

LE CARNET

PARUTION

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 refu-



"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 réapproprier la vie", il propose de privilégier la proximité tout en réduisant la vitesse.

Gilbert JEAN