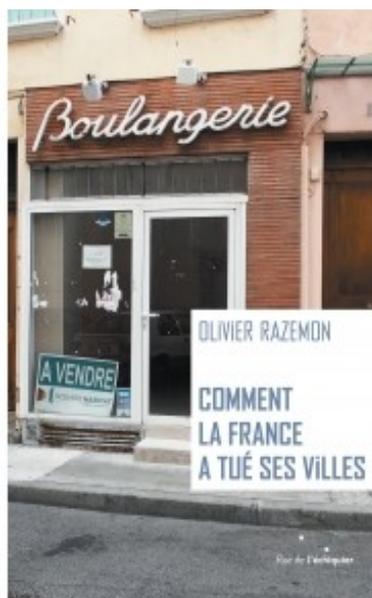


Commerces : aménager un horizon vivable !



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.