

REVUE DE PRESSE



Olivier Razemon

Comment la France a tué ses villes

SOMMAIRE

■ PRESSE GÉNÉRALE

20 Minutes	6
Courrier CAB	7
La Décroissance	8
La Gazette des communes	9
La Liberté	10
La Provence	11
Le pays Briard	12
Le Monde	14
Pèlerin	15
Top Vélo	18
UP Magazine	19
Entreprises et carrières	24
Charente Libre	29
Le Courrier de l'Eure	30
Le Dauphiné Libéré	31
Épines Drômoises	32
Hérault Juridique	33
La Semaine du Rousillon	35
La Tribune de l'Ardèche	39
La Revue Des Collectivités Locales	40
Le Berry Republicain	45
Le Parisien Magazine	48
Les Tablettes Lorraines	52
Lettre du Secteur Public	53
L'Union	54
Sites et monuments	56
Traits Urbains	57
Transrural-Initiatives	58

SOMMAIRE

■ PRESSE GÉNÉRALE

Le Télégramme	66
Alternatives Economiques	69
Librairie Page et Plume	70
Écologie Solidaire	71
L'Opinion	73
Archiscopies	75
La Marseillaise	76
L'Alsace	77
Le Dauphiné Libéré	78
Le Journal du centre	79
Les Dernières Nouvelles d'Alsace	80
Revue Urbanisme	81
Top Nature	83
Ville et rail	84

SOMMAIRE

AUDIOVISUEL & WEB

Le courrier des maires	25
Librest	28
Le Huffington Post	59
ActuaLitté	61
Le Télégramme	64
URBIS	86
Le journal du centre	89



Demain la ville
mai 2016



20 Minutes
octobre 2016



Zoom écologie
2016



Tout un rayon
octobre 2016



UP magazine
septembre 2016



BFMTV.
octobre 2016



Reporterre
octobre 2016



RCF radio
octobre 2016



Ouishare
octobre 2016



**Librairie
des danaiides**
octobre 2016

lechoixdeslibraires.com
octobre 2016



Montélimar NEWS
octobre 2016



ACIDD
septembre 2016



Le Berry Républicain
octobre 2016



France 3 régions
novembre 2016

SOMMAIRE

AUDIOVISUEL & WEB (SUITE)



Isabelle et le vélo
octobre 2016



RMC
octobre 2016



URBANNEWS
octobre 2016



CARADISIAC
octobre 2016



MobiTélex
novembre 2016



Libération
novembre 2016



Midi:onze
novembre 2016



URBIS
novembre 2016



RMC
novembre 2016



FACEBOOK Cyril Dion
novembre 2016



L'Indépendant
novembre 2016



Soundcloud
2017



BFM
novembre 2016



France culture
18 décembre 2016



France culture
22 décembre 2016



Fréquence protestante
janvier 2017



LADEPECHE.fr
13 décembre 2016



pap.fr
janvier 2017



Radio campus Paris
24 janvier 2017



innovapresse
13 janvier 2017



8 ■ Actualité

Lundi 26 septembre 2016

TRANSPORTS Aujourd'hui, quatre trajets en voiture sur dix font moins de trois kilomètres

Quel avenir pour l'auto en ville ?

Audrey Chauvet

Paris sans le bruit ni l'odeur. Dimanche, la capitale était partiellement fermée à la circulation automobile pour la journée annuelle « sans voiture » qui pourrait préfigurer la ville du futur : moins de circulation, plus de transports en commun et de pistes cyclables... « Dans les hyper-centres des villes, la piétonisation est devenue extrêmement courante, mais elle ne répond pas au véritable enjeu, qui est de réduire la circulation dans toute la ville. Il vaut mieux enlever 20 % des voitures dans cent rues que 90 % dans trois rues », nuance Olivier Razemon, auteur de *Comment la France a tué ses villes* (éd. Rue de l'Echiquier). Alors qu'aujourd'hui, 4 trajets en voiture sur 10 font moins de 3 km dans les agglomérations françaises, la voiture pourrait être utilisée de manière plus judicieuse « pour des trajets

longs, pour transporter des choses lourdes ou emmener plusieurs personnes », note l'auteur. « L'avenir de nos villes, ce n'est pas autre chose que la voiture, mais la voiture autrement », résume Olivier Blond, président de l'association Respire, qui lutte contre la pollution atmosphérique. « Avec le développement de l'auto-partage, des voitures autonomes... le vieux modèle de la voiture individuelle utilisée par une personne seule est en train de décliner », assure-t-il.

Une question d'habitude

La qualité de l'air continuera pourtant à pâtir de la circulation. « Il faut des contraintes pour que les habitudes changent », assure Olivier Razemon. Pas un péage urbain, comme cela a été fait à Londres, ni des règles de circulation drastiques, comme à Milan, mais « une réduction de l'espace public dédié à la voiture », recommande l'auteur. L'espace gagné par la dimi-



Les Champs-Élysées rendus aux piétons lors du dimanche sans voiture.

nution des parkings par exemple pourrait être consacré à des espaces de convivialité et même du foncier, envisage Olivier Blond. Pierre Chasseray, délégué général de 40 millions d'automobilistes, estime que c'est « par l'attrait » que l'on pourra réduire la circulation : « Les gens qui utilisent leur voiture en ville le font parce qu'ils

n'ont pas d'alternative satisfaisante. Il faut développer l'offre de transports en commun, fluidifier la circulation en augmentant le nombre de voies sur les périphériques ou les autoroutes contournant les villes. » La voiture ne disparaîtra pas demain de nos villes, imaginer qu'elle ne modèlera plus l'espace urbain serait la révolution. ■

POLITIQUE

L'abandon des harkis reconnu

« Je reconnais les responsabilités des gouvernements français dans l'abandon des harkis, les massacres de ceux restés en Algérie et les conditions d'accueil inhumaines de ceux transférés en France. » Le discours de François Hollande dans le cadre de la Journée nationale d'hommage aux harkis était très attendu. Par cette allocution prononcée dimanche dans la cour de l'Hôtel national des Invalides à Paris, le chef de l'Etat a honoré une promesse faite en avril 2012 durant la campagne présidentielle.

500 000 personnes

Selon le secrétariat d'Etat aux Anciens combattants et à la Mémoire, cette journée a été l'occasion de présenter le bilan de la 2^e année du « Plan harki », le plan d'action en faveur des anciens membres des forces supplétives et de leurs proches présenté le 25 septembre 2014. Après les accords d'Evian le 18 mars 1962, 55 000 à 75 000 harkis, ont, selon les historiens, été abandonnés en Algérie et victimes de sanglantes représailles de la part des nationalistes. Quelques 60 000 ont été admis en

France. Avec leurs descendants, leur communauté est estimée à 500 000 personnes. La situation des harkis a été abordée par plusieurs candidats à la présidentielle. La cérémonie a d'ailleurs été suivie par Nicolas Sarkozy, ancien président, Marine Le Pen, présidente du FN, et Jean-François Copé, candidat à la primaire de la droite. ■



François Hollande a tenu promesse.

La santé a un prix et il doit être raisonnable.

SANTÉ PRÉVOYANCE PÉRIODIQUES

PROFITEZ D'UNE COMPLÉMENTAIRE SANTÉ PERFORMANTE À UN BUDGET MAÎTRISÉ.

Découvrez nos solutions sur harmonie-mutuelle.fr/devis

Harmonie Mutuelle, 1^{re} mutuelle santé de France.

FICHE SYNTHÈSE

PEUT-ON ENCORE SAUVER LES PETITES VILLES DE LEUR AGONIE ?

La plupart des villes, petites et moyennes, souffrent, leurs habitants et leurs élus avec. Les maires semblent impuissants à enrayer un déclin qui s'accélère et se traduit, dans les urnes, par un vote protestataire de plus en plus fort à mesure que les rideaux tombent sur les vitrines des centres villes. Fatalité ou manque de courage politique ?

Un constat partagé

«La France est en train de tuer ses villes» : après d'autres, le journaliste Olivier Razemon raconte, dans son dernier livre *Comment la France a tué ses villes* (éd. rue de l'Echiquier, 2016), l'inexorable déclin des villes, petites et moyennes. «Les métropoles, certes, se portent relativement bien. En revanche, toutes les autres, de la ville moyenne au hameau en passant par la simple bourgade, sont touchées», poursuit-il en préambule d'un enquête qui emmène le lecteur à Périgueux (24), Soissons (02), Privas (07) ou La Ferté-Macé (61)... Le dernier rapport de France Stratégie (*Dynamiques et inégalités territoriales*, juillet 2016.) va dans le même sens : il s'inquiète du «déficit de ressorts de croissance dans beaucoup de villes moyennes et de territoires ruraux», constate «les écarts de chômage persistants» et des «écarts qui ne se résorbent plus» en terme d'égalité des chances et d'accès aux services. Si «l'avenir est favorable aux métropoles» selon l'institut, les aires urbaines et les zones rurales pourraient «pourrait accélérer leur décrochage économique». Cela fait trente ans que rapports officiels, travaux universitaires, enquêtes journalistiques tirent la sonnette d'alarme. Depuis que le FN gagne du terrain, voire des mairies, l'attention sur ces territoires agonisant se fait soudain plus vive. Après les Européennes de 2014, l'Ifop a montré que «moins il y a de commerces ou de services, plus le sentiment d'abandon, de déclin et d'isolement sera puissant, avec comme corollaire un vote FN "dopé"». Prise de conscience ou non, une nouvelle mission gouvernementale, portée par la ministre Sylvia Pinel et la secrétaire d'État Martine Pinville, doit rendre prochainement ses propositions sur la revitalisation du commerce en centre-ville.

Echec politique ?

Très paradoxalement, les thématiques d'aménagement du territoire et leurs traductions institutionnelles, les réformes territoriales, n'ont jamais été autant investies par les politiques. Les maires sont des «aménageurs» depuis trente ans, pilotent des plans d'urbanisme, et les dis-

positifs pour «renforcer l'attractivité», notamment commerciale, des centres villes sont pléthores. Pour quels résultats ? Olivier Razemon décrit ainsi la ville de Vierzon : «La sous-préfecture du Cher est devenue "un mouvoir commercial". La ville moyenne s'étiole, décline, se paupérise.» C'est Vierzon (18), ce pourrait être ailleurs, explique-t-il. Les centres villes se ressemblent tous, avec leurs rideaux baissés sur des boutiques vides, leurs enseignes de fripes franchisées, leurs logements vacants et leurs zones commerciales en périphérie. Le journaliste pointe un double échec : celui des politiques commerciales – «la recette du déclin passe par l'hypermarché» – encouragées par les élus eux-mêmes qui approuvent en Commission départementale d'aménagement commercial (CDAC) 80% des projets de grandes surfaces, au nom de l'emploi ; celui des politiques de transports qui privilégient, envers et contre toute logique, la voiture individuelle, cette «espèce invasive». Bref, il serait temps d'abandonner les deux mamelles des Trente Glorieuses, la zone commerciale et la voiture, qui ont poussé à l'étalement urbain et par ricochet au déclin des centres villes.

Des villes impensées...

En 1980, l'architecte Jean Nouvel poussait un coup de gueule dans le magazine *Actuel* : «Plus personne ne se demande à quoi sert une ville ! Prends les HLM. Le gisardisme a parlé de les aménager, alors on a repeint les entrées, planté des bacs à fleurs, recherché les économies d'énergie, doublé une ou deux cloisons. Tu crois que ça change le problème et les gens qui vivent loin de leur boulot, avec le désert éteint des nuits, et le RER pour s'échapper. Faut tout renverser». La ville dont parle Jean Nouvel a été pensée depuis : elle s'est incarnée dans les métropoles. Les villes petites et moyennes elles, sont restées des impensées politiques, rarement envisagées comme un écosystème global. On saucissonne, on découpe. «Depuis trente ans, note France Stratégie, les dispositifs d'aide aux territoires se sont multipliés et certains d'entre eux se chevauchent, voire même ap-

paraissent contradictoires.» Ces dispositifs qui s'empilent ne répondent à aucune stratégie mais tente d'apporter des réponses au coup par coup à des problématiques, certes réelles, mais imbriquées dans un écosystème, très différents des métropoles, que les petites villes cherchent trop souvent à imiter, telle la grenouille de la fable. Bien sûr, de nombreuses initiatives existent, et l'enquête d'Olivier Razemon, dans son chapitre «Comment la France peut sauver ses villes» l'illustre abondamment. Mais elles ne sont pas nécessairement reproductibles et ne doivent leur existence qu'à une prise de conscience d'une équipe, à un moment donné. Elles restent surtout, très marginales.

... en état d'urgence

«Si rien n'est fait pour les villes moyennes, demain, il sera trop tard», analysent dans un article paru il y a deux ans dans *Slate* Olivier Berlioux, président d'honneur de Dextera (l'association des collaborateurs de cabinet de la droite et du centre) et Franck Gintrand, directeur général de Global Conseil. Et il faudra plus que les quelques dispositifs de soutien au commerce local qui «relèvent plus de la psychothérapie de groupe et de l'accompagnement en fin de vie que de la politique volontariste». Mais que faire ? Première solution forte d'Olivier Razemon : «casser la machine à béton», autrement dit mettre fin à toutes construction ou extension des centres commerciaux. C'est une proposition émise par Bernard Morvan, président de la Fédération nationale de l'habillement (FNH). Des élus s'engagent, dans les discours tout du moins, dans cette voie. Mais ce sera insuffisant. Pour retrouver des centres villes attractif, le journaliste insiste sur l'urgence de sortir de l'addiction à la voiture individuelle pour multiplier les «espaces publics de qualité». Olivier Berlioux et Franck Gintrand plaident, eux, pour que la voiture «soit à nouveau bienvenues dans les centres villes»... Les diagnostics se recourent, les remèdes s'opposent radicalement : la France des sous-préfectures n'en a pas fini de tomber. ■ BRUNO WALTER

Délabrement

Le journaliste Olivier Razemon, spécialisé sur les questions de transports, vient de publier une enquête sur la dévitalisation des villes françaises. De Saint-Étienne à Vierzon en passant par Périgueux ou Béziers, il évoque la dégradation des centres-villes, le déclin démographique qui touche de nombreux territoires, la précarisation d'une population reléguée... Mais son travail se concentre surtout sur la destruction des commerces. Vitrites vides, trompe-l'œil pour cacher la misère, rues désertées... Les boulangeries elles-mêmes disparaissent, c'est dire si l'heure est grave. Pour révéler *Comment la France a tué ses villes*, Olivier Razemon désigne principalement deux responsables : la grande distribution – dont le programme « *consiste tout simplement à détruire la ville existante pour la remplacer par une ville artificielle, assemblée de toutes pièces, vouée au commerce et aux loisirs* » – et l'automobile. Le couple hypermarché-bagnole a transformé le territoire, les modes de vie, et conduit au développement de zones périphériques au détriment des centres. Les préconisations de l'auteur tombent sous le sens : il faut en finir avec l'étalement urbain, contrecarrer la grande distribution, soutenir les commerces de proximité, limiter la place de l'automobile, ralentir. Un bon début. Mais peut-être faudrait-il s'attaquer plus profondément aux évolutions économiques et technologiques qui ont reconfiguré le territoire au profit des métropoles... Un mouvement qu'Olivier Razemon semble paradoxalement approuver, rejetant la « *défense malsaine du bon terroir français contre le cosmopolitisme métropolitain* ». Quand un Bernard Charbonneau appelait à préserver les terroirs français du rouleau compresseur du progrès (dans son livre *Tristes campagnes* par exemple), cela relevait-il d'une « *défense malsaine* » ? P. T. Olivier Razemon, *Comment la France a tué ses villes*, Rue de l'échiquier, 2016 (181 pages, 18 euros).



FORUM Interview



F. CALCAVIOLA/LA GAZETTE

Olivier Razemon

Journaliste spécialiste des questions de mobilité et d'urbanisme

« Il faut une stratégie globale pour la ville »

« Comment la France a tué ses villes » (éd. Rue de l'échiquier), c'est le titre choc du dernier livre du journaliste Olivier Razemon, qui revient sur le phénomène croissant de dévitalisation des centres qui touche de plus en plus de villes petites et moyennes. L'auteur analyse les causes fantasmées ou réelles de cette désaffection: de la métropolisation, en passant par le développement d'internet, les loyers des logements et des locaux commerciaux trop chers, le développement des galeries marchandes en périphérie, ou la piétonnisation qui aurait fait fuir les clients. Il présente aussi quelques exemples de petites collectivités qui ont su s'adapter pour leur plus grand bénéfice. ●

01 

Le titre de votre ouvrage sous-entend que la structure même de « ville » est en danger. Qu'en est-il ?

Aujourd'hui, toutes les villes présentent des symptômes communs comme la vacance commerciale et résidentielle en hausse, une paupérisation des hypercentres... Trois catégories de collectivités font exception: une dizaine de grandes métropoles, les destinations touristiques renommées comme Annecy ou Menton, et de grosses bourgades très isolées, par exemple en moyenne montagne, sans zone commerciale ni banlieue, telles que Tende, Saint-Céré et Dunières. Hormis ces profils, toutes les cités, quelles que soient leur taille et la vitalité économique de la région, sont touchées. On accuse souvent le mouvement de métropolisation d'avoir engendré ce phénomène, mais, même si les deux sont concomitants, ils ne sont pas forcément liés. Si les gens ont quitté les centres-villes, ils sont restés en bordure. Et les métropoles attirent la création de richesses.

02 

Quelles sont selon vous les causes principales de ce déclin ?

Le développement des centres commerciaux en périphérie a amené à la création de nouvelles centralités, pesant sur celle qui est historique, et à une accoutumance à la voiture. Le phénomène n'est pas nouveau, mais on en mesure pleinement les conséquences aujourd'hui, et la création de surfaces commerciales augmente plus vite que les besoins de consommation des ménages. Les politiques locales de régulation commerciale sont en cause: certains élus commencent à comprendre qu'il ne s'agit pas que d'un problème d'hypercentre, mais de stratégie globale pour la ville. Toutefois, le rapport à la grande distribution n'est pas toujours identifié, les élus restent obsédés par la création d'emplois et de richesses que générerait ce secteur. Ceux qui ont l'habitude de se promener à pied ou à vélo réalisent que cette place du piéton ou du cycliste dans le centre-ville est un autre facteur explicatif de sa désaffection.

03 

Outre l'arrêt des autorisations de création de nouvelles zones commerciales, quelles voies explorer pour ramener les habitants dans les cœurs de ville ?

Il faut réfléchir à la façon dont les gens accèdent au centre-ville, leur demander comment ils vivent ce territoire, observer les voies empruntées une fois la voiture garée, pour faciliter les cheminements. Créer des zones publiques de qualité est un autre enjeu, ce qui implique de donner la priorité aux déplacements les moins consommateurs d'espace et les plus efficaces en termes de relations sociales. Cette réappropriation spatiale par la population ne se limite pas au cœur commerçant, mais concerne l'ensemble de l'agglomération. On ne construit pas une ville à visage humain en se contentant de piétonniser quelques rues marchandes. Il faut aussi réfléchir à la place des touristes. Le lien entre les gares, y compris routières, et la cité doit être mieux traité.

Propos recueillis par Delphine Gerbeau

La Provence

Aix-en-Provence

L'hypercentre doit-il avoir des mini-centres commer

Installés en périphérie de la ville, ces rassemblements de boutiques peuvent-ils concurren



Le charme d'un centre historique peut-être court-circuité par ces nouveaux centres commerciaux avec pléthore de places de stationnement et commerces de p

Aix n'est pas la plus à plaindre en matière d'offre commerciale. Ce serait même au dos des grands axes.

Jusqu'à présent, Aix a réussi à boucler hors de ses terres les hypercentres qui souhaitent s'installer en périphérie. Seuls les deux ordinaires se tiennent la part du lion : Galleries Lafayette et Grand Sud de Bouffan. "On fait tout pour qu'aucun autre hypercentre ne s'installe dans le secteur. On reçoit beaucoup de demandes, ce les refuse avec nos moyens juridiques", rapporte Alexandre Galland, adjoint à l'urbanisme.

Des hyper, un à compris, c'est bon. Mais des rayons surfaces, ce serait plutôt un piège à villes fonctionnant sans abords d'Aix. Attention alors à notre bonne chère cité du Roy René ! certes, les commerces du hypercentre sont plutôt de très bonne qualité mais ils ne possèdent pas la diversité que l'on trouve le stationnement facile et gratuit.

Dernier centre commercial sorti de terre : "L'escalifère", sur l'emplacement du stade hippique tout sud de la commune, avec une surface commerciale, une boulangerie, un restaurant, une salle de sport, un coiffeur... Mais il en existe déjà ailleurs. L'année dernière, sur la commune de Berre, C&A est, on n'est pas en reste avec "L'Escapade", à l'entrée de Falyère. Et enfin, au Nord, du côté de Venelles avec un autre hypercentre surfaces et commerces. Deux autres petits centres commerciaux sans surface commerciale ont un succès fou sur la route du Puy-Sainte-Réparate, entre Aix et Puycelade... Et toujours le même constat : ces emplacements de boutiques sont positionnés au bord de routes d'axe passantes (les habitants

du pays d'Aix qui travaillent à Aix ou Marseille y passent matin et soir) avec un parking gratuit. Le nerf de la guerre.

"Aucune raison de venir dans Aix"

Alors qui fait encore ses courses dans Aix ? Les habitants bien sûr, des touristes, des travailleurs, des gens plutôt aisés. Vous vous habitez à l'extérieur, la solution est ailleurs. Gardien, qui vit à Célestun, ne dit pas le contraire : "Je ne suis quasiment plus dans Aix. Pour moi, c'est Marseille, c'est agréable de y passer mais les parkings sont vraiment trop chers, le seul chez les commerçants de Célestun et aussi à Puycelade. Mes amis ne se sont pas installés en périphérie. Donc, je n'ai aucunement plus aucune raison d'aller en ville. Je commande pas mal sur internet aussi. Et puis, il faut l'avouer, on n'est pas toujours très bien reçu chez les commerçants locaux. Parfois on ne sent pas bonjour, on vous dirige. Ça n'arrange rien." Pour ses habitudes d'achat alimentaire, on le suit : depuis l'arrivée des supermar-

chés en France (1962) à Saint-Gervais-les-Bains, on privilégie la grande surface. Il faut donc des commerces complémentaires qu'il faut cher le coût, le confort, l'opinion... se signifie plus facilement se rendre dans l'hypercentre. C'est ce que l'étude date de juin dernier de la Fondation pour l'urbanisme et le développement du commerce spécialisé d'Arnaud de la Roche.

En France, dans les années 1920, on recensait 1,5 million de boutiques. Elles ne sont plus que 850 000 aujourd'hui.

Mais le tarif des parkings, les transports en commun pas assez performants, l'explosion des achats sur le web, des centres commerciaux intelligents et une offre de plus en plus large font que la clientèle n'est plus aussi fidèle à Aix qu'autrefois. "Il ne faut pas s'endormir sur nos lauriers, rappelle Alexandre Galland. Aujourd'hui, on ne peut plus bien le cap. Quand aux commerces en périphérie, ce n'est pas une concurrence pour l'hypercentre. On ne s'adresse pas aux mêmes clients. Aix est une ville dotée avec un gros centre urbain et quelques banlieues délaissées comme la Durançon, les Mées, Puycelade ou Lagnes. On ne peut pas demander aux habitants de ces quartiers de venir tous les jours en périphérie et quelques banlieues délaissées comme la Durançon, les Mées, Puycelade ou Lagnes. On ne peut pas demander aux habitants de ces quartiers de venir tous les jours en périphérie et quelques banlieues délaissées comme la Durançon, les Mées, Puycelade ou Lagnes. On ne peut pas demander aux habitants de ces quartiers de venir tous les jours en périphérie et quelques banlieues délaissées comme la Durançon, les Mées, Puycelade ou Lagnes.

HABITANTS ET DÉPLACEMENTS

Fait inédit (en 2011), le nombre d'habitants à Aix avait baissé pour la première fois depuis le début du XX^e siècle, passant de 142 554 en 2006 à 140 684 en 2011 d'après les chiffres de l'Insee. Patrick Redor, directeur régional de l'Insee, avait expliqué dans nos colonnes ce phénomène : "Parallèlement à la baisse de la population aixoise, celle de l'ensemble du pays d'Aix a chuté. Ce phénomène touche aussi d'autres villes. C'est ce qu'on appelle la périurbanisation : la croissance des communes périphériques est alimentée, pour grande partie, par les départs des villes-centres. On s'installe dans des endroits où la pression foncière est moins forte, comme le coût du logement, et où le cadre de vie est moins urbanisé, un peu plus rural et jugé comme plus agréable. Or, parallèlement, les emplois restent dans les grandes villes, ils ont même tendance à s'y concentrer. D'où un allongement des temps de transport."

L'ANALYSE de Michel Chiappera, urbaniste et architecte, professeur à l'Institut d'urbanisme et d'aménagement régional à Aix

"Sacrement bon de se balader dans une ville"

C'est quoi un centre-ville pour vous ?

"C'est le bien vivre essence. Faire la ville, faire un lieu habité, en France comme à l'étranger, le bien vivre ensemble, parfois en gros met pour certains passer par là, de se balader, en drague, en échange de regards, c'est aussi de la qualité de vie."

Comment qualifiez-vous ces micro-centres en terme architectural ?

Ils sont de plus en plus centrés dans une architecture de centre-ville, plutôt dans l'image qu'on se fait d'un centre-ville, avec une place, une fontaine, avec ces constructions, on reconnaît de l'espace public. On s'est rendu compte qu'il avait finalement des qualités, une façon de dire les choses et il offre aussi de la convivialité. Si on recrée ces espaces, on peut aussi penser que ça donnera envie aux clients de plus consommer. Certains vont encore plus loin avec le retail park, un centre commercial à ciel ouvert conçu comme une petite ville.

Ces petits centres commerciaux en périphérie peuvent-ils mettre à mal l'hypercentre ?

Oui, ça peut concurrencer fortement les activités existantes, dans l'absolu. Concurrencer Aix, ça va être difficile mais selon ce qu'ils remplissent, il faut faire attention. Le problème, c'est que ces équipements publics attractifs ne sont pas pris en compte de manière globale par les élus. Parfois c'est bien conçu comme par exemple à Châteaufort-de-Bouguet où il a été créé une centralité villageoise sur la base de rien, entre un château et une église. Idem pour le centre de Palette. Là, des élus ont saisi l'importance de créer des commerces et de faire un projet urbain. À d'autres endroits, c'est à l'aveuglet. Le commerce devrait être pris en compte dans le schéma de cohérence territoriale [Sct] et le Plan local d'urbanisme (Plu), ce qui n'est pas le cas. Cela permettrait pourtant de mesurer l'impact du commerce sur nos comportements. Demain, nous serons confrontés à un autre type d'impact, celui de

le-commerce. Et Plan-de-Campagne peut être bousculé par ce phénomène. Quant aux micro-centres, ils détiennent fortement la clientèle du cœur de ville qui doit évoluer, et qui le fait. Vers le bon ou le mauvais, je ne sais pas à quoi juger. À certains endroits tout ce même, ces centres commerciaux sont de vrais problèmes de circulation comme avenue du centre hippique, un lieu déjà très saturé. Là encore, il faut réfléchir sur le problème de manière globale, en mesurant les déplacements, les habitations... avant de construire.

À Aix-les-Bains, comment les centres-villes disparaissent-ils ?

Je ne sais pas comment tout cela va évoluer. Fait pour des transformations et du démantèlement de certains centres-villes. Espérons que les gens se disent que c'est encore sacrément bon de se balader dans une ville, un vrai."

Propos recueillis par A.F.P.

A.F.P.

"Comment la France a tué ses villes"

En France, la vacance commerciale s'est accrue dans les centres-villes entre 2014 et 2015. Elle atteint en moyenne 9,5% du parc de locaux commerciaux en 2015. Elle s'élevait à 8% en 2014. Les centres de petites et moyennes villes (moins de 50 000 habitants) ont vu leur situation la plus fortement se dégrader. En revanche, la vacance commerciale se maintient à 6% dans les agglomérations de plus de 50 000 habitants. Qu'en est-il à Aix ? Une étude de la chambre de commerce et d'industrie datant de décembre 2011 recense un total de 3 211 locaux commerciaux aixois (les Milles, Platanes, Pioline, Puyricard et Luynes compris) dont 202 locaux vacants (3 150 locaux commerciaux en 2009 et 205 vacants). Pour le seul centre-ville, en 2009, on comptait 1 729 locaux commerciaux dont 134 vacants (taux de vacance : 7,75%). En 2011, 1 719 locaux commerciaux dont 127 vacants (taux de vacance : 7,38%). **"Plus de la moitié de l'appareil commercial est resté sans changement : viennent ensuite les mouvements de commerces avec un taux de 24,42% ; les fermetures et suppressions atteignent 9,39% alors que les créations de commerces ne représentent que 5,35%."** Jean-Christophe Grossi, élu au commerce à Aix, avance un très bon taux de vacance en 2015 de l'ordre de 4% d'après l'observatoire du commerce.

Pour essayer de comprendre ce qui arrive aux commerces français, penchons-nous sur le livre *Comment la France a tué ses villes* (éd. Rue de l'échiquier) d'Olivier Razemon : **"Pendant des décennies, on a construit des zones commerciales qui ont surtout contribué à tuer le commerce local (...) Jusqu'au XX^e siècle, ces lieux de commerce trouvaient place dans la ville, afin d'être accessibles à tous. Mais la banalisation de l'automobile a bouleversé cet équilibre (...) Une étude réalisée en juillet 2012 par Procos montre que 62% du chiffre d'affaires du commerce se réalise en périphérie, contre 25% en centre-ville et 13% dans les quartiers (...) 90% des projets sont situés en périphérie et seulement 10% dans le centre (...) La raison est financière : les comptes d'exploitation y sont plus favorables qu'en centre-ville. Des procédés comptables permettent en effet aux promoteurs de faire figurer la valeur de leurs murs commerciaux à l'actif de leur compte de bilan, même s'ils ne perçoivent aucun loyer et que les locaux restent vides."** Et de reprendre : **"En centre-ville, le nombre de commerces diminue tandis que les zones commerciales de diverses tailles qui l'entourent monopolisent 90% des dépenses des ménages."** Martine Pinville, secrétaire d'État au Commerce, vient d'annoncer que l'État va débloquer 1 million d'euros pour financer les stratégies de développement urbain. En France dans les années 1920, on recensait 1,5 million de boutiques. Elles ne sont plus que 850 000 aujourd'hui alors que la population croît dans le même temps de 50%. Depuis les années 2000, le parc de surfaces commerciales croît à un rythme plus rapide que la consommation.

La Ferté-sous-Jouarre

Les usagers du rail veulent des rames en plus

p. 22



Votre centre E.Leclerc

E.Leclerc
Coulommiers - Faremoutiers - La Ferté-Gaucher

seront FERMÉS
le mardi 1^{er} novembre 2016 (Toussaint)

COULOMMIERS www.e-leclerc.com ☎ 01 64 03 62 12

Le pays Briard

Régional et indépendant depuis 1886

www.lepaysbriard.fr

Tél. 01.64.75.38.00 • Fax 01.64.65.12.48 • Vendredi 28 octobre 2016 - 73^e année - N° 6804



Autoroute A4



SANEF : Riester milite pour l'arrêt des travaux p. 5

Seine-et-Marne

Vers la mort des centres-villes?



Le commerce de proximité va mal et la Brie est touchée. Des solutions existent. p. 3

Agriculture
Epannage : Ségolène Royal fait marche arrière p. 4

Coulommiers
Vers un nouveau commissariat de police ? p. 7

Beton-Bazoches
Adieu à l'ancien patron de Darche-Gros p. 12

Roissy-en-Brie
La mairie signe-t-elle l'arrêt de mort du Pub ADK ? p. 18

Boitron
Un logis pour les chevaux abandonnés p. 20

Cyclo-cross
Une ancienne Fertoise en équipe de France p. 27

ONCLE SCOTT'S
THE COUNTRY RESTAURANT

OUVERT 6/7 JOURS

Rue des Longs Sillons
COULOMMIERS
01 64 20 57 50
www.uncle-scott.com

Filet de kangourou grillé

A GOUTER ABSOLUMENT!

R 95100-6804-F:1,20



À la une

LE PAYS BRIARD
VENDREDI 28 OCTOBRE 2016
www.lepaysbriard.fr 3

■ SEINE-ET-MARNE

Centres-villes : faut-il enterrer les commerces ?

En France, le commerce de proximité va mal. Ce n'est pas un scoop ! La Seine-et-Marne est particulièrement touchée, elle qui souffre de problèmes de mobilité et de concurrence avec Paris et sa proche couronne.

On connaît la désertification médicale, voici maintenant venir la désertification commerciale. La France compterait en moyenne plus d'un commerce sur dix fermés dans ses centres-villes. Les villes moyennes ou petites sont les plus touchées, mais le phénomène n'épargne pas les grandes métropoles, à l'exception de quelques-unes comme Paris. Pour contraindre le gouvernement à annoncer un plan d'action plus symbolique que salutaire avec 1 million d'euros d'aide.

En Seine-et-Marne, la situation est tout aussi alarmante qu'ailleurs, puisqu'il s'agit d'une problématique nationale. Il suffit de parcourir les villes - grandes, moyennes ou petites - du département pour se rendre compte de cette réalité, implacable. Les centres commerciaux fleurissent, le plus souvent dans les périphéries urbaines toutes identiques les unes aux autres, tandis que les centres-villes ramènent à contre-courant. Du Nord au Sud, de Nemours et Montereau-Fault-Yonne à Meaux et Chelles, en passant par Melun, Coulommiers ou encore Provins, le phénomène se lit dans la désertification commerciale est injuste, elle ne frappe pas tout le monde avec la même intensité !

« Centres commerciaux aseptisés »

À Coulommiers, bassin d'emploi le moins touché par le chômage dans toute la Seine-et-

Marne, la situation reste relativement tenable. « C'est vrai que l'on voit quelques commerces fermés, je trouve ça dommage, mais ça pourrait être pire et j'arrive toujours à trouver ce que je recherche quand je fais du shopping », assure Sandra, une Coulommierine de 36 ans qui affirme préférer « flâner dans le centre-ville que dans les centres commerciaux qui sont plus aseptisés. »

Frank Riestler, le maire LR de Coulommiers ne nie pas cette difficulté induite, également, par la conjoncture économique, même s'il affirme que « le centre-ville que beaucoup envient reste dynamique », il développe : « C'est vrai qu'il faut que nous passions à la vitesse supérieure. C'est pour cela que nous comptons créer 150 places de stationnement



Un des quelques locaux commerciaux vacants dans le centre-ville de Coulommiers. Celui-ci n'est pas une fermeture, mais un déménagement dans la rue piétonne (rue Beaurepaire) ©DJP / P. Choisnet

« Il existe des solutions »

Olivier Razemon est journaliste. Il vient de sortir un nouvel essai intitulé Comment la France a tué ses villes (éditions Rue de l'échi-

quier, 18 €). multiplication des grandes surfaces qui uniformisent le commerce. Ce sont des endroits interchangeables d'un bout à l'autre de la France qui modifient nos habitudes de



d'ici la fin 2017 à l'entrée de la rue Abel-Prouham, près de la caserne. Nous allons aussi lancer le dispositif « Boutique à l'essai » pour soutenir les nouveaux commerces qui veulent s'installer en leur proposant des conditions avantageuses dans un délai court. »

boutiques vides, ça baisse l'attractivité de notre ville, regrette une commerçante de prêt à porter pour femmes dans la rue piétonne, celle qui remonte vers la maison natale de Jean de la Fontaine. Cette année a été particulièrement difficile, sans doute aussi à cause des températures, des

« Il existe des solutions »

Olivier Razemon est journaliste. Il vient de sortir un nouvel essai intitulé Comment la France a tué ses villes (éditions Rue de l'échiquier, 18 €).

Vous dressez un constat alarmant sur les centres-villes. Dans quel but ?

C'est en faisant la promotion de mes livres précédents que j'ai parcouru la France et constaté cette réalité. Je suis volontairement alarmiste, mais parce que la situation l'est tout autant. Je veux inviter les élus, mais aussi la population, à en prendre conscience.

Quelles sont les causes et les conséquences d'un tel phénomène ?

La cause principale est la

multiplication des grandes surfaces qui uniformisent le commerce. Ce sont des endroits interchangeables d'un bout à l'autre de la France qui modifient nos habitudes de consommation. Il y a aussi le commerce en ligne qui redistribue les cartes, mais pas tant que ça finalement.

Pour ce qui est des conséquences, elles sont nombreuses. Les gens sont déracinés de leur territoire, migrent souvent en périphérie de la ville. On constate aussi que le déclin du commerce est souvent synonyme de la montée du FN aux élections.

C'est dramatique que ce soit une victoire politique de faire venir une grande surface sur un territoire. D'autant que des études montrent qu'à superficie égale, le petit commerce génère plus d'emploi.



Olivier Razemon ©LFB / P. Choisnet

Quelles sont les solutions ?

Quand une ville a dévalé la pente, c'est très difficile pour elle de la remonter. Mais il existe des solutions. Il faut déjà que les élus et décideurs politiques affrontent cette situation. La mobilité est un

enjeu majeur. Il y a de vraies choses à faire autour des gares. Le tourisme est aussi un levier fondamental. Enfin, c'est aux consommateurs de se mobiliser. Décider où et ce que l'on consomme est un choix politique fort.

Propos recueillis par Pierre CHOISNET

et de la crise. Mais indier le moral ! Notre et le relationnel, donc sur ça ! »

azzetta, le maire LR de sous-Jouarre, indique la fermeture de la de la presse dans sa début d'année 2016 le « une baisse de ation pouvant aller 5 % » dans les autres es. Mais bonne nou- sur eux, celle-ci doit rochainement ! C'est que les commerçants déposés les armes et enterrement n'est pas an.

Pierre CHOISNET @choisnet_pierre

La France se « métropolise ». Les flux de population convergent vers une dizaine de grandes villes, poumons économiques où se concentrent emplois, transports collectifs, centres administratifs, offres éducatives, culturelles, médicales, etc. Alors que les paysans représentent à peine 3,6 % de la population active, notre pays est de moins en moins industriel, de plus en plus tertiaire.

Ce nouvel exode rural concerne donc davantage les ouvriers que les agriculteurs. La proportion de jeunes qui font des études supérieures augmente et leur installation dans une métropole régionale est souvent définitive. Les enquêtes montrent d'ailleurs que c'est dans ces villes XXL que veulent vivre les générations X et Y. Les moteurs de la métropolisation sont à l'œuvre, ils sont puissants et on ne voit pas ce qui pourrait les arrêter. Pourtant, les effets pervers sont nombreux : stress, pollution, nuisances sonores, manque d'espaces verts, appartements étriqués, saturation des transports...

Certes, des progrès ont été faits depuis les années 1960, et les éco-quartiers d'aujourd'hui n'ont pas grand-chose à voir avec les grands ensembles d'hier. Mais beaucoup de Français sont allergiques à la densification, ce qui complique les choses, car l'étalement urbain n'est pas une solution.

Déclin des petites villes

L'une des conséquences les plus inquiétantes de la métropolisation est la désertification des campagnes et la décrépitude des centres urbains dans de nombreuses petites villes de province. Olivier Razemon, journaliste au *Monde*, en dresse un constat inquiétant dans un livre intitulé *Comment la France a tué ses villes* (à paraître le 13 octobre, Rue de l'échiquier, 208 p., 18 €). À l'heure d'Airbnb, le déclin des villes de moins de 20 000 habitants qui ne sont pas des cités balnéaires ou des stations de sports d'hiver semble inexorable, car seuls les retraités sont susceptibles de faire le chemin en sens inverse.

La France se « boboïse » et les bobos n'habitent pas à la campagne, où il n'y a ni magasin bio ni pistes cyclables, et où tout le monde prend sa voiture pour faire ses courses à l'hyper. Faut-il s'en désoler ? Pas forcément. Mais au moment d'acheter un bien immobilier, ce qui correspond pour beaucoup de ménages au seul placement qu'ils feront, il faut en avoir conscience. Car la santé d'un marché immobilier est en grande partie la conséquence de ces évolutions sociétales au niveau local. Pour être sûrs de ne pas se tromper, les experts que nous avons interrogés le disent de façon unanime, il faut acheter dans une métropole régionale. ■

JÉRÔME PORIER

placemats

Le seul coup d'œil
Après une consultation, même la technologie, même

Claude Berri chez Christie's
Quatre cents œuvres de la collection du réalisateur et producteur seront en vente aux enchères à partir du 17 octobre. PLAISIRS | PAGE 8

Métropolisation
ÉDITORIAL

La France se « métropolise ». Les flux de population convergent vers une dizaine de grandes villes, poumons économiques où se concentrent emplois, transports collectifs, centres administratifs, offres éducatives, culturelles, médicales, etc. Alors que les paysans représentent à peine 3,6 % de la population active, notre pays est de moins en moins industriel, de plus en plus tertiaire. Ce nouvel exode rural concerne donc davantage les ouvriers que les agriculteurs. La proportion de jeunes qui font des études supérieures augmente et leur installation dans une métropole régionale est souvent définitive. Les enquêtes montrent d'ailleurs que c'est dans ces villes XXL que veulent vivre les générations X et Y. Les moteurs de la métropolisation sont à l'œuvre, ils sont puissants et on ne voit pas ce qui pourrait les arrêter. Pourtant, les effets pervers sont nombreux : stress, pollution, nuisances sonores, manque d'espaces verts, appartements étriqués, saturation des transports...

Certes, des progrès ont été faits depuis les années 1960, et les éco-quartiers d'aujourd'hui n'ont pas grand-chose à voir avec les grands ensembles d'hier. Mais beaucoup de Français sont allergiques à la densification, ce qui complique les choses, car l'étalement urbain n'est pas une solution.

Déclin des petites villes
L'une des conséquences les plus inquiétantes de la métropolisation est la désertification des campagnes et la décrépitude des centres urbains dans de nombreuses petites villes de province. Olivier Razemon, journaliste au *Monde*, en dresse un constat inquiétant dans un livre intitulé *Comment la France a tué ses villes* (à paraître le 13 octobre, Rue de l'échiquier, 208 p., 18 €). À l'heure d'Airbnb, le déclin des villes de moins de 20 000 habitants qui ne sont pas des cités balnéaires ou des stations de sports d'hiver semble inexorable, car seuls les retraités sont susceptibles de faire le chemin en sens inverse.

La France se « boboïse » et les bobos n'habitent pas à la campagne, où il n'y a ni magasin bio ni pistes cyclables, et où tout le monde prend sa voiture pour faire ses courses à l'hyper. Faut-il s'en désoler ? Pas forcément. Mais au moment d'acheter un bien immobilier, ce qui correspond pour beaucoup de ménages au seul placement qu'ils feront, il faut en avoir conscience. Car la santé d'un marché immobilier est en grande partie la conséquence de ces évolutions sociétales au niveau local. Pour être sûrs de ne pas se tromper, les experts que nous avons



La résistance des centres-villes

Au cœur des villes petites et moyennes, les commerçants sont de plus en plus nombreux à fermer boutique. Les habitants et les élus se mobilisent pour essayer d'enrayer un problème aux racines profondes. Reportage à Dax (Landes), Breteuil (Oise) et Salins-les-Bains (Jura).

par Pierre Wolf Mandroux & Estelle Couvercelle

DAX NE SE RECONNAÎT pas uniquement à ses remparts gallo-romains ou ses arènes. La sous-préfecture des Landes se caractérise aussi par ses passants en peignoir et sandales que l'on croise parfois dans les rues du centre-ville. Logique, pour une commune qui s'enorgueillit d'être la première destination thermale de France (1).

Mais ce statut privilégié n'a pas protégé ses 20 000 habitants de la lame de fond qui emporte d'innombrables commerces de centres-villes (lire p. 24). Dans le centre, à côté de magasins de spécialités régionales, les affiches « à louer » ou « à vendre » se sont multipliées sur certaines vitrines. « Il y a quelques années, presque aucun rideau n'était baissé », soupire Martine Darriau, présidente de l'association de commerçants et gérante d'un magasin de vêtements. Aujourd'hui, le taux de vacance des commerces y est de 15 %. Le chiffre inquiète : au-delà de 10 % de commerces vacants, le problème devient structurel et non plus conjoncturel, selon un rapport de l'Inspection générale des finances daté du 20 octobre dernier.

Dax est loin d'être la seule ville touchée par ce phénomène. Cholet, Nevers, Moulins, Saint-Nazaire, Carcassonne, Vierzon... Toutes connaissent un taux de vacance de leurs commerces supérieur à 15 %, selon la Fédération pour l'urbanisme et le développement du commerce spécialisé (Procos). Des commerces dynamiques en centre-ville sont pourtant indispensables pour animer la vie locale, tisser du lien social, créer de l'emploi... Ou encore éviter que

1 À Dax, nombreuses sont les façades à l'abandon. Le taux de vacance des commerces y est de 15 %.
2 Pour attirer de nouveau les promeneurs dans son centre-ville, Dax a fait le choix de piétoniser des rues, et mis en place des navettes et vélos gratuits.
3 Axelle Verdière-Bargaoui, conseillère municipale de Dax chargée du commerce (à g.), Patricia Yvora, « manager » de centre ville (au c.) et Martine Darriau, présidente de l'association de commerçants de la ville (à d.).

les centres-villes ne deviennent des dortoirs ou des quartiers délabrés pour populations désargentées (lire p. 23).

Multiplication des grandes surfaces

Les causes de cette désaffection sont en grande partie liées aux mutations des modes de consommation. Les achats sur Internet se développent, tandis que des grandes surfaces ne cessent de sortir de terre sur le pourtour des villes. Dans une précédente enquête de *Pèlerin* sur les centres-villes (2), Pascal Madry, directeur de Procos, rappelait qu'il se crée, chaque année, 3 à 4 millions de mètres carrés de nouvelles surfaces de vente, dont 80 % en périphérie. Soit une augmentation de 3,5 % par an, alors que la consommation n'augmente que de 1,5 % par an depuis quinze ans... Les petits commerces sont les premiers à en pâtir.

C'est le cas, par exemple, à Breteuil, bourg de 4 500 âmes situé dans l'Oise. À la sortie de la ville, en direction d'Amiens, les enseignes de la grande distribution fleurissent : Dia, Lidl, Carrefour... Et, depuis trois ans, un centre Leclerc avec sa galerie marchande. En juin, la maison de la presse a quitté le centre pour s'y installer. Dernier coup dur en date pour les petits commerçants qui ont déjà vu disparaître une boucherie chevaline, un magasin de légumes, une mercerie et une boutique de prêt-à-porter.

En guise de protestation, des commerçants brutiliens avaient dressé des cercueils dans leurs vitrines, en 2014, avec ce slogan sous forme d'épithète : « Morts par la France, fusillés par les taxes et les impôts. » Aujourd'hui, au bar-tabac le Celtique, Isabelle, la patronne

➔ des lieux et présidente de l'association des commerçants, revient sur cette opération coup de poing : « On a eu droit à nos deux minutes au JT de TF1 et puis... c'est tout. »

Depuis deux ans, les commerçants de Breteuil cherchent à retrousser leurs manches avec des animations : foire de la Sainte-Catherine prévue le 20 novembre, marché de Noël... Leur objectif : tout faire pour maintenir la cinquantaine de magasins de proximité du centre-ville.

Toujours à Breteuil, Corinne, patronne d'une maroquinerie, a dû se résoudre à trouver un deuxième travail. Et depuis trois ans, Mélanie, toiletteuse canine, ne touche plus de salaire : « Heureusement que je peux compter sur la paie de mon mari, salarié chez un constructeur de tracteurs. » Mais pas question de se lamenter : un restaurant à tapas a ouvert. Camille vient de déménager son institut de beauté dans la rue principale. Le magasin de chaussures, spécialisé dans les pieds fragiles, attire toujours des fidèles clients prêts à faire trois quarts d'heure de route. « Quand une cliente vient chez nous, elle ira aussi chez le coiffeur », pronostique Jocelyne, la patronne de la boutique. Cette dernière parie sur la complémentarité des commerces de proximité.

Mais qu'est-ce qui fait donc tenir nos commerçants ? Les réponses sont unanimes : la reconnaissance des clients, le sentiment d'être utile et d'être son propre patron. Pour ceux qui seraient tentés par l'aventure, c'est possible. Baptisée « Ma boutique à l'essai » (3), l'initiative consiste à soutenir un porteur de projet en lui fournissant un local vacant à un prix accessible pendant au moins un semestre. Il peut ainsi tester son idée en étant accompagné par un professionnel. Lancée à Noyon (Oise), en 2013, l'opération a depuis essaimé dans vingt-six villes.

À la recherche des propriétaires

Dax a décidé de s'attaquer au problème en recrutant, en 2009, Patricia Yvora, une « manager » de centre-ville. Son équipe et elle se chargent entre autres de retrouver les propriétaires des commerces vacants. Et ce n'est pas chose aisée, entre les sociétés écrans qui les empêchent de remonter au véritable propriétaire et ceux qui ne répondent à aucun courrier... La mission de Patricia Yvora est de les convaincre qu'il est dans leur intérêt que le bail trouve preneur. D'abord parce qu'un commerce aménagé avec goût embellit la ville, ce qui attire chaland et touristes et fait, à terme,



1| Julie Bourdeaux, urbaniste, travaille sur « Salins 2025 », le plan de revitalisation lancé par la mairie de Salins-les-Bains.

2| La boulangerie « La Mi Do Ré » a quitté les faubourgs pour le centre-ville, sur les conseils de la mairie. Depuis, son chiffre d'affaires a augmenté de manière significative.

3| Hervé Martin, luthier, a quitté Paris pour installer son atelier à Salins-les-Bains en septembre 2016.

monter les prix de l'immobilier. Ensuite parce que Dax, comme la loi le lui autorise, taxe les propriétaires de commerces vacants depuis au moins deux ans. « Le but n'est pas de gagner de l'argent avec cet impôt, mais d'inciter les propriétaires à baisser les prix de leurs loyers », précise Axelle Verdière-Bargaoui, conseillère municipale chargée du commerce. Les efforts ont fini par payer puisque plusieurs propriétaires y ont consenti. Ce travail de fourmi entrepris à Dax a inspiré d'autres communes. Patricia Yvora ne compte plus les villes qui l'ont contactée pour se renseigner : Périgueux, Châteaurenard, Reims...

Toujours pour embellir la ville, la mairie a rendu aux piétons la place de la Fontaine chaude, d'où jaillissent les eaux thermales. Jusque-là, ce lieu, classé monument historique, était le centre... d'un rond-point ! Les commerces alentour ont vu ainsi leur fréquentation augmenter. Enfin, des navettes et vélos gratuits ont été mis en place pour rejoindre le cœur de ville. « Les centres-villes ont leur carte à jouer, martèle Patricia Yvora. Les gens viennent encore au marché pour voir les lapins bouger les oreilles ou de la bonne salade recouverte de terre. Ils aiment aussi l'originalité,



2



3

SALINS LES BAINS

comme ce boulanger qui a ouvert un salon de thé dans sa boutique. Il faut être créatif ! »

Salins-les-Bains choisit de rénover

À 900 kilomètres de là, une autre cité thermale connaît les mêmes difficultés. Il s'agit de Salins-les-Bains, bourg du Jura de 2800 habitants lové entre deux collines verdoyantes. Ici, le panorama est sublime et le centre-ville pittoresque. Mais ces atouts n'empêchent pas la localité de compter 20 % de commerces vacants, un chiffre qui a augmenté dans la même proportion que sa baisse de population : 20 % d'habitants en moins en vingt ans.

Grâce aux efforts de l'équipe municipale, la commune fait partie depuis novembre 2014 des 54 villes de France lauréates d'un programme de revitalisation des centres-villes financé par l'État. Les 2,4 millions d'euros que Salins recevra à ce titre lui permettront notamment de rénover des façades d'immeubles laissés à l'abandon, et qui font fuir habitants et clients. Cette subvention a donné un coup de fouet à un plan plus ambitieux arrêté par la mairie, appelé « Salins 2025 ». Julie Bourdeaux, urbaniste, planche par exemple sur

23

3 questions à...

OLIVIER RAZEMON

Auteur de *Comment la France a tué ses villes**



Pourquoi ce livre au titre si provocateur ?

C'est le récit d'une triste réalité. J'ai rencontré des gens révoltés par les vitrines fermées. Il s'agit de la partie la plus visible du phénomène de désertification des centres-villes. N'y restent plus que les habitants les plus modestes car ils n'ont pas les moyens de bouger, tandis que les plus riches, dotés d'une voiture, partent en périphérie, là où se sont développées des zones commerciales.

Pourquoi écrivez-vous que le commerce de proximité crée plus d'emplois que la grande distribution ?

« On va créer de l'emploi dans votre ville ! » défendent les grands distributeurs auprès des maires. Or, un rapport de la chambre de commerce de Rhône-Alpes datant de 2008 révèle qu'il y a 3,5 à 4,3 fois plus de postes de travail dans le commerce traditionnel à surface de vente identique. La grande distribution emploie moins de personnel car c'est le consommateur qui fait tout le travail ! Dans un petit commerce, outre tenir la caisse, les activités varient : du conseil à la gestion des stocks, en passant par la décoration de la vitrine...

Avons-nous atteint un point critique en France ?

Sans conteste. J'invite donc à une prise de conscience de la population, mais aussi des élus, des spécialistes de l'urbanisme et de l'État. La rue n'est pas un endroit uniquement réservé au passage des voitures, c'est un espace pour les piétons, les cyclistes... les touristes aussi. Bref, autant de consommateurs potentiels ! ●

Recueilli par E. C.

* Éd. Rue de l'échiquier, 192 p. + cahier photographique de 16 p. ; 18 €. Voir aussi le blog d'Olivier Razemon : « L'interconnexion n'est plus assurée » sur transports.blog.lemonde.fr



NICE - MONT VENTOUX

L'année prochaine verra déjà la 4e édition du Challenge Vélo Nice — Mont Ventoux pour Entreprises cher à notre ami Jean-Baptiste Wiroth. De nombreuses nouveautés seront au programme avec notamment 3 étapes inédites et l'ascension du géant de Provence par Sault (à notre avis la plus belle, car pas trop difficile et se terminant par le final légendaire). Le peloton de 30 entrepreneurs cyclistes roulera en soutien à l'association Le Point rose. L'épreuve est programmée du 8 au 11 juin 2017.

GRANDE TRAVERSÉE

Nos amis de VTopo ont récemment publié un nouveau guide de rando cyclo : la Grande Traversée du Jura, dont vous aviez eu un petit aperçu dans le numéro de novembre 2015 avec le sujet de Damien Rosso. L'itinéraire y est décrit avec soin et vous y trouverez un tas d'infos sur les lieux à ne pas manquer au cours de ce voyage. Les traces GPS sont bien sûr proposées. 130 pages - 19,95 €



DES CHIFFRES:

5359: Le nombre de points de Peter Sagan (26 ans - Tinkoff) au classement individuel UCI, après sa victoire au championnat du monde. Premier, il devance Christopher Froome (31 ans - Sky - 3 771). Avec 12 997 points, la France est la première nation devant la Colombie (11 875,25 points) et la Belgique (11 840,25 points)

176: Le nombre de jours de courses prévues au calendrier World Tour 2017, contre 147 en 2016

5: Les courses estampillées World Tour, qui se disputent en France

2: Les titres mondiaux consécutifs que le Slovaque Peter Sagan (26 ans - Tinkoff) s'est adjugés, après sa victoire au Qatar, ce dimanche 16 octobre. Avant lui, le Belge Rik Vansteenberghe (1956 et 1957), son compatriote Rik Van Looy (1960 et 1961) et les Italiens Gianni Bugno (1991 et 1992) et Paolo Bettini (2006 et 2007) avaient réussi cet exploit

« EN PRATIQUANT LE GRAVEL, JE DÉVELOPPE LE CÔTÉ LUDIQUE DU VÉLO. JE PEUX ALLER ROULER LE DIMANCHE SUR ROUTE ET SI J'EN AI MARRE, IL ME SUFFIT DE TOURNER À DROITE OU À GAUCHE, DE PRENDRE LES PETITS CHEMINS POUR M'AMUSER PENDANT UNE HEURE! ET CE, SANS CHANGER DE VÉLO... »

CYRIL SAUGRAIN (DÉCATHLON - EX-PRO) SUR WWW.VELO101.COM



SOCIÉTÉ

Il n'y a pas que les petites courses locales qui disparaissent. Le mal est plus grave. Les centres des villes moyennes aussi se meurent. Dans « Comment la France a tué ses villes », Olivier Razemon dresse un état des lieux alarmant de notre société. Durant deux ans, l'auteur a parcouru la France à pied, à vélo et en train. C'est en observant les villes et leurs habitants qu'il s'est rendu compte de l'ampleur du phénomène. À lire d'urgence parce qu'il n'y a pas que le vélo dans la ville. 208 pages - 18 €. Éditions Rue de l'échiquier

ASTUCE

Ce cycloportif, rencontré sur la dernière édition de La Route des Monts, samedi 27 août, aux Prés du Hem à Armentières, n'a pas hésité à sacrifier un cuissard, pour aérer l'une de ses plaies, conséquence d'une chute survenue sur une cycloportive, quelque temps plus tôt. « Cela évite les frottements et ça permet, au contact du vent, de guérir plus rapidement » expliquait-il, peu avant de prendre le départ.



PARTICIPATIF

Sport Tone a mis au point une paire de lunettes originales : la S.tone. Grâce à un bandeau silicone équipé de 4 transducteurs, la S.tone permet d'écouter de la musique (via carte mémoire incluse ou Bluetooth) par conduction osseuse, ce qui permet de garder les oreilles libres pour entendre les bruits environnants. Un financement participatif vient d'être lancé sur Kickstarter. Il vise à optimiser le développement de deux produits (natation et vélo) et d'en lancer la fabrication, pour une disponibilité dès juin 2017. Participation à partir de 89 €, prix public de la paire : 179 €.



Les berges de Paris contestées, controversées mais libérées !



58

Le Conseil de Paris a approuvé, ce lundi 26 septembre, la piétonisation des berges de Seine, rive droite. Le projet ferme donc définitivement la voie Georges-Pompidou à la circulation automobile sur 3,3 km, de l'entrée du tunnel des Tuileries, à la sortie du tunnel Henri-IV. La maire de la capitale, Anne Hidalgo, a salué une "décision historique, la fin d'une autoroute urbaine à Paris et la reconquête de la Seine". Quelque 43 000 véhicules circulaient chaque jour sur ces berges classées au patrimoine mondial de l'UNESCO.

L

e dossier était extrêmement sensible depuis des années. Ce projet de piétonisation avait ses défenseurs et ses détracteurs. Pour ces derniers, le fait de rendre piéton ce tronçon de route entraîne de gros bouchons sur les voies supérieures.

La maire de Paris, elle, invoque un problème de pollution et de santé publique. Plusieurs pneumologues de renom ont lancé récemment un cri d'alarme, contre la pollution et pour la piétonisation des voies sur berges. Selon ces médecins, la pollution de l'air dans la capitale provoque 2 500 décès par an et retire plus de deux ans d'espérance de vie à l'âge de 30 ans.

Le risque est que, selon les [calculs de la commission d'enquête publique](#), qui a rendu un avis défavorable à ce projet de piétonisation de la rive droite, 43 000 véhicules supplémentaires empruntent désormais chaque jour les voies supérieures de circulation, entraînant ainsi des bouchons supplémentaires.

Un arrêté municipal définitif suivra le vote dans quelques semaines. Il doit recevoir l'avis conforme du préfet de police de Paris, Michel Cadot, qui a le dernier mot en matière de circulation dans la capitale. En effet, le préfet fait part de conditions préalables à toute fermeture : la possible réversibilité du projet en cas de difficulté majeure de circulation durant une période de 4 à 6 mois, la suspension des autres projets de voirie pouvant impacter la circulation aux abords des berges (aménagement des zones 30, des places...), le maintien d'un accès permanent pour les services d'intervention et de secours et un suivi rigoureux des impacts de pollution et de circulation. Conditions qui sont, pour l'essentiel, reprises par la commission d'enquête publique.

Quels effets sur la circulation ?

Selon le préfet de police de Paris, dans une [interview au journal Le Monde](#) du 23 septembre, on constate un report sur le quai haut de 500 à 700 véhicules/heure, selon les horaires de la journée, ainsi qu'un report de quelque 400 véhicules/heure sur le boulevard Saint-Germain.

« Mais globalement sur ce tronçon Tuileries-Hôtel de ville, surveillé par la Ville, le report de trafic ne se traduit pas, à ce stade, par une perturbation majeure de la circulation. L'aménagement du rythme des feux, notamment au niveau du Pont-Neuf, et la réduction des travaux ont incontestablement facilité l'écoulement du flux.

En revanche, sur un tronçon plus large, la direction de l'ordre public et de la circulation a observé en amont de la Concorde des points de retenue. D'autant que, au niveau de la place de Varsovie en direction des quais bas, des travaux ont conduit à la suppression d'une voie de circulation pour créer un couloir de bus. Ces retenues, qui peuvent expliquer l'impression de fortes congestions chez les gens, se traduisent, pour une traversée de la porte de Saint-Cloud à la porte de Bercy, par une perte de vitesse de l'ordre de 5 km/h. Ainsi, on observe des points de retenue, mais pas de fort ralentissement de vitesse. Ces premières observations doivent toutefois être affinées. »

Les études de la Ville par des comptages empiriques réalisés par les services de la Préfecture seront enrichis avec les données des services de la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France.



Des réactions en chaîne

Cette proposition de fermeture des voies sur berges rive droite a été approuvée par tous les partis de gauche (PS-PCF, PRG, PG) et les écologistes. A droite, les groupes Les Républicains et UDI ont voté contre, le MoDem s'est abstenu.

Yann Arthus-Bertrand déclarait dans *Le parisien* : « *J'ai senti une telle levée de boucliers des opposants contre ce projet que je me suis dit qu'il fallait agir* ». Le 29 août dernier, il lançait une pétition intitulée « oui à la piétonisation des berges » cosignée par l'eurodéputé José Bové ou encore l'ex-ministre Corinne Lepage, et signée par plus de 1 700 personnes. « *Pour moi, réduire la place des voitures en ville n'est pas un sujet politique mais seulement de bon sens et d'intérêt général. On est étouffés par les bagnoles à Paris. La pollution tue 6 500 personnes chaque année dans la métropole du Grand Paris. Si ce projet peut sauver ne serait-ce que la vie d'un enfant, ça vaut le coup de faire* ».

Autre réaction celle de Philippe Bailly – toujours dans *Le parisien* – qui a décidé de lancer sa pétition sur le site change.org, recueillant plus de 2000 signatures, pour s'opposer au « passage en force » de la mairie : « *C'était une initiative totalement individuelle et spontanée* », explique ce patron d'une petite société de conseil basée à Boulogne (Hauts-de-Seine) en s'empressant de préciser qu'il n'est ni un fan de « bagnole », ni un militant de droite. « *Juste un automobiliste, habitant des Hauts-de-Seine, qui a*

besoin de sa voiture pour ses 4 à 5 déplacements professionnels quotidiens dans Paris. » « Chercher des alternatives à la voiture, c'est très bien. Mais il faut d'abord les mettre en place avant de fermer des voies. Paris veut faire le contraire. Anne Hidalgo met la charrue avant les bœufs », conclut-il en dénonçant un projet plus idéologique que pragmatique.

Des réactions sans surprise : chacun savait que la volonté de la ville de Paris de fermer définitivement les voies sur berges à la circulation automobile engendrerait une bataille acharnée, tant ses conséquences prévisibles sont lourdes.

Et les parisiens dans tout ça ?! 55 % des Parisiens sont favorables à la piétonisation de la rive droite de la Seine, selon un [sondage IFOP](#) réalisé du 16 au 21 septembre auprès de 1 006 personnes. Les Parisiens des arrondissements centraux directement concernés par le report de circulation sur les quais hauts soutiennent à 62 % la mesure, selon le sondage.

La mesure est politiquement clivante. Très nombreux parmi les sympathisants de gauche (73 %) ils ne sont que 36 % à la soutenir parmi les électeurs de droite et du centre. L'adhésion au projet est la plus grande parmi les jeunes de 18-24 ans (69 %). Le sondage indique que 66 % des ouvriers et 63 % des employés y sont favorables. Enfin, 39 % des Parisiens qui ont une voiture sont d'accord avec sa décision de leur interdire de rouler le long du fleuve.

Quelles alternatives de circulation dans Paris ?

Améliorer la fluidité des transports en commun tout en les rendant plus agréables et moins chers, créer des parkings-relais, favoriser le covoiturage ([Coovia](#), [Tisséo](#) à Toulouse,...), augmenter les pistes cyclables, rouler en scooter et moto électriques ([Cityscoot](#)), en trottinette ou en vélo Cargo, ... autant d'alternatives possibles à la réduction de la circulation urbaine pour permettre à la ville de respirer.

Rappelons-le : près de 66% de la population devrait vivre en ville en 2050 !

« *Ce que nous devons faire désormais, c'est construire des villes vivables, saines et durable* » préconise l'architecte et urbanisme danois Gehl. Sujet qu'il développe plus longuement dans ses livres « *Cities for People* » et « *Life Between Buildings* », et qu'il détaille dans le documentaire « *The Human Scale* ». Ses recherches et ses théories ont inspiré de nombreuses générations d'urbanistes qui militent pour une ville à échelle humaine.

Faire de la vie publique le moteur de l'urbanisme : en 2009, Copenhague a établi un plan prospectif appelé « *Une Métropole pour ses habitants* », basé sur les travaux de Jan Gehl. « *Le conseil de la ville a décidé via un plan stratégique, de faire de Copenhague la meilleure ville du monde. Il est intéressant de s'attarder sur quelques arguments clés développés : nous devons marcher plus ; nous devons passer plus de temps dans les espaces publics ; nous devons quitter plus souvent notre sphère privée.* »

Gehl explique les conséquences : « *cela améliore la vie en société, c'est bon pour le climat, et pour notre santé. Si tout le monde passait plus de temps dans les espaces publics, la ville deviendrait plus sûre, plus excitante, plus animée et plus intéressante pour tous. C'est l'un des éléments clés de la démocratie dans nos sociétés : faire en sorte que les citoyens se rencontrent tout au long de leur journée, et que cette diversité se croise en dehors des murs et des écrans.* » Redonner accès à tous les espaces urbains disponibles fait partie des solutions pour une ville plus agréable, et ce n'est pas le [Laboratoire des baignades urbaines expérimentales](#) qui contredira Jan Gehl !

Olivier Razemon assure dans son livre « Comment la France a tué ses villes » (éd. Rue de l'Echiquier) qu'« *Il faut des contraintes pour que les habitudes changent* ». Pas un péage urbain, comme cela a été fait à [Londres](#), ni des règles de circulation drastiques, comme à Milan, mais « *une réduction de l'espace public dédié à la voiture* ».

« *Nous sommes des animaux bipèdes que l'évolution a développée pour un rythme de déplacement lent, aux environ de 4.5 km/h* » explique Gehl lorsqu'il parle de nos sens. « *Une bonne ville est une ville construite autour du corps humain et de ses sens. Il faut optimiser nos capacités à nous déplacer à expérimenter nos sens dans un environnement maîtrisé. Pendant de nombreuses années, nous avons brisé ces lois naturelles pour le bien-être de l'automobile au détriment du bien-être humain. Comparez l'expérience de marche entre Venise et Brasília, et vous verrez laquelle est la plus propice à l'usage de vos sens humains.* »



Fabienne Marion
Rédactrice en chef de UP Magazine



Dans la foulée du dépérissement économique des centres villes au profit des zones commerciales périphériques que l'on ne peut rejoindre qu'en voiture, l'emploi urbain s'étiole, la pollution ne cesse d'augmenter et la qualité de vie en ville de se dégrader. Car ce qui fait une ville attractive c'est d'abord une ville industrielle où l'on travaille et où l'on se côtoie autrement que de manière anonyme en poussant un caddy de supermarché. La sociabilité humaine est complètement tributaire de l'activité. Olivier Razemon, journaliste indépendant, explique la mort lente des centres villes par l'offensive du commerce de masse contre laquelle on ne peut lutter que pas à pas par des décisions politiques prises avec la claire conscience de l'intérêt des citoyens et des travailleurs.

Aussi sinistre soit-elle, la dévitalisation des centres-villes n'est pas immuable

Publié par Hugo Soutra

Alors que les centres de Rodez, Béziers, Landerneau, Lunéville ou Rambouillet se vident progressivement de leurs commerces comme de leurs habitants, le livre « Comment la France a tué ses villes » offre une explication de ce phénomène complexe. L'auteur, Olivier Razemon, volontairement alarmiste pour susciter une prise de conscience, invite les élus et décideurs locaux à ne plus nier la situation. Mais, au contraire, à l'affronter.

N'importe quel élu local lisant un passage concernant son propre territoire dans « Comment la France a tué ses villes », le dernier livre d'Olivier Razemon, risquerait de prendre spontanément la mouche.

Un peu à la manière dont les **maires indignés** de Saint-Etienne, Dunkerque, Maubeuge ou Saint-Nazaire ont réagi après de récents articles du Monde et des commentaires désobligeants de Catherine Deneuve, Johnny Hallyday ainsi que du duo Eric & Ramzy sur leurs communes.

Cette fois-ci, il n'y a pourtant **aucune raison de s'offusquer** des tableaux sinistres que ce journaliste indépendant dresse de leurs villes respectives.

Abrupt mais factuel

Racontant le sort de territoires urbains en déshérence, l'auteur de « La tentation du bitume » ou du « Pouvoir de la pédale » multiplie les constats abrupts, certes, mais factuels.

Ici, de plus en plus de vitrines de boulangeries, boucheries et épiceries vides.

A côté des **devantures des quelques magasins de vapotage, de bijoux fantaisie ou des banques et des agences immobilières qui subsistent**, les stores métalliques de commerces de bouche baissent en effet les uns après les autres.

Là, des **logements vides qui commencent à tomber en ruine**, à quelques dizaines de mètres à peine de la place du marché. Une vague de paupérisation grignote l'hyper-centre. **Le quartier, hier central, se transforme progressivement en un tissu d'habitat indigne** que continuent à fuir les classes moyennes supérieures désireuses de rallier une banlieue pavillonnaire cossue en périphérie.

Une bonne centaine de villes moyennes concernées par la vacance commerciale

A noter que ce phénomène de crise urbaine ne touche pas que des centres-bourgs victimes de la mondialisation et de la désindustrialisation. **Rodez ou Vitré, pourtant présentées comme des villes dynamiques avec un faible taux de chômage**, sont aussi concernées.

Si les cœurs de villes des communes touristiques et les métropoles parviennent encore à tirer leur épingle du jeu, **plus d'une centaine de villes moyennes doivent toutefois faire face aujourd'hui à une grave vacance commerciale**. A quoi s'ajoute, donc, la multiplication de logements vides, à mille lieues des mantras gouvernementaux alertant en boucle sur une « crise du logement » qui semble véritablement circonscrite aux zones tendues...

Aussi tragique et déplaisant soit-il de prime abord, le sujet de la dévitalisation urbaine n'en est pas moins **réel pour Soissons, Périgueux, Saint-Dizier, Arras ou Melun**.

Mondialisation du phénomène

Surtout, et c'est là que les édiles et leurs populations locales n'ont pas forcément à se sentir montrés du doigt, il n'a rien de spécifique à un territoire en particulier. C'est **un phénomène global et structurel chiffré par l'Insee et documenté par des associations d'élus** tels que l'APVF, Villes de France ou Centre-ville en mouvement, **phénomène que l'on constate dans nombre de zones d'habitat peu denses, en France comme d'autres pays d'Europe** (Belgique, nord de l'Angleterre, Allemagne de l'est) et du monde (Etats-Unis). Raison de plus pour ne pas nier la situation, mais essayer de chercher à la comprendre.

« A Sedan ou à Pamiers, **les centres-villes ont été littéralement dissous par un puissant "magma périurbain"**. Il y a une prolifération des centres commerciaux, parcs d'activités, hôtels, restaurants, piscines, cinémas et autres centres culturels en périphérie. A Privas, même les services publics tel que Pôle emploi ont déménagé en sortie de ville. Allez-vous promener – à pied ou en vélo car nous avons alors un regard différent qu'en voiture, croyez-moi – à Albi, Troyes, Saint-Brieuc et Colmar, et vous constaterez partout la même tendance », assène Olivier Razemon, l'auteur, lors d'une conférence organisée mardi 4 octobre par sa maison d'édition.

La responsabilité du consommateur

Estimant qu'« il faut **comprendre ce qui est en train de se passer** avant d'envisager des solutions », le journaliste diagnostique plus qu'il n'offre de remèdes. Outre que ce ne soit pas son métier, il explique ne pas croire au « Grand soir », au « solutionnisme » qui résoudrait tout d'un claquement de doigts. Et pour cause : la crise des centres-villes ne découle pas d'un complot ourdi par une oligarchie d'élus et de lobbyistes de la grande distribution avides qui contrôlerait tout sur tout.

Ce phénomène résulte bien davantage des comportements paradoxaux de la grande majorité de nos concitoyens, habitués à se mouvoir rapidement en voiture individuelle dans nos sociétés de consommation modernes. « Nous sommes tous responsables, à des degrés divers [...] Nous courons à Intermarché ou à Lidl pour dénicher tel indispensable aromate ou pour profiter des prix "ultra-légers". Mais nous déplorons la fermeture de l'épicerie de quartier », écrit laconiquement l'auteur.

S'appuyer sur le volontarisme citoyen et le « muscle » municipal ou départemental

Pour autant, **de plus en plus de collectifs de citoyens responsables ainsi que d'autorités locales volontaristes** tentent, à leur petite échelle, de redynamiser leurs centres-villes.

Cela passe par **la création d'espaces publics de qualité, la multiplication des aménagements cyclables ou piétons au détriment des voitures, le développement de circuits-courts, les préemptions de commerces fermés ou des subventions pour aider à payer les ravalements de façade**, etc. Il ne faut pas tout noircir. Une prise de conscience semble en train de s'opérer progressivement.

Attention néanmoins aux demi-solutions et à ne pas s'arrêter en cours de chemin : « Certaines associations de commerçants ou managers de centre-ville multiplient les animations pour les rendre à nouveau attractifs. C'est-à-dire qu'ils singent les pratiques des centres commerciaux, qui eux-mêmes ont singé les villes sans aucune vergogne... », ironise Olivier Razemon, qui dit sa faveur pour des politiques plus directes et radicales, en amont : « La première chose à faire consiste d'abord et avant tout à **muscler les commissions départementales d'aménagement commercial** (CDAC), pour juguler l'installation de commerces en périphérie et freiner l'extension de zones commerciales existantes. » A bon (élu) entendeur, salut !

Chronique rédigée par Xavier Capodano (Le Genre urbain - Librairie)

Soyons honnêtes, ils nous arrivent très souvent de « pester » contre tous ces livres de journalistes qui débarquent en librairie et qui sont, pour la très grande majorité d'entre-eux, bâclés et sans contenu. Alors quand on en tiens un, soulevant un sujet majeur de société, fruit d'un travail d'enquête en profondeur, appuyé par une excellente bibliographie et qui plus est, très efficace dans sa narration, on ne peut que s'enthousiasmer ! Olivier Razemon, comme vous l'avez compris, fait partie de la seconde catégorie et nous propose ici un livre sans concession avec un titre en accord total avec le sujet traité. Car le constat qu'il nous propose est implacable : entre commerces à l'abandon, logements vacants, fuite des catégories les plus aisées, force de frappe de la grande distribution avec son allié objectif le promoteur, impuissance plus ou moins subite des élus locaux, des déplacements conditionnant de plus en plus nos modes de vie, etc, etc., un très grand nombre de villes moyennes sont en crise. Malgré un ton volontairement alarmiste (un des chapitres s'intitule « les sept plaies des villes moyennes »), Olivier Razemon a pour objectif de susciter une réaction citoyenne en invitant élus, acteurs économiques et habitants à une réelle prise de conscience de la gravité de la situation. Enfin, il nous propose quelques pistes pour tenter de sortir de cette spirale négative (nécessitant de gros efforts) dont certaines ont déjà vu le jour. Je conclurai simplement en reprenant ses mots : « nous sommes la ville », je n'aurai pas mieux dit.



Charente Libre Lundi 5 décembre 2016 LE FAIT DU JOUR 3

«Les zones ont aspiré l'activité»



En ce premier dimanche de fête, les embouteillages et les parkings saturés, étaient plus situés dans la nouvelle zone ouest des Montagnes à Champniers. En ville, à Angoulême, les familles semblaient plus vouloir profiter du soleil que de faire leurs emplettes. Photos Renaud Joubert

- Périphéries vendues aux grandes enseignes, voiture reine, Olivier Razemon analyse la mort des villes moyennes
- Une étude dont Angoulême pourrait s'inspirer
- La vacance commerciale y flirte avec les 15%.



Richard TALLET
rtallet@charentelibre.fr

Les rues d'Angoulême étaient animées d'une douce agitation hier. A peine plus que celle d'un dimanche ensoleillé. Aux Montagnes Ouest à Champniers, en revanche, c'était carrément l'engorgement et la foule d'un bon samedi. Cette première ouverture dominicale avant les fêtes de Noël résume parfaitement les nouveaux équilibres des villes moyennes comme Angoulême.

Dans «Comment la France a tué ses villes», livre d'Olivier Razemon, ce collaborateur du Monde analyse les raisons du déclin des centres-villes. Une étude de 190 pages qui pourrait inspirer nos élus. Et dépasser les simples constats régulièrement faits sur les locaux commerciaux et les logements vacants. Le dernier en date sera d'ailleurs présenté demain soir, à La Couronne, par le président de GrandAngoulême.

Angoulême ressemble au portrait que vous dressez des villes moyennes. Peut-on résumer leur situation à un problème de commerces ?
Olivier Razemon. Le commerce n'est qu'un symptôme visible. C'est surtout un problème d'urbanisme. La ville moyenne est dissoute dans

un environnement urbain plus vaste dans lequel la voiture est reine. Aujourd'hui, elle se construit en dehors des centres. On construit même des gares en périphérie.

Le parking gratuit est une promesse facile à tenir. Mais il augmente le trafic, donc les embouteillages et le bruit.

La faute aux grandes enseignes, mais elles génèrent de l'emploi et participent au développement économique des agglomérations non ?
Longtemps elles ont dit être complémentaires et créer de l'emploi pour convaincre les élus d'autoriser leur installation. Ce qui est faux. Elles ont fini par aspirer l'activité. Et maintenant elles se concurrencent. Elles ont parfois autant de cases vides que de magasins vides dans les centres. D'ailleurs, elles commen-

cent à revenir sur ce modèle de la course à la surface en périphérie.

Le parking gratuit est-il une bonne solution pour rendre les centres-villes attractifs ?
C'est ce que disent les commerçants. Le parking gratuit est une promesse facile à tenir. Mais il augmente le trafic, donc les embouteillages et le bruit. Ça dissuade ceux qui voudraient venir à pied. C'est une fuite en avant.

Faut-il suivre l'exemple de villes comme Poitiers qui ont largement piétonniser leurs hypercentres ?
Il faut rendre la circulation à pied plus sûre et plus facile. Si les transports en commun sont réputés efficaces et réguliers, les gens laisseront leur voiture. C'est une politique à long terme. Une étude faite à Rouen montre que les meilleurs consommateurs sont ceux qui viennent à pied. Et pour 80% des clients interrogés, redynamiser le commerce, c'est mieux aménager les trottoirs et réduire la circulation.

Quels sont aujourd'hui les moyens d'agir pour faire revivre ces centres-villes ?
On est au stade de la prise de conscience. Les élus ont un pouvoir

Un million d'euros et un appel à projets

La carte produite dans le rapport sur la revitalisation commerciale des centres-villes classe Angoulême dans les villes où la part de vacance commerciale se situe entre 10 et 15%. Dans ce travail d'analyse, commandé par le ministère de Finances, l'inspection générale des Finances et le conseil général de l'Environnement et du Développement durable font 16 recommandations autour de 5 leviers d'actions. Mieux équilibrer l'urbanisme entre les centres et la périphérie, mieux coordonner les acteurs, adapter les magasins au commerce de demain, mieux gérer le

foncier commercial et encourager les stratégies locales. Suite à ce rapport, présenté fin octobre, la Charentaise Martine Pinville, secrétaire d'Etat chargée du commerce a débloqué un million d'euros. «Ils sont pris sur le fonds Fisac [Fonds d'intervention pour les services, l'artisanat et le commerce, NDLR]. Cet argent doit financer un appel à projets», résume Martine Pinville. «Il ne s'agit pas simplement d'acheter des pas-de-porte. Il faut aussi agir sur l'habitat, les services. La situation n'est pas encore une fatalité, à condition d'une mobilisation politique et citoyenne».

important. Il faut reprendre en main l'urbanisme trop abandonné aux aménageurs privés. Il faut aussi changer les mentalités. Créer une carte de fidélité à l'échelle des commerces du centre-ville est une idée intéressante. Je crois moins

au rachat des pas-de-porte par les mairies. Ce n'est pas ce qui va faire venir les clients. Et ça coûte cher.

«Comment la France a tué ses villes», Olivier Razemon. Editions Rue de l'Échiquier, 190 pages, 18 €.



mais j'y vais le moins possible. Je suis plus habituée à venir ici. Et je trouve que la nouvelle zone est encore plus agréable. Les magasins sont les uns à côté des autres. On n'est plus obligé de prendre la voiture pour aller d'un enseigne à l'autre».

aux Montagnes Ouest hier. «On habite Mansle, et je fais essentiellement mes achats ici, aux Montagnes. Outre le fait qu'il est plus facile de se garer, bon sauf aujourd'hui, je trouve la ville trop guindée pour moi. Je ne m'y sens pas à ma place. J'y vais de temps en temps pour trouver des marques de vêtements qu'il n'y a pas ici,



Les grandes enseignes de hi-fi par exemple, sont toutes regroupées sur les zones. Je vais en ville surtout pour les vêtements, les lunettes. Et à chaque fois, je me déssole devant ces magasins fermés. D'autant qu'avec les parkings souterrains, on se gare aussi bien en ville qu'ici».

la limite avec la Charente-Maritime. Le couple est venu aux Montagnes «mais je suis pour conserver des centres-villes dynamiques. Je trouve déplorable de les laisser mourir. C'est vrai qu'aujourd'hui on est venu dans une zone commerciale, parce que malheureusement, on ne trouve pas tout en ville.



indépendants et originaux. A La Rochefoucauld, on trouve encore quelques boutiques intéressantes mais quand on voit le choix qu'il y a à Paris, ici c'est un peu frustrant. On va partir au Portugal dans trois semaines, je suis sûr qu'on trouvera plein de choses là-bas».

la rue piétonne à Angoulême. Le couple de La Rochefoucauld est justement en train de se poser la question. «On ne trouve plus ce qu'on cherche en centre-ville. Et on se disait qu'en périphérie, il y aurait plus de choix. On aime les boutiques de quartier, mais à Angoulême, il n'y a plus beaucoup de magasins

Le Courrier de l'Eure **entre nous**

LE COURRIER DE L'EURO
MERCREDI 16 NOVEMBRE 2016
www.lecourrierdeleure.fr

2



Par le petit bout de **la lorgnette**

■ Coup de cœur

OLIVIER RAZEMON. Comment la France a tué ses villes



Des vitrines vides et sombres, des façades aveugles, des stores métalliques baissés... On ne compte plus les villes, petites ou grandes, touchées par le phénomène des boutiques abandonnées. Le journaliste Olivier Razemon, spécialiste des questions de mobilité et l'urbanisme, livre un essai percutant et alarmant sur le sujet, de Calais à Agen en passant par Lunéville ou Avignon. Il identifie plusieurs causes à cette dévitalisation, en particulier la multiplication des grandes surfaces en périphérie, et analyse les conséquences. Au-delà des commerces qui ferment, ce sont aussi des logements qui se vident. Pour sauver les villes, il n'y a pas de solution miracle, mais une série de petits pas à faire par les citoyens et de décisions à prendre par les élus.

■ Rue de l'Echiquier - 18 €

Croissants

Les conseillers départementaux du canton de Brionne, Marie-Christine Join-Lambert et Jean-Pierre Le Roux, ont convié la presse à la mairie de Beaumont-le-Roger jeudi dernier. Pour l'occasion, Jean-Pierre Le Roux, maire de la commune, a offert croissants et pains au chocolat aux journalistes. Des viennoiseries achetées avec ses propres deniers et pas ceux du département ou de la mairie, comme il l'a confié avec le sourire. Une précision importante qui confirme la bonne note obtenue par sa commune à l'argus publié par l'association Contribuables Associés et relatée dans *Le Courrier de l'Eure* la semaine dernière. À Beaumont, on fait attention aux dépenses !

Économies

Au département de l'Eure, aussi, on regarde les dépenses de près. Les deux conseillers ont donné un exemple de « la chasse aux gaspillages » engagée par le président du conseil départemental Sébastien Lecornu. « Maintenant, on fonctionne seulement avec la tablette numérique, il n'y a plus d'utilisation du papier », assure Marie-Christine Join-Lambert. C'est ainsi près d'un million d'euros d'économies qui sont réalisées en termes de papier et

LA photo DE LA SEMAINE



NATATION. Interclubs départementaux. Masques, chapeaux, colliers de fleurs, jupes tahitiennes, lunettes multicolores. Tout cet accoutrement pourrait laisser penser à un déguisement pour un spectacle de kermesse scolaire. Pas du tout, cette tenue haute en couleurs est celle que l'équipe fille du Club de Natation du Neubourg a portée lors des interclubs départementaux disputés dimanche 6 novembre à la piscine de Val-

de-Reuil. Tous les ans, ce rendez-vous se déroule dans une ambiance festive, où parallèlement à la recherche des bons résultats, chaque club tient à apporter sa petite touche de fantaisie. Malgré les apparences, les dix nageuses neubourgeoises ne se la sont pas coulée douce. Non seulement l'équipe a obtenu de bons résultats, mais en prime elle est montée pour la première fois sur la troisième marche du podium.

de timbres.

Carton jaune !

Disputer deux rencontres de football à seulement 48 heures d'intervalle n'est pas chose facile, surtout

pour des amateurs. C'est pourtant le challenge que les joueurs du SC Quittebeuf ont eu à relever en fin de semaine dernière. En effet, vendredi 11 novembre ils ont dû aller jouer un match en retard

de championnat sur la pelouse de Gravigny (victoire 1-0), avant de recevoir Sotteville (DH) deux jours plus tard pour le 5e tour de coupe de Normandie. Le président du SCQ avait demandé au district

de l'Eure l'autorisation de reporter cette rencontre de 2e division. Ce dernier a répondu qu'il n'était pas contre, mais il fallait aussi que le président de Gravigny soit d'accord. Malheureusement ce dernier a refusé. Du coup, dimanche face à Sotteville, les joueurs de Quittebeuf avaient les jambes bien lourdes (défaite 5-1). On ne peut pas dire que les clubs de l'Eure soient solidaires entre eux. Alors, carton jaune au président de Gravigny !

La Lionne en bronze

Surnommée « La Lionne » par François Bidault, son ancien président du Judo Club du Neubourg, Yasmine Horlaville vient à nouveau de sortir ses griffes. Et de belle manière, puisque l'ancienne Neubourgeoise, aujourd'hui en catégorie junior à Eure Judo, vient de décrocher le week-end dernier à Montbéliard (Doubs) la médaille de bronze aux championnats de France de 1^{re} division, chez les moins de 63 kg. Après ses titres de championne de France cadette en 2012, de championne de France universitaire en 2016, et sa médaille de bronze au printemps dernier en Russie, à la coupe d'Europe junior à Saint-Petersbourg, Yasmine Horlaville a maintenant le regard rivé sur les championnats de France juniors

Entendu POUR vous

« Au sein d'une majorité socialiste courageuse, j'ai été le député d'une France qui a pris le chemin résolu des réformes et de la justice sociale »

estime le député Jean Louis Destans, candidat pour un nouveau mandat dans la 2^e circonscription de l'Eure.

3 QUESTIONS À FRANCIS DI-GIORGIO

« Nous ne sommes pas à la hauteur d'un état d'urgence »

Secouriste bénévole au sein de l'Ordre de Malte, habitant à Malleville-sur-le-Bec, Francis Di-Giorgio était en intervention près du Bataclan le 13 novembre 2015, suite aux attentats de Paris.



Francis Di-Giorgio.

1. Comment avez-vous vécu le premier anniversaire des attentats du 13 novembre ?

Je n'ai pas l'impression que c'était il y a un an. C'est toujours présent à l'esprit. Le week-end a été un peu lourd avec les commémorations, cela remue le couteau dans la plaie. J'ai fait beaucoup d'opérations de secours, mais celle-là m'a plus marqué et touché que d'autres. Peut-être parce que c'est plus proche de chez nous.

2. Des leçons ont-elles été tirées de cette soirée tragique concernant les secours ?

Oui, c'est le cas après chaque gros événement. Il y a eu des débriefings. Pour l'Ordre de Malte, nous avons mis en place des centres d'accueil pour les

entre les commémorations, les grands regrets et l'absence de mesures concrètes. Quand je vois des centres commerciaux sans vigiles, la gare Saint-Lazare sans militaire, je me demande à quoi sert le maintien de l'état d'urgence s'il n'y a pas les moyens correspondants. Nous ne sommes pas à la hauteur d'un état d'urgence. Les pays en guerre prennent d'autres mesures. Dans les jours qui ont suivi les attentats, on ne pouvait pas sortir dans la rue sans voir des forces de sécurité. Et les policiers étaient boostés à l'époque, alors qu'aujourd'hui il y a un malaise. Il n'y a plus la même aura autour des forces de secours. Un an après, je pense aussi que le besoin des gens d'être formé au secourisme est toujours là. Des exercices de sécurité ont été faits dans les écoles, mais il faudrait également en faire pour les gestes de premier secours. Il faut former les enfants.

3. Observez-vous des failles de ce côté-là ?

Je trouve qu'il y a un paradoxe

Propos recueillis par Anthony Bonnet

LE dessin DE Félé

PRIMAIRE. L'Eure pour Bruno Le Maire





RENCONTRE

“Comment la France a tué ses villes ?”

» L'association Aubenas en Mouvement organise une rencontre-débat avec Olivier Razemon, journaliste indépendant, autour de son dernier livre paru aux éditions Rue de l'Échiquier "Comment la France a tué ses villes ?". La rencontre aura lieu mercredi 30 novembre à 20 heures à la salle Marcel Gimond au château d'Aubenas. L'événement se veut tout public et gratuit, la librairie Chaix assurera une vente de l'ouvrage disponible sur place.

CONFÉRENCE | Le journaliste indépendant Olivier Razemon a donné une conférence mercredi

Comment la France a tué ses villes et comment revitaliser les bourgs centres ?



Olivier Razemon présente son livre disponible à la librairie Chaix en compagnie de Loïc Geneste, secrétaire d'Aubenas en mouvement.

Ce mercredi 30 novembre, Olivier Razemon, journaliste indépendant, était à Aubenas pour parler de son livre "Comment la France a tué ses villes ?" (Éditions Rue de l'Échiquier). Dès le début de son intervention, il explique au public venu nombreux, après un tour de ville rapide, que dès son arrivée il a constaté qu'Aubenas n'a pas échappé au phénomène. Effectivement, de nombreux commerces du centre-ville ont fermé leurs portes, la population préfère la périphérie ou les villages envi-

ronnants pour vivre, en centre-ville les logements restent vacants. De l'avis de l'auteur, une multitude de raisons peuvent expliquer cet état de fait. Les grandes surfaces ou enseignes nationales se sont installées à l'extérieur de la cité et ont gagné des surfaces sur les terres agricoles. Par ailleurs, la voiture asphyxie les rues et le manque de parkings peut expliquer que les habitants ont déserté la ville. Mais des solutions sont envisageables pour revitaliser les bourgs avec une volonté des habitants et une politi-

que globale de l'habitat prenant en compte les nouveaux modes de vie et les besoins d'une population attirée par la ville. De nombreuses expérimentations sont en cours, par exemple à Guéret, où la municipalité collabore avec les nouveaux commerçants qui souhaitent s'installer en ville. Un échange entre l'auteur et le public a permis de souligner les points forts et les points faibles qui pourraient redynamiser les centres-villes et notamment celui d'Aubenas.

Comment la Drôme et l'Ardèche ont tué leurs villes ?

Comment la France a tué ses villes est un livre d'Olivier Razemon publié par Rue de l'échiquier en septembre 2016. L'auteur décrit comment l'offensive délibérée de la grande distribution en périphérie tue les commerces du centre-ville et des quartiers anciens, et sacrifie les emplois de proximité. En outre, les modes de vie sont fortement liés aux modes de déplacement. Partout, la voiture individuelle reste comme une obligation, un dû. Or, parce qu'elle occupe de l'espace et génère bruit et pollution, la motorisation contribue largement à l'asphyxie des villes.

Les habitants de la vallée du Rhône, du triangle Rovaltain et de nos départements trouveront dans cet ouvrage une grille d'analyse pour comprendre et demander une autre organisation de leur territoire. L'atelier territoire de Frapna Drôme Nature Environnement vous invite à participer à ses formations et à rencontrer Olivier Razemon lors de sa venue à Valence (consultez notre site frapna-drome.org).

Extrait, Au nom de l'emploi

Lorsqu'un projet arrive en CDAC (Commission Départementale d'Aménagement Commercial), il a été préparé de longue date. La grande distribution dispose de ses propres sociétés d'investissement immobilier, chargées de concevoir, de bâtir et de gérer les espaces commerciaux. Carmila pour Carrefour, Mercialis pour Casino ou Immochan pour Auchan élaborent de fines stratégies afin de déterminer le lieu d'implantation du futur complexe. Elles abordent ensuite les décideurs de la région à l'aide de séduisantes maquettes, de promesses de créations d'emplois et de futures recettes de contribution économique territoriale (ex-taxe professionnelle) : « Vous

voyez bien que nous croyons au développement de votre ville ! »

Au besoin, les promoteurs s'engagent à financer des aménagements en centre-ville sous la forme d'un « chèque au profit de la municipalité, pour que la dynamique se crée », raconte Francis Palombi, président de la Confédération des commerçants de France. Si nécessaire, ils subventionnent même les unions commerçantes locales, afin de les convaincre de l'indispensable « complémentarité » entre le nouveau complexe périphérique et les charmantes boutiques du centre-ville.



La pression de l'emploi est un argument massue. « Les centres commerciaux exercent la même attraction sur les élus que les usines d'autrefois. Les promoteurs leur promettent des opérations à forte visibilité qui marquent les esprits. Et

surtout des emplois, 300 ou 2000, peu importe le chiffre. Les élus accablés par le chômage de leurs administrés y voient l'unique solution », résume le consultant Franck Gintrand. En pratique, pourtant, les hypermarchés créent moins d'emplois que les petits commerces. « Le commerce de proximité affiche une capacité à créer des emplois plus importante que la grande distribution : on trouve 3,5 à 4,3 fois plus de postes de travail dans le commerce traditionnel pour la même surface de vente », souligne un rapport de la chambre de commerce de Rhône-Alpes publié en 2008.

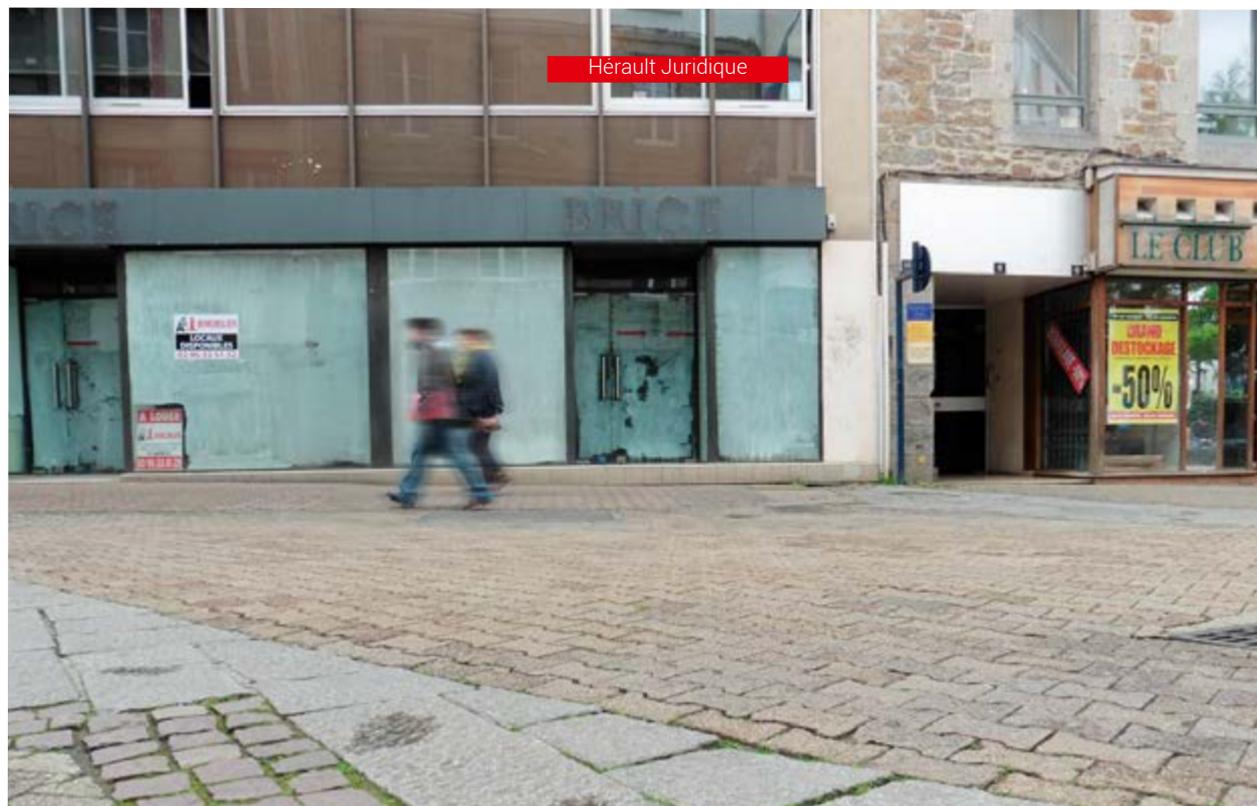
La pression ne s'arrête jamais. « C'est une spirale infernale, poursuit Franck Gintrand. Les promoteurs installent dans un premier temps une surface de dimension restreinte. Mais c'est une manière pour eux de mettre le pied dans la porte. Quelques années plus tard, ils reviennent avec un projet plus grand ou réclament une extension pour contrer la création d'une autre zone dans la même agglomération qui leur ferait concurrence. »

C'est ici !

Pollution de l'air : le dioxyde d'azote est un traceur de la pollution automobile. 1 000 drômois sont exposés à des valeurs supérieures au seuil réglementaire. Les secteurs les plus touchés sont le centre de l'agglomération de Valence, la vallée du Rhône à proximité des grands axes de circulation, dans une moindre mesure, l'agglomération de Romans aux abords des grands axes (informations extraites du rapport d'Air Rhône-Alpes sur le bilan de la qualité de l'air 2015 pour la Drôme.)

Grandes surfaces : le territoire du Grand Rovaltain se caractérise par une densité importante de commerces de plus de 300 m². Pour les grandes et moyennes surfaces, le territoire en compte 1685 m² pour 1 000 habitants contre 965 au niveau national et environ 1 400 m² pour 1 000 habitants pour les agglomérations de taille comparable. Le secteur non alimentaire est particulièrement bien représenté avec 1 333 m² pour 1 000 habitants, contre 657 m² pour 1 000 habitants au niveau national, témoignant de la présence d'une offre commerciale rayonnant au-delà du territoire (informations extraites du Document d'Orientation du SCoT Rovaltain arrêté le 15 septembre 2015).

Pourtant, l'enseigne LIDL projette d'ouvrir, fin 2017, un nouveau supermarché de 1686 m² en périphérie de Bourg-lès-Valence.



Lecture : l'agonie des villes moyennes

Commerces qui ferment, logements vacants...

les centres des villes petites et moyennes se dépeuplent et se paupérisent. Si les intérêts des promoteurs de zones commerciales en périphérie y sont pour beaucoup, des choix sociétaux sont aussi en cause, analyse notre collaborateur Olivier Razemon dans son ouvrage *Comment la France a tué ses villes*.



Des vitrines vides et des appartements à louer. A Albi, Troyes, Saint-Brieuc comme un peu partout sur le territoire, « *c'est le même constat* », note Olivier Razemon, auteur de *Comment la France a tué ses villes* (Editions Rue de l'Echiquier). Le 4 octobre, à Paris, le journaliste présentait son ouvrage, lequel dévoile une réalité qui touche de nombreux Français : « *entre un tiers et la moitié de la population vit dans l'une de ces agglomérations touchées à divers degrés par la dévitalisation* », précise Olivier Razemon.

Les syndromes de cette dévitalisation sont multiples. Parmi eux, la fermeture des magasins des centres-villes : en 2015, le taux de vacance commerciale a dépassé 11 % pour les villes comptant entre 50 et 100 000 habitants,

alors qu'il était de 6,3 % dans les villes de plus de 500 000 habitants. Et l'écart ne cesse de croître, d'après Procos, la Fédération pour l'urbanisme et le développement du commerce spécialisé. Autre syndrome, celui des logements vides : ils le sont à 17 % à Béziers, à 16 % à Tarbes et jusqu'à 21 % à Vichy, quand la moyenne nationale plafonne à 7,56 %, d'après la société Datafrance, qui travaille à partir de données de l'Insee. Dans ces villes, « *les habitants du centre sont plus pauvres que ceux qui vivent à l'extérieur. Ceux qui en ont la possibilité partent habiter à quelques kilomètres et quittent la ville* », précise Olivier Razemon. Ce phénomène fait boule de neige. « *Le cercle vicieux est en marche, renforçant l'appétence*

des ménages qui en ont les moyens financiers et matériels pour une vie tranquille, dans un pavillon de la proche périphérie. Les quartiers centraux jouent comme un aimant répulsif. Et on constate cette absurdité : les habitations urbaines se vendent mal, alors que les communes périphériques croulent sous la demande », décrit l'ouvrage.

Une fuite en avant bétonnée

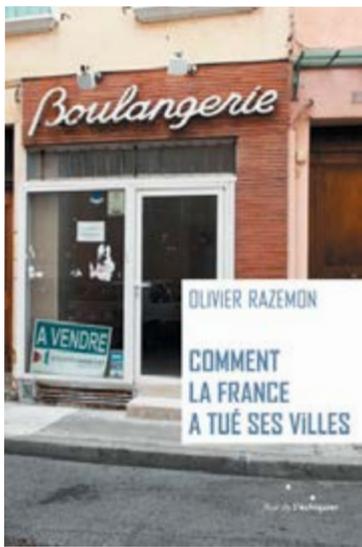
Comment expliquer ce cercle vicieux ? Pour Olivier Razemon, l'explication historique de la désindustrialisation ne suffit pas. La « recette du déclin (...) passe par l'hypermarché », estime l'auteur. Dès les années soixante, le territoire a vu la construction des premiers hypermarchés, suivis des centres commerciaux. « Pendant des décennies, on a ainsi construit des zones commerciales qui ont surtout contribué à tuer le commerce local », commente Olivier Razemon. Cette évolution a aussi bouleversé l'urbanisme, lequel s'est progressive-

A présent, ces zones à vocation commerciale abritent jusqu'aux agences de Pôle Emploi... Leur poids économique est énorme. Aujourd'hui, à elle seule, la grande distribution pèse pour 160 milliards d'euros de chiffre d'affaires et emploie 600 000 personnes. Et le commerce de périphérie représente 62 % du commerce total, rappelle l'ouvrage. Cette tendance ne faiblit pas : en dépit de l'échec de certaines zones commerciales dû au fait que ces surfaces augmentent plus vite que la consommation, la France continue d'inaugurer des allées shopping et des galeries marchandes. Longtemps, « les maires se sont dit : ' c'est une bonne idée, car cela va créer de l'emploi '. Aujourd'hui, des élus, comme le maire d'Epinal, commencent à déclarer qu'ils ne veulent plus d'hypermarchés », raconte Olivier Razemon.

Depuis 2010, les géographes lancent l'alerte sur cette transformation du territoire. Les pouvoirs publics se sont emparés du sujet, mais cela demeure une « préoccupation secondaire »,

n'est pas inéluctable

ment réorganisé autour de ces nouveaux pôles qui se sont développés, en périphérie, avec la construction d'entrepôts, de lotissements pavillonnaires, de sièges d'entreprises, d'activités de loisirs... Le tout accessible via l'automobile.



regrette Olivier Razemon. Pour lui, « c'est extrêmement clair : pour sauver les villes, il faut mettre fin à la construction de nouvelles zones commerciales et aux extensions des complexes existants ». Mais l'auteur met en garde : il n'existe pas de « maléfique complot des bétonneurs, des distributeurs ou des constructeurs automobiles ».

Si les intérêts de ces acteurs économiques sont en cause, la « pente douce » d'une société égoïste l'est aussi. Celle composée d'individus qui courent chez une enseigne de *hard discount* pour trouver de meilleurs prix, déplorant ensuite la fermeture de l'épicerie de quartier, ou qui achètent leurs cadeaux de Noël via Internet, regrettant dans le même temps la disparition des marchands de jouets...

« Nous sommes la ville », interpelle Olivier Razemon. Pour le pire, mais aussi, à condition de faire évoluer nos propres comportements, pour le meilleur...

Anne DAUBREE

Centres-villes

Un site national de location de boutiques éphémères

En France, la tendance est à la désertification des centres-villes, une situation de plus en plus marquée dans toutes les villes de l'Hexagone. Ainsi, de 7,2 % en 2012, la vacance commerciale atteint aujourd'hui 8,5 % du parc de locaux commerciaux. Présentes sur tout le territoire dans plus de 350 villes, les Vitrites de France proposent aujourd'hui une solution pour contrer ce phénomène de désertification : jeloueuneboutique.com. Ce site internet propose une mise en relation pour la location de boutiques éphémères, essentiellement en centre-ville. Les Vitrites de France apportent une palette de produits testés et labellisés devant permettre de redynamiser les centres-villes (animations clés en mains, site internet, application *Boutic* bientôt présente dans 20 villes, chèques cadeaux de centre-ville, fidélité, street-marketing...). C'est en 1991 que Jean-Pierre Lehmann a créé les Vitrites de Nancy, sous une formule spécifique avec un partenariat entre la mairie, la CCI, la CMA et cette nouvelle association mise en place. Le concept s'est ensuite étendu à d'autres villes et a donné lieu à la création de la Fédération Nationale des Centres-villes en 1993.
> Plus d'infos sur www.fncv.org/

Occitanie : un milliard d'euros d'investissements

En plein débat d'orientation budgétaire 2017, la Région Occitanie va investir un milliard d'euros, soit 162 euros par habitant. Il s'agit du plus fort taux d'investissement de France par habitant, a indiqué sa présidente, Carole Delga, qui a présenté les 4 priorités de ses orientations budgétaires : assurer l'égalité des chances et l'accès à l'emploi ; promouvoir un développement économique partagé, créateur de valeur et source de progrès social ; garantir l'égalité des territoires et la préservation de l'environnement ; et enfin renforcer le lien social et les solidarités.

Scandale Dépakine
Les victimes
seront
indemnisées

4

Théâtre de l'Etang à Saint-Estève
La saison culturelle
se poursuit

15

Environnement
Des sangliers
à foison...
et problématiques

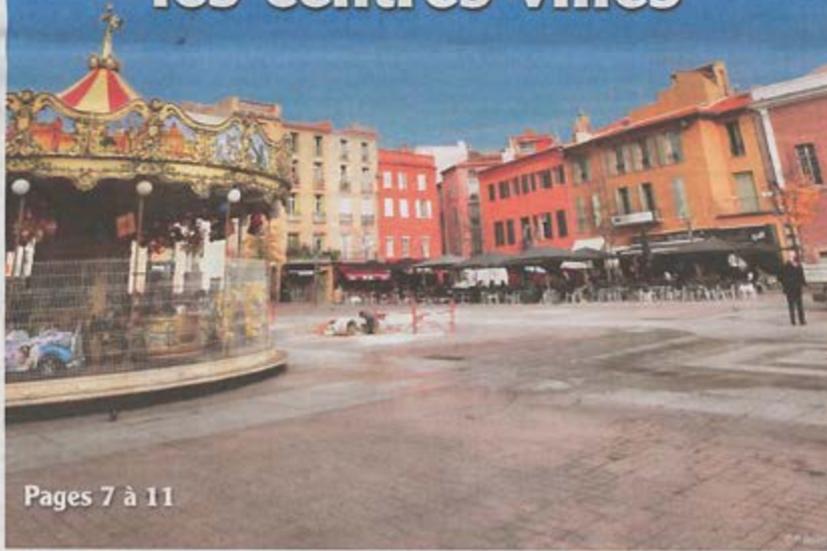
5

La Semaine
du Roussillon

1,80€ | N°1064 - Du 23 au 29 novembre 2016 | www.lasemaineduroussillon.com

**Perpignan, Prades, Argelès,
Céret, Thuir...**

**Faire vivre
les centres-villes**



Pages 7 à 11

L'eau de source
Intensément Catalane
BULLES INTENSES

www.semillante.com

ESPAGNE
ORANGES A JUS
Catégorie 4
Dont 40 kg DMS

Le fait de 3 kg
+ 1 kg GRATUIT

2€49

Auchan Perpignan

- > **Restos du Cœur**
16% d'inscrits
dans les P.O. 5
- > **Dragons Catalans**
Le retour de
Michael Simon 26
- > **Saveurs**
Le renouveau
du mourvèdre 29
- > **Expo à Perpignan**
Stanley Greene 23
- > **Vaccination**
Gare à la grippe ! .. 6
- > **Des Hommes
et le Roussillon**
Edouard Vilar 32

**L'agenda
de vos sorties**
pages 16 à 22



9980 - N°1064 - 1,80€



Du 23 au 29 novembre 2016

Dossier

La Semaine du Roussillon
N°1064

7

> Perpignan, Prades, Argelès, Céret, Thuir...

Faire vivre les centres-villes



Les Français attachés aux centres-villes

Selon une étude publiée par Cher Channel, les Français sont attachés à leur cœur de ville. 77 % des personnes interrogées s'y rendent régulièrement et 88 % des 18-34 ans. La réhabilitation des centres-villes passe pour eux prioritairement par la rénovation de l'habitat (55 %) par l'amélioration de l'offre de transport (42 %). La diversification des offres commerciales n'arrive qu'en troisième position (40 %). « Les gens attendent un centre-ville de qualité. La réactivation d'un centre-ville de qualité explique de donner la priorité aux déplacements des moins consommateurs d'espace. Et les plus efficaces en termes de relations sociales. Les piétons et cyclistes sécurisent et animent la ville » estime dans son livre étude « Comment la France a tué ses villes » le journaliste Olivier Razemon.

Selon le cabinet spécialisé Procos, le pourcentage de locaux commerciaux vacants en ville progresse de 1 % par an. Mais ce dont souffrent les villes, ce n'est pas seulement, la perte des commerces de proximité mais aussi la fuite des habitants. Une réalité qui

touche l'ensemble des petites et moyennes villes françaises en France et dans les P.O. La Semaine se penche sur ces problèmes, à Perpignan, Céret, Prades, Thuir et Argelès... Des villes qui illustrent à leur façon cette évolution. Antoine Gaspard, Raphaële Baler, Philippe Becker

Le graphique est parlant : le taux de vacance des commerces de centre-ville augmente régulièrement, année après année. Une progression de l'ordre de 1 % entre 2014 et 2015, passant ainsi de 7,2 % en 2012 à 9,5 % en 2015 selon le cabinet spécialisé Procos qui a rendu en juin dernier sa dernière étude sur l'évolution des commerces de centre-ville. La désertion des commerces de centre-ville est bien plus forte à Perpignan qu'en moyenne nationale, de l'ordre de 13 % selon Procos pour l'ensemble de la ville, un chiffre toutefois en baisse par rapport à la dernière observation : 16 % en 2010. Cette désertion des commerces de centre-ville est désormais bien visible sur certains axes. Avenue de la gare, près d'une quarantaine de boutiques sont fermées depuis de très longs mois. Dans l'hyper-centre, si quelques pôles demeurent attractifs comme les alentours de la Place, des Galeries Lafayette, de la place Arago, de la Loge, tout un pan des axes commerciaux historiques de la ville souffre. C'est le cas de la rue Foch, de la rue des Augustins, de la rue du Théâtre, et surtout de la rue de l'Argenterie l'une des plus cotées de Perpignan, de la zone de la Cathédrale, de la place des Poilus, de la place Rigaud... L'évolution est la même à Argelès, où la création de l'hypermarché et de sa zone commerciale a provoqué l'évaporation des commerces du centre-ville.

comme à Prades, où le supermarché draine une clientèle qui déserte le cœur de ville. Thuir, où trois nouvelles grandes surfaces ont été construites et Céret résiste encore, du fait d'une vie sociale encore forte et aussi de pôles d'attractivité forts, avec les caves Byrrh et le Musée d'Art Moderne.

Des logements vides en forte augmentation dans les cœurs de ville

Mais l'évolution des commerces n'est pas le seul problème des villes. Elles se vident aussi de leurs habitants.

À Prades 18,75 % des logements sont vacants alors que la moyenne nationale de logements vides se situe à 7,17 %. Ce taux de logements vides qui monte à 32,92 % pour certaines communes de l'arrière-pays, comme Prats-de-Mollo, n'est que de 6,26 % à Céret, de 6,48 % à Thuir, de 4,45 % même à Argelès. Un taux à relativiser toutefois dans cette dernière ville où le taux de vacances de l'hyper-centre est de 15,18 %, puisque 61,73 % de son parc de logements est constitué de résidences secondaires. Mais c'est à Perpignan où la désertification est la plus nette. 13,4 % des logements de la ville sont vides, soit pratiquement le double de ce qui est constaté sur le plan national. Mais ce taux de vacance grimpe forte-



ment dans le centre de la cité. Près de 16 % des habitations du quartier des Planètes, de Clémenceau, de Saint-Martin, de Saint-Jacques sont inutilisées. Mais ce taux de logements vacants monte à 26,8 % dans le quartier Saint-Jean, à 28,83 % à La Réal, à 34,19 % à Saint-Mathieu. Des chiffres publiés pour 2010 par Data France qui ont dû encore s'élever dans la dernière période. En périphérie par contre, le nombre d'habitations vides est minimal : 4,83 % à Cabestany, 4,77 % à Salèles, 4,37 % à Bompas comme à Saint-Estève, 6,61 % à Toudouges, 5,41 % à Canohès, 5,34 % à Pollestres, et même 2,62 % à Villeave-

de-la-Raho et 1,73 % à Caset. Des chiffres bien plus bas que la moyenne nationale et qui illustrent bien le syndrome de la Rousquille mis en lumière il y a quelque temps par des architectes et urbanistes locaux. La question du centre-ville, mais aussi de la ville, de la vie des quartiers comme celle de la vie des villages, des lieux de vie où se croisaient, il y a quelques dizaines d'années encore, nos citoyennetés se posent donc aujourd'hui avec plus d'ampleur. La question est toujours de savoir comment il est possible de lutter contre ce phénomène...

Début de difficultés aussi pour les centres commerciaux de périphérie

Rien n'est figé dans le marbre. Les centres commerciaux de périphérie commencent à souffrir aussi. Et particulièrement dans notre département où leur densité est désormais une des plus importantes de France. Ces dernières années, les résultats de nos hypermarchés ont faibli régulièrement. En France, selon l'Institut pour la ville et le commerce, le chiffre d'affaires des centres commerciaux de centres commerciaux a baissé en quelques années de 12 000 à 8 500 €. La baisse de fréquentation liée à la concurrence est forte et des friches, des espaces commerciaux désertés, commencent à pointer ici ou là. À Perpignan, l'Écluse de Carrié d'oc un centre commercial à l'Est de la ville éry à un an, est peut-être une illustration de cela. Aux États unis, de nombreux centres commerciaux ont déjà fermé. Une évolution qui pourrait toucher rapidement la France selon des observateurs spécialisés. Une tendance d'autant plus prévisible que le commerce par internet se développe à grande vitesse. Ainsi, une zone a déjà consenti de l'autre côté de la frontière à livrer des caisses de produits frais 2 heures après la prise de commande.



8

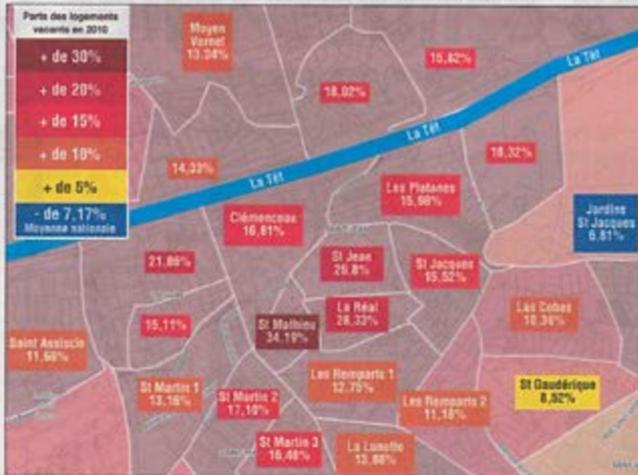
La Semaine du Roussillon
N°1064

Dossier

Du 23 au 29 novembre 2016

> Perpignan

Un centre-ville en souffrance mais cela s'améliore



Le taux de vacances des commerces de Perpignan, de l'ordre de 13 % selon la dernière étude du Cabinet spécialisé Procec est l'un des plus importants de la grande région, avec Béziers et Carcassonne. Ce phénomène de désertion des commerces ne touche pas Narbonne, Montpellier ou plus encore Toulouse. Perpignan souffre en particulier de la forte densité et du développement des centres commerciaux de périphérie. Un développement dont s'est d'ailleurs déjà alarmée l'AGMS, l'Association des Grandes et Moyennes Surfaces des P.O. Mais cette situation serait en passe de s'améliorer. « Depuis 18 mois, il y a un retour dans le centre-ville, confie Stéphane Ruel, adjoint au maire de Perpignan chargé du commerce. Il y a des déplacements des lieux principaux vers des axes moins visibles ». Un transfert lié parfois à la forte hausse des loyers de locaux commerciaux, parfois 500 €/m² sur des axes de premier plan. « La mobilité est l'un des problèmes importants, poursuit Stéphane Ruel. Il faut des transports en commun mais aussi une logique de parking. On a créé 270 places de parking. On développe les parkings minutes. Nous avons mis en place des abonnements pour le stationnement des professionnels à 65 €/mois. Il faut un calendrier d'animation fourni avec les progressions de budget. (...) Ce qui manque, c'est une régulation des forces commerciales ». L'autre grand problème de Perpignan tient à la baisse du nombre d'habitants en centre-ville, une évolution constante depuis des années et qui se poursuit aujourd'hui.

Taux de logements vacants. Moyenne nationale 7,17% (Data Franco)



« On est en train de rebondir » Marc Barès, PDG des Galeries Lafayette

« A Perpignan, la situation était plus périlleuse il y a 3 à 4 ans qu'aujourd'hui. L'équipe municipale s'est positionnée sur l'évolution du centre-ville. Tout le monde à compris qu'il y avait une polarisation des commerces hors de la ville. La stratégie porte sans fruits. Le programme d'animation, les animations pour les fêtes de fin d'année, s'est amélioré. C'est dans une tendance haussière d'activité commerciale. Nous, nous avons une progression de notre chiffre d'affaires de 3 points en 2016. Il y a des enseignes qui reviennent comme Biché. Ça le rassure même si le tableau n'est pas idéal. Il y a toujours besoin d'équilibre. De mon point de vue, on est en train de rebondir. Mais on se bat pour cela. On travaille, on cherche. Nous, nous avons amélioré et étoffé notre offre. La situation du centre-ville ne s'est pas dégradée sur la période récente, depuis douze ans. Je pense que c'est la périphérie qui va bientôt souffrir sur les zones qui sont saturées particulièrement. Cela explique que les centres commerciaux essaient de développer des nouveaux concepts de centre-ville. Je suis convaincu qu'il y a toujours des friches commerciales en périphérie. Cela a déjà commencé d'ailleurs. Ce qui me donne espoir, c'est que la ville a touché des fonds pour améliorer les centres anciens. Il y a un mouvement qui est en train de s'inverser. Le classement de Perpignan en ville touristique est une avancée importante. On a encore beaucoup de logements inoccupés, d'immeubles inhabités. C'est ce qui fait que les magasins de proximité souffrent. Mais la réhabilitation du Musée Figeac, le retour des étudiants en centre-ville, ce sont des avancées positives ».

Bernard Moreau, architecte

« Il faut bloquer l'étalement urbain »

Il est à l'origine, avec d'autres, du concept du Syndrome de la rousquille. Bernard Moreau a travaillé sur la désertification de la ville.

La Semaine du Roussillon : Vous êtes, avec d'autres, à l'origine du concept de syndrome de la rousquille, pour évoquer la désaffectation du centre-ville...

Bernard Moreau : On avait évoqué le syndrome de la rousquille sur la base d'un travail collectif. Il s'agissait de montrer que le cœur des villes se vidait au profit de la périphérie. C'est un phénomène général qui touche les villes moyennes, pas les grandes villes. Cela s'explique par le fait que les centres-villes ont perdu de leur attractivité. Il y a eu dans les années 70 le développement des zones urbaines en périphérie. Cela s'est fait à travers des lotissements avec ce que l'on a vendu comme l'habitat rêvé, le pavillonnaire. Les flux n'ont pas vu de suite les centres se vider. C'est une des raisons pour lesquelles les halles de Perpignan ont disparu. C'est lié à la perte de clientèle de proximité. Cela fonctionne bien pour le marché de la place Casagne car cela correspond à un pôle qui attire encore. Le mode de vie a changé avec la voiture. Les problèmes de centre-ville

ont augmenté à cause de cette nouvelle mobilité, de la perte de densité de l'habitat. On a vu la population de Perpignan augmenter faiblement et la superficie de son urbanisation être multipliée par trois entre 1968 et 90. L'urbanisation se poursuit sans politique foncière. C'est une poursuite de l'économie de la rente décrite déjà par Henri Solans en 1993.

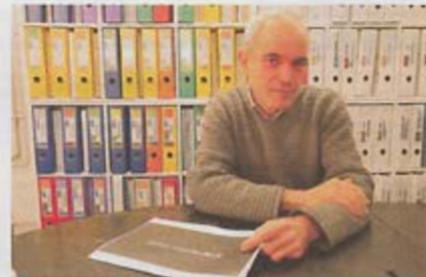
Que faire pour réanimer le centre-ville ?

Ce qu'il faut comprendre, c'est que l'échelle, aujourd'hui, n'est plus l'échelle de la ville mais de l'agglomération même au-delà. Il faudrait d'abord bloquer l'étalement urbain. Il y a assez de foncier dans la zone urbaine pour densifier la population. Il faut modifier le PLU en augmentant la densité. Il faut avoir une réflexion là-dessus. Si on bloque l'étalement et qu'on densifie le centre-ville, on le revalorise. Les gens vont commencer à regarder autrement le centre-ville. Ensuite, il y a le problème de mobilité. Il faut mettre en place une nouvelle politique de déplacement. Les gens pensent qu'il

font vivre avec la voiture : " Je ne peux pas y aller en voiture. Je ne peux pas le garer ". A un moment donné, il faut changer de manière de se déplacer. Il faut une politique qui privilégie les déplacements en bus, avec des priorités aux axes de circulation en particulier. Le bus doit être prioritaire. Cela existe et fonctionne bien à Nîmes. C'est vital et cela va de pair avec la facilitation de la circulation en vélo. Il faut réintroduire du sens à la qualité du trajet qui fait que l'on peut utiliser les temps de trajets pour faire autre chose. Les gens vont faire du vélo en salle de sport et prennent leur voiture pour y aller. Ils feraient mieux de se déplacer en vélo, cela leur éviterait d'avoir à perdre du temps en salles de sport.

Les commerçants évoquent le manque de parkings...

Cela fait partie de la réflexion. Il y a des parcs-relais, mais il faut que la fréquence des bus soit intéressante et que les bus circulent sur des voies propres de manière prioritaire. Il y a aussi possibilité d'organiser des



Il faut que la ville soit un plan d'action global.

déplacements avec des voitures louées en libre-service, partagées. Un autre constat, c'est la paupérisation du centre-ville. Qu'en pensez-vous ? Cela s'est fait sur une trentaine d'années. Il faut transformer les quartiers. Cela va permettre de densifier et de revaloriser le centre-ville. D'avoir une nouvelle mixité de population. Il faut que la ville fasse des acquisitions mais avec un plan d'action global. Cela va prendre 20 à 30 ans avec une volonté politique forte. La ville n'a

Jamais communiqué sur le centre-ville. Pourtant les gens de l'extérieur trouvent la ville très attractive. Il y a un potentiel fort, toute l'architecture art déco, l'art gothique que l'on peut développer. Actuellement, c'est la panique à bord, parce que les immeubles s'effondrent physiquement. Ce n'est évidemment pas en un claquement de doigts que cela va se faire. Cela va prendre du temps. Mais il faut une politique cohérente et forte. Imaginer développer le commerce sans densifier la population, cela ne mènera nulle part...



Du 23 au 29 novembre 2016

Dossier

La Semaine du Roussillon N°1064 9

Olivier Razemon « Ce n'est pas la consommation qui rend les gens heureux »

Olivier Razemon, journaliste indépendant, qui travaille notamment pour le Monde, vient de publier « Comment la France a tué ses villes ». Une étude très large sur l'évolution et la disparition des centres-villes. Le livre présente aussi des initiatives et des expérimentations efficaces pour redynamiser les centres-villes.



Conférence d'Olivier Razemon, à Perpignan

Le Conseil Citoyen Centre Ancien de Perpignan vous invite à une rencontre avec Olivier Razemon, auteur du livre "Comment la France a tué ses villes". Cette rencontre aura notamment pour sujet la dévitalisation des centres des villes moyennes (dont Perpignan fait partie). Olivier Razemon est journaliste pour le journal "Le Monde" et auteur de plusieurs ouvrages ayant pour principaux thèmes les transports, l'urbanisme et les modes de vie. Nous espérons vous voir nombreux à cette occasion pour échanger sur le sujet de la dévitalisation de Perpignan et ouvrir des pistes de réflexion. Vendredi 25 novembre à 19h30 - Salle des Libertés, Perpignan. Le Conseil Citoyen Centre Ancien (contact: cc.centrancien@gmail.com)

La Semaine du Roussillon : Quelles sont les causes de la mort des centres-villes ?

Olivier Razemon : Ce n'est pas seulement le centre-ville, c'est la ville entière. Cela se traduit par une nécrrose de l'habitat, l'appauvrissement de la population de la ville et non uniquement le centre. A Perpignan, c'est très marquant lorsqu'on considère le niveau de péripérié, comme Sallèles, Cabestany. Ce n'est pas que le centre-ville qui est affecté. C'est plus marquant parce que les vitrines vides se voient, mais le problème est plus vaste. L'une des causes est l'étalement urbain massif et qui continue, avec les zones commerciales, les rocades, les parkings, les lotissements. On construit la ville autour. C'est lié à l'organisation de l'espace adopté à la voiture. Tant qu'on raisonne en déplacement individuel, on n'arrivera jamais ce mouvement. On n'a construit que pour les voitures.

pas devant chez eux, où cela est impossible. La voiture, c'est un objet qui prend énormément de place. Là où les commerçants ont raison, c'est lorsqu'ils évoquent les problèmes de mobilité. Il y a trois idées reçues que l'on a intériorisées. La première, c'est que tout le monde a une voiture, la deuxième, c'est que tous les trajets se font en voiture, et la troisième, c'est que cela ne changera pas. On pense donc "comment on fait en voiture ?". Le résultat de cela, c'est qu'on alimente la machine. La question, c'est de savoir comment se déplacent les gens. Ce sont des citadins, des gens qui marchent, qui vivent. Ce ne sont pas que des consommateurs, mais des citoyens, des urbains avant tout. Si on continue à ne les voir que comme des consommateurs, cela ne s'arrangera pas. Il faut faire que les citadins puissent continuer à vivre en ville, à se promener... Il faut s'assurer qu'il y ait des cheminements faciles, non encombrés de voitures sur les trottoirs, de poubelles, d'obstacles. Il y a toute une série de choses à faire pour remettre l'humain au centre-ville.

des villes qui résistent, les métropoles car il y a une densité de population importante, les villes touristiques parce que la fréquentation est forte, et les petites villes situées sur des espaces relativement isolés. Quand les élus pensent espace de vie de qualité, comme la rue Sainte-Catherine à Bordeaux, cela génère du plaisir à être en ville. Il faut que la signalisation encourage à venir en ville. Que les piétons y circulent facilement avec des passages piétons repeints, des voies où l'on puisse se promener tranquillement sans danger pour les enfants. Par ailleurs, à Vlerzon, à Bourges, il y a de grands centres-villes. Il y a 350 places de parkings souterrains au centre-ville. Ce parking n'est plein que le samedi entre 15h et 18h. Lorsqu'on prend l'ensemble des places de parkings existants en centre-ville, on s'aperçoit qu'ils ne sont pratiquement jamais pleins.

Et les villages ?
Les villageois, on s'en étonne beaucoup moins. Ils ont connu cela plus tôt avec la perte des épiceries, des boulangeries, sauf dans les endroits touristiques. A Sallèles, dans la Drôme, le maire voulait un supermarché. Des habitants de la commune se sont révoltés contre ce projet, ont monté une liste et ont remporté les dernières élections. Ils

ont construit une gestion du village participatif avec tous les habitants. A Montélimar, il y a aussi une protestation assez large de la population, opposée à l'implantation d'une grande surface. Les choses sont en train de bouger.

On ne parle jamais du coût social lié à la disparition des commerces de centre-ville, des petites épiceries, boulangeries. Nous avons perdu l'essentiel de notre bien social, construit autour de la vie du village, la vie de quartier, avec la disparition de ces petits lieux de vie. Pourquoi ?

Lorsque les gens ne se croisent plus. Ils ont peur les uns des autres. Cela nourrit des craintes. Personne ne s'en est rendu compte. Il y a une fuite en avant aveugle, irresponsable. La grande distribution ne se pose pas la question. La plupart des responsables politiques non plus. Ce n'est pas la consommation qui rend les gens heureux. Développer des enseignes, cela semble le plus facile à faire. On pense à la création des emplois par la destruction des emplois que cela crée. Ce n'est pas un calcul, mais il n'y a aucune réflexion sur le long terme. Il y a là un énorme sujet sur lequel il nous faut réfléchir.

Les commerçants évoquent souvent le manque de parkings, les problèmes de circulation automobile... C'est un facteur à prendre en compte selon vous ?
C'est le raisonnement que l'on tient partout. Partout les commerçants indiquent que devant le supermarché on peut se garer facilement et

Quelles sont les expériences à reprendre pour réanimer les centres-villes ?
La dévitalisation urbaine continue à se développer partout. Mais il y a

UCAP - Perpignan Des commerçants soudés pour faire revivre le centre-ville

L'Union des Commerçants et Artisans de Perpignan a été créée début septembre 2016 afin de former une véritable dynamique entre les différents commerces de Perpignan. Parmi les 170 adhérents de l'association, la majorité est située en centre-ville. Hélène Colls, présidente de l'UCAP et commerçante au centre-ville de Perpignan depuis 30 ans : « Le principal problème de la ville c'est le parking. Leur accès, qui n'est pas toujours évident, comme sur la place République par exemple, mais aussi le fait qu'ils soient payants. L'opération des tickets de parking offerts aux clients c'est bien mais ce n'est pas suffisant ! Pour les fêtes de fin d'année nous allons proposer des tickets de parking ou des tickets pour la patinoire de la place République aux clients des commerçants adhérents de l'UCAP. Pour les reconnaître, c'est simple le logo de l'UCAP est apposé sur leur vitrine. Je veux me battre pour le centre-ville, c'est notre priorité, si nous le perdons nous perdrons tout. Nous remarquons que les gens viennent lors



Hélène Colls.

des grands événements donc c'est possible. C'est à nous de faire en sorte que le centre-ville reste vivant et de proposer des animations sans

que cela coûte trop cher aux commerçants. L'avenir du centre-ville de Perpignan, je le vois très positif, nous allons tout faire pour. »

Conseil Citoyen Centre Ancien - Perpignan Mobilité douce, animations, commerces...

La loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine du 21 février 2014 prévoit que la politique de la ville s'inscrit dans une démarche de co-construction avec les habitants, les associations et les acteurs économiques en s'appuyant notamment sur la mise en place d'un Conseil Citoyen dans chaque quartier prioritaire. C'est le cas à Perpignan où il en existe 9 : Bas-Vernet est, Baléares-Roi de Majorque, centre ancien, Champs-de-Mars, Bas-Vernet-Claudon, Diagonale du Vernet, Gare-Saint-Assise, Nouveau logis et Saint-Ambroise. Il en existe aussi un à Elne. Fabien, membre du conseil citoyen centre ancien et habitant du centre ancien : « notre priorité est de redynamiser le centre ancien de la ville de Perpignan. La problématique se joue à différents niveaux. Il y a beaucoup de commerces de bouche, il serait peut-être nécessaire de diversifier l'offre commerciale. De plus, le nombre de grandes surfaces est trop important, il n'est pas possible de détruire les existantes alors au

moins arrêtons d'en ouvrir de nouvelles. Concernant la mobilité, il faudrait pouvoir avoir un vrai centre piéton avec seulement l'accès aux riverains, privilégier les mobilités douces notamment avec des parkings à l'extérieur de la ville et le développement des transports en commun et des pistes cyclables. Il faudrait créer de l'animation pour redonner envie aux gens qui demeurent aux alentours de revenir au centre. Le soir, le centre-ville paraît abandonné et triste, certains peuvent même se sentir en insécurité, alors que ce n'est pas le cas. Il faut redonner vie au centre-ville ! Le retour des étudiants, c'est une bonne idée mais nous espérons qu'ils vont s'intégrer dans la vie de la ville. Il aurait peut-être mieux valu réhabiliter des logements existants que de construire un immeuble dédié à leurs logements. » Le conseil citoyen existe depuis deux ans et travaille de plus en plus avec la mairie au cours des projets qui touchent les quartiers.

Comment lutter contre la désertification des villes

L'association Aubenas en mouvement organisait une soirée débat mercredi 30 novembre en présence du journaliste indépendant, Olivier Razemon, auteur de « Comment la France a tué ses villes » autour du thème de la désertification des centres-villes.

Un thème dont on entend beaucoup parler à Aubenas où les commerces vides sont légion, mais qui n'est pas propre à la cité des Montlaur comme le rappelait l'auteur. En effet, le taux de vacance commerciale est de 9,5 % en France, un taux en nette augmentation cette année.

Olivier Razemon expliquait que ce n'est pas qu'une question de commerce et de centre-ville : « *c'est un tout où doivent être pris en compte la question de la mobilité, de l'habitat...* »

7 % des logements sont vides en France, 15 % à Aubenas était-il annoncé : « *on ne se pose pas la question de savoir où on aurait besoin de logements en France* », commentait le journaliste.

Parallèlement à cela, les centres-villes se paupérisent : c'est là que les gens ont les revenus les plus faibles. En couronne, les plus élevés et encore plus loin de nouveau



faibles.

L'étalement urbain considérable a fait que l'essentiel de l'activité commerciale, économique, logistique (pôle emploi, maternité, cinéma...) s'est retrouvé et concentré en zone en dehors des centres. Résultat des quartiers entiers où il n'y a rien à manger, des food desert, où il faut prendre la voiture pour ne serait-ce qu'une baguette de pain.

Et le problème n'en est qu'à son début, prévenait Olivier Razemon : « *les grands distributeurs continuent de s'installer, dans des zones uniquement accessibles en voiture, où on peut se garer facilement* ». Or, la création de ces zones ne correspond pas à une quel-

conque montée de la consommation. Aussi les friches commerciales se multiplient-elles partout.

Partant de ce constat amer, l'auteur invitait à la réflexion sur les solutions envisageables : l'arrêt de la construction de ces zones, quitte à ce que les citoyens montent au créneau pour les attaquer en CDAC, voire CNAC, la multiplication des cheminements piétons en centre-ville comme ailleurs, la création de chèques cadeaux (comme Kdo'benas que Tendances Aubenas vient de créer) qui profitent aux commerçants locaux et pas à une multinationale... « *Je crois beaucoup plus en la mobilisation citoyenne qu'en de nouvelles lois* » concluait-il.

LTRA07SU1018

LA REVUE DES
COLLECTIVITÉS
LOCALES

EXPERTISE • DÉCISION • ÉQUIPEMENT

Événement
L'investissement local connaît une légère hausse

Initiative locale
Aime-la-Plagne invente la station de 5^e génération

Enquête
Le développement du numérique à l'école

ENTRETIEN

« Redonner vie aux cœurs des villes moyennes »

Olivier Razemon
auteur de *Comment la France a tué ses villes*

DOSSIER Les centres aquatiques optimisent

DOSSIER Les apports de l'autosurveillance des systèmes

DOSSIER Déchets, les nouveaux défis

N°477 • NOVEMBRE 2016 25 € HT

COLLECTIVITÉS
LOCALES

« **Le taux de
vacance
commerciale
s'aggrave
chaque année
dans les
centres-villes** »

Entretien avec
**Olivier
Razemon**

journaliste et auteur
de *Comment la France a tué ses villes*

Olivier Razemon, journaliste indépendant, s'est intéressé à la dévitalisation des villes françaises. Dans son ouvrage intitulé *Comment la France a tué ses villes*, il nous livre son analyse d'un phénomène qui s'aggrave chaque année. Selon lui, c'est la question plus générale de l'identité des villes qui se pose. Explications.

14 — n° 477

1/4

— Entretien • Olivier Razemon



“ À mon sens, un raisonnement commun entre les spécialistes de l'urbanisme et ceux des transports serait souhaitable.

dans les villes et villages, affaiblissant le lien social. Aujourd'hui, ce sont les boulangeries qui ferment. Et depuis une dizaine d'années, tous les commerces sont touchés.

Quels sont les symptômes de cette dévitalisation ?

Les nombreuses vitrines vides, façades aveugles ou stores baissés en sont le signe le plus visible, provoquant l'inquiétude des élus, commerçants et associations locales. Le taux de vacance commerciale s'aggrave chaque année dans les centres-villes. En dehors de ce périmètre, la situation est pire encore. Mais les symptômes sont bien plus nombreux. L'habitat se né-

croise jusqu'à devenir insalubre dans certains cas. La population stagne, le niveau de vie baisse. Les habitants, dès qu'ils en ont les moyens, déménagent du centre-ville vers les communes périphériques. Seuls les plus pauvres restent, ainsi

que des jeunes et des personnes âgées. Ce phénomène entraîne un changement de la structure du commerce de centre-ville avec la disparition des commerces utiles et l'arrivée en nombre de tatoueurs, ongles, boutiques de blanchiment des dents ou d'achat d'or, etc. Des commerces éphémères qui ont souvent saisi l'occasion d'un pas de porte bon marché.

Quelle analyse faites-vous de la situation ?

Aujourd'hui, l'étalement urbain se poursuit et s'accélère avec pour conséquence des modes de vie fortement liés aux modes de déplacement. Les équipements de loisirs et les zones commerciales se multiplient à l'extérieur des villes et des extensions sont réclamées tous les jours. De plus en plus, la convivialité se fait dans les centres commerciaux. La voiture individuelle demeure le principal mode de transport. Il est difficile pour les maires et leurs adjoints au développement économique de résister à la tentation de créer de nouvelles zones d'activité, qu'ils imaginent génératrices de croissance et d'emplois pour le territoire. Il manque, à mon sens, une véritable ré-

flexion sur l'aménagement de la ville et sur la manière de se déplacer.

La question des déplacements est-elle au cœur du problème ?

Certains partent du principe que tout le monde se déplace en voiture. Les décideurs eux-mêmes n'envisagent pas la question autrement. Or, la voiture individuelle occupe de l'espace, génère du bruit et de la pollution. Elle contribue à l'asphyxie des centres-villes. Certaines villes sont inhospitalières pour le piéton en raison de trottoirs trop étroits ou d'obstacles sur la chaussée. Pour que la ville revive, il faudrait pouvoir accéder facilement au centre-ville, pouvoir s'y déplacer facilement, à pied ou à vélo et valoriser davantage les transports publics. À mon sens, un raisonnement commun entre les spécialistes de l'urbanisme et ceux des transports serait souhaitable.

Les pouvoirs publics ont-ils pris conscience de la situation ?

Les élus sont conscients de l'existence des vitrines vides dans leur ville. De plus en plus, ils réalisent que d'autres villes sont touchées de la même manière. Mais rares sont ceux qui ont compris qu'il ne s'agissait pas que d'une affaire de fermeture du petit commerce. On envisage rarement de repenser le territoire, la place des services en ville ou encore la manière de se déplacer. Seuls quelques élus visionnaires, à Saint-Omer (Pas-de-Calais) ou Épinal (Vosges), ont, à ce stade, compris qu'il fallait cesser la prolifération commerciale périphérique.

Quant aux décideurs parisiens, ils accusent un retard de prise de conscience, car le phénomène reste abstrait pour eux. Pour preuve, les candidats à l'élection présidentielle, quel que soit le parti politique, n'évoquent pas le sujet de la dévitalisation des villes. Vu de Paris, la seule vraie solution se résume en deux mots : « croissance et emploi ». Or, la croissance et l'emploi se font surtout en périphérie, au détriment des villes qui se vident. Un signe positif, toutefois : la Caisse des dépôts a présenté en mars dernier un nouveau dispositif d'accompagnement des projets de renouvellement des centres-villes fragilisés.

Toutes les villes sont-elles touchées de la même manière ?

Les villes françaises se meurent. Le constat est-il récent ?

J'ai écrit ce livre pour attirer l'attention sur la dévitalisation des villes françaises, un phénomène loin d'être nouveau, mais qui s'aggrave. Nos villes se meurent. De nombreuses statistiques le montrent. Les bistrotiers ont été les premiers à disparaître

novembre 2016 — 15

LA REVUE DES
**COLLECTIVITÉS
LOCALES**

Il faut souligner que la plupart des métropoles échappent à ce déclin. Strasbourg, Toulouse ou Bordeaux, grâce à la volonté politique à la fois de l'État et des élus, offrent à leurs habitants des espaces publics de qualité avec des voies piétonnes, des transports publics efficaces et font la promotion de la marche à pied et du vélo.

Certaines villes touristiques qui capitalisent sur leur image sont également épargnées. Des villes comme Aix-en-Provence (Bouches-du-Rhône) ou Annecy (Haute-Savoie) s'en sortent très bien, tout comme les villes situées en bordure d'un littoral, d'un lac ou à la montagne. La fréquentation touristique y est suffisamment importante l'été, l'hiver et les week-ends pour entretenir le tissu commercial et un habitat de qualité. C'est aussi le cas de Menton (Alpes-Maritimes), des Sables d'Olonne (Vendée) voire de bourgades comme Wissant, dans le Pas-de-Calais. En Île-de-France, seules les communes de proche banlieue résistent. Les plus éloignées souffrent de la même manière que les villes de province. Enfin, certaines petites villes de moyenne montagne parviennent à préserver les petits commerces en raison de leur éloignement et d'une plus grande difficulté d'accès vers les zones commerciales.

Le phénomène de dévitalisation n'est pas irréversible, mais il faut agir maintenant, comme le font déjà quelques villages. C'est certes plus difficile à réaliser à l'échelle d'une ville moyenne, car la volonté politique est indispensable. Il faut consulter non seulement les commerçants, mais aussi les habitants, les associations et les professionnels. Il n'existe pas de solution miraculeuse, mais une série de petites actions peut aider les villes à se relever.

Avez-vous identifié les mesures prises par les villes ?

Au-delà de l'indispensable frein aux zones commerciales, certaines municipalités préemptent des commerces ou taxent les vitrines vides. Ces solutions ne fonctionnent que si une réflexion globale est menée sur les centres commerciaux et sur la manière d'organiser l'espace public pour redonner envie d'y habiter et de s'y promener.

Bien souvent, il existe un décalage entre l'opinion des commerçants et celles



Le phénomène de dévitalisation n'est pas irréversible, mais il faut agir maintenant. ”

des habitants. Dans, une étude récemment menée à Rouen, il a été demandé aux commerçants ce qu'il faudrait faire pour revitaliser la ville. Ils ont répondu à 80 % qu'il fallait créer des places de sta-

tionnement. La même question posée à leurs clients a donné un résultat bien différent. Seuls 20 % d'entre eux veulent davantage de stationnement. Ils réclament en revanche des trottoirs plus larges,

— Entretien • Olivier Razemon

moins d'obstacles sur les cheminements, moins de bruit et moins de pollution. Ce décalage de perception montre qu'il est indispensable de mener une réflexion globale sur ce qu'est la ville. C'est parce qu'elle est agréable que les habitants choisissent de s'y installer.

Vous avez vous-même identifié des pistes de réflexion

Parmi les éléments que j'ai identifiés pour redonner vie aux cœurs des villes moyennes, je citerais les gares qui souvent sont un pis-aller et dont le parvis n'est que rarement soigné. On peut ima-

giner que les quartiers autour des gares deviennent plus agréables à vivre.

En second lieu, le tourisme peut être un moteur. Je ne parle pas des riches touristes étrangers qui fréquentent les hôtels de luxe, mais les touristes que nous sommes tous, un jour où l'autre, à l'occasion d'un court séjour. Ces touristes-là n'ont pas de préjugés sur les villes ni sur les quartiers. Ils vont partout et c'est un énorme avantage. Ils préfèrent loger dans le centre-ville, consomment et empruntent à l'occasion les transports en commun. Il faut s'intéresser à eux afin de mieux répondre à leurs besoins.

Je citerais enfin un nouvel outil de diagnostic qui se développe au sein des municipalités. Il s'agit de la balade urbaine, très efficace pour appréhender et comprendre un territoire. Elle permet aux élus et aux techniciens de comprendre la manière dont on circule dans la ville, quels sont les obstacles, les endroits agréables et ceux qui le sont moins, etc. La balade urbaine est la base des discussions et réflexions préalables à la prise des décisions. Dans une ville, nous ne sommes des citoyens, des habitants, des flâneurs. C'est un endroit où l'on vit et où accessoirement chacun consomme. ~

Propos recueillis par Blandine Kjaas



“
La balade urbaine est la base des discussions et réflexions préalables à la prise des décisions.”

© Jim Wallace

LE BERRY RÉPUBLICAIN

Le Déd'Argent
LIQUIDATION TOTALE
avant cessation d'activité
Du 2 novembre au 31 décembre 2016
Lingerie - Bonneterie - Mercerie
26, rue d'Auron - BOURGES

Le vote sera ouvert
le et du centre



L'incertitude est de retour avant le premier tour

PRIMAIRE. Dans le Cher, les votes seront ouverts d'ici quelques jours.

50€ OFFERTS*

SUR L'ACHAT D'UNE MONTURE + 2 VERRES PROGRESSIFS OPTIMISÉS SUPER ANTIREFLET

LES OPTICIENS MUTUALISTES VOTRE VUE. NOTRE PRIORITÉ.

LE BERRY RÉPUBLICAIN

Ces centres-villes saisis par la peur du vide



NOTRE DOSSIER. Le phénomène de vacance commerciale n'épargne aucune ville du département. Bourges affiche un taux (10%) proche de la moyenne nationale.

ANALYSE. Olivier Razemon, l'auteur du livre *Comment la France a tué ses villes*, explique pourquoi ces vitrines ont tendance à se vider de plus en plus en centre-ville. **PAGE 2 ET 3**

BOURGES
La Maison des Forestines a rouvert hier **PAGE 12**

FAIT DIVERS
Les dealers présumés incarcérés **PAGE 4**

RUGBY / TEST MATCH
France-Australie un vrai choc des cultures **PAGE 10**



DÉNEVOLAT
Les visages de la solidarité dans le Cher **PAGE 7**

PROPOS D'UN JOUR

Depuis Sputnik... Ne dit-on pas que c'est dans les vieux pots qu'on fait les meilleures soupes ? Un maître spatial, le « pot » en question s'appelle Soyuz : moyen des lanceurs en service depuis 50 ans, avec plus de 1.700 lés à son actif, cet astronef - dérivé d'un missile balistique - est quasiment le même que celui qui a lancé le premier satellite sur orbite (Sputnik, en 1957), ou emmené le premier homme dans l'espace (Yuri Gagarine, en 1961). C'est lui, aussi, qui a achevé Thomas Pesquet jusqu'à la station spatiale internationale... Soyuz, en russe, veut dire « union ». Dans son cas, c'est tous-jours sa fiabilité qui fait sa force !

Johann L.
Joaillier Créateur

FAIT SON SALON DU MARIAGE PRIVE

OUVERTURE EXCEPTIONNELLE dimanche 20 novembre

-50%* sur la 2^e alliance

61, rue Mirebeau - BOURGES

LE MOIS DU SALON

LE 3 PLACES FIXE à partir de **1450€***

DERNIERS JOURS

STORY

ST DOULCHARD - Entre Audi / Intersport

2 SAMEDI 29 NOVEMBRE 2016 LE BERRY RÉPUBLICAIN

dossier

Commerce de proximité

Un chiffre

9,5%

c'est le taux moyen de vacance commerciale

dans toute la France. Bourges atteint 10%, Saint-Amand-Montrond 14% et Vierzon dépasse 15%.

COMMERCE DE PROXIMITÉ-PÉRIPHÉRIE : UN DÉBAT QUI PASSIONNE



DISCUSSION. Deux auteurs pour un sujet. Il s'appelle Xavier Le-grand et il est l'auteur berruyer d'un RD intitulé *Le Grand A*, l'histoire du plus grand supermarché de France à Héris-Beaumont. Il s'appelle Olivier Razemon, il est l'auteur du livre *Comment la France a tué ses villes* et il raconte *(lire par ailleurs)*, la plaie des vitrines vides. Bulles Berry et Mon cher vélo ont eu l'idée de les réunir, hier soir, à la chambre de métiers, pour débattre du commerce de proximité et de périphérie. Plus d'une cinquantaine de personnes étaient présentes. Un commerçant du centre-ville berruyer a pris la parole pour fustiger cette course à la taxe foncière que représentent les implantations toujours plus nombreuses de centres commerciaux autour de Bourges notamment.

CHER ■ Le phénomène, national, affecte particulièrement Vierzon mais aussi Bourges et Saint-Amand-Montrond

Les vitrines vides menacent les villes

Les trois principales villes du Cher n'échappent pas à la maladie des vitrines vides mais à des degrés divers.

Benoît Bourdon
benoit.bourdon@leberryrepublicain.com

Les vitrines vides avancent, comme le désert. Vierzon en sait tristement quelque chose. Mais Bourges, dans une moindre mesure, et Saint-Amand-Montrond subissent ce phénomène de plus en plus inquiétant pour les centres-villes. La capitale du Boischaud compte 200 commerces occupés et 45 sont disponibles. Ce qui laisse le taux de vacance à 14 %, au-dessus de la moyenne nationale.

« À Bourges, en matière de vacance commerciale, nous sommes à la limite »

« La vacance commerciale atteint en moyenne 9,5 % du parc de locaux commerciaux, en 2015, en France. Depuis 2012, le phénomène gagne environ un point chaque année », explique Procos, la fédération pour l'urbanisme et le développement du commerce spécialisé, dans son dernier baromètre 2015.

Vierzon atteint toutefois le fond du classement de Procos, avec plus de 15 % de vacance commerciale comme Béziers, Moulins, Vichy, Guéret...

La rue Joffre, l'axe piéton défriché que la mairie veut ouvrir aux voitures (notre édition d'hier), porte en elle deux fois plus de commerces vides que de commerces occupés : presque 70 % de vacance !

Le phénomène gangrène les centres-villes (500 pages) ne dit pas mieux.

Les raisons du phénomène reposent sur un tissu socio-économique fragile, un déséquilibre concu-



CONSTAT Les vitrines vides sont plus au moins nombreuses ; cette maladie contagieuse menace la survie même des centres-villes. PHOTO STÉPHANE NÉA

rentiel entre les commerces de périphérie et du centre-ville, et la perte d'équipements structurants ou de services du quotidien.

La nocivité du vide

Sauf que le phénomène des vitrines vides n'est pas toujours ressenti de la même façon. Ainsi, la vacance de Bourges (autour de 10 %) suscite moins aux yeux que la vacance vierzonaise plus importante il est vrai.

« On est pourtant à la limite », estime Thierry Boyer, le président de l'office du commerce et de l'artisanat de Bourges. Ce qui nous surprend, c'est la di-

versité. Nous avons des commerces spécifiques qui sont indépendants. Nous avons aussi un bon tara-voer.

L'office berruyer, contrairement à celui de Saint-Amand, n'a pas encore effectué son inventaire pour savoir exactement combien de commerces sont vides. Mais ça va venir, promet Thierry Boyer.

L'office du commerce et de l'artisanat de Vierzon, fournit le total des commerces ouverts : 300. Une façon positive de voir les choses mais qui n'écarte pas le vide qui serpente dans le centre de la ville.

« La nocivité de la vacance commerciale se traduit par le manque de fréquentation du centre-ville, plus personne ne vient. Il y a des samedis où il n'y a personne », explique Nicolas Lesage, vice-président de l'office du commerce de Vierzon. « C'est un cercle vicieux qu'il faut essayer de transformer en cercle vertueux. Il faut mettre en place les conditions d'installation des commerces ».

Le tribunal de commerce de Bourges effectue sa livraison hebdomadaire de liquidations judiciaires. Beaucoup de commerces y passent. C'était le cas récemment avec une épicerie de Bourges, deux

boulangeries vierzonaises, un bistrot saint-amandois...

L'office de commerce du Boischaud, créé en 2014, le premier dans le Cher, sait ce dont il a besoin : une offre en vêtements hommes et enfants, une offre en charcuterie.

« Nous avons le projet de dédier une rue entière aux artisans et métiers de bouche », explique Geoffroy Cantat, le maire-adjoint au commerce de Saint-Amand. Pour lui, cet office est un outil de développement. Et, en ces temps de vaches maigres commerciales, il est essentiel de ne se priver d'aucune initiative. ■

Berry

Commerce de proximité

dossier

INTERVIEW ■ Olivier Razemon, l'auteur du livre *Comment la France a tué ses villes*, livre son expertise

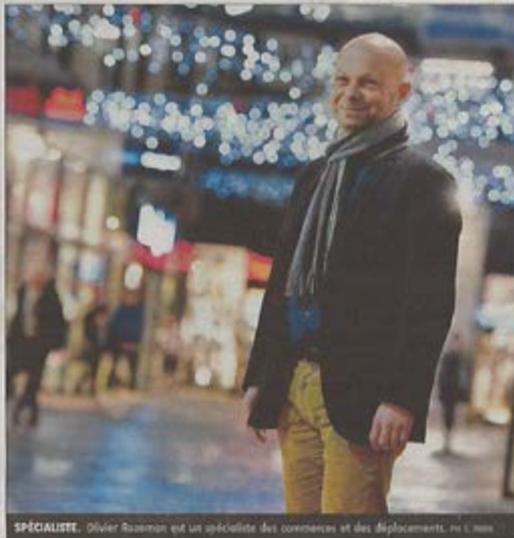
« Stopper l'extension périphérique »

Olivier Razemon est l'auteur du livre *Comment la France a tué ses villes*. Il décrypte les causes qui font que les vitrines vides gagnent les centres-villes.

INTERVIEW
Hélène Besson
hesson@leberryrepublicain.com

■ **Les villes sont-elles épuisées devant les formateurs des commerces ?** Ce qui me frappe, dans les villes concernées par les statistiques, et Vierzon, particulièrement, est une des villes les plus touchées de France avec Calais, Bézier et Nevers, c'est qu'à chaque fois on retrouve des choses très similaires. Ce problème touche les villes de gauche comme de droite, quelle que soit la situation géographique. On constate la même chose dans des villes où la situation économique générale est bonne, où le taux de chômage est relativement faible. Après, il y a différents degrés, avec des villes qui sont à 20 %, 25 % de vacance commerciale et d'autres à 5 % ou 10 %.

■ **Le commerce est-il mort en ville ou y a-t-il un espoir ?** Le commerce s'en sort si la ville s'en sort. Le plus frappant, ce sont les vitrines vides mais il ne faut absolument pas se limiter à ce constat. Il y a plein d'autres symptômes



SPECIALISTE. Olivier Razemon est un spécialiste des commerces et des déplacements. en L. HESSON

qui montrent qu'il existe des difficultés, liées à l'habitat, à l'organisation générale de la ville, à la destruction du commerce qui évolue. Si on se contente d'un constat lié au commerce, nous n'aurons aucune solution. Il faut se

poser la question de la ville dans son ensemble. Pour l'instant, le constat est le suivant : la vacance commerciale s'aggrave, chaque année, largement, partout. La manière de s'en sortir c'est de se demander qu'est-ce que

c'est qu'une ville ? Qu'est-ce qui fait l'histoire de Vierzon, Bourges ou Saint-Amand ou Moulhouse ou Saint-Herier ?

stopper l'extension périphérique. Il y a une fuite en avant permanente, c'est complètement idiot, c'est de l'aveuglement, au pire de la sournoiserie. Il y a des lobbies qui veulent ça et des gens qui disent : "après tout, cela nous fait des emplois". Sauf qu'ils ne comprennent pas ou refusent de comprendre qu'à terme, cela fait moins d'activité et moins d'emplois. Si l'unique objectif des gens quand ils font leurs courses, c'est de faire le moins de mètres à pied, dans ce cas, ils ont intérêt quand même à aller dans le centre-ville.

■ **Vous parlez d'abus avoués par des emplois en périphérie ?** C'est plus facile d'écouter le discours consensuel, chaleureux et sûr d'un responsable de centre commercial qui va dire, on va créer cent emplois, que d'écouter la colère des petits commerçants qui disent, voilà, j'ai dû me séparer d'un demi-salarié, il n'est plus qu'à mi-temps. Il y a une incapacité à se rendre compte de ces problèmes. Oui, il y a une création de cent emplois, mais cela va probablement en détruire trois cents à terme. Mais pas tout de suite, pas le même jour.

■ **Comment contrôler ce risque de naufrage des centres-villes ?** La réponse à tout ça est qu'évidemment, il faut

pas encore arrivés à la prise de conscience globale. On en est encore loin. Je pense que si, dans trois ou quatre ans, tout ferme, là il y aura une vraie prise de conscience. Pour l'instant, nous n'en sommes encore qu'au tout début. On a tout un rôle à jouer, à la fois pour choisir l'endroit où on va faire ses courses mais aussi pour choisir les activités qu'on veut faire. Il y a des gens un peu partout, dans toutes les villes de France, qui disent, attendez, regardons ce qui se passe, il faut arrêter ça. Comptons et regardons.

■ **Internet va-t-il tuer le commerce de proximité ou celui de périphérie va-t-il s'en charger ?** Celui qui a le plus à perdre, c'est le commerce le plus éloigné. Effectivement, si on se fait livrer des packs d'eau ou de lait, on ne va pas se les faire livrer du magasin d'en bas, parce que le magasin d'en bas, on peut y aller tous les jours pour acheter une bouteille d'eau.

■ **À savoir :** Olivier Razemon est présent toute la journée d'aujourd'hui au Salon du Berry de Vierzon. J'ouvre une conférence à 12 h 30.

WEB
Retrouvez l'intégralité de l'interview d'Olivier Razemon sur notre site www.leberry.fr

Bien se déplacer pour bien consommer

« La façon dont on se déplace est l'un des critères qui orientent fortement la façon dont on consomme », explique Adrien Lelièvre, de l'association Mon cher vélo. « Toutes les études le montrent : l'automobiliste est un client infidèle qui, s'il ne trouve pas de place pour stationner en ville, les en périphérie, où il ne paiera pas se garer... et pourra le faire gratuitement pendant des heures. Le piéton ou le cycliste n'a pas ce problème. Aussi, les commerçants de proximité ont tout intérêt à choyer la clientèle piétonne et cycliste, car c'est celle-là qui est la plus "rentable" », explique Adrien Lelièvre.

Stationnement
Le stationnement payant, très décrié en centre-ville, est pourtant, selon Adrien Lelièvre, indispensable. « Nombreux sont ceux (notamment chez les



DÉPLACEMENTS. Les piétons privilégiant le commerce de proximité. HESSON/LE BERRY

commerçants de proximité) qui pestent contre le stationnement payant. Or, en ville, là où le stationnement est rare (et où il ne sera jamais aussi important qu'en périphérie), c'est le seul moyen qui permette de faire passer plusieurs clients poten-

tiels pour les commerçants au lieu de voiture ventouse. » Quant aux piétons, Mon cher vélo donne un exemple simple : « le parking du plateau agricole est immense et largement sous-utilisé. Si celui-ci était relié à la rue d'Auron ou plus

globalement au centre-ville par une liaison piétonne agréable, nul doute que bien plus de gens y stationneraient. Aujourd'hui, il faut longer et traverser le bruyant et dangereux boulevard d'Auron ou les moroses et vieillottes rives d'Auron pour y arriver. » ■

La multiplication des mètres carrés

Depuis 2009 dans le Cher, la commission départementale d'aménagement commercial (CDAC) a délégué 70 % d'ade favorables à l'implémentation ou l'extension de surfaces commerciales. En France, les CDAC tournent autour de 80 %. Dernier exemple en date : Carrefour, à Bourges, vient d'ouvrir une galerie marchande de 45 boutiques. Sept de ces enseignes existent déjà en centre-ville. Celle-ci choisit par exemple de fermer sa boutique du centre au profit de celle en périphérie... Depuis janvier 2016, le CDAC a créé plus de 5.000 mètres carrés de vente supplémentaires. Environ 100.000 mètres carrés de plus depuis 2009. Y compris le projet Avaticum dont la particularité, à Bourges, est d'avoir implanté une galerie marchande en ville. Overt les commerçants louent la présence. ■

REAL-FATION

- Chambres froides / Labos
- Chauffe-eau inox
- Cuves réfrigérées
- Récupérateurs de chaleur
- Lave-vaisselle

16300 ST-GERMAIN-DU-PUY - 02 48 27 63 30

Berry

décryptage

Les centres-villes ferment boutique

Nombre de communes comme Albi ou Agen assistent au **déclin de leurs petits commerces, pourvoyeurs d'emplois et de lien social.** Mais l'Etat et les municipalités se mobilisent.

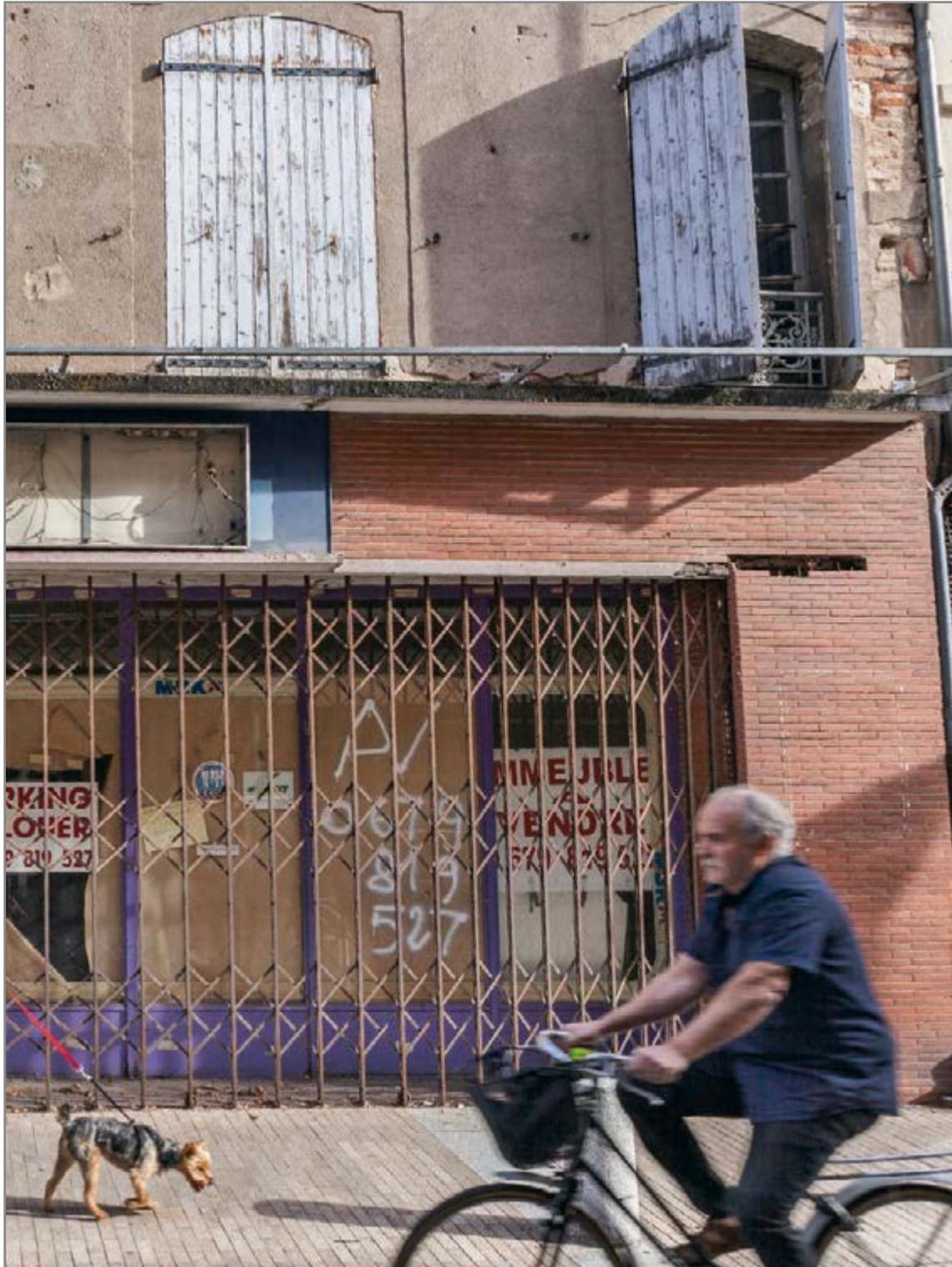
par Julien Solonel et Lahcène Abib envoyés spéciaux à Albi (Tarn) et Agen (Lot-et-Garonne)

Le 4 octobre, à Albi (Tarn), une grille de commerce à la mécanique rouillée, décor de routine pour les habitants.

48

magazine du vendredi 2 décembre 2016

1/4



décryptage

C'est un cimetière où les panneaux « locaux disponibles », « cessation d'activité » ou « à vendre/à louer » font figure d'épithaphe. Cachée à quelques pas du centre historique d'Albi, la rue Séré-de-Rivières apparaît comme une enfilade triste de vitrines désertes, de façades aveugles et de rideaux de fer baissés. Bienvenue dans la préfecture du Tarn, son vieux pont, sa cité épiscopale classée au patrimoine mondial de l'Unesco et... ses boutiques vides. Albi (50 000 habitants, 100 000 agglomération comprise) voit ses magasins mettre la clef sous la porte, comme



Pour Emmanuel Campos, vendeur de bonbons à Albi (Tarn), les loyers des petits commerces sont trop élevés.

nombre de villes françaises de même taille telles Agen (Lot-et-Garonne), Calais (Pas-de-Calais), Cholet (Maine-et-Loire)... Partout dans l'Hexagone, des cités sont touchées par ce mal. « Le taux de vacance commerciale (part des locaux qui ne trouvent pas preneur à la location, NDLR) dans les centres des villes moyennes dépasse 10 % en 2015, en augmentation sur les dix dernières années. La dévitalisation commerciale se confirme », explique le rapport¹ publié par l'Inspection générale des finances (IGF) et le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), le 20 octobre. L'étude montre que la situation s'aggrave : sur un panel de 187 centres-villes, le taux de vacance est passé de 6,1 % en 2001 à 10,4 % en 2015. « La cote d'alerte s'établit à 7,5 %, et au-delà de 10 %, les problèmes ont des causes profondes », souligne Pascal Madry, directeur de Procos, fédération représentative du commerce spécialisé, qui regroupe 260 enseignes (Zara, McDonald's, Krys...). Avec un taux de vacance de 8 %, Albi est beaucoup moins touchée par la dévitalisation que Béziers (Hérault, 24,4 %), Châtelleraut (Vienne, 22,5 %) ou Forbach (Moselle, 21,9 %). Le 1,2 million de touristes qui l'ont arpenté en 2015 font tourner les boutiques du centre.

« Mais derrière l'image de carte postale, il suffit de s'éloigner un peu pour trouver des boutiques fermées et des rues désertes », regrette Florian Jourdain, Albigeois de 30 ans, qui a lancé en 2015 la page Facebook « Albi centre-ville en perdition ». Illustration rue Plancat, pourtant située dans le secteur historique sauvegardé. Dans cette voie pavée légèrement à l'écart du flux des passants, « neuf boutiques ont fermé en deux ans », assure Emmanuel Campos, dit Manu, qui vend bonbons au poids et sucreries au numéro 8. Les raisons ? « Les loyers trop chers, les difficultés pour stationner et la présence des hypermarchés en périphérie », énumère-t-il. Des facteurs que l'on retrouve dans d'autres villes et qui, ajoutés à la concurrence de la vente en ligne, expliquent la désertification commerciale. Le tout sur fond de fermeture des usines et de déclin démographique.

La création de grandes surfaces accroît le risque de fermeture

Autre élément, selon Pascal Madry : « On a ouvert en France 30 millions de mètres carrés de surfaces commerciales entre 2000 et 2010, l'équivalent des 30 années précédentes, sans que la consommation ne suive. Il y a un effet de saturation. » D'autant qu'une grande partie de ces nouvelles boutiques ont été installées à l'extérieur de ces communes, au cœur de zones commerciales de plus en plus grandes. Albi, par exemple, compte déjà trois hypers en périphérie, un quatrième est en projet. Dans son récent livre², le journaliste Olivier Razemon qualifie ces malls de rouleau compresseur, qui « favorisent l'étalement urbain, et contrairement à ce qu'affirment leurs promoteurs, génèrent moins d'emplois que les magasins de centre-ville ». Résultat, la création de grandes surfaces accroît le risque de fermeture d'un commerce de proximité deux ans après, ajoute le rapport de l'IGF et de la CGEDD. Cette agonie n'est pourtant pas inéluctable. Outre les métropoles, les cités touristiques comme Saint-Jean-de-Luz (Pyrénées-Atlantiques), Les Sables-d'Olonne (Vendée) ou Aix-en-Provence (Bouches-du-Rhône) sont peu ou pas touchées. Les villes de proche banlieue résistent bien, même si, plus on s'éloigne de Paris, plus la déprise commerciale est similaire à celle de la province. De manière générale, avoir une population composée de nombreuses personnes de plus de 60 ans et de résidents aisés protège du syndrome du rideau baissé. Pour enrayer le déclin, chaque ville a, par ailleurs, sa stratégie. Stéphanie Guiraud-Chaumeil, maire (divers droite) d'Albi, avance des mesures comme « l'ouverture des magasins le dimanche, les aménagements des espaces publics ou la création d'une taxe sur les locaux inexploités ». Quelque 180 kilomètres plus à l'ouest, Agen a, elle, habillé les vitrines de commerces vides avec des trompe-l'œil. Des autocollants XXL, représentant un salon de coiffure, un magasin de vêtements ou une pharmacie recouvrent depuis deux ans les devantures de



Un magasin de chaussures à Agen? Non! Une pharmacie fermée qui attend un repreneur, et dont la vitrine a été recouverte d'un autocollant géant.

boutiques en déshérence. L'objectif « est de créer une image plus positive, mais aussi de donner des idées aux porteurs de projet », estime Clémence Brandolin-Robert (LR), adjointe au maire. L'élue reconnaît cependant que « leur impact est limité » et préfère insister sur le vaste plan initié il y a dix-huit mois sur la principale artère commerciale d'Agen.

Mettre le sujet au cœur du débat politique

Existe-t-il un remède plus global à cette crise? Olivier Razemon estime « qu'il faudrait déjà arrêter de construire des grandes surfaces. La création d'espaces publics de qualité, agréables à vivre et propices au

commerce et aux échanges va, au contraire, dans le bon sens ». D'après lui, il est aussi primordial de mettre le sujet de la désertification au cœur du débat politique. « C'est un phénomène qui touche des millions de Français et, pourtant, aucun des candidats à la présidentielle n'en parle jamais! » s'étonne-t-il. Lors de la présentation du rapport de l'IGF le 20 octobre, Martine Pinville, la secrétaire d'Etat au Commerce a, pour sa part, annoncé qu'elle allait débloquer un million d'euros pour s'attaquer au problème et promit le lancement d'une concertation « début 2017 ». ■

1. La Revitalisation commerciale des centres-villes.
2. Comment la France a tué ses villes, Rue de l'Echiquier, 208 p., 18 €.

SALON DU LIVRE et de la BD d'Ile de France

Mennecy 4 et 5 février 2017

140 auteurs présents sur deux jours - Animations - Conférences

SPEED EDITING

Se faire éditer rapidement et gratuitement, c'est possible!

Vous avez écrit un roman?
Vous n'avez jamais été publié?

Le concours de Speed-Editing est fait pour vous!

Inscrivez-vous dès à présent, vous serez convoqué à date et heure fixe sur le Salon

Vous présenterez et défendrez votre manuscrit devant 2 jurys. Le lauréat sera désigné en partenariat avec les éditions IN OCTAVO.

Renseignements et inscriptions : presse@salondulivreidf.fr
01 64 98 14 20

BD - Polar - Roman - Essais
Jeunesse - Fantasy - Poésie
Parrain : Gilbert Bordes

Philippe Belger
Emmanuel Pierrat
Pierre Lunel
Fiona Gelin
Sybain Augier

Commissaire Cancès
Les frères Hoyas
Patrick Lambert
Jean-Claude Lalumière
Alain Malraux
Florence Marguerie

Concours
Faites vous « croquer »
gratuitement
Grandes Jeunes
Bob Garcia :
« De Jules Verne à Hergé »
Pascal Cotte :
« Les secrets de Mona Lisa »

Speed Editing
Faites vous éditer gratuitement
Grandes Jeunes
Juniors et Seniors
Atelier Manga
Apprenez à dessiner
un personnage
Interviews et cafés littéraires
www.salondulivreidf.com



Actualités

3 questions à ...

Alain d'Acunto

Enseignant-chercheur à l'Ensam



L'Ensam (École nationale d'Arts et Métiers) de Metz vient d'organiser début octobre la 19e conférence High Speed Machining regroupant près de 140 participants en provenance d'une trentaine de pays. Industriels et chercheurs se sont penchés sur les enjeux de l'usinage pour la construction de l'usine du futur.

1. Qu'est que l'usine du futur ?

A.A : En France, cela englobe le développement de nouveaux procédés de fabrication, comme la formulation additive communément appelée impression 3D, des interrogations sur la place de l'homme dans le système de production et l'intelligence de ce dernier.

2. La crainte de voir l'homme remplacé par les machines est-elle réellement fondée ?

A.A : Cela ne date pas d'hier ! Les concepts d'automatisation et de robotisation datent des années 80. Ils ne pouvaient se développer du fait d'un frein technologique. Aujourd'hui la technologie existe. Cette mutation a un impact sur les emplois les moins qualifiés, mais le challenge fort est que l'homme demeure au centre des systèmes de production.

3. Quel est son impact sur les entreprises ?

A.A : Pour le moment cela concerne les secteurs très concurrentés comme les transports mais cela gagne tous les secteurs et tous les types d'entreprises. Les PME et TPE vont devoir répondre aux critères de l'usine du futur.

■ emmanuel.varrier

Equip'Hotel 2016

Le Plab en force

Cap sur le salon Equip'Hotel à Paris du 6 au 10 novembre pour le Pôle Lorrain de l'Ameublement Bois (Plab) ! Quatorze entreprises lorraines s'unissent sur un stand collectif pour faire valoir leur savoir-faire auprès des professionnels du nouveau bâtiment (Pôle significatif de l'annonciateur de l'entreprise professionnelle pour les avocats assureurs professionnels).



Le Plab sera présent en force sur un stand collectif à l'occasion de l'édition 2016 du

Ouvrage bienvenu

Comment la France a tué ses villes ! C'est le titre du dernier ouvrage d'Olivier Razemon, journaliste spécialisé sur les questions de la ville et de la mobilité, paru le 13 octobre aux éditions Rue de l'Échiquier. Une plongée dans la dévitalisation des villes et des pistes de solutions pour y remédier. Instructif ! Comment la France peut-elle sauver ses villes ? C'est à cette question que le dernier ouvrage du journaliste Olivier Razemon, «Comment la France a tué ses villes» (paru le 13 octobre aux éditions Rue de l'Échiquier) tente de répondre en dressant un état des lieux de la dévitalisation principalement des centres-villes. Un livre qui fait écho en Lorraine car les interrogations sont bien présentes sur ce véritable mal du siècle.



Comment la France a tué ses villes, une plongée dans la dévitalisation des communes de l'Hexagone.

■ emmanuel.varrier



Comment la France a tué ses villes, une plongée dans la dévitalisation des communes de l'Hexagone.

■ emmanuel.varrier

VEILLE JURIDIQUE

© La Lettre du Secteur Public n° 346 du 21 octobre au 3 novembre 2016

Réforme du code des juridictions financières

Une ordonnance du 13 octobre 2016, prise en application des dispositions de l'article 86 de la loi n° 2016-183 du 20 avril 2016 relative à la déontologie et aux droits et obligations des fonctionnaires, modernise les dispositions relatives aux missions, à l'organisation et aux procédures des juridictions financières. En particulier, s'agissant des magistrats des chambres régionales des comptes, le régime de détachement vers les collectivités et organismes du ressort (article L. 222-7 du code des juridictions financières) est aménagé. Ainsi, pour tenir compte de l'élargissement des ressorts géographiques des chambres régionales des comptes, **l'ordonnance rend possible le détachement vers une collectivité ou un organisme du ressort, mais en l'assortissant de conditions strictes** : au cours des trois dernières années, le magistrat ne doit pas avoir participé au jugement de ses comptes, au contrôle de ses comptes et de sa gestion ou au contrôle de ses actes budgétaires, ni à ceux d'une autre collectivité ou organisme ayant pour représentant légal celui de la structure qu'il souhaite rejoindre. **Ce détachement est soumis à l'avis préalable obligatoire du collège de déontologie.**

- Ordonnance n° 2016-1360 du 13 octobre 2016 modifiant la partie législative du code des juridictions financières, publiée au JO du 14 octobre 2016.

Conseil commun de la fonction publique : création du collège des employeurs publics

Un décret du 5 octobre 2016 élargit le champ de compétences du Conseil commun de la fonction publique (CCFP) en prévoyant qu'il **peut être saisi de questions communes à au moins deux fonctions publiques.** Il institue également un **nouveau collège des employeurs publics** composé de dix-huit membres qui réunit à parts égales l'ensemble des représentants des employeurs y compris, désormais, **les représentants des administrations de l'État et de ses établissements publics qui disposeront du droit de vote. Le quorum est fixé à 50 % des membres de chacun des collèges** et le résultat des votes des employeurs publics est désormais apprécié au sein du collège unique des employeurs publics. Le **principe de représentation équilibrée des membres des collèges** est également prévu par ledit décret.

Ces dispositions entrent en vigueur le 8 octobre 2016, à l'exception des dispositions prévues au 2° et au dernier alinéa de l'article 4 qui imposent une proportion minimale de 40 % de personnes de chaque sexe parmi les représentants du CCFP et un nombre égal d'hommes et de femmes dans chaque catégorie d'employeurs publics, qui s'appliqueront aux désignations effectuées à compter du 1^{er} janvier 2019, soit après les élections professionnelles des fonctions publiques de 2018.

- Décret n° 2016-1320 du 5 octobre 2016 modifiant le décret n° 2012-148 du 30 janvier 2012 relatif au Conseil commun de la fonction publique, publié au JO du 7 octobre 2016.

COMMENT LA FRANCE A TUÉ SES VILLES

Par Olivier Razemon



Le jugement est sans appel : la grande distribution et l'automobile ont tué les centre-villes. Selon l'auteur qui nous entraîne dans un intéressant tour de France, "il faut mettre fin à la construction de nouvelles zones commerciales et aux extensions de complexes existants".

Le livre, construit comme un grand reportage, est illustré de beaucoup d'exemples. Olivier Razemon connaît bien la France des villes moyennes. Les exemples abondent et pas seulement pour décrire un naufrage. Il y a aussi des initiatives réussies au hasard des étapes. L'auteur développe en particulier des cas intéressants de politiques locales de mobilité qui mériteraient d'être mieux connus des responsables publics.

Olivier Razemon, journaliste indépendant est un expert de la ville et de la mobilité. Il collabore régulièrement au quotidien *Le Monde*.

Éditions Rue de l'échiquier.
Collection Diagonales. 208 pages, 18 €

4

RÉGION À LA UNE

JEUDI
3 NOVEMBRE 2016

ÉCONOMIE

CES PETITES VILLES QUI RÉSISTENT

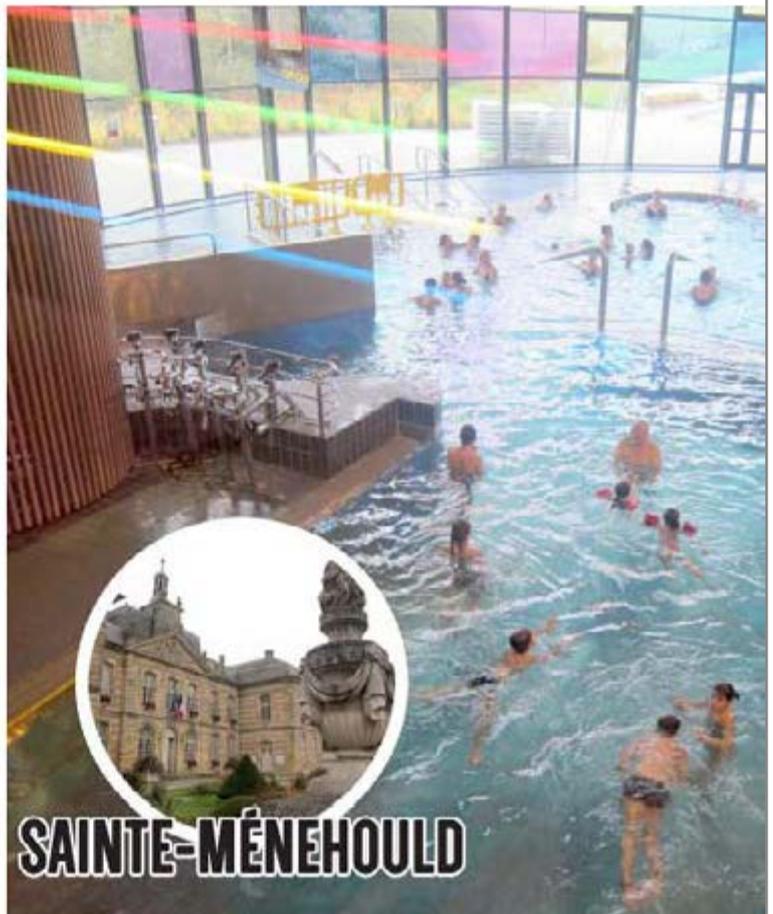
Les petites villes souffrent. Certaines s'en sortent mieux : Fismes, Sainte-Ménéhould et Rethel. Voici pourquoi.

L'ESSENTIEL
 • Il souffre sur les petites villes de France un inintermittent ven de crise (villes vides, chômage, baisse démographique). Le phénomène s'aggrave et cette aggravation s'accroît. « Comment la France a-t-elle ses villes ? »
 • De plus en plus de localités de notre région illustrent ces difficultés.
 • Certaines, pourtant, s'en sortent mieux. C'est le cas de Sainte-Ménéhould, Reims ou Rethel. Elles n'ont pas de recettes magiques, juste des méthodes. En voici quelques-unes.

FISMES SE SERT À TUMBER
 « Si on nous enlève le TER, on redescend d'une marche ! », Jean-Denis Pison, maire (DS) de Fismes depuis quinze ans, a été pas par de Fismes (il a le immobilier avec Reims. Sept aller-retour quotidiens qui à défaut de sauver la ville, lui apportent une belle bouffée d'oxygène. Avec la création d'un « groupement médical » la maintien d'un petit hôpital mais de retraite et la vitalité de son espace culturel. « Je salue, le train illustre le dynamisme commercial. Fismes revient pour le monde...
 Vivre d'emplois de nord-ouest mais dans les années 60, la ville avait ensuite sombré dans la dépression. « Curieusement, la démographie s'est maintenue. Bon an mal an, Reims a toujours augmenté sa population, note le maire. L'annuaire page une cinquantaine d'habitants par an (pour 5 522 actuellement). C'est sans doute ce

qui l'a en partie sauvé. Du même coup, les emplois ont perduré. La position géographique de la ville, sur la RN 51 (en cours de réfection, enfin !) et à mi-chemin de Reims et Soissons, n'y est sans doute pas pour rien. De même que le dispositif de rachat-location par la ville d'anciennes friches industrielles. « Commensalement, nous sommes à l'été aussi de repulser l'activité en centre-ville », explique Jean-Pierre Pison. D'abord, la grande distribution a bien aidé (voir par ailleurs). Les consommateurs qui autrefois se rendaient massivement à Reims le samedi, sont de plus en plus nombreux à faire leurs courses sur place, hors achats spécifiques.
 Même une récente esquisse de restauration rapide et une librairie (!) y ont pignon sur rue. Comme la population vieillit, Fismes sert également localisée dans la création ou le maintien d'une copieuse offre médicale (généraliste, elle s'enrichit désormais d'un laboratoire d'analyses qui évite aux Fismois des déplacements inutiles à Reims. Socialement, ce centre vertueux se traduit par une distribution sé-

SUPERMARCHÉS : À MOINS DE 1 500 MP, TOUT EST POSSIBLE
 Il y a sept ans, le patron maraîcher d'une enseigne de hypermarchés voulait ouvrir un magasin à Fismes. « Je lui ai dit non. Je lui ai dit que de ne pas ouvrir ici, ce seraient Jean-Pierre Pison. Mais à moins de 1 500 mètres carrés, les grandes surfaces ne sont pas soumises à l'autorisation de la Commission départementale d'aménagement commercial (CDAC) où siège le maire de la commune d'implantation. Ce lui-ci est donc dans l'impossibilité de valider le développement commercial de sa ville. Il arrive pourtant que les supermarchés dopent le commerce de proximité. » Sur ces quatre moyennes surfaces, les gens viennent aller à Reims sans payer rien. « Je suis sûr que Jean-Pison. Une étude pour le trimestre T4 2015 et 2017, le parc commercial a progressé en France de 60 %, alors que la consommation ne progressait dans le même temps que de 36 % ! Mais le client est roi...



SAINTE-MÉNEHOULD

Hôtel de ville de Sainte-Ménéhould, le futurisme de la Fontaine en cours de construction à Fismes et l'entrée de Rethel, sur l'axe d'échiquier, le centre historique d'Amiens

rible de taux de pauvreté (15,2 %) : « Ça était à 40 % il y a vingt ans. La nouvelle configuration sociologique de la ville nous a vers le haut. Des cadres, des professions intermédiaires achètent sur place... » D'où des programmes d'habitat en grande forme. Le bailleur Mutual Noville qui dispose de 900 logements (sur 2 400 au total) en construit 200 unités actives l'année. « Comme on attire de plus en plus de jeunes, on est toujours en manque de logements... »

2 SAINTE-MÉNEHOULD REDEVIENT LES BÈRES
 « Notre potentiel de développement est sous-exploité. » Quand il a été par le maire de Sainte-Ménéhould en 2001, le conseiller Bertrand Cournot a fait le pari du foncier. La ville a acheté et viabilisé une trentaine d'hectares près de la sortie de l'A4. La zone est aujourd'hui bien remplie. Les entreprises, une dizaine actives l'année, planent le décor d'Albéa (420 emplois), premier employeur local. « Mieux » sommé dans le fléchisme. Quatre à monter, autant que ce soit les années à la main, raconte le maire qui admet toutefois prendre à la ville une part de risques. Ici aussi, les élus ont privilégié l'achat-location d'entreprises, quitte à confier à la communauté de communes de l'Argonne le financement de la construction de bâtiments livrés ensuite aux entreprises... « On a parfois joué les ban-

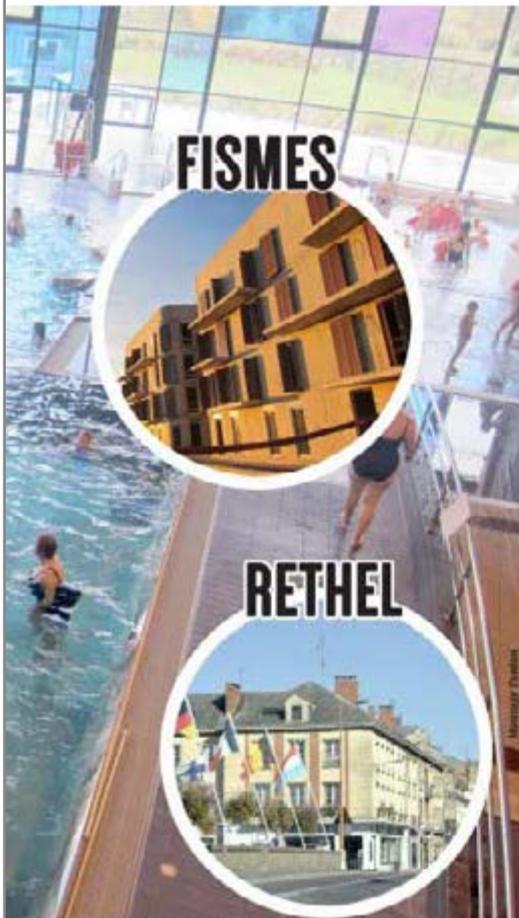
« La chance serait aux associations. Un élu doit savoir prendre des risques »
 Bertrand Cournot, maire de Sainte-Ménéhould

quiers mais un maire doit être un chef de projet. Dans cet esprit, le maire rêve de restructurer sa ville en capitale de la couleur ! Centre de services, incubateur, recherche, innovation... Un projet un peu fou (voir notre cahier économique du 1^{er} novembre) mais qui illustre l'ambition de Reims. Le même concept porte l'idée des couleurs, un itinéraire ludique qui

JEUDI
3 NOVEMBRE 2016

RÉGION À LA UNE

5



FISMES

RETHEL



**OLIVIER
RAZEMON**
JOURNALISTE

« Une cité dynamique, c'est l'affaire de tous »

Vous venez d'arriver. Comment la France a-t-elle tué ses villes ? (éditions Rue de l'échiquier), particulièrement les petites. Qui est responsable ?

« Tout d'abord, la surabondance des grandes surfaces, des modes de déplacement inappropriés et, indirectement, le mythe de désenclavement selon lequel un TGV ou une autoroute créent du dynamisme. Or le dynamisme vient de la ville elle-même et de ce qu'elle veut. Nous devons être des « consommateurs locaux » de notre territoire.

La maîtrise de grandes surfaces, comment lutte contre l'étalement de l'emploi qui sévit là-bas ?

Cette croyance bien ancrée selon laquelle les grandes surfaces créent de l'emploi ne correspond pas à la réalité. L'emploi s'immediatement de mis dans les centres-villes, on observe que la proportion d'emploi par rapport à la surface occupée est, au nord de dix ans, inférieure dans les zones commerciales.

La néo-implémentation qui coexiste les activités et l'habitat dans les grandes villes ne fonctionne plus. Pourquoi ?

Non. Si le logement reste à faible coût, les emplois s'y installent. Quand les emplois indus fuient les petites villes, ce n'est pas pour la métropole voisine. Tous les emplois ne sont pas rentables. Il y a aussi des emplois non délocalisables. La vraie question, c'est leur répartition entre périphérie et centre-ville.

En haut : piscine de Saint-Ménéhould. Olieo : Quadruple et Ramé à Reims

celle des équipements sportifs et culturels de Saint-Ménéhould et de ses environs : parcours aquatique, aqualin, aqualin et aquavelle, le centre aquatique Flanbant a été à force d'appuyer sur le champignon automobile, l'emploi semble avoir réussi (c'est une erreur). Pour 4 700 habitants, « Meuse a compté près d'un million d'emplois industriels. Avec 8% de chômage sur la ville même (12% selon l'Insee), la localité se fait avec Epervain la cité la plus employeuse de la Meuse. « Elle était dernière quand je suis arrivé », jure Coupat. Comme la perfection n'est pas de ce monde, le maire reconnaît quand même avoir un peu trop rêvé à l'heure du développement des grandes surfaces. « On y envoie, c'est trop. Ça a vidé la ville. J'aimais que cela crée un déséquilibre », comment l'été qui n'a pas fini de multiplier les projets. Outre à endetter la ville ? « Juste ce qu'un projet a été largement subventionné. Les projets en ap-

peuvent d'autres. « Parmi eux, un cinéma-bowling et, surtout, un parc médieval qui pourrait créer 400 à 500 emplois à partir de 2020 !

3 REHEL ANCIENNE LES ROQUES

La nature agricole de Rehel n'est pas exploitée. « Quand on meurt, il faut être en agriculture avant après, on peut tout voir... A assen Guy Desmab. Le maire LR de Rehel est donc un pragmatique. « Il faut chercher de nouvelles sources de financement, annoncer tous les leviers, y compris les économes d'échelle qu'implique la réforme territoriale », dit ce chaud partisan de l'intercommunalité, tout content d'avoir poussé à la mutualisation de ses services, hormis la culture, l'école et la police municipale. Ce projet de partage tombait à pic, après deux ans de finances contraintes qui ont obligé Rehel (mais elle n'est pas la seule) à repenser ses investissements. « La voisine en a souffert, mais je n'ai

touché ni la culture, ni le patrimoine associatif. « Pour son maire, l'image de la commune en dépend, celle d'une ville à la campagne, bien heureuse d'accueillir le TGV qui la place à 1 h 10 de Paris et des entreprises industrielles diverses qui tournent une grande part de ses 4000 emplois (pour 7 700 habitants).

Si la position de Rehel entre Reims et Charleville-Mézières est un atout qui dynamise la ville et dope les prix de l'immobilier, elle séduisait aussi de plus en plus d'investisseurs. « Surtout dans le secteur agro-alimentaire », précise le maire. C'est au point où les services communaux ont l'emploi et régulièrement à établir des listings des services et ressources disponibles en matière de filière agricole, d'électricité ou de formation d'eau. « Des projets sont donc en cours », glisse le maire. Trois fois plus, Guy Desmab a le dit pas plus. Pour vivre heureux, la recette est connue. ■ **OLIVIER RAZEMON**

LE PODIUM DES VILLES DE LA RÉGION

Les moins pires		Les pires	
Chômage			
1. Fismes	12,5%	1. Sedan	28,8%
2. Sainte-Ménéhould	13%	2. Hinson	27,0%
3. Villers-Cotterêts	16,7%	3. Vitry-le-François	27%
4. Châlons-en-Champagne Epervain	17%	4. Laon Revin	25%
Part des ménages imposés			
1. Epervain	55,4%	1. Hinson	35,8%
2. Reims	54%	2. Sedan	38,1%
3. Châlons-en-Champagne	53,5%	3. Vitry-le-François	41%
4. Château-Thierry	51,5%	4. Revin	40%
Taux de pauvreté			
1. Fismes	15,2%	1. Hinson	32%
2. Villers-Cotterêts	15,0%	2. Sedan	31%
3. Sainte-Ménéhould	16,7%	3. Laon	29%
4. Epervain	18,6%	4. Vitry-le-François Charleville-Mézières	27%
Logements vacants			
1. Villers-Cotterêts	6,7%	1. Versigny	15,9%
2. Reims	7,4%	2. Revin	15,4%
3. Fismes	7,7%	3. Vitry-le-François	14,6%
4. Soissons	8%	4. Sainte-Ménéhould	12,5%

Des données provenant du recensement de 2012. Les taux de chômage concernent les personnes sans emploi, inscrits ou non à Pôle emploi. Entre l'énergie et l'eau, les chiffres peuvent donc passer du simple au double. Par ailleurs, le taux de pauvreté tient compte du seul de personnes qui est scolarisées de 90 euros par ménage en France.

Quelles places pour les voitures ?

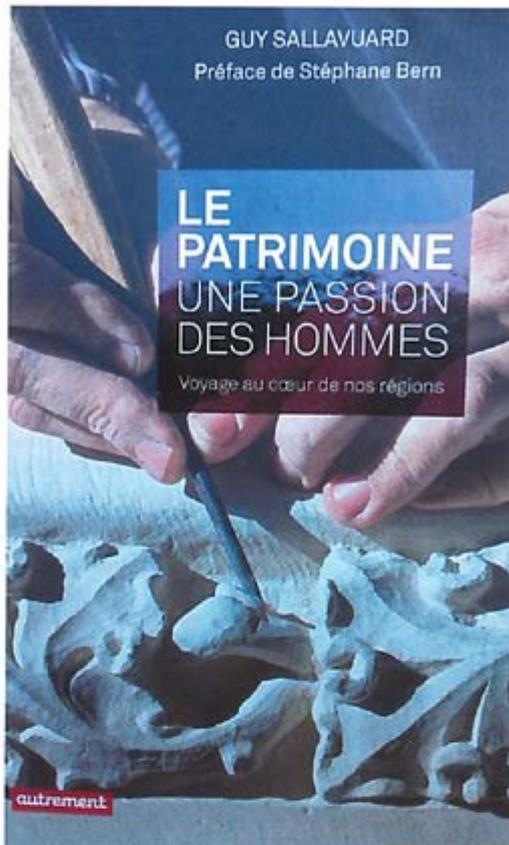
C'est l'un des dilemmes des villes en général et des petites en particulier. Pour sauver les centres-villes, les élus doivent-ils privilégier le rouage ? « Les cités les plus dynamiques sont celles où la place de la voiture est limitée ou rationnée », juge le journaliste Olivier Razemon (ci-dessus). Dans une récente enquête réalisée à Rouen, 72% des commerçants déclarent même que le dynamisme commercial de leur ville était insupportable de l'extension du stationnement. À la même question, 80% de leurs clients déclarent au contraire vouloir plus de places piétons, moins de bruit et plus de trottoirs !

La culture sauve les meubles

Le chef de file a eu beau les assurer lors du dernier congrès des maires en leur promettant de ramener de 2 à 1 milliard la base de leurs dotations en 2017, la culture est souvent la dernière à en pâtir. Un dernier, deux maires sur trois au moins s'illustrent dans le budget du sport et de la culture. Dans la région, les petites villes ont au moins un point d'honneur à maintenir l'activité de leur patrimoine culturel : « Spital » à Fismes, « Atome phos » à Rehel, musée mégalithique à Sainte-Ménéhould, Jean Vilas à Revin. Et pas Simone Signoret à Vitry-le-François, etc.

L'immobilier a besoin de sous

« Ah, ah... » Pour améliorer l'attractivité des villes, ce ne sont pas les dispositifs qui manquent. Ce qui manque, c'est l'argent, explique Olivier Dussup, le président de l'association des petites villes de France (APVF) qui représente les villes de 2 500 à 25 000 habitants. Le député maire d'Annonay, dans l'Ardèche, souligne ainsi l'absence de portefeuille de requalification des centres anciens (PNCR) dont bénéficie actuellement 7 villes dont Sedan (pour un million de euros), Saint-Quentin et Troyes. « Les petites villes ont le droit de ne pas être considérées par les métropoles. L'avenir des uns, ce n'est pas le sort des autres. Au contraire... »



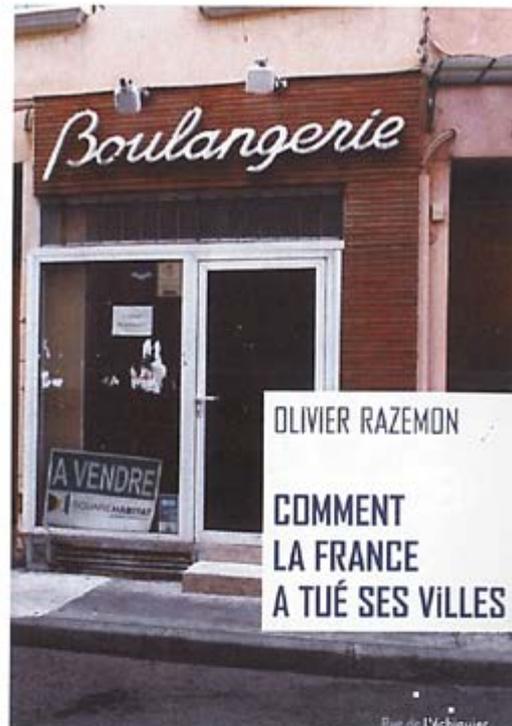
La Fondation du patrimoine sur tous les fronts

Pour ses vingt ans d'action et d'exemplarité, la Fondation du patrimoine nous offre ce bel album, préfacé par Stéphane Bern et nourri d'un bon texte de Guy Sallavard, illustré d'une manière tout aussi remarquable (ah ! ces brumes matinales de l'Ain sur les Allymes !). Dans chacun de nos départements, où la Fondation exerce son mécénat, un exemple a été choisi, et c'est l'occasion, en l'effleurant seulement, de prendre conscience de l'infinie richesse de notre patrimoine.

Occasion aussi de constater l'extension du domaine de la notion, puisque moulin, lavoir, chapelle, château, pigeonnier, roseraie voisinent avec savoir-faire, atelier, usine, race animale.

Dans tous ces domaines, la Fondation joue le rôle que résume Stéphane Bern : « sensibilisation des publics », activité de « catalyseur pour réunir les moyens, conjuguer les talents et les volontés, associer les initiatives privées comme publiques »... Et la poule noire du Berry, le métier d'un tailleur de pierre ne sont pas oubliés dans cet immense effort pour maintenir les traits d'une civilisation. Dans les heures sombres que nous vivons, ce livre rendrait presque optimiste.

Guy Sallavard, *Le patrimoine, une passion des hommes*. Éditions Autrement et Fondation du patrimoine, 2016.



La mort programmée des villes de France

« Un jour, dit Olivier Razemon, on regrettera Vierzon. Rien ne nous consolera de la perte de nos villes, vidées de leur substance par le déclin de leurs centres, même pas de (sur) vivre dans des ensembles ou des complexes nommés « Waves », « Atoll », « Atlantisud » ou « L'heure tranquille ». À vrai dire, tout le livre exprime déjà ce regret d'une urbanité détruite par l'émigration des commerces en périphérie, le développement prodigieux d'une grande distribution liée à la tyrannie de l'automobilisme, avec comme résultat qu'il n'y a plus de vraie ville, de vraie vie citadine... et qu'il y a, d'ailleurs, de moins en moins de campagne. Songez qu'entre 2006 et 2015, plus de deux millions de mètres carrés de surface de vente ont été édifiés en France, en 134 points différents. Autant de champs, de vignes, de jardins effacés. Voyez à ce sujet, dans la présente revue, l'article sur Carpentras. Multipliant les exemples précis, Olivier Razemon nous promène dans cette France des grandes surfaces grouillantes et des centres décadents, où les maisons ne valent plus rien et où la triste mine des derniers habitants répond à la grisaille des façades délitées. Ce qui se délite, hélas ! par la même occasion, c'est une vie sociale, une existence humaine, tout un système de relations et d'amitiés qui composait la trame de la condition citadine. Car ce livre suggestif est un plaidoyer pour la ville, pour sa sauvegarde ou sa renaissance, notamment sous la forme de la ville moyenne, de l'agglomération à taille humaine, riche d'histoire et de patrimoine, douée d'une identité encore sensible et stimulante, et du centre de laquelle un piéton « peut se retrouver en pleine nature en quelques minutes ».

Olivier Razemon, *Comment la France a tué ses villes*, Rue de l'échiquier, 2016.

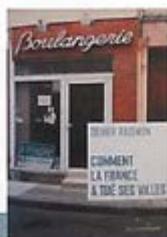
AUJOURD'HUI & DEMAIN

À LIRE



Urban Man
F. Soltan et D. Rabotteau.
Ed. de La Martinière, 264 p., (290 x 230), 40 €

Ce livre de photographies mène de Calcutta à New-York et de Rio à Lagos. Producteurs et réalisateurs puis respectivement photographe et auteur, Frédéric Soltan et Dominique Rabotteau ont parcouru durant trois ans les plus grandes mégapoles pour y rechercher l'identité de « l'homme urbain ». Construit autour de quatre thématiques (ville jungle, ville active, ville mémoire et ville mutante), cet ouvrage donne à voir les diversités géographiques et culturelles des villes explorées tout en amenant à constater la similarité des désirs et des destins citadins à travers la planète... entre solitude totale au cœur de la foule et ouverture sur l'autre. Préface de Thierry Paquot, philosophe de l'urbain.



Comment la France a tué ses villes
Olivier Razemon
Ed. Rue de l'Échiquier, 192 p., (+ cahier photos de 16 p.), 18 €

Le journaliste indépendant Olivier Razemon, spécialiste des villes et des mobilités, qui travaille notamment pour *Le Monde*, a enquêté sur la dévitalisation des villes françaises, dont la mort du petit commerce n'est que l'un des symptômes – même si les « ravages de l'urbanisme commercial » portent une lourde responsabilité, aux côtés de la nécrose de l'habitat, du départ des « riches », de la voiture reine ou encore du difficile partage de l'espace public. Ce livre n'est pour autant pas dénué d'optimisme. La France « peut sauver ses villes », affirme l'auteur, notamment en stoppant le rouleau compresseur des centres commerciaux et en créant des espaces publics agréables à vivre et accueillants aux mobilités douces.



La Cartonnerie
Collectif Carton Plein
Ed. du Poin, 304 p., 15 €

Sous-titré « expérimenter l'espace – Saint-Etienne 2010/2016 », ce livre cartonné retrace l'expérience stéphanoise du collectif Carton Plein. Il a pendant plusieurs années « questionné les transformations urbaines et les politiques publiques », et « créé au cœur de la ville une dynamique collaborative mettant en mouvement habitants, institutions, entreprises, associations, commerçants, chercheurs autour de l'espace public ». L'ouvrage, enrichi de photos, croquis et documents de travail, détaille avec humour, sur le mode du récit et de l'expérience humaine, les outils et processus mis en place, leur richesse, leurs limites, leurs effets... Il invite au travail en groupe et à l'expérimentation pas à pas comme moteur de transformation.



Comment la France a tué ses villes

Olivier Razemon
Ed. Rue de l'Échiquier, 192 p.
(+ cahier photos de 16 p.), 18 €

Le journaliste indépendant Olivier Razemon, spécialiste des villes et des mobilités, qui travaille notamment pour *Le Monde*, a enquêté sur la dévitalisation des villes françaises, dont la mort du petit commerce n'est que l'un des symptômes – même si les « ravages de l'urbanisme commercial » portent une lourde responsabilité, aux côtés de la nécrose de l'habitat, du départ des « riches », de la voiture reine ou encore du difficile partage de l'espace public. Ce livre n'est pour autant pas dénué d'optimisme. La France « peut sauver ses villes », affirme l'auteur, notamment en stoppant le rouleau compresseur des centres commerciaux et en créant des espaces publics agréables à vivre et accueillants aux mobilités douces.

découvrir découvrir découvrir découvrir

Au fil des lectures

PAR ALAIN CHANARD



Le sacrifice des paysans Une catastrophe sociale et anthropologique

PIERRE BITOUN ET YVES DUPONT

L'agriculture reste, selon les données de 2011, « le premier pourvoyeur d'emplois dans le monde (environ 1,3 milliard de personnes et près de 40% de la population active) ». L'annonce répétée d'une prochaine fin des paysans semble être encore et toujours prématurée. Mais ce serait ne pas voir que, de 1950 à 2010, la proportion d'agriculteurs dans la population est passée « de 81% à 48,2% dans les pays en voie de développement » et « de 35% à 4,2% dans les pays développés ».

Les sociologues Yves Dupont et Pierre Bitoun expliquent que le « déploiement productiviste » est le moteur de ce colossal basculement socio-économique. Au sortir de la Première Guerre mondiale, la quête d'un développement tant chez les dirigeants capitalistes que du côté de leurs homologues. La priorité donnée à l'industrie les incite en particulier à liquider soumettre le paysan, que les auteurs présentent comme étant « l'Humanité et fondateur des premières sociétés sédentaires, l'homme et en relation directe avec la nature ». En France, le mouvement s'est vu les Trente Glorieuses (1945-1975), avec « l'espoir d'intégrer tous les paysans dans une démocratie marchande soutenue par un État social visé par la croissance ». Il n'a évidemment pas cessé au cours des « Quarante ans qui ont suivi, en privilégiant cette fois une « alliance entre le néolibéralisme, la finance et l'emprise numérique ». Cette alliance ne vise pas à placer à chacun en faisant cohabiter harmonieusement tout le monde au contraire l'individualisme, la précarité, l'opportunisme, le tout. L'ouvrage affirme dès son titre que « le sacrifice des paysans » perçu sur les continents est une « catastrophe sociale et anthropologique » : l'agriculture ne fait pas disparaître que des systèmes de production mentalement, des cultures ancestrales, des modes d'organisation plus fondamentalement, un rapport au monde, une conception de son environnement naturel.

Pierre Bitoun et Yves Dupont font référence aux nombreux travaux de recherche, notamment au titre de l'Institut national de la recherche agronomique, qui ont montré qu'en France comme ailleurs, des collectifs ne font pas que résister, mais parviennent parfois à inventer de nouvelles pratiques agricoles et des démarches de la Confédération paysanne et des Amis de la Terre, mais les auteurs ne masquent pas pour autant les critiques de la « socioéconomie duale », autrement dit la coexistence d'acteurs économiques et de travailleurs enracinés dans un terroir et dans des traditions. L'implication des auteurs dans ces débats et vis-à-vis des démarches évoquées n'est pas exempte d'une posture « en surplomb ». On ne peut pas ignorer la grande diversité des thèmes qu'ils ont été amenés à traiter en tant que chercheurs, mouvements écologistes, l'Université, le Conseil national de la Résistance, mais de se doter d'une grille de lecture « socioanthropologique » universelle pour interpréter certaines de leurs démonstrations et le caractère souvent péremptoire de leurs jugements laissent parfois perplexe. Il n'en demeure pas moins que cet ouvrage est dense et touffu regorge d'analyses captivantes et de pistes de réflexions stimulantes.

Éditions L'Échappée – collection Pour en finir avec – www.lechappee.org – 4^e trimestre 2016 – 334 pages – 19€.

Le coup d'État citoyen

Ces initiatives qui réinventent la démocratie

ELISA LEWIS ET ROMAIN SLITINE



« Des idées et du sang neuf en politique. » Le tour du monde en 80 initiatives que proposent deux membres du collectif Démocratie Ouverte (www.democratieouverte.org) montre que l'actuelle crise de notre démocratie représentative stimule la réflexion et incite à expérimenter de nouvelles formes de débat, de processus de décision, de contrôle de l'usage des moyens publics...

En Argentine, en Tunisie, en Espagne et même en France, de l'échelon très local au niveau national, de nouveaux modes de délibération visent à approfondir et à enrichir l'examen des questions que se pose la communauté, des procédures sont mises en place pour lutter contre la confiscation du pouvoir par des politiciens professionnels, des dispositifs s'inventent pour

Comment la France a tué ses villes

OLIVIER RAZEMON

Il est rare qu'un livre puisse se vanter d'être illustré par des images laides et déprimantes. En l'occurrence, celui-ci serait moins percutant sans sa quinzaine de photos présentant des magasins de centre-ville à l'abandon, une zone commerciale glauque, des panneaux moches annonçant un prochain méfait de l'étalement urbain... De Tarbes à Maubeuge et de Fréjus à Landerneau, l'auteur du blog « L'interconnexion n'est plus assurée » (transports.blog.lemonde.fr) a sillonné la France pour mieux comprendre les mécanismes qui nous conduisent à laisser dépérir notre précieux maillage de petites et moyennes villes. La grande distribution et la voiture sont bien évidemment dans son collimateur, mais son enquête souligne aussi les effets délétères de certains choix nationaux (métropolisation, tout-TGV...), de concurrences à courte vue, d'arrangements locaux condamnables... Au bout du compte, il ressort que chacun d'entre nous, en tant que citoyen et en tant que consommateur, pourrait choisir de ne plus être complice du massacre en cours...

Éditions Rue de l'échiquier – collection Diagonales – www.ruedelechiquier.net – septembre 2016 – 188 pages (+ 8 de photos) – 18€.

qu'elle se mette davantage au service d'un développement plus soutenable. Cette brochure fournit des arguments et des exemples concrets pour inciter les collectivités territoriales à contribuer activement à une telle évolution.

Centre ressource du développement durable (Cerdd) – juillet 2016 – 16 pages – téléchargeable gratuitement sur www.cerdd.org.



**Les inégalités territoriales menacent notre société et nourrissent l'extrême droite
Nous devons cesser par exemple d'investir des milliards en faveur de lignes ferroviaires
à grande vitesse, qui traversent mais n'irriguent pas les territoires.**

La récente victoire de Donald Trump est aussi l'expression de la colère sourde d'une Amérique déclassée, de territoires en souffrance dont le sentiment d'abandon est profond. Ce constat est également d'une brûlante actualité, de l'autre côte de l'Atlantique, à quelques mois de l'élection présidentielle française.

L'aménagement du territoire, tel que pratiqué depuis quelques décennies en France, a conduit à un émiettement méthodique du territoire national. Ce morcellement commence par la façon même dont on nous invite à comprendre notre pays. En effet, la grille de lecture qui s'est imposée progressivement aboutit à classer les citoyens par catégories artificielles: urbains, ruraux, semi-ruraux, rurbains, banlieusards, péri-urbains... Cette facilité intellectuelle est finalement devenue la boussole de toutes les décisions politiques en lien avec l'aménagement du territoire.

Le principe d'efficacité territoriale et d'optimisation économique est sur le point de prendre définitivement le pas sur la justice territoriale et le bien-être des populations.

Cette approche parcellaire est devenue particulièrement funeste au moment où nous devons collectivement faire face à une profonde crise économique, sociale et environnementale. Dans ce contexte de tension, une tentation grandissante est d'imaginer qu'il y aurait, d'un côté, des métropoles surdimensionnées et mondialisées au sein desquelles la richesse serait produite, et de l'autre, des espaces dortoirs ou récréatifs condamnés à bénéficier d'une redistribution, d'une économie de seconde division. Le seul principe d'efficacité territoriale et d'optimisation économique est sur le point de prendre définitivement le pas sur la justice territoriale et le bien-être des populations.

Ces inégalités territoriales ne sont pas uniquement un concept abstrait mais se traduisent par la disparition des services publics et le départ d'entreprises.

Ces inégalités territoriales ne sont pas uniquement un concept abstrait, émanant de quelques géographes ou sociologues, mais se traduisent, pour un nombre croissant de territoires, par la disparition des services publics, des difficultés d'accès aux soins, la destruction de commerces de proximité et le départ d'entreprises en raison d'un écosystème local, social et économique anéanti. Le sentiment d'abandon et d'injustice traverse ces espaces géographiques et ces derniers deviennent le creuset de la désespérance. La création de fossés infranchissables entre les territoires de notre pays est aujourd'hui une bombe à fragmentation qui menace notre cohésion sociale et nourrit la montée de l'extrême droite. Il suffit pour s'en persuader de s'attarder sur l'évolution de la carte électorale du Front National.

Il est donc temps de ne plus aménager les territoires mais bien de les «ménager», d'en prendre soin. Dans deux registres différents, les derniers ouvrages de Sylvain Tesson (1) et d'Olivier Razemon (2) soulignent la nécessité de briser ce sentiment de relégation et de dépossession qui s'enracine. L'enjeu d'un maillage du territoire par des centres-bourgs revitalisés est aujourd'hui un enjeu politique prioritaire. L'urgence est de recréer sur ces territoires, placés actuellement à la marge de la République, des pôles de centralité visant, d'une part, à dynamiser l'économie des bassins de vie, et d'autre part, à améliorer la qualité de vie quotidienne des populations par une accessibilité facilitée aux services de base.

Nous devons rompre avec cette idée qui consiste par exemple à investir des milliards en faveur de lignes ferroviaires à grande vitesse, qui traversent mais n'irriguent pas les territoires, et concentrer l'investissement public sur la renaissance des villes petites et moyennes. Les énergies renouvelables, l'agriculture biologique, le numérique, le développement du télétravail ou encore l'écotourisme sont autant de leviers qui ne demandent qu'à être amorcés au service de territoires en déprise. La transition écologique est une formidable opportunité pour amorcer cette politique de réconciliation territoriale sans laquelle nous n'enrayons pas l'érosion du modèle républicain..

Cliquez sur le logo pour accéder à l'article en ligne !

Montpellier : vendre la librairie Sauramps, l'unique recours ?

Depuis juillet dernier, les librairies montpelliéraines Sauramps, qui disposent d'un autre magasin à Alès, se trouvent dans une situation délicate. Voilà six mois, des problèmes de trésorerie évoqués dans la presse laissaient planer un avenir sombre. Et la menace d'une cessation de paiement fin 2016.

Selon des sources syndicales, évoquées en juillet, l'entreprise était économiquement fragile, avec « 7 années consécutives de déficit », expliquait-on. Et la tension était certaine.

Le vaisseau amiral, situé dans le centre commercial Odysseum, aurait largement participé à plomber les comptes : « La direction a elle-même reconnu avoir fait une erreur. Elle a fait appel à des cabinets d'études qui avaient réalisé des projections optimistes. En réalité, le magasin d'Odysseum n'est jamais arrivé au chiffre d'affaires escompté pour amortir le loyer, exorbitant. Pour ça, il faudrait faire quasiment un tiers de chiffre d'affaires en plus », assurait un syndicaliste.

À cette époque, on parlait même d'une fréquentation des deux établissements qui était la même que celle de la seule librairie implantée place de la Comédie, en 2008. « On a donc eu un éparpillement de la clientèle, mais par contre on paie deux loyers... »

Et parmi les solutions évoquées alors, une meilleure communication, impérative, pour faire mieux connaître l'établissement, mais également un exercice de pédagogie vers les clients : « Il faudrait aussi davantage communiquer autour du prix du livre : trop peu de gens savent qu'il est unique et défini par l'éditeur. Si bien que, contrairement aux idées reçues, les livres ne sont pas moins chers sur d'autres plates-formes de vente. »

Trouver un repreneur, vite, très vite...

Mais voici qu'en ce début décembre, date propice aux achats de Noël, les 130 salariés que compte Sauramps tirent de nouveau la sonnette d'alarme. Cette fois, c'est la nécessité d'un repreneur qui apparaît, sous peine de cessation d'activité prochainement.

Selon les syndicats, le groupe pourrait être placé en redressement judiciaire. Les actionnaires, eux, avaient avancé différents arguments pour expliquer la situation, mais c'est le montant des loyers que les syndicats pointent avant tout. Odysseum avec ses 3000 m² pèserait en effet très lourd dans les comptes.

Julien Domergue, délégué Sud, n'aspire plus qu'à la vente de l'entreprise, pour un prix raisonnable, seul moyen qui assurerait « la pérennisation de la société ». Des repreneurs se seraient manifestés, mais l'urgence frappe à la porte, assure-t-il, sans quoi, en début d'année prochaine l'entreprise passerait « directement au tribunal de commerce ».

Le marché du livre renoue pourtant avec les ventes

Sixième établissement de France, Sauramps serait donc revendu, bien qu'à cette heure, le dirigeant Jean-Marie Sevestre ne fasse pas de commentaires. Il faut attendre que les discussions soient conclues, précise-t-il, plutôt que de mettre la charrue avant les bœufs.

Bien entendu, l'hypothèse d'une fermeture des établissements aurait des répercussions sociales non négligeables : c'est toute la ville qui souffrirait alors de la disparition d'un lieu culturel historique. Mais les difficultés sont bien là : depuis 2015, le marché du livre est reparti avec des ventes à la hausse, alors que les revenus chez Sauramps ne semblent pas suivre la même courbe.

« Sauramps a longtemps vécu sur ce que l'on appelle un trésor de guerre, mais cela fait huit ans consécutifs que les résultats sont négatifs. La direction n'a jamais pris de mesures là-dessus. On s'est laissé porter par les années positives », poursuit Julien Domergue.

Et de souligner que peut-être faudrait-il puiser dans les idées avancées par les libraires eux-mêmes pour trouver des solutions porteuses. Dans l'intervalle, non seulement les salariés font état d'un climat de travail incertain, mais surtout, d'un manque d'informations qui ne rassure personne.

Deux figures de la librairie parmi les repreneurs

« La situation de Sauramps est connue depuis des années », indique un observateur, sollicité par ActuaLitté. « Durant un temps, on s'attendait à ce qu'un éditeur reprenne d'ailleurs les établissements, parce que les investissements à réaliser sont importants. »

Selon nos informations, deux grandes figures de la librairie compteraient parmi les repreneurs intéressés : le premier est situé à Rodez, et a repris Privat à Toulouse, le second, basé à Rouen, vient de fusionner ses deux librairies L'Armitière.

« Le fait est que les grosses librairies sont un peu à la peine – à l'exception de Mollat, qui se trouve dans un cas particulier, avec des innovations fortes. Ces lieux sont devenus très grands et sont parfois confondus avec les grandes surfaces culturelles. De fait, seules les librairies de taille moyenne s'en sortent actuellement bien. »

De quoi inviter à (re)lire le livre d'Olivier Razemon, Comment la France a tué ses villes (Ed. de L'Échiquier). Le journaliste du Monde explique comment, désormais, le commerce est plus efficient en périphérie des grandes villes – et que les clients ne font plus leurs achats dans les centres. « Les commerces de détail souffrent et l'on découvre un taux de vacances des baux commerciaux professionnels très imposants. »

Pour ce qui est de Sauramps, ce déplacement des consommateurs vers l'extérieur de la ville n'est pas nécessairement l'unique motif à invoquer. « Tout le problème, pour un repreneur, c'est que le groupe est colossal, ce qui le rend difficile à vendre. Soit on a la capacité de dépenser plusieurs millions d'euros, parce que l'établissement va bien, et qu'il coûte cher, soit on l'achète pour un euro symbolique, et il faudra réinjecter plusieurs millions d'euros dans son redéveloppement. »

Nous ne sommes pas encore parvenus à joindre le dirigeant pour plus de précisions.
via La Marseillaise, France bleu, Midi Libre

MàJ :

Au terme d'une conférence de presse organisée hier à Montpellier, Jean-Marie Sevestre a confirmé les informations diffusées par ActuaLitté, concernant les deux repreneurs. Il s'agit donc bien de l'actuel président du Syndicat de la librairie française, Matthieu de Montchalin, propriétaire de L'Armitière à Rouen, et de son prédécesseur au poste de président du SLF Benoît Bougerol, propriétaire de la Maison du Livre à Rodez.

Selon nos informations, seul l'un des deux aurait pour le moment formulé une offre de rachat – en l'occurrence Benoît Bougerol. Dans un délai de trois semaines, il faudra que la direction et les actionnaires de Sauramps prennent alors une décision. À moins qu'avant la fin de la semaine, Matthieu de Montchalin ne présente lui aussi une offre.

Cliquez sur le logo pour accéder à l'article en ligne !

Centres-villes. Comment redonner du souffle ?

Vitrines vides, stores baissés, façades à l'abandon... Aujourd'hui, un local commercial sur dix est inoccupé en centre-ville. La désertification commerciale est un phénomène bien connu des villes moyennes qui sont de moins en moins riches, à l'inverse de leur périphérie où s'étalent les zones de vente aux parkings gratuits. Comment redonner du souffle à ces coeurs de ville ? Après des années de laisser-faire, les initiatives commencent à fleurir mais il n'y a pas de solution universelle.

Un rideau sur dix est baissé. Le phénomène des commerces qui ferment les uns après les autres, ce qu'on appelle pudiquement la vacance commerciale, s'aggrave d'année en année. Entre 2001 et 2015, ce taux de magasins inoccupés est passé en France de 6,1 % à 10,4 %. Ce phénomène touche surtout les villes moyennes (de 10.000 à 100.000 habitants). En France, c'est Béziers (Aude) qui affiche le pourcentage le plus élevé de boutiques abandonnées avec un taux de 24,4 % alors qu'il n'est que de 1 % à Biarritz (Pyrénées-Atlantiques). En Bretagne, c'est Saint-Brieuc qui apparaît en tête de ce triste classement. Mais toutes les villes moyennes, à des degrés divers, sont concernées. Même Vitré, à l'activité économique soutenue, connaît aussi ce symptôme des vitrines vides.

Les métropoles épargnées. En revanche, Paris et les grandes métropoles françaises, aidées par leur forte densité de population, sont plus ou moins épargnées, tout comme les cités touristiques dont le seul nom suffit à faire venir du monde. Les petites villes éloignées des grands centres urbains arrivent aussi à tirer leur épingle du jeu. Guémené-sur-Scorff (Morbihan), localité de 1.151 habitants à vingt kilomètres de Pontivy, ne compte pas moins de 55 commerces, deux collèges, deux écoles primaires, un hôpital de 220 lits. « Cela s'explique car on joue un rôle de centralité, mais on est quand même inquiet car il y a beaucoup de commerçants qui sont en fin de carrière », relativise le maire, René Le Moullec.

Comment en est-on arrivé là ? La fuite des commerces cache une dévitalisation plus globale de ces villes moyennes, avec une population en baisse, ainsi que des taux de chômage, de logements vacants et de pauvreté élevés. « Le taux de vacance commerciale est le marqueur le plus visible. Mais c'est l'ensemble de la ville, avec ses quartiers, qui est en difficulté. C'est une crise plus grave que celle des commerçants », précise Olivier Razemon, auteur de « Comment la France a tué ses villes » (éditions Rue de l'échiquier). Ce journaliste indépendant voit dans la situation désastreuse actuelle « l'effet de la grande distribution et du tout-voiture ». Il pointe aussi des « décennies de non-réflexion » sur l'aménagement de l'agglomération. « On a continué à penser qu'on pouvait étaler les activités urbaines sur un territoire plus vaste que celui de la ville d'origine. On l'a fait de bonne foi, sans réfléchir aux conséquences. On a cédé à la facilité en ne regardant que le prix du foncier. Les ménages aussi ont eu ce réflexe. » Un rapport sur la revitalisation commerciale des centres-villes, rendu public cet automne par le gouvernement, énumère une série de raisons à cette désertification commerciale : les problèmes d'accessibilité des centres-villes, l'offre de stationnement ou les tarifs de parkings, l'augmentation des loyers commerciaux et, bien sûr, la concurrence du commerce en ligne.

20 % des achats en centre-ville. Selon une enquête menée par les chambres de commerce et d'industrie de Bretagne auprès d'un panel de 13.040 ménages, les Bretons n'effectuent que 20 % de leurs achats en centre-ville, la périphérie captant les 80 % restants. Quand les Bretons dépensent dans les centres-villes, c'est surtout dans le domaine de l'équipement de la personne (vêtements, chaussures...). Pour l'alimentation, ils se déplacent plutôt en périphérie. D'ailleurs, cette même enquête montre que les centres-villes en souffrance sont également ceux qui ont un poids de dépenses alimentaires faibles. « Au bout d'un moment, ce type de vie pose des questions identitaires. On adopte des modes de vie standard qui ne sont plus liés à une identité régionale. Comme tout se fait en périphérie, les gens ne connaissent plus leur ville. Habiter à Quimper ou à Colmar, c'est la même chose », analyse Olivier Razemon.

Comment sauver nos villes ? « Aucune solution miraculeuse n'existe, mais une série de petits pas, de décisions empreintes de sobriété. Je crois en l'action publique et en l'action citoyenne », répond Olivier Razemon, qui préconise, en premier lieu, de sortir de l'addiction à la voiture individuelle avec la création « d'espaces publics calmes, agréables à vivre ». Le rapport sur la revitalisation des centres-villes pointe la nécessité d'approcher le sujet de façon globale et collective. Il propose notamment de promouvoir les managers de centre-ville, chargés d'animer et de réallouer les locaux commerciaux. Il suggère aussi de renforcer la transition numérique des commerçants afin qu'ils s'adaptent au mieux à l'évolution des modes de consommation.

Cliquez sur le logo pour accéder à l'article en ligne !

Saint-Brieuc

Le Télégramme

TV Magazine
Miss France : en mode préparation sur l'île de la Réunion

N° 22.218. Samedi 10 décembre 2016 / www.letelegramme.fr / Tél. 09.69.36.05.29 / 1.10 €

LES CENTRES-VILLES À LA PEINE



Hormis dans les grandes métropoles, le commerce de centre-ville souffre en Bretagne. En l'espace de 15 ans, le nombre de fermetures s'est accéléré. L'illustration d'un phénomène plus profond touchant à l'organisation des agglomérations et aux habitudes de vie. Pages 2 et 3



Grotte de Lascaux 4 : l'expérience des sens

Réplique intégrale du chef-d'œuvre pariétal mis au jour en Dordogne en 1940, la grotte Lascaux 4 sera inaugurée aujourd'hui, à Montignac, avant l'ouverture au public prévue le 15 décembre. Ce nouveau lieu met en scène « l'expérience intime » que fut la découverte de ces fresques peintes il y a 18.000 ans. Humidité, éclairage, relief, univers sonore... Tous les sens sont sollicités. (Photo AFP) Page 6

Lolita LE DÉ À COUDRE
PRÊT-À-PORTER FEMME ET ENFANT
LIQUIDATION TOTALE
AVANT CESSATION D'ACTIVITÉ
jusqu'à **-50%** sur **Doorgal, Pigeon**
20, rue des Foyers-Saint-Michel
GUINGAMP - 02.96.43.80.92

JOGGEUR MORT À HILLION L'AUTOPSIE N'EXCLUT PAS LES ALGUES VERTES



L'autopsie menée à la suite de la mort du joggeur survenue dans l'estuaire du Gouessant, à Hillion, le 8 septembre dernier, n'a pas permis de déterminer avec certitude les causes du décès. Le procureur Bertrand Leclerc (notre photo) a cependant souligné que les résultats ne permettraient pas d'exclure l'hypothèse des algues vertes. Page 10

DRAME SUR LA RN165 Une onde de choc et des questions



Trois personnes, dont une adolescente de 14 ans, sont décédées, jeudi soir, sur la RN165 (notre photo) à la hauteur de Lothey (29). L'onde de choc secoue la commune de Plabennec, d'où étaient originaires deux des victimes. Les enquêteurs essaient de comprendre pourquoi le camping-car à l'origine de l'accident a franchi le terre-plein central. Page 11

CHANT DE MARIN Kassav', Alan Stivell et Malicorne à l'affiche



Le festival du Chant de Marin a levé le voile, hier, sur l'affiche de sa prochaine édition. Kassav (notre photo), Alan Stivell ou encore Malicorne auront pour mission de faire vibrer les quais de Paimpot, du 11 au 13 août. Page 12

EN AVANT DE GUINGAMP Heureux qui comme Didot

Page 23

2 LE FAIT DU JOUR

Samedi 10 décembre 2016 Le Télégramme

L'efficacité des chèques-cadeaux

Limiter l'évasion des consommateurs vers la périphérie en les incitant à faire leurs emplettes dans les commerces locaux : c'est l'intérêt des chèques-cadeaux commercialisés auprès des entreprises et des particuliers pour être offerts à des proches ou des salariés. De nombreuses collectivités bretonnes ont adopté cette formule qui a le mérite d'être efficace. Pour la communauté de communes de Lamballe qui regroupe une population de 28.000 habitants, ces chèques-cadeaux représentent un chiffre d'affaires de 300.000 euros. 230 commerçants adhérent à la démarche. « Depuis 2011, on a pu maintenir sur le territoire un million d'euros de chiffre d'affaires uniquement grâce aux chèques-cadeaux », calcule David Dossal, animateur des « Vitrines de Lamballe ». Le jeune homme a été recruté par l'association des commerçants pour dynamiser et développer le commerce en centre-ville.

Des vitrines en trompe-l'œil

Des vitrines en trompe-l'œil pour attirer d'éventuels repreneurs, c'est toujours mieux que le spectacle désolant de façades abandonnées, barrées de panneaux à louer ou à vendre. C'est ce que se sont dit les élus de la communauté de communes de Guéméné-sur-Scorff (Morbihan). Dans cette commune où une dizaine de boutiques sont vides et la plupart à vendre, ils ont ainsi reconstitué le décor d'un magasin de photographes et d'une maroquinerie. « L'idée est de montrer un commerce qui n'existe pas déjà pour éviter les concurrence. Esthétiquement, ça peut donner des idées », souligne le maire, René Le Moullec, qui estime que, face à la désertification, « le pire est de ne rien faire ». De fait, les idées ne manquent pas à Guéméné. Par exemple, afin d'attirer du monde en ville, la commune a acquis un terrain de 3.000 mètres carrés pour en faire un jardin « intergénérationnel ».

Manager de centre-ville : un homme-orchestre

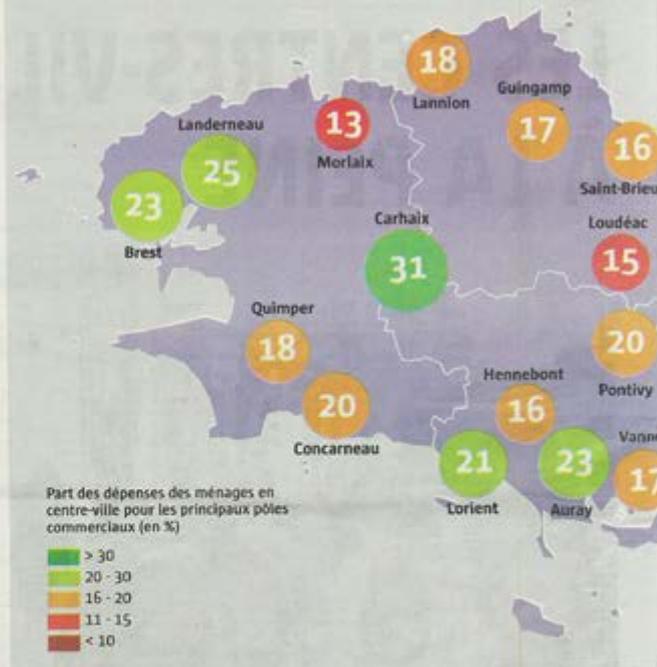
Métier multi-facettes qui a fait ses preuves dans les pays anglo-saxons (city manager), la profession de manager de centre-ville est appelée à jouer un rôle-clé dans la réimplantation du commerce dans les villes touchées par la dévitalisation. Chargé de faire le lien entre les élus et les différents acteurs économiques autour d'un projet commun, c'est un véritable homme-orchestre. De plus en plus de communes (Quimper, Brest, Saint-Malo...) en recrutent. En Bretagne, le Cefac, marque des chambres de commerce, propose des formations.

Centres-villes. Comm

Frédérique Le Gall

Vitrines vides, stores baissés, façades à l'abandon... Aujourd'hui, un local commercial sur dix est inoccupé en centre-ville. La désertification commerciale est un phénomène bien connu des villes moyennes qui sont de moins en moins riches, à l'inverse de leur périphérie où s'étalent les zones de vente aux parkings gratuits. Comment redonner du souffle à ces cœurs de ville ? Après des années de laisser-faire, les initiatives commencent à fleurir mais il n'y a pas de solution universelle.

20% des achats effectués en centre-ville



Un rideau sur dix est baissé. Le phénomène des commerces qui ferment les uns après les autres, ce qu'on appelle pudiquement la vacance commerciale, s'aggrave d'année en année. Entre 2005 et 2015, ce taux de magasins inoccupés est passé en France de 6,1 % à 10,4 %. Ce phénomène touche surtout les villes moyennes (de 10.000 à 100.000 habitants).

En France, c'est Béziers (Aude) qui affiche le pourcentage le plus élevé de boutiques abandonnées avec un taux de 24,4 % alors qu'il n'est que de 1 % à Biarritz (Pyrénées-Atlantiques). En Bretagne, c'est Saint-Brieuc qui apparaît en tête de ce triste classement. Mais toutes les villes moyennes, à des degrés divers, sont concernées. Même Vitré, à l'activité économique souterraine, connaît aussi ce symptôme des vitrines vides.

Les métropoles épargnées. En revanche, Paris et les grandes métropoles françaises, aidées par leur forte densité de population, sont plus ou moins épargnées, tout comme les cités touristiques dont le seul nom suffit à faire venir du monde. Les petites villes éloignées des grands centres urbains arrivent aussi à tirer leur épingle du jeu. Guéméné-sur-Scorff (Morbihan), localité de 1.151 habitants à vingt kilomètres de Pontivy, ne compte pas moins de 55 commerces, deux collèges, deux écoles primaires, un hôpital de 220 lits. « Cela s'ex-

« C'est une crise plus grave que celle des commerçants. »

Olivier Razemon

plique car on joue un rôle de centralité, mais on est quand même inquiet car il y a beaucoup de commerçants qui sont en fin de carrière », relativise le maire, René Le Moullec.

Comment en est-on arrivé là ? La fuite des commerces cache une dévitalisation plus globale de ces villes moyennes, avec une population en baisse, ainsi que des taux de chômage, de logements vacants et de pauvreté élevés.

« Le taux de vacance commerciale est le marqueur le plus visible. Mais c'est l'ensemble de la ville, avec ses quartiers, qui est en difficulté. C'est une crise plus grave que celle des commerçants », précise Olivier Razemon, auteur de « Comment la France a tué ses villes » (éditions Rue de l'échiquier). Ce journaliste indépendant voit dans la situation désastreuse actuelle « l'effet de la grande distribution et du tout-voiture ». Il pointe aussi des « décennies de non-réflexion » sur l'aménagement de l'agglomération. « On a continué à penser qu'on pouvait éta-

ler les activités urbaines sur un territoire plus vaste que celui de la ville d'origine. On l'a fait de bonne foi, sans réfléchir aux conséquences. On a cédé à la facilité en ne regardant que le prix du foncier. Les ménages aussi ont eu ce réflexe. » Un rapport sur la revitalisation commerciale des centres-villes, rendu public cet automne par le gouvernement, énumère une série de raisons à cette désertification commerciale : les problèmes d'accessibilité des centres-villes, l'offre de stationnement ou les tarifs de parkings, l'augmentation des loyers commerciaux et, bien sûr, la concurrence du commerce en ligne.

20 % des achats en centre-ville. Selon une enquête menée par les chambres de commerce et d'industrie de Bretagne auprès d'un panel de 13.040 ménages, les Bretons n'effectuent que 20 % de leurs achats en centre-ville, la périphérie captant les 80 % restants. Quand les Bretons dépensent dans les centres-villes, c'est surtout dans le domaine de l'équipement de la personne (vêtements, chaussures...). Pour l'alimentation, ils se déplacent plutôt en périphérie. D'ailleurs, cette même enquête montre que les centres-villes en souffrance sont également ceux qui ont un poids de dépenses alimentaires faibles. « Au bout d'un moment, ce type de vie pose des questions identitaires. On adopte des modes de vie standard qui ne sont plus liés à une identité

régionale. Comme tout se fait en périphérie, les gens ne connaissent plus leur ville. Habiter à Quimper ou à Colmar, c'est la même chose », analyse Olivier Razemon.

Comment sauver nos villes ? « Aucune solution miraculeuse n'existe, mais une série de petits pas, de décisions empreintes de sobriété. Je crois en l'action publique et en l'action citoyenne », répond Olivier Razemon, qui préconise, en premier lieu, de sortir de l'addiction à la voiture individuelle avec la création « d'espaces publics calmes, agréables à vivre ». Le rapport sur la revitalisation des centres-

« Je crois en l'action publique et en l'action citoyenne. »

Olivier Razemon

villes pointe la nécessité d'approcher le sujet de façon globale et collective. Il propose notamment de promouvoir les managers de centre-ville, chargés d'animer et de réalimenter les locaux commerciaux. Il suggère aussi de renforcer la transition numérique des commerçants afin qu'ils s'adaptent au mieux à l'évolution des modes de consommation.

Le Télégramme Samedi 10 décembre 2016

LE FAIT DU JOUR 3

Comment redonner du souffle ?



« Un centre qui ne joue plus son rôle »

David Nestoux codirige le cabinet CIBES et Stratégies, spécialisé dans l'urbanisme commercial et l'attractivité des centres-villes.

« La situation bretonne est-elle pire ou meilleure qu'ailleurs ? Elle est plutôt meilleure qu'ailleurs car c'est une région qui, globalement, gagne de la population avec des revenus moyens supérieurs à ceux de bien d'autres régions, comme le Nord, par exemple. La Bretagne est structurée autour d'un réseau dense de villes moyennes avec des identités commerciales historiques fortes. Au-delà des grandes métropoles, il y a des villes-pôles, comme par exemple Carhaix, Loudéac, Lesneven, Landeméau, Saint-Brieuc, qui sont attractives bien qu'elles soient, comme ailleurs, confrontées à des problèmes économiques. »

« Comment redonner du souffle au centre-ville ? On dit qu'une ville va mal lorsqu'il y a des vitrines vides. En fait, ces vitrines vides sont l'expression d'un centre qui ne joue plus son rôle. Ce n'est pas uniquement le commerce qui crée les flux. Pour attirer investisseurs et consommateurs, un cœur de ville dynamique s'appuie sur quatre fonctions stratégiques indissociables : l'habitat, les services, l'emploi et l'identité. En Bretagne comme ailleurs, les centres-villes se sont vidés d'une partie de leur population. Il faut reconstruire cet habitat, veiller au maintien des services publics, notamment les services médicaux. Le centre-ville doit également être capable de retener ses emplois. Je pense surtout aux emplois tertiaires qui ont tendance à s'installer en périphérie. La quatrième fonction, c'est l'identité. Il faut donner envie à la population de venir en ville, de s'y balader. »



10,4

Le pourcentage de magasins inoccupés en France en 2015. En 2001, ce taux était de 6,1 %.



Le phénomène de « vacance commerciale » s'aggrave chaque année. Saint-Brieuc est la plus touchée des villes bretonnes.

Saint-Brieuc : comment résister à la périphérie ?

Saint-Brieuc, rue Saint-Guillaume. Sur la vitrine, un bout de papier indique la fermeture définitive du magasin. C'était il y a une semaine. Ces jours-ci, c'est l'enseigniste Patrice Brihal qui s'apprête à quitter le centre-ville pour regrouper son activité sur la zone commerciale de Langueux. Un énième départ. En début d'année, le Journal des entreprises avait compté 180 magasins fermés dans le centre, contre 149 en 2015. Des chiffres contestés par les élus qui, en réponse, mettent en avant les créations. Il n'empêche : la situation brieuchine n'est pas brillante. Le commerce traverse une période tendue alors qu'à Plérin et Langueux, les zones n'en finissent pas de grossir. Surtout à Langueux. Le centre commercial doit doubler sa surface. Les travaux commenceront début 2017. Un retail park de 4.650 m² abritant cinq nouvelles moyennes surfaces et enseignes, jusqu'ici inconnues à Saint-Brieuc, doit voir le jour. Pour couronner le tout, en octobre dernier, un rapport de l'Inspection générale des finances sur la revitalisation commerciale des centres-villes pointait le cas brieuchin.

Exister face à Rennes et Brest Là encore, les élus se montrent circonspects. Interrogé au moment de la publication de ce rapport, Alain Escobichon, adjoint au commerce et à l'attractivité du centre-ville, expliquait alors que son équipe n'avait pas attendu l'État pour agir. Quant à pointer du doigt la responsabilité

des élus dans le développement des zones périphériques, l'adjoint se montrait mesuré. « La commission départementale d'aménagement commercial dit oui à tout. À un moment, il faut arrêter. » Et de poursuivre : « D'un autre côté, délaisser la périphérie pour sauver le soldat Ryan du centre-ville, c'est aussi le risque de se tirer une balle dans le pied et de perdre en attractivité, par rapport aux zones des métropoles de Rennes et Brest. »

Le renouveau du centre-ville ? Reste deux réalités : les loyers commerciaux souvent excessifs qui n'incitent pas les enseignes à franchir le pas. Et souvent de nécessaires travaux de mise aux normes avant installation. En réponse, la mairie a décidé de mettre en place une taxe sur les friches commerciales. Autre mesure, pour attirer le chaland, celle-là, la mise en place d'une heure gratuite dans les parkings. Une décision contestée par l'opposition, qui, selon elle, ne porte pas ses fruits et coûte cher à la collectivité. Dans ce contexte, les ouvertures dernièrement d'une épicerie fine, rue de Rohan, d'un magasin de déco dédié à la marque italienne Kartell, dans la galerie des Champs, sont vues comme une note d'espoir. D'autant que le propriétaire de ce dernier établissement annonce que d'autres projets d'installations seraient dans les tuyaux. Le centre-ville n'a pas dit son dernier mot.

Laurent Masc



Quand les Bretons (ici à Lorient) dépensent dans les centres-villes, c'est surtout dans le domaine des vêtements ou des chaussures. (Photo François Deloac)

et souvent répétitif. Pourtant, il lève un point essentiel de la science économique : l'incapacité à comprendre les comportements d'épargne. Pour pouvoir le faire, il faudrait bien connaître les relations entre crédit et épargne : l'accès au crédit a tendance à la réduire (ils sont substituables), mais les remboursements des crédits imposent de l'augmenter.

Pour bien saisir ce qui se passe, il faudrait savoir quelle part de l'épargne va aux remboursements – et dans ceux-ci, ceux qui proviennent d'une épargne constituée et ceux qui sont rendus possibles par de nouveaux crédits –, aux investissements et aux placements financiers. Or, les statistiques ne sont pas disponibles, dans aucun pays du monde ! Car les comptes nationaux ont toujours négligé les variables financières. Les banques disposent de ces informations. Il serait peut-être temps de les récupérer pour pouvoir analyser l'un des comportements économiques clés.

Ch. Ch.
PUF, 2016, 349 p., 22 €.



LA DOUBLE DÉMOCRATIE
Une Europe politique pour la croissance
par Michel Aglietta et Nicolas Leron

■ **Un consensus est en train de s'imposer : les Etats devraient relancer leurs dépenses d'investissements pour encourager le privé et nous sortir de la croissance molle.** Les deux auteurs partagent ce point de vue : l'Union européenne devrait jouer ce rôle d'investisseur de long terme en dernier ressort. Sauf qu'elle ne le fait pas. Pourquoi ?

Une première partie explique que le système institutionnel européen est devenu entropique : il produit une dynamique d'affaiblissement de la démocratie. Comment ? En ne répondant pas aux attentes

de citoyens, en contraignant les choix de politique économique et en imposant, par le droit, une intégration négative (les lois nationales en désaccord avec les traités sont sanctionnées). La suite démontre les problèmes liés à la rupture du lien entre souveraineté et monnaie dans la zone euro.

La dernière partie offre une solution refusant le saut fédéral et le repli nationaliste : un budget européen, de l'ordre de 3 à 5 % du PIB, financé par des ressources propres (taxe carbone, sur les transactions financières) pour créer une « Europe puissance publique » qui produirait les biens publics (transition énergétique, etc.) nécessaires au continent. On trouvera toutes les justifications intellectuelles nécessaires dans le livre. Mais pas une analyse des obstacles politiques à sa réalisation et comment les faire sauter. L'injonction du refus des petits pas et le raisonnement logique menant à la solution proposée ne n'y suffiront pas.

Ch. Ch.
Le Seuil, 2017, 206 p., 20 €.



COMMENT LA FRANCE A TUÉ SES VILLES
par Olivier Razemon

■ **Vitrines à l'abandon, rues désertes, stores métalliques baissés...** Olivier Razemon a parcouru la France des petites villes et des villes moyennes. Dans ce livre-enquête agréable à lire, il décrit la dévitalisation des centres-ville, entre agonie du petit commerce et logements qui vieillissent et se vident sous l'effet de l'exode des ménages les plus aisés vers la périphérie. Surtout, l'auteur décortique bien la centralité de la voiture dans l'aménagement des agglomérations, qui a notamment conduit à la construction d'immenses zones commerciales en périphérie. Enfin, il propose quelques pistes de sortie, en s'inspirant des initia-

tives locales en France et à l'étranger.

On regrettera cependant qu'il n'analyse pas les raisons de l'étalement pavillonnaire. Surtout, il confond parfois dévitalisation du centre-ville et état de santé global de l'agglomération. En s'appuyant sur certains auteurs qui estiment que seules les métropoles ou presque tireront leur épingle du jeu à l'avenir, il accorde cette thèse discutabile. Ce qui ne remet pas en cause l'intérêt du livre.

Vincent Grimault
Rue de l'échiquier, 2016, 181 p., 18 €.



L'ÉCONOMIE TOUTE NUE
Une science pas si obscure que ça !
par Charles Wheeland

■ **Métaphores, historiettes, exemples..., voilà les ingrédients de l'auteur pour permettre au profane de pénétrer dans les arcanes de l'approche économique**



L'IGPDE a organisé, à l'occasion des Rencontres Internationales de 2016, un concours de nouvelles proposant aux novellistes de l'écrire le récit d'une utopie de l'État. Les 10 nouvelles sélectionnées sont regroupées dans un recueil, sous la direction de...

contemporaine. Et ça marche : barrières à l'entrée, pouvoir de marché, économie comporte-



COMMENT LA FRANCE A TUÉ SES VILLES

par Olivier Razemon

■ **Vitrines à l'abandon, rues désertes, stores métalliques baissés...** Olivier Razemon a parcouru la France des petites villes et des villes moyennes. Dans ce livre-enquête agréable à lire, il décrit la dévitalisation des centres-ville, entre agonie du petit commerce et logements qui vieillissent et se vident sous l'effet de l'exode des ménages les plus aisés vers la périphérie. Surtout, l'auteur décortique bien la centralité de la voiture dans l'aménagement des agglomérations, qui a notamment conduit à la construction d'immenses zones commerciales en périphérie. Enfin, il propose quelques pistes de sortie, en s'inspirant des initiatives locales en France et à l'étranger.

On regrettera cependant qu'il n'analyse pas les raisons de l'étalement pavillonnaire. Surtout, il confond parfois dévitalisation du centre-ville et état de santé global de l'agglomération. En s'appuyant sur certains auteurs qui estiment que seules les métropoles ou presque tireront leur épingle du jeu à l'avenir, il accorde cette thèse discutabile. Ce qui ne remet pas en cause l'intérêt du livre.

Vincent Grimault
Rue de l'échiquier, 2016, 181 p., 18 €.



« O. Razemon bouscule l'urbain. Il le place face à ses propres contradictions en questionnant ses rites de consommation, ses modes de déplacement et son rapport à la ville qui se meurt. Il nous éclaire également sur les politiques d'aménagement du territoire, assez souvent bienveillantes envers les transports "doux" mais davantage complaisantes à l'égard des projets immodérés et des promesses à double tranchant de la grande distribution.

Le ravitaillement à pied ou à vélo plutôt que le "drive" en auto ; l'épicerie de quartier plutôt que l'hypermarché à prix discount ; la librairie indépendante du centre-ville plutôt que l'entrepôt culturel de la zone industrielle... O.R. nous invite à la réflexion et aux petits combats quotidiens pour que la Cité, ses commerces et ses habitants puissent reprendre haleine. À mettre entre les mains de celles et ceux désirant œuvrer modestement à la revitalisation de leur ville et à une qualité de vie meilleure. »

Sarah Ponzo, *Librairie Page et Plume*

Commerces : aménager un horizon vivable !



À l'heure de l'ubérisation du travail chez les taxis, les libraires, l'hôtellerie et la restauration et où l'État vient d'assigner l'enseigne Carrefour pour "pratiques commerciales abusives", un état des lieux s'impose pour le commerce de proximité et l'équilibre des territoires. Les grandes surfaces sont-elles compatibles avec l'écologie ? Comment stopper l'agonie du petit commerce et préserver l'économie rurale et nos paysages urbains ?

Selon Olivier Razemon¹, journaliste spécialiste des transports, les villes se meurent à cause de la grande distribution et de la voiture individuelle : les commerces sont désertés et la population est paupérisée. « La crise urbaine s'aggrave d'année en année. L'alerte est donnée à la fois par les spécialistes du commerce et les élus locaux, qui constatent, de concert, la prolifération des vitrines vides. Depuis 2010, les statistiques le confirment » avec l'élévation du taux de vacance commerciale. L'hypermobilité motorisée permanente entraîne des nuisances considérables qui finissent par disloquer le territoire. Un hypermarché de périphérie génère 4 fois plus de circulation automobile par million d'euros de chiffre d'affaires, qu'un supermarché de quartier ; la répartition mondiale de la production et de la distribution alimentaire est également en cause. L'étalement urbain et le grignotage des terres agricoles caractérisent cette dévitalisation qui rime avec éclatement social et creusement des inégalités.

Pour Sylvain Tronchet², la grande distribution augmente ces profits par l'activité immobilière, « totalement cachée, qui est beaucoup plus rémunératrice que ne l'est aujourd'hui l'exploitation du magasin lui-même. En pratiquant des prix bas, le distributeur déplace les foules vers ses magasins. Ça profite à l'hypermarché, mais ça permet également au propriétaire du magasin de générer du trafic pour la zone commerciale se trouvant autour de son hypermarché. » Cependant, le consommateur est aussi un salarié et quand il n'a plus de boulot, il ne peut plus s'acheter les biens. Dans cette guerre des prix, l'emploi est une variable d'ajustement et les prix bas profitent faiblement aux consommateurs. L'imagination des distributeurs pour récupérer de l'argent sur le dos de leurs fournisseurs est sans limite. En période de négociation, les déréférencements sont effectués sans sommation, les fabricants sont faibles face aux distributeurs. L'aspect social et éthique des conditions de travail des salariés (précarité économique, pénibilité et horaires décalés) doit ouvrir des débats qui rejoignent les politiques de l'urbanisme, de mobilité des personnes et des marchandises.

1 « Comment la France a tué ses villes » O.Razemon éditions Rue de l'échiquier
2 chroniqueur à France Inter

Pour « bien vivre » en campagne, il faut avoir accès aux services publics et commerces de proximité. La concurrence des emplois en périphérie sacrifie les emplois de proximité. Pourtant, « la création est 3,5 à 4,3 fois plus importante en commerce traditionnel pour la même surface de vente ». Souvent la déprise agricole s'accompagne de la déprise commerciale et une vacance importante du logement. L'aménagement et la concentration s'organisent sous influence des centrales d'achat ; les déserts humains et médicaux, le sentiment d'abandon gagnent du terrain et les esprits, souvent perméables aux idées d'extrême-droite.

Aujourd'hui, le déclin et les failles du modèle de la grande distribution se multiplient avec la crise et les scandales alimentaires, le chiffre d'affaires du secteur baisse depuis 2009. Le collectif « Des terres pas des hypers » se bat pour « préserver nos commerces de proximité, la vitalité de nos centres-villes, nos espaces naturels et agricoles périurbains, notre climat, nos emplois et dénoncer l'optimisation fiscale que nombre de ces grands groupes pratiquent ». Projeter une autre société par la participation citoyenne, syndicale comme à Saillans (Drôme), pour sauver les relations humaines !



Présentation de l'ouvrage :

Des vitrines vides et sombres, des façades aveugles, des stores métalliques baissés. Calais, Agen, Le Havre, Landerneau, Avignon, Lunéville... la crise urbaine ronge les préfectures et sous-préfectures, les détruit de l'intérieur. Les boutiques abandonnées ne constituent que le symptôme le plus flagrant d'un phénomène plus large : la population stagne, les logements sont vacants, le niveau de vie baisse. Alors que se passe-t-il ?

L'offensive délibérée de la grande distribution, en périphérie, tue les commerces du centre-ville et des quartiers anciens, et sacrifie les emplois de proximité. Mais les modes de vie sont fortement liés aux modes de déplacement. Ainsi, au-delà de la dévitalisation urbaine, cet ouvrage observe les conséquences, sur le territoire, de la manière dont on se déplace. Partout, la voiture individuelle reste considérée comme une obligation, un dû. Or, parce qu'elle occupe de l'espace et génère bruit et pollution, la motorisation contribue largement à l'asphyxie des villes.

Comment la France peut-elle sauver ses villes ? Il n'existe nulle solution miraculeuse, mais une série de petits pas, de décisions empreintes de sobriété.

Déserts

Olivier Razemon et la fermeture des commerces en ville: «Si on avantage la proximité, les gens restent à proximité »

« Même dans les agglomérations qui vont bien et où le taux de chômage est relativement faible, la ville elle-même est touchée à la fois par la vacance commerciale, la baisse du nombre d'habitants, la nécrose de l'habitat, l'inefficacité des transports. »

Journaliste, **blogueur** sur le site du *Monde*, spécialiste des transports, de l'urbanisme et des modes de vie, Olivier Razemon parcourt la France pour en observer les points forts et les blessures. Il vient de publier *Comment la France a tué ses villes* (Editions Rue de l'Echiquier). Selon lui, la fin de la crise économique ne suffira pas à régler le problème.

Pourquoi la mort lente des centres-villes est-elle à ce point absente du débat politique ?

C'est en effet un non sujet. La plupart des candidats à l'élection présidentielle n'en parlent pas. Ils disent avoir traversé la France, mais ils n'ont pas vu cela ! La France, ce n'est pas seulement le TGV et les métropoles. A Paris et dans les métropoles, on peut observer trois types de regards des politiques, des décideurs ou des médias sur ce problème. 1 : Tout ça est un problème d'aménagement du territoire, c'est la ruralité, alors qu'il est question des villes. Dunkerque, Saint-Etienne, Perpignan, ça n'est pas la campagne et il ne s'agit pas juste de revitaliser les « centres-bourgs ». 2 : Ça va se régler avec le retour de la croissance et de l'emploi, c'est conjoncturel. 3 : Il ne faudrait pas que tous ces « ploucs » votent FN !

Or, selon vous, le phénomène n'est pas conjoncturel ?

Même dans les agglomérations qui vont bien et où le taux de chômage est relativement faible, la ville elle-même est touchée à la fois par la vacance commerciale, la baisse du nombre d'habitants, la nécrose de l'habitat, l'inefficacité des transports. C'est le cas même à La Roche-sur-Yon, Vitré, Aurillac, Rodez, Colmar, qui se portent plutôt bien. A Vitré, le maire, Pierre Méhaignerie, le dit : le principal problème ce n'est pas l'emploi, ce sont les vitrines vides. Les élus, souvent, se focalisent sur ces vitrines vides, en déduisent que c'est un problème de petits commerçants et qu'il suffit de faire quelques réunions pour que ça aille mieux. Or, le sujet n'appelle pas une solution unique, d'autant qu'il va aussi à rebours de beaucoup d'idées reçues, par exemple sur l'appauvrissement des centres-villes : contrairement à ce qui se passe dans les métropoles, ce ne sont pas les plus riches qui vivent en ville, ce sont les plus pauvres.

Ce déclin est-il inéluctable ?

Non, à condition de ne pas continuer de construire massivement la ville à l'extérieur de la ville, et notamment la ville commerciale. Le taux de vacance commerciale a progressé d'un point entre 2015 et 2016 : dans les 300 plus grandes villes françaises, on est à 10 % de taux de vacance commerciale. Le seuil d'alerte est atteint.

Est-ce la faute des élus qui cèdent à la grande distribution ?

Oui, parce qu'ils croient encore que ça va créer des emplois, alors que ça en détruit. A chaque inauguration d'une grande enseigne commerciale, les élus, les décideurs, la presse régionale se réjouissent, mais ne se posent pas la question des conséquences sur les producteurs locaux écrasés ou les commerçants qui souffrent. Il faut vraiment mettre le sujet sur la table. C'est l'affaire des commerçants, mais aussi des citoyens, des entreprises, des associations. Il faut arrêter la prolifération commerciale et se poser systématiquement la question des déplacements, pas seulement de la circulation automobile. Si on avantage les moyens de transport rapides et les voies rapides, les gens vont plus loin. Si on avantage la proximité, les gens restent à proximité. Il faut agir pour les habitants, pas en fonction de la voiture. Par exemple en abaissant la vitesse, en aménageant les places en élargissant les trottoirs...

Mais les habitants sont contents d'avoir Ikea près de chez eux...

Oui, c'est simple et pratique. C'est la réaction que nous avons tous, et les élus de leur côté sont heureux d'avoir une telle enseigne, en espérant que ça va en attirer d'autres. Mais on entend aussi dire : c'est dommage, on a une jolie ville, on ne se croise plus, le cinéma de centre-ville a fermé, l'urbanité disparaît... Il y a aussi une sorte de fatalisme, les habitants disent que « c'est comme ça depuis longtemps. » Raison de plus pour prendre le sujet par les cornes !

ISBN 978-2-343-10072-2

L'auteur, sociologue (enseignant à l'ENSA de Bretagne, chercheur associé au Laboratoire espaces travail, LET, de l'ENSA Paris-La Villette et titulaire d'une HDR sur le même sujet), questionne les productions, les compétences, les pratiques et la culture de l'architecte à travers le pouvoir des discours (des agences, des médias, de la communication de projet, etc.).

URBANISME

COMMENT LA FRANCE A TUÉ SES VILLES

Olivier Razemon

Paris, Rue de l'échiquier, 2016

(Coll. Diagonales)

188 p., ill. coul., 14x21, 18 €

ISBN 978-2-37425-038-0

Mort du petit commerce indépendant, dépeuplement, logements vacants, chômage, les villes françaises (hors métropoles et villes touristiques) meurent à petit feu pendant que, dans un contexte de concurrence féroce de la grande distribution, continuent à se développer en zones périurbaines des hypermarchés et des centres commerciaux. Dans cet essai critique, l'auteur, journaliste indépendant spécialiste de la mobilité, dresse un état des lieux, identifie les enjeux politiques, économiques et territoriaux puis formule des recommandations, notamment en termes de mobilité, pour sortir de l'impasse.

L'ESPACE PUBLIC COMME IDÉOLOGIE

Manuel Delgado

Trad. de l'espagnol Chloé Brendlé

Toulouse, CMDE, 2016

(Coll. Les révolteurs de la nuit)

142 p., 13,5x21,5, 15 €

ISBN 979-1-080-507-2-0-3

Dans cet essai critique, l'auteur, anthropologue de la ville, démontre, à l'aide des sciences sociales, comment le discours sur l'espace public nourrit une stratégie construite et utilisée par les classes dominantes pour mieux assujettir les habitants. Les textes qui com-

posent l'ouvrage sont issus de conférences, de discussions et de travaux de recherche en cours, notamment l'"Étude comparative sur les appropriations sociales et les compétences d'usage dans les villes africaines", soutenue par le plan national de la recherche scientifique et technique et d'innovation du ministère de l'Économie et de la Compétitivité espagnol.

HABITER LE LITTORAL

Enjeux contemporains

Dir. Samuel Robert, Héliène Mellin

Aix-en-Provence, Presses Universitaires de Provence/

Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2016

(Coll. Espace & développement durable)

472 p., ill. noir et coul., 16x24, 25 €

ISBN 979-10-320-0084-7

Actes du colloque éponyme organisé par la Société d'écologie humaine, à Marseille du 16 au 18/10/2014

Plus de cinquante auteurs, venant d'horizons disciplinaires variés (géographie, sociologie, écologie, ethno-écologie, droit, informatique, statistique, etc.) questionnent l'habitabilité des espaces côtiers ainsi que les caractéristiques et les enjeux qui découlent du "système d'interactions" entre l'homme et le littoral. Parmi les sujets traités : la (sur)fréquentation des calanques de Marseille, habiter l'île de Sein en 2014, débats publics et projets de parcs éoliens *offshore*, l'érosion du littoral au Québec, vivre sur un littoral touristique.

MANGROVES URBAINES

Du métro à la ville. Paris, Montréal, Singapour

David Mangin, Marion Girodo,

avec SEURA architectes

Paris, Dominique Carré/La Découverte, 2016

308 p., ill. noir et coul., 16x21,5, 32 €

ISBN 978-2-37368-023-2

La "mangrove urbaine" est un concept utilisé par David Mangin pour caractériser les systèmes urbains en partie souterrains qui connectent les stations de métro à d'autres espaces tels que des commerces, des lieux culturels ou de loisirs, des hôtels, des bureaux, des gares, etc. Avec des étudiants du master Métropoles de l'École d'architecture de la ville et des territoires de Marne-la-Vallée (2011-2015), les auteurs, urbanistes et architectes, étudient la complexité et la diversité de ces "mangroves" à Paris, à Montréal et à

« L'agonie des centres-villes relève d'un phénomène massif »

ENTRETIEN

Journaliste indépendant, Olivier Razemon travaille notamment pour *Le Monde*, auteur de nombreux articles sur les transports, l'urbanisme et les modes de vie. Son blog, « L'interconnexion n'est plus assurée » (transports.blog.lemonde.fr) est une référence en matière de mobilité.

Le cœur de ville mal en point de Manosque alimente un débat récurrent depuis plus de 15 ans entre majorité (LR) et opposition (gauche) municipales. Le déclin du marché hebdomadaire ou le projet d'un centre commercial en périphérie relancent la polémique. Bien au-delà de la problématique locale, les vitrines vides des centres-villes participent d'un phénomène massif qui s'est généralisé partout dans le Pays. C'est ce que dépeint le livre *Comment la France a tué ses villes* (aux éditions Rue de l'échiquier) d'Olivier Razemon, dont la couverture affiche la devanture désolante d'une boulangerie à vendre, à Digne-les-Bains.

Est-ce que quelques territoires échappent au déclin de leur cœur de ville ?

Le déclin des centres-villes relève d'un phénomène massif et global qui touche l'ensemble des villes petites et moyennes. Seules s'en sortent les métropoles et les localités qui ont un gros potentiel touristique. Symptôme le plus flagrant, les vitrines vides se constatent sur tout le territoire. Alors qu'on parle de la nécessité urgente de construire 500 000 logements par an, le logement vacant des villes moyennes se situe entre 10 et 15%.

Le phénomène s'accompagne d'autres caractéristiques comme la paupérisation ou la disparition de commerces de base comme la boucherie ou la boulangerie au profit de produits plus superflus.

Que perd-t-on en abandonnant un centre-ville ?

On perd beaucoup plus que le commerce. On perd l'histoire. La ville ne s'est pas construite là par hasard. Et c'est parce qu'elle a une histoire que la ville a un avenir. On perd la qualité de vie, une part d'urbanité. En ville, les gens se croisent, se saluent, se toisent mais se voient. La ville accepte les gens d'ailleurs. On est ensemble même si ce n'est pas forcément dans une ambiance joyeuse. On est un travailleur, un flâneur, un dragueur, on est une famille... On n'est pas juste un consommateur. Le centre commercial n'a pas



Olivier Razemon, journaliste, auteur du livre-enquête « Comment la France a tué ses villes ». PHOTO MAXIME MASSOLE

« En ville les gens se croisent, se saluent, se toisent mais se voient. On est un travailleur, un flâneur, un dragueur, on est une famille... On n'est pas juste un consommateur. »

ça, même si l'essai d'imiter des espaces de vie, tout est voué à la consommation. Ce n'est pas la vie de la ville.

Quelles sont les réactions politiques et citoyennes face à cette situation ?

La problématique commence à émerger sur le plan national. Le parti communiste propose d'instituer une taxe sur les parkings des hypermarchés pour encourager le commerce de taille plus réduite. Jusqu'alors cette question est passée en dehors des

radars des responsables politiques nationaux. On constate beaucoup de fatalisme chez les élus locaux, certains tentent de remédier à la détérioration. Chose positive, il y a une prise de conscience, beaucoup de gens ne veulent pas en rester là. Des commerçants, des habitants, des forces vives s'interrogent sur cette évolution qui trouve ses racines il y a 20 ou 30 ans.

Y a-t-il des recettes ou des modèles ?

Il y a des solutions mais pas de recette miracle ni de ville

modèle. Les mesures ponctuelles prises pour le ravalement de façades, la revitalisation du commerce, l'amélioration du stationnement... ne suffisent pas à enrayer la désaffection. La tendance continue à s'accélérer tant que la ville ne s'engage pas dans une stratégie globale et de longue haleine. L'effort doit porter sur le centre historique mais aussi plus largement sur la ceinture, les quartiers du faubourg. Il faut encourager les citadins à vivre dans la ville et à y rester.

Dans certains endroits il y a de la réflexion. Il n'y a pas de modèle absolu. A chaque ville de trouver de son modèle.

L'argument économique et de l'emploi vient souvent justifier l'implantation de centres commerciaux en périphérie. Qu'en pensez-vous ?

C'est une politique à courte vue. On crée de l'emploi immédiat pour en détruire ailleurs, dans les magasins de plus petites tailles et dans les centres-villes. Implanter des centres commerciaux accessibles uniquement par la voiture, c'est une politique qui ne se met pas en perspective, qui ne pense pas l'avenir de la ville. On ne crée pas de la richesse n'importe où de la même manière.

Vous êtes spécialiste des questions de mobilité. C'est ce qui vous a conduit à cette enquête et à ce livre ?

Je m'intéresse à la géographie, à la question des transports. Avec l'écriture d'un livre précédent, *La tentation du bitume*, j'ai fait le constat de la dévitalisation urbaine et de l'étalement. Un constat qui a été plus fort encore au cours de mes déplacements. J'ai confronté mes observations aux indicateurs dont ceux de l'INSEE.

Beaucoup d'aspects de la mobilité sont liés à la ville, ces deux sujets sont très connexes. La façon dont se déplace est en lien avec la façon dont on a construit la ville. Quand on observe les transports dans leur globalité on est confronté à l'organisation urbaine. On a fait évoluer la ville dans un espace qui n'est pas l'origine de la ville. On a construit une sorte de magma urbain dans lequel les déplacements se font essentiellement en voitures individuelles. On installe tout, y compris les services publics, Pôle emploi... en périphérie et l'intérêt du centre-ville s'amenuise.

Vous consacrez un chapitre au tourisme. Vous écrivez : « Rien ne vaut un touriste qui couche »...

Cette réflexion veut montrer qu'on se focalise sur les touristes qui viennent de loin alors qu'on est tous un peu touristes. On oublie ces touristes qui sont les habitants eux-mêmes. Même un lieu où le patrimoine n'est pas extraordinaire peut susciter de la curiosité et sur un bassin qui sait donner l'information, on peut passer un bon moment. Les métropoles l'ont compris depuis longtemps.

Peut-on citer un pays d'Europe qui a su éviter cette dévitalisation ?

Les Pays-Bas où il y a une très forte limitation de l'étalement urbain et de la place de la voiture. **Entretien réalisé par Nadia Ventre**

« Colmar n'est pas épargnée »

Le journaliste indépendant Olivier Razemon, auteur du livre « Comment la France a tué ses villes », sera au café culturel La Libellule, mardi 17 janvier à 18 h 30, pour évoquer l'avenir des villes moyennes, et notamment Colmar. Entretien.

Olivier Razemon, dans votre livre, vous dressez un tableau délibérément alarmiste de la France des villes moyennes. Diriez-vous qu'il existe dans notre pays des territoires perdus ? Abandonnés ?

« Il y en a, oui. Mais la plupart se situe à une échelle fine. Il n'y a pas, comme on l'entend souvent, les métropoles d'un côté et le reste de l'autre. Les disparités les plus importantes sont visibles à l'échelle de chaque agglomération, quartier par quartier. Ce n'est pas le résultat d'une politique délibérée d'abandon, d'une volonté d'appauvrir un territoire ou d'en privilégier un autre. C'est plutôt que l'on ne se pose pas la question de l'avenir ; que, par paresse intellectuelle, on choisit la solution de facilité. Mais

est-ce toujours pertinent d'accueillir avec joie n'importe quelle entreprise, sur n'importe quel terrain, sous prétexte qu'elle va créer des emplois ? »

Lorsqu'on vous lit, on a l'impression que votre bouc émissaire, c'est l'hypermarché, la grande distribution. Est-ce le seul à blâmer pour la dévitalisation des centres-villes ?

« Non, il n'y a pas une cause unique, un seul bouc émissaire. Cependant, il faut être conscient du pouvoir de la grande distribution, notamment sur les décideurs. Dans les années 1960, on a organisé l'urbanisme commercial, et on continue d'aménager la ville selon les mêmes préceptes. On ne se pose

pas la question des conséquences. L'état de santé du petit commerce de centre-ville est la face émergée de l'iceberg, mais il y a d'autres dimensions. »

« On peut désormais vivre sans jamais se rendre dans les centres urbains »

Si l'on résume grossièrement, on peut affirmer que les centres-villes des métropoles sont peuplés de riches et leur périphérie de pauvres, tandis que l'on constate l'inverse dans les villes moyennes. Comment expliquez-vous cette dichotomie ?

« Les métropoles se gentrifient, c'est un fait. C'est le cas à Paris, à

Lyon, à Toulouse... Dans les villes moyennes, le centre est quasi systématiquement plus pauvre que sa périphérie, et le revenu moyen par habitant est plus faible que la moyenne nationale. Même Colmar n'échappe pas à ce constat. Mais là encore, il s'agit de ne pas avoir une vision uniquement macro. Il y a parfois des banlieues à l'intérieur même des villes. À Strasbourg, le centre-ville est globalement plus pauvre que les communes périphériques, exception faite de Schiltigheim, et ce, même si certains quartiers ont des revenus par habitant très élevés.

L'étalement urbain accentue cette tendance. L'omniprésence de la voiture fait qu'il est aisé d'habiter à 15 ou 20 km du centre et de son travail. Des études ont même montré qu'une part de plus en plus importante de la population limite sa consommation de la ville uniquement à sa périphérie. On peut désormais vivre sans jamais se rendre dans les centres urbains. »

Vous pointez également le fait que certaines municipalités en difficulté rouvrent leur centre-ville à la voiture, prenant le contre-pied du discours sur l'environnement et des politiques urbanistiques de nombreuses grandes métropoles. D'où vient cet anachronisme ?

« Il faut se détacher des discours ambiants. Dans une immense majorité de villes, même les plus grandes, la fin de la voiture ne concerne qu'une partie de l'hypercentre. On a beaucoup glosé là-dessus, mais le tout piéton n'est qu'une vue de l'esprit. Les actions menées contre la voiture par les villes sont le plus souvent de l'ordre du symbole.

Très peu de municipalités ont une vraie politique, qui pose la question de la place globale de la voiture sur leur territoire. C'est le cas à Strasbourg. Il s'agit de changer de logique et de décréter que la ville appartient au piéton, et qu'il faut adapter le milieu urbain au piéton plutôt que de tout faire pour l'entraver. De ce point de vue, les retours en arrière de certaines villes sont tout aussi symboliques que les avancées constatées dans la plupart des autres. »



Pour qu'un centre ville comme Colmar vive, il faut soutenir le petit commerce et limiter la présence de la voiture, explique Olivier Razemon.

Archives L'Alsace/Vanessa Meyer

« S'il doit y avoir une constante, c'est celle-là : prêter attention aux habitants »

De nombreuses communes recrutent des managers commerciaux ; Colmar elle-même va sauter le pas prochainement : est-ce que cela peut-être une vraie solution ou n'est-ce qu'un expédient ?

« Cela dépend des pouvoirs dont ils disposent. S'ils ont la confiance des élus et une marge de manœuvre suffisante, pourquoi pas ? Mais leur rôle ne doit pas se limiter aux vitrines des commerçants, à l'animation des pages Facebook, et aux décos de Noël. »

Colmar, ville ultra-touristique à l'image flatteuse, est-elle confrontée aux mêmes problématiques que Saint-Étienne ou Saint-Brieuc ? N'y a-t-il pas d'énormes disparités entre les villes moyennes ?

« J'étais à Colmar en septembre dernier pour participer à une conférence à la préfecture. Je me suis rendu compte que je n'avais pas de costume adapté et je suis allé en acheter un en ville. Certes, j'ai remarqué moins de vitrines vides qu'à Saint-Étienne ou Saint-Brieuc,

mais il y en a quand même. J'ai aussi constaté, et cela m'a étonné, que la ville est relativement routière, coupée par des grands axes. La voiture s'infiltrait jusque dans le centre-ville. Colmar n'est pas épargnée. »

Quelles sont vos solutions pour endiguer la paupérisation des centres-villes ? Y a-t-il une recette qui a fait ses preuves ?

« Non, il n'y a que des petites solutions. Des morceaux de solution qu'il convient d'agencer en une réflexion complète. Il n'y a pas de ville modèle et c'est tant mieux, car cela évite de tomber dans la copie bêta et méchante ou partielle. Chaque ville doit trouver sa propre solution, en écoutant ses habitants.

S'il doit y avoir une constante, c'est celle-là : prêter attention aux habitants, à leurs souhaits, et pas seulement vouloir concurrencer la localité voisine. »

Propos recueillis par Bastien Koch

Y ALLER Olivier Razemon donnera une conférence à la Libellule café, 6 rue de la Grenouillère à Colmar, mardi 17 janvier à 18 h 30.

Son ouvrage : « Comment la France a tué ses villes » est paru aux éditions Rue de l'Échiquier, 18 €.



Olivier Razemon livrera son analyse du phénomène de dévitalisation des centres-villes.

DR

Un livre sur le déclin des villes-préfectures passe par Privas

La semaine dernière, trois jours durant, un touriste peu ordinaire arpentait les rues de Privas. Il n'était pas question pour lui de franchir le Pont Louis XIII ou de s'attarder devant la tour Diane de Poitiers. Ce qui intéressait Olivier Razemon c'était les vitrines désespérément vides, les rideaux définitivement tirés et la multiplication des pancartes "à céder", "à louer" ou "à vendre".

Journaliste, déjà auteur d'ouvrages sur les transformations urbaines, il vient de publier un livre après avoir fait un tour de France des villes-préfectures sur le déclin.

Dans "Comment la France a tué ses villes" (190p - photos - 18€ - éd. Rue de l'échiquier) Privas partage le triste privilège de quelques pages à côté de ses grandes sœurs, à commencer par Saint-Étienne et, si l'auteur porte ses pas du côté de Valence, c'est pour mettre ces villes en opposition avec l'effervescence et l'essor autour de la gare TGV.

Des commerces à trois kilomètres du centre-ville

« Quelques jolis magasins subsistent dans les petites rues du centre » écrit Olivier Razemon à propos de Privas, s'empressant d'ajouter « cela ne doit pas faire illusion. »

Avec comme guide le patron du "Bouchon" situé sur la place de l'hôtel de ville, il constate que la plupart des achats se font à trois kilomètres en zone du "Lac" et précise que de nombreux magasins y ont trouvé relu-



"Comment la France a tué ses villes" par O. Razemon

ge. Le visiteur déplore au passage le "déménagement" du laboratoire d'analyse médicale qui priverait les patients du réconfort d'une pâtisserie ou d'une boisson à la boulangerie ou au bar du coin. Agen, Soissons, Calais, etc. La démonstration est multiple, le constat sans appel.

Une désertification autant due à la voiture qu'au développement des grandes surfaces

Tout en déclarant son amour pour les villes, leurs trottoirs et même leur bitume, Olivier Razemon démontre par A (Avignon) plus B (Béziers) une désertification des centres urbains qu'il attribue autant à l'hégémonie de la voiture individuelle qu'au développement des grandes surfaces.

Pour enrayer cette "mort des villes" et "se réapproprié la vie", il propose de privilégier la proximité tout en réduisant la vitesse.

Gilbert JEAN

SOCIÉTÉ ■ La population qui stagne, les logements vacants, le niveau de vie, la concurrence en périphérie...

« Construire la ville pour ses habitants »

Plus de la moitié des villes moyennes en France souffrent d'une dévitalisation galopante. Nevers n'y échappe pas. Le journaliste Olivier Razemon analyse ce phénomène.

Dominique Romeyer
dominique.romeyer@centrefrance.com

Des vitrines de magasins abandonnés recouvertes de trompe-l'œil, un taux de logements vacants important. Progressivement, les villes moyennes se vident de leurs commerces et de leurs habitants. Le journaliste Olivier Razemon, dans son dernier ouvrage *Comment la France a tué ses villes* dresse un constat de ce phénomène complexe.

■ **Comment est née l'idée de ce livre ?** Tout d'abord, j'aime la géographie, j'aime les villes. Je fais ce constat de la désertification des centres-villes depuis plusieurs années. Or ces villes racontent une histoire, elles sont très belles, des gens se croisent, se rencontrent.

« Pour que la ville soit plus agréable, il faut d'abord soigner ses habitants »

■ **Que constatez-vous le plus souvent ?** Il n'y a pas seulement des vitrines vides. Un autre facteur est très important, c'est celui de la proportion de logements vacants qui donnent une impression de séparation du territoire. À Nevers, ce taux de logements vides est de 16 %, c'est beaucoup alors qu'il est de 5 % à Varennes-Vauzelles, Coulanges ou Saint-Éloi et de 7 % à Marzy et Sermoise. La ville s'étale, elle se comprend dans un espace beaucoup plus grand.

■ **Quelles sont les conséquences de l'étalement des villes ?** La grande majorité des activités se sont déplacées en dehors de la ville. Dans un territoire plus vaste, on se déplace vite en voiture et la ville devient du coup moins attractive. Si on organise la ville pour que les gens puissent aller vite et loin, cela n'est pas étonnant que les gens aillent loin.



RUE SAINT-MARTIN. Les vitrines abandonnées, symptôme de la dévitalisation des centres-villes. PHOTO FRED LONJON

■ **Vous incriminez la voiture, omniprésente dans nos déplacements, mais peut-on s'en passer ?** Personne ne propose de s'en passer, la ville se construit autour de la voiture, mais il faut la remettre à sa place quand elle n'est pas pertinente. Les villes moyennes sont dominées par un seul mode de déplacement : la voiture. Résultat, quand on se déplace autrement, c'est plus lent, plus compliqué, c'est pollué, à vélo ou à pied, on est menacé, c'est désagréable, donc, on n'a pas envie de le faire.

■ **Les déplacements doux sont-ils une solution ?** Ça n'est pas LA solution, mais les villes ont intérêt à privilégier les déplacements à pied et à vélo car, contrairement aux idées reçues, les cyclistes et piétons consomment au moins autant, voire plus que les automobilistes. Il faut faire de la pédagogie, retrouver des réflexes, d'autant plus quand on y vit depuis toujours. C'est une démarche de long terme. J'insiste beaucoup là-dessus dans mon livre car cet aspect des modes de déplacements passe souvent inaperçu. Ça n'est pas considéré comme un sujet sérieux alors que la manière de se déplacer est indissociable de l'organisation de l'espace urbain.

■ **Comment modifier nos modes de vie ?** La chose la plus importante est de faire la ville pour ses habitants, pour qu'ils restent en ville pour leurs activités commerciales, culturelles, professionnelles. Pour que la ville soit plus agréable, il ne faut pas seulement plus de pistes cyclables et de zones piétonnes, il faut réorganiser la vie autour des habitants du quartier, soigner d'abord ceux qui habitent la ville avant de vouloir en faire venir d'autres. Je suis étonné qu'aucun candidat à la présidentielle n'évoque ce sujet et suis frappé par leur méconnaissance du territoire.

« La zone commerciale de Marzy qui se développe aspire Nevers, pas Bourges »

■ **Il n'y a sans doute pas de solution miracle ?** Non, il n'y a pas une solution, mais une multitude d'initiatives de citoyens, d'élus décidés à ne pas se laisser faire et qui se mobilisent. Un

mouvement se met en marche. Il se construit pas à pas. Aujourd'hui, on constate une prise en compte des villes moyennes par la Caisse des dépôts, l'État. Ils réalisent que les petites villes sont des cités urbaines et pas des territoires ruraux. Il y a aussi des détails qu'il ne faut pas négliger comme une mauvaise communication pour signaler des modifications de circulation pour un festival par exemple. Ne pas mettre "rue ou centre-ville barré", mais "centre-ville piéton", il n'y a que les voitures qui ne peuvent pas circuler.

■ **Que répondez-vous à l'extension des zones commerciales périphériques ?** Les élus, au nom de l'attractivité du territoire, laissent les zones commerciales périphériques se développer à outrance. C'est une volonté politique. C'est une énorme erreur car c'est une concurrence directe des commerces de proximité. C'est une fuite en avant. La zone commerciale de Marzy qui se développe aspire Nevers, pas Bourges. Combien de fois par an faites-vous 100 km pour aller faire vos courses ? Ce sont des achats occasionnels. La plupart des achats quotidiens se font dans un rayon court. Il ne faut pas faire primer l'intérêt des

BIO EXPRESS



Olivier Razemon

Olivier Razemon est un journaliste indépendant, né en juin 1967 à Lille. Il s'est spécialisé dans les transports, dont il analyse l'actualité via son blog *L'interconnexion n'est plus assurée*, publié sur LeMonde.fr

Publications

Les transports, la planète et le citoyen en 2010, *La tentation du bitume, Où s'arrêtera l'étalement urbain ?*, 2012, *Le Pouvoir de la pédale, Comment le vélo transforme nos sociétés cabossées*, 2014 et *Comment la France a tué ses villes*, 2016.

commerces au détriment de celui des habitants. Les enseignes s'adaptent. Quand elles ont besoin de grandes surfaces de vente, elles ouvrent plusieurs magasins dans le centre-ville.

■ **Les zones touristiques échappent-elles à la mort des centres-villes ?** Les villes touristiques s'en sortent mieux car elles bénéficient d'un flux important pour les commerces et l'habitat avec les résidences secondaires. Mais, dans toutes les villes il y a des gens qui passent, restent une journée. On les oublie souvent, on ne les compte pas dans les touristes.

■ **La dévitalisation des centres-villes est-elle une spécificité française ?** Non, on retrouve le phénomène en Angleterre, en Wallonie, en Amérique du Nord, en Allemagne. Mais, en France il y a des facteurs aggravants comme l'étalement commercial en périphérie qui s'est fait de manière massive. Il y a beaucoup de communes en France, cela a multiplié pour les maires la possibilité de faire chacun sa zone commerciale. ■

➔ **Livre.** *Comment la France a tué ses villes* d'Olivier Razemon. Éditions Rue de l'échiquier. 192 pages. 18 €. Sortie le 13 octobre.

DÉSERTIFICATION DES CENTRES-VILLES Olivier Razemon en conférence ce mardi

« Colmar n'est pas épargnée »

Le journaliste indépendant Olivier Razemon, auteur du livre *Comment la France a tué ses villes*, sera au café culturel La Libellule, mardi 17 janvier à 18 h 30, pour évoquer l'avenir des villes moyennes, et notamment Colmar. Entretien.

DNA : Dans votre livre, vous dressez un tableau délibérément alarmiste de la France des villes moyennes. Diriez-vous qu'il existe dans notre pays des territoires perdus ? Abandonnés ?

Olivier Razemon : « Il y en a, oui. Mais la plupart se situent à une échelle fine. Il n'y a pas, comme on l'entend souvent, les métropoles d'un côté et le reste de l'autre. Les disparités les plus importantes sont visibles à l'échelle de chaque agglomération, quartier par quartier. Cela n'est pas le résultat d'une politique délibérée d'abandon, d'une volonté d'appauvrir un territoire ou d'en privilégier un autre. C'est plutôt que l'on ne se pose pas la question de l'avenir ; que, par paresse intellectuelle, on choisit la solution de facilité. Mais est-ce toujours pertinent d'accueillir avec joie n'importe quelle entreprise, sur n'importe quel terrain, sous prétexte qu'elle va créer des emplois ? »

« On peut désormais vivre sans jamais se rendre dans les centres urbains »

Lorsqu'on vous lit, on a l'impression que votre bouc émissaire, c'est l'hypermarché, la grande distribution. Est-ce le seul à blâmer pour la dévitalisation des centres-villes ?

O.R. : « Non, il n'y a pas une cause unique, un seul bouc émissaire. Cependant, il faut être conscient du pouvoir de la grande distribution, notamment sur les décideurs. Dans les années 1960, on a organisé l'urbanisme commercial, et on continue d'aménager la ville selon les mêmes préceptes. On ne se pose pas la question des conséquences. L'état de santé du petit commerce de centre-ville est la face émergée de l'ice-



Olivier Razemon livrera son analyse du phénomène de dévitalisation des centres-villes. DOCUMENT REMIS

berg, mais il y a d'autres dimensions. »

DNA : Si l'on résume grossièrement, on peut affirmer que les centres-villes des métropoles sont peuplés de riches et leur périphérie de pauvres, tandis que l'on constate l'inverse dans les villes moyennes. Comment expliquez-vous cette dichotomie ?

O.R. : « Les métropoles se gentrifient, c'est un fait. C'est le cas à Paris, à Lyon, à Toulouse... Dans les villes moyennes, le centre est quasi

systématiquement plus pauvre que sa périphérie, et le revenu moyen par habitant est plus faible que la moyenne nationale. Même Colmar n'échappe pas à ce constat. Mais là encore, il s'agit de ne pas avoir une vision uniquement macro. Il y a parfois des banlieues à l'intérieur même des villes. À Strasbourg, le centre-ville est globalement plus pauvre que les communes périphériques, exception faite de Schiltigheim, et ce même si certains quartiers ont des revenus par habitant

très élevés.

L'étalement urbain accentue cette tendance. L'omniprésence de la voiture fait qu'il est aisé d'habiter à 15 ou 20 km du centre et de son travail. Des études ont même montré qu'une part de plus en plus importante de la population limite sa consommation de la ville uniquement à sa périphérie. On peut désormais vivre sans jamais se rendre dans les centres urbains. »

« S'il doit y avoir une constante, c'est celle-là : prêter attention aux habitants »

DNA : Vous pointez également le fait que certaines municipalités en difficulté rouvrent leur centre-bourg à la voiture, prenant le contre-pied du discours sur l'environnement et des politiques urbanistiques de nombreuses grandes métropoles. D'où vient cet anachronisme ?

O.R. : « Il faut se détacher des discours ambiants. Dans une immense majorité de villes, même les plus grandes, la fin de la voiture ne concerne qu'une partie de l'hypercentre. On a beaucoup glosé là-dessus, mais le tout piéton n'est qu'une vue de l'esprit. Les actions menées contre la voiture par les villes sont le plus souvent de l'ordre du symbole. Très peu de municipalités ont une vraie politique, qui pose la question de la place globale de la voiture sur leur territoire. C'est le cas à Strasbourg. Il s'agit de changer de logique et de décréter que la ville appartient au piéton, et qu'il faut adapter le milieu urbain au piéton plutôt que de tout faire pour l'entraver. De ce point de vue, les retours en arrière de certaines villes sont tout aussi symboliques que les avancées constatées dans la plupart des autres. »

DNA : De nombreuses communes recrutent des managers commerciaux ; Colmar elle-même va sauter le pas prochainement : est-ce que cela peut-être une vraie solution ou n'est-ce qu'un expédient ?

O.R. : « Cela dépend des pouvoirs dont ils disposent. S'ils ont la confiance des élus et une marge de manœuvre suffisante, pourquoi pas ? Mais leur rôle ne doit pas se limiter aux vitrines des commerces, à l'animation des pages Facebook, et aux décors de Noël. »

DNA : Colmar, ville ultra-touristique à l'image flatteuse, est-elle confrontée aux mêmes problématiques que Saint-Etienne ou Saint-Brieuc ? N'y a-t-il pas d'énormes disparités entre les villes moyennes ?

O.R. : « J'étais à Colmar en septembre dernier pour participer à une conférence à la préfecture. Je me suis rendu compte que je n'avais pas de costume adapté et je suis allé en acheter un en ville. Certes, j'ai remarqué moins de vitrines vides qu'à Saint-Etienne ou Saint-Brieuc, mais il y en a quand même. J'ai aussi constaté, et cela m'a étonné, que la ville est relativement routière, coupée par des grands axes. La voiture s'infiltrait jusque dans le centre-ville. Colmar n'est pas épargnée. »

DNA : Quelles sont vos solutions pour endiguer la paupérisation des centres-villes ? Y a-t-il une recette qui a fait ses preuves ?

O.R. : « Non, il n'y a que des petites solutions. Des morceaux de solution qu'il convient d'agencer en une réflexion complète. Il n'y a pas de ville modèle et c'est tant mieux, car cela évite de tomber dans la copie bête et méchante ou partielle. Chaque ville doit trouver sa propre solution, en écoutant ses habitants. S'il doit y avoir une constante, c'est celle-là : prêter attention aux habitants, à leurs souhaits, et pas seulement vouloir concurrencer la localité voisine. » ■

PROPOS RECUEILLIS PAR BASTIEN KOCH

► Olivier Razemon présentera ses retours d'expérience et son ouvrage à La Libellule Café, mardi 17 janvier à 18 h 30.

Comment la France a tué ses villes, éditions de la Rue de l'échiquier, 18 €.

/ La France a-t-elle tué ses villes ?

Le géographe Francis Beaucire a lu attentivement l'ouvrage d'Olivier Razemon *Comment la France a tué ses villes*. Il confirme globalement le diagnostic sur les sept plaies des villes moyennes mais s'interroge sur les remèdes possibles au déclin de leurs centres.

Il n'est pas interdit de commencer la lecture d'un livre par sa bibliographie. Celle qui referme le livre d'Olivier Razemon révèle le sérieux de l'entreprise, malgré un titre un peu fort en goût du jour, jouant avec le vocabulaire du crime, de la pathologie ou de l'épidémie : le chapitre qui passe en revue le mode opératoire du meurtre urbain part à la recherche des sept plaies des villes moyennes avant d'identifier les « coupables » (on se serait passé de ce vocabulaire qui oriente vers une lecture empreinte de parti pris).

À la lecture de cette belle bibliographie, on reste cependant étonné par le caractère plus que récent des titres appelés, dont un seul est antérieur à 2000. Il date de 1993 et a pour titre : *La Fin des vitrines*, de René Péron. Cela pour rappeler que le thème n'est pas nouveau, qu'il s'inscrit dans une longue continuité depuis les innombrables travaux consacrés à l'exode rural puis à l'exode urbain qui lui a succédé, et qui explique en partie le déclin du commerce de centre-ville (rappelons l'ouvrage de Pierre Merlin : *L'Exode urbain*, La Documentation française, 2009). Les multiples contributions au sujet, toutes très récentes, donnent l'impression d'une redécouverte, justifiée probablement par l'intensification et la généralisation du phénomène, à défaut d'un processus entièrement nouveau ou seulement renouvelé.

Dans le domaine de l'action, il faut se rappeler que la puissance publique elle-même n'est pas restée indifférente, comme en témoignent – ce n'est qu'un exemple – les opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH). Par ailleurs, des essais de compréhension de la structuration de la ville diffuse, fragmentée, émergente ont mis en évidence des alternatives à la ville compacte et dense, même petite, qui ne sont assimilables ni à une moindre habitabilité, ni même à une moindre urbanité, quel que soit le jugement de valeur que l'on peut porter sur ces alternatives.

DES POTENTIELS DÉMOGRAPHIQUES DIFFÉRENTS

Un autre sujet d'étonnement tient à la grande variété de la collection des villes dont l'analyse a alimenté l'approche d'Olivier Razemon : la carte judicieusement établie des villes citées (cf. page suivante) rapproche des pôles urbains majeurs comme Saint-Étienne et de modestes villes moyennes, voire

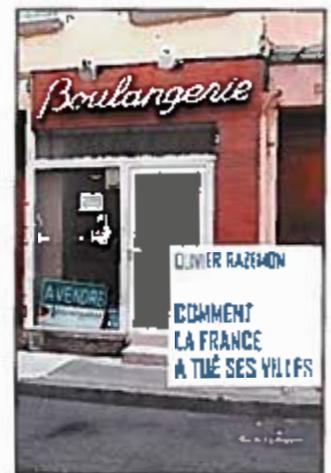
petites, comme Charleville-Mézières ou Vierzon (tiens, pas Vesoul !). Les potentiels démographiques sont bien différents, ce qui entraîne de sensibles différences dans le fonctionnement du système territorial étendu à l'aire des influences réciproques qui caractérise désormais toute ville.

Néanmoins, l'analyse qui est faite en termes de plaies et de coupables est conduite avec rigueur et sans caricature, ce qui forme le cœur du livre et de l'enquête qui en apporte la matière : c'est bien le plus important. Un exemple en est donné par le passage consacré aux commissions d'urbanisme commercial, dont la façon de fonctionner permet au lecteur de comprendre qu'elles ne servent à peu près à rien en général. Mais la position des élus locaux,

soucieux d'une autre grande question, celle de l'emploi, est compréhensible et elle est bien exposée dans le livre. Si l'on oubliait cette préoccupation majeure des élus, nombre de décisions d'implantation en périphérie de ville seraient probablement incompréhensibles.

Les composants du système du déclin des centres-villes, pas forcément des villes centres ni de leurs « bassins urbains », sont donc bien identifiés : la qualité du logement et de l'espace public, la concurrence effrénée de la grande distribution dans sa configuration périphérique (ce n'est pas la seule, une gamme de proximité s'est également mise en place de façon naturellement plus discrète), le prix du sol, demeuré inexplicablement élevé dans des secteurs denses pourtant faiblement attractifs, mais aussi le comportement patrimonial d'une génération de petits commerçants quittant leur boutique sans donner la possibilité à de jeunes repreneurs d'accéder à un modèle économique viable.

Il revient au lecteur d'assembler ces composants en système, ce qui lui donne la possibilité de choisir son coupable. Les stratégies d'implantation de la grande distribution ont-elles été le moteur du désastre commercial des centres-villes de modeste dimension ? Après tout, c'est un évident généralisé ■■■



Les composants du système du déclin des centres-villes sont bien identifiés

des cœurs d'agglomération, mais tout relatif cependant, qui est en question : l'offre de terrains à bâtir dans les communes rurales limitrophes ne relève pas de la grande distribution. L'auteur a lui-même finement exploré l'étalement urbain et *La tentation du bitume* dans un ouvrage précédent (avec Éric Hamelin, Rue de l'échiquier, 2012). Plus largement, les offres de toute nature alternatives à l'offre de centre-ville sont d'autant plus attractives que leur coût individuel et collectif est réellement en concurrence, peut-être un peu moins quand on prend en compte l'ensemble des externalités, ce que l'on ne fait que dans les centres de recherche universitaires. Bref, rien de ce qui peuple l'espace géographique, hommes, bâtis, fonctions, ne peut se dispenser de permis de construire ou de s'établir, qui relèvent *in fine* de la décision publique.

UNE DIFFÉRENCE MAJEURE

Plaçons-nous un instant non plus dans une sourde réprobation, mais dans le courant de la vie, si l'on peut dire : une maison neuve ou presque neuve, un terrain fait à notre main, les moyens de se déplacer de façon autonome sur de courtes distances pour accéder aux services et aux commerces

qui ont fait un pas vers nous en se déplaçant en bordure d'agglomération, et surtout une gamme très étendue de produits et de références par comparaison avec une offre jugée désuète à tort ou à raison en centre-ville, limitée à une ou deux rues piétonnières le plus souvent. Là réside une différence majeure entre les petites villes et les plus grosses des villes moyennes : les alternatives commerciales émergentes, dont le dernier chapitre du livre se fait l'écho, ne les concernent pas, faute du potentiel démographique et probablement aussi des catégories socio-culturelles susceptibles de faire vivre une gamme de nouveaux commerçants de proximité offrant des produits eux-mêmes alternatifs à la grande production industrialisée qui alimente la grande distribution. Encore que, dans ce domaine, l'évolution de la grande distribution soit rapide et capable à court terme de s'approprier les bénéfices des tendances émergentes.

Comme on peut le voir, même de parti pris + un parti pris qui a ses nombreux adeptes -, le livre d'Olivier Razemon expose toutes les dimensions du déclin urbain, du déclin des centres-villes plus exactement, car il faut rappeler que 65 % des unités urbaines de 5 000 à 30 000 habitants sont en

croissance depuis 2008, ainsi que 78 % des petits bassins de vie locaux dont elles sont le centre. C'est un exposé stimulant pour prendre acte de l'intensité d'un phénomène qui modifie profondément, et depuis plus longtemps qu'on ne le croit, la physionomie de nos territoires, ceux qui ont forgé et culturellement consolidé notre représentation du monde proche. Mais si l'on consent à admettre que le renouvellement générationnel pourrait estomper cette représentation au demeurant dominante, la question devient cruelle : pourquoi faut-il sauver nos petits centres-villes, si tout ce dont on a besoin ou envie se trouve à ses abords, hors la ville ? L'auteur de cette note de lecture ne sait pas, ne sait plus répondre à la question en rassemblant des arguments susceptibles de le convaincre lui-même... Il lui revient en mémoire une phrase tirée de l'introduction faite en 2004 par Thomas Sieverts à son livre *Intitulé Zwischenstadt* (Entre-ville, Éditions Parenthèses) : « *J'attache autant de prix que mes confrères au paysage culturel, à la forme et à la nature de la ville européenne historique, qu'ils s'efforcent héroïquement de préserver des forces diaboliques de la désagrégation, pour l'imposer aujourd'hui encore comme le modèle de l'avenir. Qui pourrait ne pas souhaiter des villes toujours compactes [...] ?* » Et plus loin dans le texte, y revenant, il écrit : « *Toutes les tentatives auxquelles je me suis moi-même encore récemment livré pour imposer l'image et la structure de la ville européenne historique comme le concept universel pour le futur ont échoué.* » / Francis Beaucire

Les villes françaises et les principales localités citées dans la France a tué ses villes





COMMENT LA FRANCE A TUÉ SES VILLES

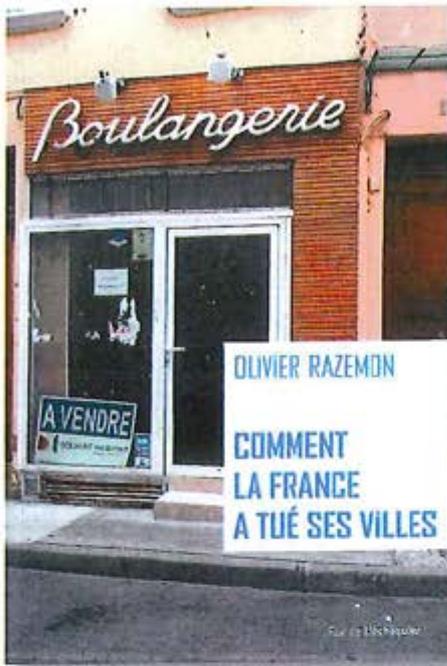
Olivier Razemon



Nous connaissons tous des quartiers tués par la grande distribution de périphérie urbaine, vitrines vides, stores métallique baissés, façades aveugles. Petits commerces de centre ville abandonnés, logements vacants, population déroutée... Les villes de province se dévitalisent, et le spectacle qui en découle n'est pas des plus réjouissants. Comment limiter les effets de l'offensive ultra libérale dans ces territoires désertés? Comment redonner aux villes, à leurs quartiers, leurs lettres de noblesse ou tout au moins comment relancer leurs battements de cœur? L'auteur n'y va pas par quatre chemins en terme de réalisme. Il connaît les villes en question, et leur désolation n'a d'équivalent que la sienne. On le serait à moins, désolés, de constater combien la tristesse découle de cette économie mortifère qu'il convient de ne pas cautionner dans nos choix quotidiens. Faisons fleurir la proximité, fertilisons les graines de vie qui y prennent racine et cueillons inlassablement les fruits de cette écologie dynamique. Olivier Razemon y invite chacun à coups de petites solutions qui font les grandes joies. Qui fondent la liberté.

Editions Rue de l'échiquier. 224 p. 18,00 €

Le tour de France des villes perdues



Des centres-villes fantômes menaçant de ruine, des rues entières où comme des dents cariées s'alignent des boutiques abandonnées, des habitants paupérisés... Hormis quelques coquets îlots piétonniers qui sauvent la face, le triste tableau se retrouve partout. Le nouvel ouvrage d'Olivier Razemon *Comment la France a tué ses villes* nous fait traverser une France de cités de province, préfectures ou sous-préfectures, villes moyennes de moins de 100 000 habitants, gros bourgs.

Hier prospères mais où presque tout aujourd'hui est à vendre sans trouver preneur.

Le journaliste, déjà auteur de plusieurs ouvrages sur les mobilités et qui tient notamment pour *Le Monde* un blog très informé, est un spécialiste des transports, de l'urbanisme. C'est aussi un observateur sensible de nos modes de vie.

De Saint-Etienne, « capitale des taudis », siphonné par la métropole de Lyon au Béziers de Robert Ménard en passant par bien d'autres, il dissèque ici le plan des villes, suit le mouvement de ces familles aisées qui fuient vers les périphéries ou moutonnent les pavillons avec jardin. Abandonnant le centre aux exclus du logement social, sinon aux SDF. Des gens « éloignés du monde du travail » comme on dit pudiquement. Et non motorisés.

Car pour Olivier Razemon les coupables sont la voiture individuelle et la grande distribution. Ces centres commerciaux de périphérie tracés au cordeau qu'il dépeint recréant une fausse vie urbaine, faussement chic, aux enseignes interchangeable, aux faux marchés qu'on retrouve partout, affublés de noms tricheurs : Oxy-lène, Atoll et autres Carré d'Oz qui ont remplacé ces centres historiques et marchands bien typés qui faisaient qu'on ne pouvait confondre Soissons et Mont-de-Marsan.

Les supermarchés avec galeries marchandes, les zones de bureaux, les zones d'activité... se

sont multipliés en plein champ. Parfois près de gares TGV excentrées comme à Valence qui a vu pousser cet Ecoparc aux arbres en ordre de bataille entre des parkings géants. Parfois mêmes dotées de ces pistes cyclables dont les élus se félicitent mais qui butent sur le vide au rond-point suivant. Des sites qui ne vivent qu'aux heures de travail, vidés le soir par des salariés rejoignant ailleurs les lotissements en voiture en passant remplir leur coffre dans ces centres géants où on peut acheter quasiment de tout, tout le temps, en semaine et le week-end : des vivres et des matériaux de bricolage, des livres, des vêtements ; où l'on peut s'arrêter faire du sport, pratiquer des examens médicaux... Sans passer par la ville.

On pourrait tout autant accuser la mondialisation, les politiques successives de désindustrialisation et les crises agricoles à répétition, c'est sur le « désir de métropole » qui s'est emparé des villes que s'est concentré Olivier Razemon. A l'arrivée, seules tirent leur épingle du jeu des cités régionales qu'on « peut presque compter sur les doigts de la main » : les prospères Bordeaux, Nantes, Toulouse, Strasbourg, Lille, Rennes ou Grenoble. Grandes villes qui se « gentrifient » parce que, concentrant l'activité économique, l'immobilier y flambe du même coup. Tandis que s'allonge la sinistre liste des villes sinistrées reléguées en bas de tableau. Razemon dénonce « un jacobinisme régional ». A l'œuvre sur tout le territoire (avec un « statut discordant » pour Marseille).

Une fracture française territoriale qui évoque et veut compléter le constat du géographe Christophe Guilluy dans *La France périphérique : comment on a sacrifié les classes populaires*. Ce constat sensible est chiffré tout au long du parcours. Razemon épiluche au cas par cas les données de transports publics qui souvent coûtent cher, sont parfois aussi peu faciles d'utilisation. Pour être finalement surtout fréquentés par les catégories sans voiture : jeunes, pauvres, retraités. Au point que certaines collectivités renoncent finalement à des dessertes ruineuses. Et, désorientées, cherchent finalement parfois à remettre des voitures dans ces centres-villes qu'ils ont voulu leur interdire.

Parce que, pour la population active, la voiture malgré son cortège de nuisances, son impact sur l'environnement, reste une obligation. « Là où un temps on ne jurait plus que par les modes doux, la mobilité durable et ses bienfaits pour la

planète... ce discours n'était qu'illusion. [...] On a continué à couvrir la France de supermarchés de périphérie, de zones commerciales géantes et une fois bétonnées d'exiger de l'Etat rocade et échangeurs ». Créant pour les habitants finalement « un monde du stress et du temps perdu. » Le pire étant que ce modèle du tout-en-périphérie lui-même parfois vacille : la crise est passée par là. En cause aussi le trop de concurrence. On voit à leur tour dépérir des zones commerciales déjà démodées. Mais remplacées par d'autres. « Une fuite en avant », « Un énorme gâchis. » Au point qu'il faut en appeler aujourd'hui aux pouvoirs publics pour tenter d'enrayer la mort des centres-villes. Et pour Olivier Razemon, malgré quelques annexes, les villes doivent élaborer au plus vite une vraie « stratégie globale pour les commerces et les transports, pour préserver un espace public de qualité où les habi-

tants retrouvent le goût de vivre » : stationnements pratiques, navettes-relais et autres solutions souples... Et notamment créer de vrais quartiers autour des gares en ville. Ce à quoi au sein de la SNCF travaille désormais Gares & connexions, reconnaît l'auteur.

Se défendant d'une nostalgie malsaine « du bon terroir français contre le cosmopolitisme urbain », il souhaite avec ce livre relayer la « forte aspiration de nos contemporains à plus de sobriété et de systèmes d'échanges, de partages et de qualité de vie ».

Chantal BLANDIN

Comment la France a tué ses villes.

Olivier Razemon.

Editions Rue de l'Echiquier. 192 pages + cahier

photographique de 16 pages.

18 euros.

Comment la France a tué ses villes

C'est un livre au titre choc que vient de publier Olivier Razemon, journaliste indépendant dont le travail s'articule principalement autour de l'urbanisme et des transports. Car c'est une réalité que personne ne peut plus ignorer désormais : les villes moyennes françaises vont mal. Entre fermeture des commerces, départ des plus riches et élus locaux fatalistes, c'est un portrait de villes à l'agonie que dresse le journaliste. Interview.

Que se passe-t-il actuellement dans les villes françaises ?

Seules les très grandes villes, Paris et les métropoles régionales, ainsi que les localités touristiques, se portent bien. Les autres, les villes petites et moyennes, souffrent terriblement. Le premier symptôme de leur maladie réside dans la fermeture des commerces qui, chaque année, prend davantage d'ampleur. Ce phénomène des vitrines vides saute aux yeux partout, que l'on se balade dans le centre de Béziers, Périgueux ou de Soissons.

Le nombre de logements vides est un autre symptôme : les villes moyennes présentent un taux de logements vacants dépassant nettement les 10 %, résultat du départ des familles qui en ont les moyens vers la périphérie et ses maisons individuelles. C'est un paradoxe, alors qu'on nous répète en boucle que la France manque de 500 000 logements neufs par an.

Le troisième symptôme, c'est l'appauvrissement de ces villes : elles sont devenues plus pauvres que leur environnement immédiat. Enfin, on constate la disparition de commerces de base – boucherie, boulangerie, équipement de la maison – au profit d'enseignes de tatouage, de vapotage, d'achat d'or, de ventes éphémères... Le commerce du superflu a envahi les villes moyennes, le commerce de l'essentiel tend, lui, à disparaître.

Cela fait des années que cette tendance est en marche.

Pourquoi cette prise de conscience tardive ?

Il n'y a pas réellement encore eu de prise de conscience ! La plupart des Parisiens ou des Lyonnais, par exemple, ignorent tout du phénomène. Aucun des candidats à l'élection présidentielle n'a évoqué cette question des villes moyennes où vit pourtant un quart de la population. Et puis même si localement, il y a une prise de conscience, les choses continuent comme avant : les autorisations sont accordées pour continuer à construire la ville en dehors de la ville, avec toujours plus de centres commerciaux, de zones d'activités, de rocade, de lotissements, de gares TGV bâties dans le périurbain.

Alors, oui, les élus locaux en parlent, mais ils identifient ça soit comme un problème de commerçants, soit comme une fatalité. Beaucoup n'ont pas conscience que c'est comme ça partout ailleurs et pas seulement chez eux. Et la situation risque de s'aggraver : seulement 10% des projets commerciaux en cours verront le jour en ville et donc 90% en périphérie...

De potentiels coupables sont souvent désignés, à tort... Qui sont-ils ?

Une foule de coupables sont désignés : l'e-commerce, les loyers commerciaux trop élevés, la crise, les métropoles... Ces facteurs ont bien un impact mais cela reste un impact limité sur d'autres. Internet ne nuit pas aux boulangeries. Pourtant, ces dernières ferment.

La crise n'explique pas tout non plus : quand on regarde les chiffres, les gens sont plus riches qu'avant, car oui, le niveau de vie continue à croître en France. Ce paradoxe est très visible à Aurillac, Vitry, Rodez : ce sont des villes où le chômage reste plutôt faible mais les commerces ferment quand même... On accuse aussi la métropole voisine. C'est vrai que les villes moyennes ne bénéficient pas des mêmes aides publiques, ni de la présence des intellectuels et cols blancs. Mais la quincaillerie d'Agen ne ferme pas à cause de Bordeaux...

A quoi la crise que traversent les villes moyennes peut-elle être véritablement imputée ?

Pour moi, c'est la méconnaissance autour du sujet qui est véritablement la cause de l'inertie actuelle. Il faut arrêter de croire que la création d'une activité économique crée des emplois nets. C'est sur la base de cet argument de l'emploi que les élus acceptent la construction de centres commerciaux. Or, si des emplois sont bien créés, davantage encore sont détruits dans les centres-villes ! Continuer à construire en périphérie des commerces soi-disant situés « au cœur de l'agglomération », mais uniquement accessibles en voiture, c'est un laisser-faire, une facilité, un manque de responsabilité.

Il n'y a pas de grand complot... Il s'agit juste d'une pensée à court terme d'hommes et de femmes élus pour 5 ans, de représentants de la grande distribution mais aussi de nous tous, collectivement. Si tous les Français décidaient d'aller dans les commerces de proximité plutôt que d'aller faire leurs courses uniquement au centre commercial, cela aurait un réel impact positif. La qualité de vie, c'est aussi de pouvoir aller acheter son pain à pied...

Les bonnes idées viennent de partout. Le Parti communiste, par exemple, propose de taxer les parkings des hypermarchés pour limiter le développement des grandes surfaces. Une telle taxe, assise sur les surfaces de stationnements des entreprises tertiaires et des commerces de plus de 2 500 m², n'est pas une utopie. Elle existe déjà en Ile-de-France et contribue à financer les transports publics. Dans le même ordre d'idée, on pourrait imaginer de limiter le recours au travail le dimanche aux seuls commerces de proximité et de le bannir, à l'inverse, dans les zones commerciales de périphérie...

Quelles pistes de travail entrevoyez-vous pour les urbanistes et plus globalement, ceux qui fabriquent la ville ?

Il est aujourd'hui indispensable de refaire de la ville un espace public où il est simple et agréable de se déplacer à pied. Remettre la voiture partout dans les villes moyennes n'est pas la solution. Les quelques villes qui l'ont fait juste après les dernières élections – en remettant du stationnement sur des places jusque-là piétonnes par exemple - en reviennent. C'est au niveau de la qualité urbaine que cela peut se jouer : des trottoirs larges, des éléments identitaires... c'est dans un travail de détails et de couture minutieux que les urbanistes ont un grand rôle à jouer. >>

France : 62% du chiffre d'affaires commercial se fait en périphérie

Ailleurs en Europe, Les villes moyennes allemandes ou italiennes continuent à afficher une belle santé. « L'Allemagne et l'Italie ont un rapport à la ville qui n'est pas le même que le nôtre, indique Olivier Razemon. Ce sont deux pays plus urbanisés, dont les villes ont une histoire ancienne et une identité forte, contrairement à nos sous-préfectures françaises, désignées comme telles par la simple volonté de l'Etat. Le nombre élevé de communes françaises a aussi favorisé la multiplication des implantations commerciales : chaque maire a voulu son supermarché. >>

Une étude réalisée en juillet 2012 par le cabinet Procos montrait qu'en France, « 62% du chiffre d'affaires du commerce se réalise en périphérie, contre 25% en centre-ville et 13% dans les quartiers. En Allemagne, selon le même document, les proportions sont les suivantes : 33% en périphérie, 33% en centre-ville et 33% dans les quartiers. Les différences observées dans les deux pays reflètent exactement la situation des villes. Vivantes et animées en Allemagne, elles sont en déclin et désolées en France.

Cliquez sur le logo pour accéder à l'article en ligne !

**Le centre-ville neversois victime de la dévitalisation :
« la zone commerciale de Marzy aspire Nevers »**

**Plus de la moitié des villes moyennes en France souffrent d'une dévitalisation galopante.
Nevers n'y échappe pas. Le journaliste Olivier Razemon analyse ce phénomène.**

Des vitrines de magasins abandonnés recouvertes de trompe-l'œil, un taux de logements vacants important. Progressivement, les villes moyennes se vident de leurs commerces et de leurs habitants. Le journaliste Olivier Razemon, dans son dernier ouvrage *Comment la France a tué ses villes* dresse un constat de ce phénomène complexe.

Comment est née l'idée de ce livre ?

Tout d'abord, j'aime la géographie, j'aime les villes. Je fais ce constat de la désertification des centres-villes depuis plusieurs années. Or ces villes racontent une histoire, elles sont très belles, des gens se croisent, se rencontrent.

Que constatez-vous le plus souvent ?

Il n'y a pas seulement des vitrines vides. Un autre facteur est très important, c'est celui de la proportion de logements vacants qui donnent une impression de séparation du territoire. À Nevers, ce taux de logements vides est de 16 %, c'est beaucoup alors qu'il est de 5 % à Varennes-Vauzelles, Coulanges ou Saint-Éloi et de 7 % à Marzy et Sermoise. La ville s'étale, elle se comprend dans un espace beaucoup plus grand.

Quelles sont les conséquences de l'étalement des villes ?

La grande majorité des activités se sont déplacées en dehors de la ville. Dans un territoire plus vaste, on se déplace vite en voiture et la ville devient du coup moins attractive. Si on organise la ville pour que les gens puissent aller vite et loin, cela n'est pas étonnant que les gens aillent loin.

Vous incriminez la voiture, omniprésente dans nos déplacements, mais peut-on s'en passer ?

Personne ne propose de s'en passer, la ville se construit autour de la voiture, mais il faut la remettre à sa place quand elle n'est pas pertinente. Les villes moyennes sont dominées par un seul mode de déplacement : la voiture. Résultat, quand on se déplace autrement, c'est plus lent, plus compliqué, c'est pollué, à vélo ou à pied, on est menacé, c'est désagréable, donc, on n'a pas envie de le faire.

Les déplacements doux sont-ils une solution ?

Ça n'est pas LA solution, mais les villes ont intérêt à privilégier les déplacements à pied et à vélo car, contrairement aux idées reçues, les cyclistes et piétons consomment au moins autant, voire plus que les automobilistes. Il faut faire de la pédagogie, retrouver des réflexes, d'autant plus quand on y vit

depuis toujours. C'est une démarche de long terme. J'insiste beaucoup là-dessus dans mon livre car cet aspect des modes de déplacements passe souvent inaperçu. Ça n'est pas considéré comme un sujet sérieux alors que la manière de se déplacer est indissociable de l'organisation de l'espace urbain.

Comment modifier nos modes de vie ?

La chose la plus importante est de faire la ville pour ses habitants, pour qu'ils restent en ville pour leurs activités commerciales, culturelles, professionnelles. Pour que la ville soit plus agréable, il ne faut pas seulement plus de pistes cyclables et de zones piétonnes, il faut réorganiser la vie autour des habitants du quartier, soigner d'abord ceux qui habitent la ville avant de vouloir en faire venir d'autres. Je suis étonné qu'aucun candidat à la présidentielle n'évoque ce sujet et suis frappé par leur méconnaissance du territoire.

« Les élus, au nom de l'attractivité du territoire, laissent les zones commerciales périphériques se développer à outrance »

Il n'y a sans doute pas de solution miracle ?

Non, il n'y a pas une solution, mais une multitude d'initiatives de citoyens, d'élus décidés à ne pas se laisser faire et qui se mobilisent. Un mouvement se met en marche. Il se construit pas à pas. Aujourd'hui, on constate une prise en compte des villes moyennes par la Caisse des dépôts, l'État. Ils réalisent que les petites villes sont des cités urbaines et pas des territoires ruraux. Il y a aussi des détails qu'il ne faut pas négliger comme une mauvaise communication pour signaler des modifications de circulation pour un festival par exemple. Ne pas mettre "rue ou centre-ville barré", mais "centre-ville piéton", il n'y a que les voitures qui ne peuvent pas circuler.

Que répondez-vous à l'extension des zones commerciales périphériques ?

Les élus, au nom de l'attractivité du territoire, laissent les zones commerciales périphériques se développer à outrance. C'est une volonté politique. C'est une énorme erreur car c'est une concurrence directe des commerces de proximité. C'est une fuite en avant. La zone commerciale de Marzy qui se développe aspire Nevers, pas Bourges. Combien de fois par an faites-vous 100 km pour aller faire vos courses?? Ce sont des achats occasionnels. La plupart des achats quotidiens se font dans un rayon court. Il ne faut pas faire primer l'intérêt des commerces au détriment de celui des habitants. Les enseignes s'adaptent. Quand elles ont besoin de grandes surfaces de vente, elles ouvrent plusieurs magasins dans le centre-ville.

Les zones touristiques échappent-elles à la mort des centres-villes ?

Les villes touristiques s'en sortent mieux car elles bénéficient d'un flux important pour les commerces et l'habitat avec les résidences secondaires. Mais, dans toutes les villes il y a des gens qui passent, restent une journée. On les oublie souvent, on ne les compte pas dans les touristes.

La dévitalisation des centres-villes est-elle une spécificité française ?

Non, on retrouve le phénomène en Angleterre, en Wallonie, en Amérique du Nord, en Allemagne. Mais, en France il y a des facteurs aggravants comme l'étalement commercial en périphérie qui s'est fait de manière massive. Il y a beaucoup de communes en France, cela a multiplié pour les maires la possibilité de faire chacun sa zone commerciale.

Interview Dominique Romeyer

Cliquez sur le logo pour accéder à l'article en ligne !