, Picard...) captent une part croissante de la demande en offrant une alternative de proximité aux hypermarchés, plus lointains ; dans le périurbain, les enseignes historiques stabilisent leur clientèle. Les grands perdants de l'affaire, ce sont les grands ensembles commerciaux (grands hypermarchés,

galeries marchandes) conçus pour rayonner loin. On assiste à une reconfiguration des zones de chalandise, au profit de la proximité.

Il y a quand même une tendance forte à vouloir consommer autrement, avec l'irruption de la figure du « consomm'acteur » qui veut plus de bio, plus de local... S'agit-il d'un changement radical, ou est-ce juste la crête de la vague ?

Du côté de la demande, il y a une attente forte pour consommer autrement. Mais on en reste souvent aux intentions : il y a une dissonance entre les intentions et les comportements réels. Chacun souhaite avoir une boulangerie en bas de chez soi, mais on mange moins de pain qu'avant. Les travaux de Philippe Moati montrent bien à quel point les consommateurs sont contradictoires : d'un côté on veut du local et du bio, de l'autre on achète des habits sur Shein.

Du côté de l'offre, les distributeurs ne répondent que partiellement à ces attentes. Ils ont surtout accompagné la quête de praticité portée par la mise au quart d'heure du temps des courses. Mais pour le reste, obnubilés par leur marge, ils ont renoncé à leur mission de socialisation de la consommation. On le voit dans leur communication : leur argument est la praticité ou le prix, pas le fait que chez eux, vous « consommez autrement ».

Entre concurrence du commerce numérique, baisse d'attractivité des polarités commerciales, on parle beaucoup aujourd'hui d'une crise du commerce. Qu'en est-il ?

Le commerce ne disparaît pas, il se reconfigure. L'activité commerciale traverse les époques, elle nous est indispensable. Elle est même, selon certains historiens comme Henri Pirenne, à l'origine de la ville comme « place de marché ». Ce que l'on appelle aujourd'hui la « crise » du commerce est en fait une évolution des formes commerciales.

Le commerce souffre aujourd'hui d'une surcapacité de vente : ces 25 dernières années, les surfaces commerciales ont doublé, alors que la consommation physique n'a augmenté que de 10 %. Conséquence : le rendement au mètre carré s'est effondré, d'environ 13 000 €/m² dans les années 1990 à 9 000 €/m² aujourd'hui pour un hypermarché. La vacance commerciale est l'expression de cette saturation : une mise à niveau d'un parc surdimensionné par rapport aux besoins.

Cette mise à niveau va toucher certains secteurs d'activités plus que d'autres : si le commerce « de bouche » se porte plutôt bien, l'offre textile rencontre des difficultés, concurrencée durement par le commerce en ligne, comme en témoignent quelques faillites récentes (André, Pimkie...). Et on n'en est qu'au début...

On parle de plus en plus de faire revenir la production dans la ville : une ville « productive » qui se substituerait à la « ville commerçante » et permettrait de combler le vide laissé par la crise du commerce en ville. Qu'en pensez-vous ?

L'idée d'une « ville fabricante », qui vise à transformer les rez-de-chaussée commerciaux en ateliers artisanaux, revient régulièrement. L'idée est intéressante mais pour l'instant le verrou est surtout immobilier. Le commerce reste le meilleur payeur, pouvant assumer des loyers jusqu'à 300 ou 400 €/m², alors qu'une activité artisanale dépassera rarement les 150 €/m². Ainsi, même lorsqu'un local se libère, le propriétaire préférera toujours trouver un commerçant capable de payer le loyer demandé, ce qui maintient les loyers à un niveau artificiellement élevé. C'est cette « dureté immobilière » qui empêche, pour le moment, la transition vers une ville fabricante.

Si l'on se projette dans 20 ou 30 ans, à quoi ressemblera le commerce en ville ?

L'enjeu majeur des 20 prochaines années est double. Climatique, d'abord. Les territoires aujourd'hui les plus attractifs, comme les littoraux, cumuleront les risques liés au changement climatique : submersion marine, incendies, canicules... Certaines zones deviendront difficilement habitables, et l'on peut s'attendre à un phénomène de migrations climatiques, par exemple un exode urbain, qui va redistribuer la population sur le territoire. L'offre commerciale sera obligée de s'y adapter.

Le second enjeu est démographique, avec une stagnation puis une diminution de la population et, surtout, un vieillissement marqué. Or, à partir d'un certain âge, la consommation diminue sensiblement. Le moteur de la consommation pourrait donc s'affaiblir durablement.

Plus généralement, l'enjeu du commerce n'est pas seulement spatial, il est systémique. Tout dépendra de la façon dont les territoires, mais aussi les circuits de distribution, sauront s'adapter à ces enjeux majeurs. _

Le bar-tabac, un miroir social

Une lecture du travail de Jean-Laurent Cassely

FRANÇOIS COUGOULE

En cherchant des auteurs pour le dossier consacré à la ville marchande, nous sommes tombés sur un ouvrage pour le moins singulier. Une note ? Une étude ? Peu importe le flacon... le sujet, lui, a immédiatement accroché notre attention. Les bars-tabacs. Ces lieux que chacun connaît sans les connaître, où l'on a tous un jour bu un café trop serré ou gratté un ticket « pour voir ». Rien de spectaculaire a priori, et pourtant... Le travail de Jean-Laurent Cassely propose un panorama de ces commerces en apparence banals, qui révèlent beaucoup des mutations territoriales : la gentrification des métropoles, les tentatives de redynamisation des villes moyennes, l'envie de recréer du lien dans les zones rurales.

Le Balto déclassé.

© Agence Deux Degrés, Mathieu Zimmer et Julianne Huon.



Près de 30 000 commerces (bars, tabacs, maisons de la presse) composent un réseau d'une densité exceptionnelle, dans plus de 12 000 communes. Malgré cela, ces lieux sont longtemps passé sous les radars des analyses urbaines.... L'étude de Jean-Laurent Cassely nous donne à voir et à comprendre ce commerce « invisible » à nos yeux, en montrant comment son évolution raconte autant les transformations de nos villes et de nos campagnes.

Le point de départ est un constat : le bar-tabac est partout, mais il attire de moins en moins de monde, surtout dans les métropoles : montée du télétravail, habitudes de consommation plus modérées, etc. Pendant ce temps, d'autres formats – *coffee shops* et cafés-boulangeries – ont capté la fonction du « café du coin » en sachant s'adapter à des attentes plus contemporaines.

Pour comprendre ce glissement, l'auteur combine enquêtes de terrain, analyses statistiques du réseau de la Française des Jeux et observations *in situ*. Il identifie ainsi trois figures-types qui structurent ce commerce de proximité de base : le Balto déclassé des métropoles, la Civette hybridée des villes moyennes et le café-épicerie néorural des villages. Chacune reflète une configuration urbaine particulière et dessine, en creux, les évolutions de nos modes de sociabilisation.

Le Balto déclassé, reflet des fractures sociales dans les métropoles

Dans les grandes villes, et surtout dans le Grand Paris, les bars-tabacs sont ceux qui souffrent le plus d'un déficit d'image. Les notes analysées sur Google pour 18 000 commerces affichent un résultat très net : plus le point de vente est urbain, plus la réputation est mauvaise. Les bars-tabacs de métropole sont souvent restés « dans leur jus » depuis les années 1980, n'ont pas eu besoin ou envie de se

réinventer : leur emplacement sur des axes de flux suffisait à assurer un volume constant de clients. Résultat : façades ternies, enseignes vieillissantes, expérience client un peu rude...

Mais le cœur du problème est aussi social : dans un contexte de gentrification commerciale, ces lieux sont devenus les refuges d'une France populaire. Tandis que les classes moyennes et supérieures se dirigent vers des cafés plus lisses, plus design ou plus bio, les bars-tabacs absorbent la clientèle non désirée ailleurs. Une clientèle principalement masculine, composée d'habitants vieillissants, de travailleurs précaires, de joueurs réguliers. La fracture se crée.

Mais cette marginalisation n'est pas pour autant irréversible. Une réhabilitation culturelle semble pointer le bout de son nez : les photographies des *Rades* de Guillaume Blot, les émissions sur France Inter, ou les guides gastronomiques qui célèbrent la cuisine « sans chichis » de ces néo-PMU... Cela permet à certains troquets d'amorcer une légère montée en gamme : une terrasse plus soignée, des plats du jour simples, un meilleur café. Une façon de se réinventer sans renier les codes du PMU.

La Civette hybridée, le nouveau café de la France résidentielle

Dans les villes moyennes, le mouvement s'inverse. Le « tabac sec », longtemps réduit à la vente de cigarettes, évolue rapidement. Entre la baisse de consommation de tabac et des aides publiques conséquentes, beaucoup se sont lancés dans la transformation : nouveaux éclairages, vitrines dégagées, rayons vape et CBD, corner café, micro terrasse dehors.

La Civette version 2025 devient un petit commerce hybride, un « corner store » à la française. On y trouve presse, sandwiches, boissons, colis, jeux. On peut y déposer un courrier, repartir avec un café à emporter, acheter un câble pour téléphone. Ce sont des commerces où l'on ne reste pas, mais où l'on passe et où l'on revient.

Dans les programmes de revitalisation (portés notamment par les programmes Action Cœur de Ville ou Petites Villes de Demain), ces établissements redonnent un peu de vie là où les vitrines vides s'alignent. Ils permettent ces échanges rapides, peut-être anodins, mais qui participent à faire exister un centre-ville.

La Civette hybridée.
© Agence Deux Degrés, Mathieu Zimmer et Julianne Huon.





Le café-épicerie néorural.
© Agence Deux Degrés, Mathieu Zimmer et Julianne Huon.

Le café-épicerie néorural, la renaissance des centralités villageoises

Le troisième archétype se trouve dans les villages et territoires moins denses. Ici, le bar-tabac ou café-restaurant est souvent le dernier commerce du bourg. Il concentre une fonction sociale majeure : point de rencontre, relais de services, lieu de convivialité et parfois de restauration simple. Pourtant, ces lieux ont fortement décliné, concurrencés par la grande distribution, le e-commerce et l'évolution des modes de vie. Les jeunes, notamment, s'y retrouvent moins qu'avant.

Et puis, depuis quelques années, les choses changent. Des néoruraux reprennent ces lieux qui deviennent une nouvelle manière de faire village : vente de produits locaux, offre culturelle ou associative. Des points de rencontre qui ressemblent aux bistrotiers d'antan, mais qui parlent aux habitants d'aujourd'hui.

Ce que le bar-tabac dit de nous...

À travers ces parangons de bars-tabacs, c'est un portrait de la société française qui apparaît.

On voit d'abord que nos habitudes se divisent : on ne fréquente plus tous les mêmes lieux, ni pour les

mêmes raisons. Certains cherchent la familiarité d'un PMU, d'autres le confort et l'ambiance d'un *coffee shop*, d'autres encore un petit commerce de village où l'on peut parler deux minutes avec le gérant. Les bars-tabacs changent parce que notre rapport au commerce se transforme. Ils doivent proposer un peu de tout et devenir des lieux plus souples, capables de répondre à plusieurs besoins à la fois. Ce sont des commerces modestes, mais qui tiennent parfois des rôles très différents selon le territoire : point de passage en ville, repère dans un centre-bourg, dernier espace partagé dans un village.

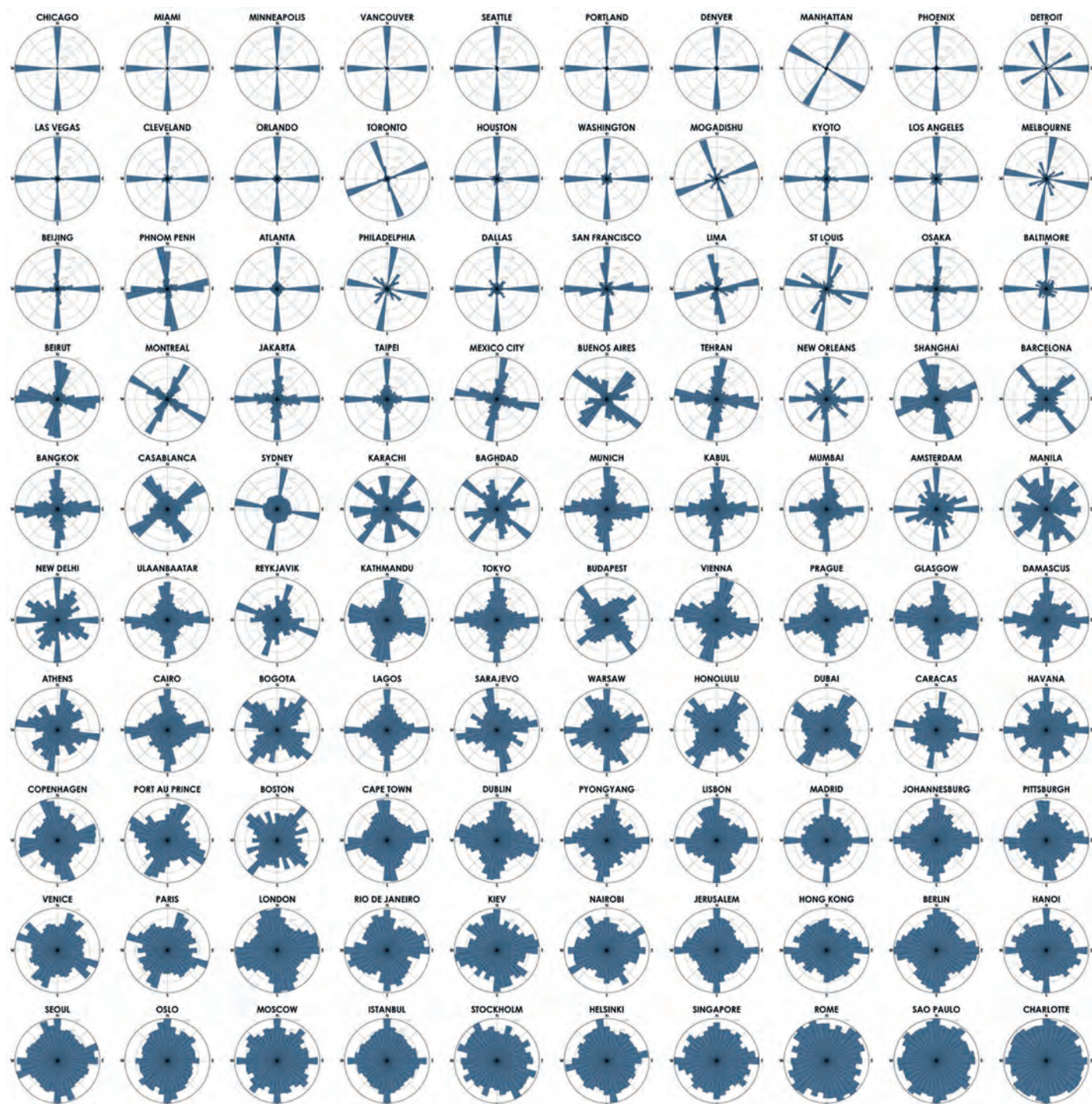
Le bar-tabac reste l'un des rares endroits où des gens, que tout semble séparer, peuvent encore se croiser. Son avenir dépend sans doute de cette capacité à se transformer sans perdre ce qui a toujours fait sa force : être un lieu simple et accessible, un lieu de sociabilité du quotidien. —

POUR EN SAVOIR PLUS

J.-L. Cassely, *La France des bars-tabacs, réinventer le dernier commerce populaire*, Maison Cassely, janvier 2025.

Roses des villes

ANTONIN DUBERNARD



Histogrammes polaires des réseaux viaires de 100 villes du monde, rangés par entropie croissante.

G. Boeing, *Urban spatial order: street network orientation, configuration, and entropy*, Appl Netw Sci 4, 67, 2019, CC-BY-SA-4.0.
<https://doi.org/10.1007/s41109-019-0189-1>.

Sans doute moins connu de ce côté de l'Atlantique – à part peut-être par les adeptes de la NBA, le championnat de basketball nord-américain –, le sobriquet de Windy City (« la ville venteuse ») colle à Chicago comme Big Apple à New York City ou Sin City à Las Vegas. On retrouve ainsi des occurrences de cette expression dès 1858. Pourtant, les relevés météorologiques ne montrent pas de vents plus soutenus à Chicago que dans les autres grandes métropoles américaines.

Une des hypothèses proposées dès le XIX^e siècle, pour expliquer ce surnom est le plan en grille particulièrement marqué de la ville, perpendiculaire au lac Michigan, qui laisse le vent provenant de ce dernier s'engouffrer violemment dans les rues bordées par d'imposants buildings.

De l'entropie des réseaux viaires

En thermodynamique, l'entropie qualifie le degré de désorganisation d'un système. Pour vulgariser, un bloc de glace bien rangé sous forme cristalline

possède une quantité d'entropie plus faible que la même quantité d'eau sous forme liquide, où les molécules d'eau et autres particules élémentaires sont moins organisées.

Geoff Boeing, professeur à l'université de Californie du Sud, fait le parallèle avec les réseaux viaires d'une ville. Il a ainsi cherché à mettre en évidence l'organisation ou la désorganisation des plans de différentes villes, américaines et d'ailleurs, pour représenter « l'entropie » de leurs réseaux viaires. Et les résultats de ses travaux sont implacables : Chicago est bien une des villes les plus ordonnées du monde. Geoff Boeing a ainsi produit toute une série d'histogrammes polaires représentant l'orientation des rues de dizaines de villes à travers le monde. Nulle question ici de cartographie, il s'agit simplement d'un histogramme classique, représentant l'ensemble des directions, et pour chacune d'entre elles le pourcentage des rues de la ville orientées selon une direction donnée : par exemple, pour Chicago, 22 % des

rues sont orientées dans la direction 0° (le nord), 22 % dans la direction 90° (l'ouest)... Une fois constitué, cet histogramme est présenté comme une rose des vents. L'axe des abscisses est replié sur son centre et l'axe des ordonnées rayonne dans l'ensemble des directions, variant simplement d'échelle d'un graphique à l'autre pour faciliter la lecture.

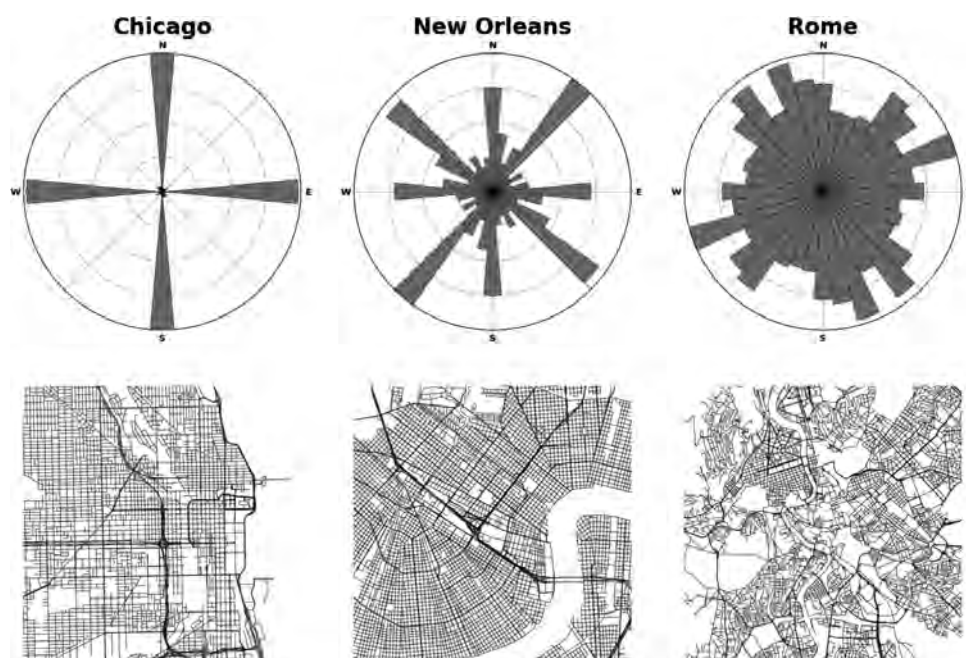
Un témoin du passé ou de la topographie

Avec une représentation de ce type, apparaissent nettement les réseaux dont la structure, plus organique, est issue d'une évolution ancienne. C'est particulièrement le cas en Europe. Ainsi l'entropie du réseau est maximale dans des villes multimillénaires comme Rome ou Istanbul. Ces villes ont traversé de nombreuses époques, ont été des centres urbains rayonnant à l'échelle d'un continent, et se sont structurées au gré de l'installation de nouveaux arrivants, de projets tantôt pharaoniques, tantôt microscopiques, de guerres, d'incendies... Elles ont aussi été contraintes par une topographie exigeante : à Rome les collines et le Tibre ; à Istanbul les reliefs, et surtout une extension de part et d'autre du Bosphore.

Parmi les plus désordonnées, se trouvent en effet de nombreuses villes dont la géographie a fortement contraint le développement et l'organisation du réseau viaire. Ce sont les découpages insulaires ou presque insulaires à Helsinki ou Singapour, les montagnes et les îlots de Hong-Kong, ou une localisation au fond d'un fjord à Oslo... À Rio de Janeiro, les massifs et la baie de Guanabara morcellent également la ville. Parmi ces fragments urbains, des favelas aux ruelles chaotiques comme Rocinha ou Alemão poussent l'entropie des plans à son paroxysme.

Boussole de la planification

Pas besoin en effet de millénaires de développement pour obtenir des



Chicago, La Nouvelle-Orléans et Rome, trois niveaux « d'entropie » du réseau viaire. Histogrammes polaires et réseaux viaires correspondants : la direction des barres représente l'orientation des rues, et leur longueur la fréquence des rues dans cette direction.
G. Boeing, M. Barthélemy, *A Review of the Structure of Street Networks, Findings*, 2024, CC-BY-SA-4.0.
<https://doi.org/10.32866/001c.122117>.

REPRÉSENTATION

réseaux désordonnés : des villes au développement plus récent mais très peu planifié comme São Paulo ou Nairobi figurent ainsi en bonne place du classement de Boeing. À l'inverse, le contraste est saisissant avec des villes dont l'organisation est le fruit d'une planification centrale.

Dans des villes aux voiries historiques, très irrégulières en leur centre, peuvent cependant surgir des grilles marquées, héritage de grands plans d'extension ou de transformation urbaine. C'est par exemple le projet d'extension de Barcelone de Cerdà, ou les percées haussmanniennes à Paris, qui appuient deux directions principales, renforçant la voie royale rive droite et l'ancien plan romain, dont le *cardo maximus* s'étire de la rue Saint-Jacques rive gauche à la rue Saint-Martin rive droite.

Mais le plus net est bien entendu le cas des villes du nouveau monde en Amérique du Nord, à l'instar de Chicago évoquée précédemment. Dans ces villes créées *ex nihilo*, l'ordre est parfois poussé jusqu'à respecter un très strict alignement selon les directions nord-sud/ouest-est.

De façon moins « parfaite », ce plan aussi appelé « hippodamien » est cependant lisible dans de nombreuses villes coloniales. En Amérique latine par exemple, à Mexico ou Lima où il demeure très marqué, ou bien à La Havane et Buenos Aires, où ce sont plusieurs grilles, aux orientations variables d'un quartier à l'autre, qui se superposent et forment l'essentiel des rues. À Lagos ou à Phnom Penh, si les villes préexistaient aux empires britanniques ou français, la planification rectiligne des extensions par les puissances coloniales est également évidente.

Cependant, les Européens sont loin d'être les seuls à avoir bâti en suivant rigoureusement des plans en grille. Dès le V^e siècle avant notre ère, le



Pékin en 1914, avec la Cité interdite au centre.

Kaogongji, la première encyclopédie chinoise de sciences et techniques, mentionnait qu'une « capitale doit être carrée sur un plan », avec des rues qui « traversent la cité de part en part et définissent son motif en grille ».

À Pékin par exemple, les expansions des dernières décennies n'ont fait que prolonger le motif en grille originel de la ville comme en témoigne la forme parfaitement rectangulaire de la Cité interdite. Cette manière de concevoir les villes a été très influente au Japon, comme à Heian-kyō (aujourd'hui Kyoto), capitale impériale pendant plus d'un millénaire.

Charlotte, le désordre (presque) planifié

Comme une incongruité, il demeure un diagramme d'orientation des rues qui ne ressemble à aucun autre en Amérique du Nord, c'est celui de la ville étasunienne de Charlotte, en Caroline du Nord. Parmi les villes étudiées par Boeing, c'est en effet celle dont le plan présente l'entropie la plus importante et ne fait ressortir absolument aucune direction prépondérante.

Autour d'un *downtown* assez classique, mais limité à 4 km², se déploient sur

un rayon d'environ 20 km des extensions pavillonnaires particulièrement lâches et arborées, faites de courbes, de boucles et d'impasses, reprenant les principes des cités-jardins et faisant de Charlotte une ville quatre fois moins dense que Los Angeles, réputée maître en la matière.

La disponibilité d'espace, couplée à l'attractivité depuis les années 1990 d'un centre bancaire de la Sun Belt, et à la croissance parmi les plus rapides des États-Unis, pourraient expliquer cette organisation spatiale étonnante, que le lecteur intrigué ne se privera pas d'aller découvrir en vue aérienne. Si les diagrammes polaires de Boeing n'apportent pas toujours de lecture immédiate à ce qu'ils montrent, ils invitent à la réflexion et à la curiosité : se questionner sur l'histoire d'une ville, aller voir à quoi cela ressemble depuis le ciel, ou apprendre des choses sur les traités de sciences chinoises ou la densité de Charlotte.

C'est une représentation insolite qui met joliment en exergue, et de façon originale, combien la configuration d'un réseau routier urbain est une signature spatiale qui reflète l'histoire du développement de la ville. —

Construire en terre alluviale

SANDRINE VAUCELLE

L'exposition « Terres alluviales, matières d'estuaires » s'est tenue l'été dernier à la Maison de Grave. Des ateliers participatifs de fabrication de briques de terre crue ont aussi été menés sur ce site du Conseil départemental de la Gironde au Verdon-sur-Mer. Signalée dans un article du *Moniteur*, cette exposition¹ est visible jusqu'à fin mars à arc en rève à Bordeaux. Résultat d'une recherche expérimentale à la croisée de l'architecture et du design, elle invite à faire évoluer le regard sur les vases de l'estuaire de la Gironde ou les boues de dragage du bassin d'Arcachon qui peuvent être transformées en matériaux de construction.

Dans le cadre des recherches pour une construction bas carbone, la terre a l'avantage d'être un matériau présent dans tous les territoires, même si les savoirs traditionnels ont eu tendance à disparaître. Une « filière terre » est en voie de structuration en France, notamment dans le cadre du Programme national Terre. En Gironde, une recherche sur les matériaux est conduite au sein du laboratoire GRECCAU de l'École nationale d'architecture et du paysage de Bordeaux (EnsapBx), autour des sédiments dragués du bassin d'Arcachon, en lien avec deux autres laboratoires, le CRATERre à Grenoble et le SIAME à Anglet, en partenariat avec le Syndicat intercommunal du bassin d'Arcachon (SIBA), et avec le soutien du ministère de la Culture et de la Région Nouvelle-Aquitaine.

Quentin Prost, architecte diplômé de l'EnsapBx en 2018, a soutenu en juin 2025 une thèse en mécanique à l'université de Bordeaux, sous la co-direction de Géraldine Casaux-Ginestet et Laetitia Fontaine. Co-fondateur de l'association ter-ter, il se définit comme architecte-chercheur et « apprenti maçon » et situe sa recherche doctorale au croisement des sciences de la matière « terre » et des sciences sociales. Dans sa thèse, il s'interroge sur les possibilités de valoriser les sédiments de dragage des ports du bassin d'Arcachon (actuellement considérés comme des déchets) et d'utiliser aujourd'hui, et peut-être plus encore demain, ces « terres alluviales » pour construire en terre en Gironde.

Maisons en terre et vase de Garonne

Pour expliquer l'émergence de sa question de recherche, Quentin Prost met en avant deux temps forts qui ont nourri sa curiosité et son envie de se lancer dans une thèse. Son intérêt pour les constructions en terre est né lors d'un séjour Erasmus au Chili, au cours de sorties terrain organisées par une enseignante en architecture, dans des zones rurales et dans certains quartiers urbains de Santiago. Il évoque ensuite un travail collectif sur les bords de la Garonne, le temps de préparation de son projet de fin d'étude (PFE) pour construire un car-relet associatif dans le site patrimonial de l'ancien chantier naval Tramasset au Tourne. Il a observé le flux et le

Dragage du port de Larros et stockage à terre des sédiments dans le bassin de la Mole, Gujan-Mestras.
© Quentin Prost.



1 | Exposition conçue par Mélanie Bouissière, Quentin Prost (ter-ter association), Esther Bapsalle et Aurore Piette (collectif Filon).

RECHERCHE

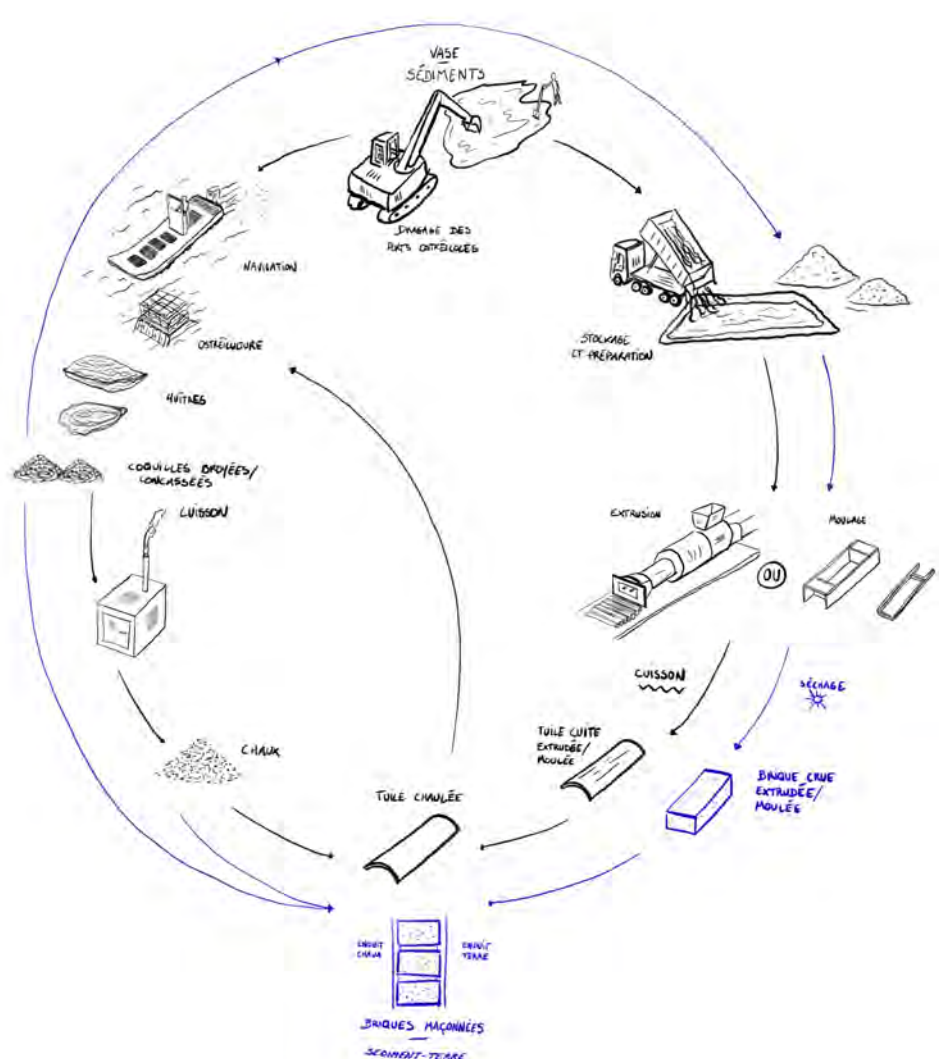
reflux d'un fleuve estuarien chargé de sédiments, mais aussi la vase récoltée dans la cale ou encore l'ancienne étuve en briques de terre cuite. Après un diplôme de post-master en architecture à l'École de Paris-La Villette, il est revenu à Bordeaux pour travailler avec G. Casaux-Ginestet, professeure à l'EnsapBx.

Un écosystème territorial

Dans sa recherche doctorale, pour étudier la place des sédiments dans la filière terre qui est émergente en Gironde, il a notamment pris appui sur le projet [des terres] à Bègles. Il insiste sur la dimension non extractive : l'argile de ces boues est la résultante d'un usage (dragage pour permettre la navigation), elle ne provient pas d'une carrière. Pour présenter ce qu'il considère comme un écosystème, il a structuré sa thèse sur un triptyque « milieu/métier/matière ». Dans cette approche systémique et sous l'angle du métabolisme territorial, il insiste sur la dimension circulaire. Le point de départ de ses investigations étant la vase, il en évoque la cueillette manuelle ou la collecte massive par dragage mécanique ou hydraulique pour entretenir les ports et les chenaux de navigation. Les vases sont composées d'argiles, de limons, de sables, de matières organiques et de chlorures, des sels de mer... Leur combinaison varie et donc leur couleur aussi : marron pour l'estuaire ; plus grise, voire plus noire, pour le bassin d'Arcachon. Son intérêt pour une approche territoriale le conduit à théoriser un écosystème d'intérêts partagés dont il présente trois filières complémentaires : briquetière, sédimentaire et ostréicole.

De la boue de dragage à la brique

Le volet expérimental de la thèse a été conduit en partenariat avec le SIBA, qui est compétent pour le dragage des ports et chenaux, dont l'entretien régulier est rendu nécessaire face aux importants mouvements sédimentaires depuis la lagune ou depuis les bassins versants des



La vase, l'huître, la tuile et la brique. Hypothèse d'un système d'interdépendances entre le dragage, l'ostréiculture et la production de briques en terre crue à base de sédiments et de coquilles d'huîtres. © Quentin Prost.

Landes girondines. La réglementation actuelle impose un stockage des sédiments pendant 3 ans dans des unités de gestion identifiées comme des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Le SIBA a la volonté de faire revenir les sédiments à terre, sur le territoire, plutôt que de les immerger au large ou dans la lagune, pour éviter d'altérer le biotope marin.

Parmi les débouchés, la recherche [sédiment-terre] porte sur les possibilités d'une filière de construction en terre. Quentin Prost insiste sur la nécessité d'inverser le regard sur les sédiments de dragage qui ont le statut de « déchets non inertes et non dangereux ». Il défend une approche critique de la notion de déchet et insiste sur les valeurs écologiques de ces terres alluviales. La pluie qui les lessive les bassins de stockage permet de réduire la quantité de sel contenue

dans les sédiments. Il a observé de manière empirique quasiment aucune efflorescence de sel lors de la fabrication de plus de 4 000 briques durant sa recherche.

Tests physico-chimiques en laboratoire

Le doctorant en mécanique a conduit au laboratoire I2M une série de tests physico-chimiques sur des briques composées de différents mélanges de terre alluviale avec du chanvre ou de la coquille d'huître concassée. Les tests mécaniques ont permis d'en éprouver la résistance : si les briques sont souvent utilisées en remplissage dans une structure en bois, les recherches doivent se poursuivre pour vérifier leur capacité à être mur porteur en rez-de-chaussée et en R+1. Ailleurs en France et dans d'autres pays du monde, les constructions en terre s'élèvent sur plusieurs étages.

Vers la construction

Les expérimentations en lien avec ce projet de recherche ont été conduites progressivement. Sur le site de l'EnsapBx, tout d'abord, des briques ont été moulées à la main et une première construction dans une ossature bois a été érigée en 2023 avec des étudiants. Quentin Prost a coordonné un autre workshop avec Roberto de Uña, architecte et maître de conférences associé, et Hocine Aliouane-Shaw, enseignant-chercheur à l'EnsapBx, en collaboration avec l'architecte et anthropologue Salima Naji pour une installation dans l'exposition Aïta au FRAC-MÉCA. Les recherches se sont poursuivies par la construction du Pavillon [sédiment-terre] sur une unité de gestion des sédiments de dragage du SIBA à Gujan-Mestras. Ce pavillon, réalisé avec l'artisanne maçonnerie terre crue Amélie Bourquard et des étudiants du CFA d'Audenge et de l'EnsapBx, sur un plan de l'architecte Nicole Condorcet, joue un rôle de démonstrateur.

Chroniques sédimentaires

Une partie de son manuscrit de thèse peut sembler originale dans une recherche en mécanique, car ce que Quentin Prost appelle ses « chroniques sédimentaires » se rapproche d'une écriture en sciences humaines et sociales. À partir de ses carnets de terrain, il a produit un texte illustré qu'il a inscrit dans les différents chapitres de sa thèse pour montrer les étapes de construction de son sujet en lien avec ses séjours sur le terrain. Il explique que ces chroniques ont pris forme notamment lors des « ateliers sauvages », temps d'échanges pour les doctorants en architecture et paysage, mais aussi dans le cadre d'une résidence artistique en novembre 2024 à la Villa Valmont à Lormont, séjour dont il a bénéficié en réponse à l'appel « Paysages girondins et nouvelles écritures de la recherche ». Les liens intellectuels nourris pendant les années de thèse pourraient le conduire par exemple à approfondir

les rapports entre valorisation des sédiments de dragage et milieu ostréicole, ou encore avec la problématique des zostères, des herbes marines en rapide régression, suivies par le parc naturel marin du bassin d'Arcachon (PNMBA), et à avoir une approche plus réflexive sur les relations humains-non humains.

Une fabrique en perspective

Pour évoquer les suites envisagées aux expérimentations, Quentin Prost explique que l'expérience collective de l'exposition va se poursuivre par la création d'une fabrique de matériaux en terre crue et cuite à partir des terres alluviales du bassin d'Arcachon et de l'estuaire de la Gironde. Le nom vient d'ailleurs d'être trouvé, « la Fabrique Teramaret » : il précise qu'il s'agit d'un palindrome, un mot qui se lit dans les deux sens. Selon lui, il ne s'agit pas d'un doux rêve mais d'un projet à implanter dans un milieu en lien avec le bassin d'Arcachon et le fleuve. Le site est en train d'être choisi autour de la métropole bordelaise. À ce stade, ce projet s'inscrirait dans l'économie sociale et solidaire, dans l'intention de poursuivre les recherches sur les savoir-faire perdus et ceux à inventer, ainsi que sur les matériaux du territoire comme la paille de chanvre, les sarments de vignes ou les coquilles d'huîtres qui pourraient être associés aux terres alluviales pour former des briques de terre crue ou encore des carreaux émaillés. Pour lui, les défis à relever sont les mêmes que pour la filière terre : il est nécessaire de travailler en équipe et de gagner la confiance de l'ensemble des équipes de maîtrise d'œuvre et d'ouvrage pour construire avec ce matériau millénaire. L'important étant de mettre le bon matériau au bon endroit (si possible des matériaux biosourcés), le point de vue technique est primordial mais il doit être associé à une bonne connaissance des milieux. —

POUR ALLER PLUS LOIN

- O. Dupont, « Gironde, Les sédiments de dragage valorisés en briques », *Le Moniteur*, 29/08/2025, n° 6 369, p. 25.
- Q. Prost, *Chroniques sédimentaires. Fabrique d'une filière élargie pour la construction en terres alluviales dans le bassin d'Arcachon et ses bassins-versants*, thèse en mécanique de l'université de Bordeaux soutenue à Talence le 25 juin 2025.
- Q. Prost, « La vase, l'huître, la brique et le paysage. L'hypothèse d'une pratique ostréobriquetière dans le bassin d'Arcachon (région Nouvelle-Aquitaine) », *Projets de paysage*, janvier 2026, n° 33.
- Film de 3 minutes sur le site du Syndicat intercommunal du Bassin d'Arcachon (SIBA) : <https://www.siba-bassin-arcachon.fr/projet-sediment-terre>.

Pavillon [sédiment-terre], Gujan-Mestras. ©Quentin Prost.



-0,5 %

CAROLINE DE VELLIS

C'est l'évolution du nombre annuel de naissances dans la métropole bordelaise entre 2010 et 2024. En 2010, on y comptabilisait 8871 naissances ; en 2024, 8825 naissances étaient enregistrées soit 46 de moins.

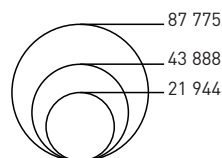
Sur la même période, la baisse a été de -21,5 % pour l'ensemble de la France (801 036 naissances en 2010 ; 625 650 en 2024). D'ailleurs, notre pays affiche aujourd'hui son plus bas niveau de naissances depuis l'après-guerre, ce dont les médias se sont largement fait l'écho. Avec seulement -0,5 %, la métropole bordelaise semble donc connaître une trajectoire très spécifique. Comment expliquer des évolutions aussi divergentes ?

Le nombre de naissances est influencé par deux paramètres. Il dépend du nombre d'enfants par femme, c'est-à-dire du taux de fécondité. Il résulte aussi du nombre de femmes dites « en âge d'avoir des enfants » : plus il y a de femmes entre 15 à 50 ans sur un territoire, plus il y a de chances d'avoir des naissances dans sa population.

Commençons par l'indicateur conjoncturel de fécondité (ICF¹). Avec 1,59 enfant par femme en 2024, ce taux n'a jamais été aussi bas pour la France métropolitaine depuis 1920, même s'il reste l'un des plus élevés de l'Union européenne. Si la baisse s'observe pour tous les âges, elle

1 | L'ICF est la somme des taux de fécondité par âge observés une année donnée. Autrement dit, il s'agit du nombre d'enfants qu'aurait une femme tout au long de sa vie si les taux de fécondité restaient inchangés.

Nombre de naissance en 2024



Évolution 2010-2024

- Inférieur à -22 %
- Entre -22 et -21 %
- Entre -21 et -11 %
- Entre -11 et -0,5 %
- Entre -0,5 et 0 %
- Positif

Insee

est particulièrement marquée chez les femmes de moins de 30 ans. Qu'en est-il pour Bordeaux Métropole ? L'indicateur n'est pas disponible à cette échelle. Cependant, nous savons que la Gironde présente depuis de nombreuses années un ICF très faible : avec 1,38 enfant par femme en 2024, elle se positionne à la 89^e place des départements de l'Hexagone. Les femmes en âge d'avoir des enfants en ont donc moins en Gironde qu'ailleurs. Le chiffre girondin est même particulièrement bas pour les femmes âgées de 25 à 34 ans (0,84 naissance par femme). En revanche, dans notre département, les femmes ont leur(s) enfant(s) plus tardivement. Avec 0,41 naissance par femme ayant entre 35 et 49 ans, la Gironde rattrape une partie de son retard. Ainsi, la tendance nationale d'une forte baisse de la fécondité chez les jeunes femmes a été moins marquée sur notre territoire, qui connaissait déjà un chiffre très faible sur ce segment. En ce qui concerne l'évolution du nombre de femmes en âge d'avoir des enfants, celui-ci a légèrement diminué entre 2010 et 2022 en France métropolitaine : - 4%. Ce n'est pas le cas pour l'agglomération bordelaise qui en comptabilise 16 % de plus. La métropole bordelaise attire donc davantage ces jeunes femmes et pas seulement des étudiantes.

Au total, la très faible baisse, voire la quasi-stabilité, des naissances au sein de Bordeaux Métropole est essentiellement due à son attractivité pour des femmes en âge d'avoir des enfants. La carte ci-contre montre que ce résultat global et cette attractivité auprès des futures mamans ne se constatent pas forcément dans toutes les grandes métropoles. Les principaux pôles urbains de l'Ouest de la France connaissent dans l'ensemble une situation similaire à celle de la métropole bordelaise : Nantes Métropole est devant Bordeaux, avec seulement 9 naissances annuelles en moins par rapport à 2010 ; les métropoles rennais et toulousaines sont légèrement derrière, les naissances y enregistrant respectivement une baisse de -2,6 % et de -3 %. Les autres métropoles présentent des trajectoires moins favorables, avec parfois des baisses supérieures à celle constatée à l'échelle nationale. Ainsi, la métropole européenne de Lille affiche une chute de - 25,7 %.

Même si l'Ouest de la France reste très attractif, cette situation plutôt positive de Bordeaux Métropole perdurera-t-elle à l'heure où l'attractivité des grands pôles urbains se dégrade, comme le montre une étude récente² de l'Insee ?

2 | Moins de déménagements en dix ans, mais l'Ouest et le périurbain toujours attractifs sur le site de l'Insee.
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/8648157>

La location des meublés de tourisme

Régulation ou dérégulation ?

MICHAËL DAVID

Annecy, Avignon, Bordeaux, Caen, Marseille, Nice, Paris, Saint-Malo, Strasbourg, l'île d'Oléron, La Rochelle ou encore la côte basque. Quels points communs entre ces villes et régions touristiques ? Avoir tenté d'encadrer la location des meublés de tourisme sur leur territoire au risque de contrarier le « géant » du secteur, Airbnb.

Leur combat juridico-médiatique semblait légitime mais, faute de bases juridiques solides, perdu d'avance. La loi ELAN avait, certes, constitué une première pierre mais souffrait de lacunes¹. D'où l'annulation ou la suspension par les juridictions administratives de règlements municipaux ou intercommunaux trop audacieux.

Pourtant, dans le même temps, les collectivités continuaient à constater de façon impuissante que le nombre de meublés de tourisme était passé de 300 000 à 1,2 million en huit ans avec pour conséquence une hausse des loyers, des difficultés à loger leurs habitants et pour les entreprises, leurs salariés.

Fort de ce double constat, et à l'initiative de deux parlementaires, la loi Le Meur-Echaniz a été adoptée pour réguler encore plus durement et sûrement les meublés touristiques². Concentrée et articulée autour de huit articles,

elle a vaincu de nombreux obstacles et lobbys pour s'afficher comme une réponse à la crise du logement dans les zones tendues et favoriser le logement permanent.

À ce jour, si la loi nouvelle a été plutôt bien accueillie et appliquée par les élus locaux, elle continue pourtant de donner lieu à de nombreuses réticences et résistances des plateformes numériques et des particuliers ou leurs représentants mécontents.

Très attendue, la loi élargit en même temps qu'approfondit les dispositions de la loi ELAN. Elle dote notamment les maires de pouvoirs nouveaux tels que la création d'une procédure de déclaration avec enregistrement en mairie, d'amendes administratives ou de quotas d'autorisations de meublés de tourisme. Elle va même plus loin en autorisant la délimitation dans les PLU(i) de secteurs réservés à la construction de résidences principales, en élargissant le périmètre des communes pouvant appliquer une réglementation du changement d'usage sans autorisation du préfet ou en permettant, dès 2025, de limiter à 90 jours par an (contre 120) la durée maximum pendant laquelle les résidences principales peuvent être louées à des touristes.

Toutefois, à peine votée et appliquée, la loi fait l'objet de recours et de stratégies d'évitement avec un degré de sophistication rarement égalé de la

part de ses détracteurs. Par-delà les prétoires³, ce sont surtout les astuces qui fleurissent pour contourner les contraintes et autres contrariétés causées : classement du bien par un organisme certifié pour bénéficier d'un abattement fiscal plus important et d'une moindre taxe de séjour, déclaration de fausses résidences principales, demandes de création de « coliving » avec services haut de gamme gérées par des entreprises, publication de plusieurs annonces pour le même logement, déclaration de location d'une chambre chez l'habitant, location de gré à gré en dehors des plateformes ou encore des logements loués en bail mobilité huit mois de l'année et en résidence de tourisme les quatre autres mois. La fraude déployée serait-elle donc sans limites ?

Pourtant, les premiers effets de la loi sont là comme en témoigne la division par deux des locations Airbnb sur la côte basque. Il n'en reste pas moins qu'entre la volonté affichée des uns d'encadrer et l'intention délibérée des autres de contourner, les élus locaux attendent impatiemment la publication, par le gouvernement, des décrets d'application prévus pour 2026 dans un contexte politique des plus erratiques... —

1 | Loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (ELAN), JO 24 nov., art. 145.

2 | Loi n° 2024-1039 du 19 novembre 2024 visant à renforcer les outils de régulation des meublés de tourisme à l'échelle locale, JO 20 nov.

3 | À l'initiative du syndicat des professionnels de la location meublée, auteur de nombreux recours.

Dir. Jean-Yves Autier, Joanie Cayouette-Remblière

Ce que voisiner veut dire, une grande enquête sur les liens sociaux de proximité

Presses Universitaires de France, collection le Lien social, 2025, 312 p.

Cela faisait longtemps qu'une étude sociologique d'une telle ampleur sur le voisinage n'avait pas eu lieu en France, précisément depuis l'enquête « Contact » réalisée par l'INED et l'Insee en 1983. L'ouvrage, auquel ont participé de nombreux sociologues et géographes, pose les grands enseignements d'une aventure sociologique riche et méticuleuse, conduite à partir de 210 entretiens et d'un questionnaire aux 2 500 répondants. Un regard situé, appuyé sur sept types de contexte géographique entre les régions parisiennes et lyonnaises : quartiers bourgeois en ville-centre ; quartiers gentrifiés ; quartiers populaires de centre-ville ; quartiers en mixité programmée (soit des quartiers récents) ; grands ensembles ; petites villes périurbaines et communes rurales. Le travail questionne la vitalité des relations, les ressources et la diversité des liens selon les classes sociales, l'effet des lieux et du temps sur les relations, enfin le rôle du voisinage dans la vie sociale.

Les relations de voisinage n'ont pas perdu de leur superbe, contrairement à ce qu'évoquent de grands médias. Et si des conflits existent, il n'y a pas de guerre ! 58 % ne déclarent aucun problème de voisinage. Ces relations sont relativement stables dans le temps, avec un espace légèrement élargi depuis 1983. Plus le contexte résidentiel est dense, plus la géographie du voisinage est proche, notamment pour l'échange de services. Les relations de voisinage restent plutôt homophiles, en lien avec le statut d'occupation, le sexe et la présence d'enfants en bas âge. Ces relations sont fondées principalement sur des conversations « banales », des questions de cadre de vie, un peu moins sur les questions de vie privée, de politique et de religion, soit plutôt des actions non engageantes. Les relations de quartier sont plus rares que celles nouées dans les immeubles, mais elles s'avèrent plus affinitaires.

Si le voisinage est une forme de sociabilité, c'est aussi une ressource. Les services échangés, avec réciprocité, concernent le plus souvent un dépannage d'aliments, un gardiennage du domicile, du chien, du chat, la garde d'enfants, une aide administrative. Le voisin est une ressource effective mais c'est tout aussi important de « pouvoir compter sur » lui.

La relation aux voisins se construit dans un savant dosage entre distance et proximité, pour assurer une cordialité sans se sentir envahi. Des règles et des conventions tacites sont donc à l'œuvre, comme le respect des frontières entre public et privé ou l'art de la bonne distance.

Du point de vue du contexte géographique, les relations sont plus fortes dans les quartiers bourgeois, les quartiers gentrifiés et dans les communes rurales. Les cadres, les hauts revenus et les petits indépendants y compris dans les quartiers populaires se montrent les plus intégrés. Le quartier gentrifié est marqué par des liens d'amitié plus forts entre voisins.

Quels que soient le statut et le niveau de vie, habiter le centre favorise l'intégration sociale. *A contrario*, les relations de voisinage sont moins importantes dans les programmes de mixité sociale, les grands ensembles et au sein des petites villes périurbaines. Les habitants de ces dernières ont parfois connu des trajectoires marquées par un déclassement résidentiel. Ils ont moins d'appétence pour les sociabilités de voisinage et instaurent plus souvent une distanciation sociale.

La mixité sociale fonctionne peu dans les quartiers récents d'habitat mixte observés. Les relations de voisinage s'y construisent dans l'entre-soi, par statut d'occupation, et sont moins prégnantes qu'ailleurs. Ce constat se retrouve également dans le contexte bordelais et a été mis en évidence par des études de l'a-urba : les relations de voisinage de certains nouveaux quartiers peinent à se concrétiser ou à s'entretenir, même si les habitants peuvent être satisfaits de leurs conditions de vie.

Ce livre est donc un « must » à parcourir pour comprendre et proposer des actions en faveur du bien-vivre ensemble.

Emmanuelle Goïty



Vincent Kaufmann, Gaëtan Mangin, Hervé Marchal

Idées reçues sur l'automobile **Individualité, mobilité, société**

Le Cavalier Bleu éditions, 2024, 168 p.

En 2016, une célèbre marque allemande de voitures diffuse une publicité mettant en scène un homme dont chaque étape de vie est accompagnée par une voiture différente : elle s'adapte à ses usages, à ses envies d'aventure, à l'agrandissement de sa famille, et devient une compagne de son existence. Ce récit, anodin en apparence, est révélateur : la voiture est un élément omniprésent dans nos vies, et est imbriquée dans les questions sociales, économiques et écologiques de notre temps. À la fois objet intime et collectif, elle est symbole de liberté et de réussite dans nos imaginaires. C'est en commençant par cet exemple que Vincent Kaufmann, Gaëtan Mangin et Hervé Marchal, sociologues de la mobilité, nous embarquent à bord de cet objet si familier. Au fil de la route, l'ouvrage s'arrête étape par étape sur seize idées reçues autour de la voiture : « l'automobiliste se croit seul au volant », « l'automobile est une affaire d'hommes », « la voiture c'est la liberté »... L'ambition n'est pas ici de la condamner ou de la défendre, mais de comprendre comment et pourquoi elle occupe une place aussi centrale – et de montrer que s'en détacher n'est peut-être pas aussi impossible que l'on croit.

D'abord, les auteurs mettent en lumière l'automobile comme espace d'intimité, un cocon mobile qui distingue l'individu et l'isole tout en le reliant au reste du monde. Elle abrite aussi des rapports particuliers : objet de plaisir pour certains, elle est pour d'autres un condensé de risques.

Pour autant, la voiture est avant tout un objet collectif qui s'est imposé dans les esprits et les pratiques comme le meilleur mode de déplacement. Elle est représentative des questions sociétales contemporaines : égalité entre les genres, mondialisation et uniformisation des modes de vie, ou encore tâtonnements de l'électromobilité comme prétendue alternative décarbonée. Cependant, alors que perçue comme irremplaçable, elle est en réalité un mode de déplacement par défaut qu'on utilise moins par choix que par absence d'autres possibilités pour répondre aux besoins de mobilité individuelle. Dans les espaces ruraux en particulier, la dépendance automobile est renforcée par une insuffisante présence et fréquence de transports en commun compétitifs.

Ainsi, on pourrait croire que la voiture incarne la liberté, en tant qu'elle s'affranchit de l'apparente contrainte des transports collectifs pour promouvoir une « mobilité réversible » : aller vite, loin, n'importe où, puis revenir aisément à son point de départ. Cette promesse est devenue norme, mais elle n'est ni durable ni réellement accessible à tous. L'âge, l'état de santé, le lieu de résidence ou encore les capacités économiques conditionnent cette mobilité censée être un droit. La liberté de se déplacer est essentielle à l'accomplissement de soi, mais la voiture n'est qu'un moyen limité d'y parvenir.

Dès lors, notre rapport à la voiture bouscule la figure de l'*homo economicus*, l'homme qui prendrait des décisions rationnelles permettant d'optimiser ses efforts et ses dépenses. En étant attaché à la voiture, l'homme cherche davantage à se distinguer en tant qu'individu et en tant que membre d'une classe sociale, plutôt que de simplement chercher à se déplacer de manière efficace. Le choix de ne pas posséder de voiture va également dans ce sens de quête d'identité. Et même si conduire n'est pas nécessairement plus cher qu'autrefois, posséder une voiture demeure coûteux. D'autres formes de propriété – comme l'autopartage – pourraient optimiser son usage, à condition d'entamer une déconstruction de ce lien intime et identitaire.

Ainsi, ce panorama très large fait de l'essai un ouvrage accessible pour quiconque s'intéresse aux mobilités. En montrant que la domination de la voiture repose autant sur l'affect que sur l'économie et la culture, les auteurs livrent des clés essentielles pour comprendre les résistances auxquelles se heurtent les politiques de transition et de décarbonation des mobilités. Ce livre rappelle que pour transformer les mobilités automobiles, il faudra s'attaquer à un imaginaire profondément ancré, qui associe la voiture à la réalisation individuelle et sociale de soi par la liberté, l'autonomie et la vitesse.

Louise Pichon-Collet



Pauline Rochart

Ceux qui reviennent**Quitter Paris pour retourner vivre dans son territoire d'origine**

Payot, 2025, 256 p.

Pauline Rochart est une de ces personnes qui, parvenues au milieu de la trentaine et à l'occasion de la crise sanitaire de 2020, ont requestionné leurs choix de vie : leur carrière, le sens de leur travail, leur modèle familial, leur rapport au temps et à l'espace... et leur lieu de résidence.

La décision de quitter Paris est prise. Paris où l'autrice avait dû s'installer pour poursuivre ses études supérieures. Paris, la ville émancipatrice dont elle a profité intensément mais avec laquelle s'est surtout noué un rapport instrumental, « y vivre, y travailler, y consommer ». Paris avec ses rythmes effrénés et ses contraintes matérielles, qui devient étouffante et hostile quand les enfants grandissent.

Viennent alors la question du choix du nouveau lieu de résidence et la décision bien mûrie de revenir vivre à Wormhout, près de Dunkerque, la ville qui l'a vue grandir. Les données de l'Insee confirment ce phénomène : près d'un tiers des personnes qui quittent la capitale choisissent de revenir dans leur département d'origine.

Explorant dans cet ouvrage son parcours et celui d'une trentaine d'autres personnes qui, comme elle, ont choisi de revenir dans une ville moyenne ou en milieu rural, alors qu'elles auraient pu se laisser séduire par les nombreuses destinations vantées par les médias, Pauline Rochart livre une analyse de ces retours.

Cet ouvrage est basé sur des entretiens avec des hommes et des femmes, âgées de 30 à 45 ans, qui travaillent dans des secteurs variés (ressources humaines, restauration, fonction publique...) et qui ont emménagé à Poitiers, Rethel, Bayonne, Temple-sur-Lot. Tous ont en commun le besoin de se réarrimer à leur territoire, de rechercher l'ancrage comme une réponse aux crises, aux incertitudes du moment.

Si les personnes qui reviennent bénéficient d'un capital confiance, d'un « capital d'autochtonie », qu'ils n'ont cessé d'entretenir via les liens familiaux, amicaux, ils sont aussi perçus malgré tout comme « les Parisiens ». Il leur faut se départir de certains fonctionnements, et se faire ré-adopter, réapprendre des pratiques pour s'adapter à des modes de vie très différents de ceux de la capitale. Car le territoire dans lequel ils reviennent a évolué de même que les gens qui y vivent. Par exemple, la proximité retrouvée avec ses parents ne se traduit pas nécessairement comme elle avait été envisagée... fini le mythe de la mamie gâteau !

Il faut, quand on revient, se frotter à « ceux qui restent » comme les qualifient Benoît Coquard dans son ouvrage éponyme. Car à la différence de la vie parisienne où il est aisé et confortable de fréquenter ceux qui nous ressemblent, le retour aux sources oblige à rencontrer, côtoyer, fréquenter des personnes aux positions professionnelles, sociales, politiques variées.

L'autrice amène à voir notre société autrement que fracturée avec, d'une part, les CSP+ qui vivent au sein des métropoles et des centres-villes, de l'autre, les populations plus modestes du périurbain et du milieu rural. Elle interroge l'idée défendue par Jérôme Fourquet dans son essai *L'Archipel français* selon laquelle chacun vit désormais dans son île, sa bulle « dans des espaces de plus en plus éloignés les uns des autres ».

Sans pour autant idéaliser ces territoires du retour, ce livre montre comment ceux qui reviennent sont finalement des êtres hybrides qui pourraient devenir des traits d'union entre les « *somewhere* » et les « *anywhere*¹ », concepts trop simplistes et binaires niant la complexité des trajectoires ici mises en récit.

Valérie Diaz



1 | Les « *anywhere* » : ceux qui sont de nulle part, c'est-à-dire les gens plutôt diplômés et mobiles ; les « *somewhere* » : ceux qui sont de quelque part, c'est-à-dire plutôt les classes populaires.

CAhiers de la MÉTROPOLE BORDELAISE

LES AUTEURS

p. 47 | **Marcelin Boudeau**
géomaticien à l'a-urba.

p. 46, 60, 63 | **François Cougoule**
urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 52 | **Laëtitia Dablanc**
professeure en aménagement, université Gustave Eiffel, directrice de la Chaire Logistics City.

p. 73 | **Michaël David**
conseiller juridique à l'a-urba, enseignant-chercheur associé à l'institut Léon Duguit (ILD), université de Bordeaux.

p. 8 | **Étienne Deval**
doctorant en droit public à la Faculté de droit et science politique de Bordeaux.

p. 72 | **Caroline de Vellis**
statisticienne, directrice de l'équipe Observation et trajectoires à l'a-urba.

p. 76 | **Valérie Diaz**
urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 66 | **Antonin Dubernard**
urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 56 | **Claire Dupont**
docteure en sociologie, responsable de recherches à Transvercity.

p. 48 | **Elvira Férault**
attachée de conservation, Cité de l'architecture et du patrimoine, Paris.

p. 23 | **Nathanaël Fournier**
économiste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 20 | **Patrice Godier**
sociologue.

p. 74 | **Emmanuelle Goïty**
urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 38 | **Jérôme Goze**
directeur de l'ENSA Paris-Val de Seine.

p. 14 | **Sophie Haddak-Bayce**
architecte-urbaniste, directrice de l'équipe Usages et qualité de vie à l'a-urba.

p. 29 | **Nicolas Lebrun**
maître de conférences HDR en géographie à l'université de Picardie Jules Verne, directeur de la revue *GéoProximitéS*.

p. 48 | **Isabelle Marquette**
conservatrice du patrimoine, Cité de l'architecture et du patrimoine.

p. 14 | **Laure Matthieussent**
urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 16 | **Diego Mermoud-Plaza**
urbaniste, chargé d'études à l'a-urba.

p. 11 | **Thierry Oblet**
sociologue, maître de conférences à l'université de Bordeaux.

p. 8 | **Alain Pariente**
professeur en droit public, université de Bordeaux.

p. 40 | **Marianne Petit**
docteure en géographie, chargée d'enseignement et de recherche à l'ESPI Bordeaux.

p. 26 | **Claire Philippe**
urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 75 | **Louise Pichon-Collet**
urbaniste, chargée d'études à l'a-urba.

p. 4 | **Gilles Pinson**
professeur de science politique à Sciences Po Bordeaux.

p. 8, 60 | **Guillaume Pouyanne**
économiste, maître de conférences à l'université de Bordeaux.

p. 69 | **Sandrine Vaucelle**
géographe, maître de conférences à l'université Bordeaux Montaigne.

p. 34 | **Sophia Verguin**
docteure en urbanisme, enseignante-chercheuse à Le Mans Université.

LES ILLUSTRATEURS

p. 8, 47, 72 | **Olivier Chaput**
graphiste à l'a-urba.

couverture, p. 1, 8, 9, 11, 14 | **Sylvain Tastet**
graphiste à l'a-urba.

LA PHOTOGRAPHIE

p. 1, 2, 13, 19, 25, 26, 29, 30, 31, 39, 41, 42, 44-46, 54, 61 | **Hélène Dumora**
photographe à l'a-urba.

#28 | DÉCEMBRE 2025

Commerce : le grand déballage

Commerce : le grand déballage !
Derrière ce titre volontairement léger, ce dossier explore les multiples recompositions en cours de la ville marchande et les (r)évolutions des pratiques de consommation.

Disparition des petits commerces, vacance commerciale dans les centres-villes, obsolescence des grands centres commerciaux, explosion du e-commerce dont la logistique modifie l'organisation et le fonctionnement de nos villes et territoires...

Autant de sujets passés au crible de l'analyse des géographes, économistes, architectes, historiens qui ont contribué à ce passionnant numéro !