

« 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 s'il essaie 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'à 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 trouvent 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'accroître 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**