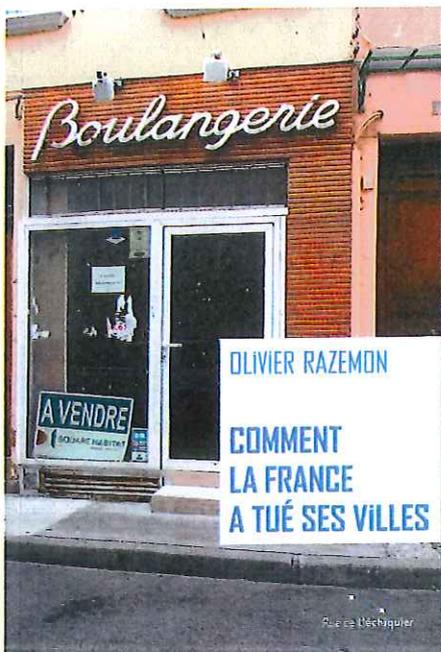


## Le tour de France des villes perdues



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 rocadés 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 » : stations 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.

## La nouvelle doxa ferroviaire

L'essai sur la SNCF est un genre dont les volumes garnissent les rayons. Le plus souvent, on s'attaque aux technocrates, on dénonce Ubu ou, au choix, Kafka. On s'en prend au dinosaure. On est moderne. Mais c'est aussi, parfois, la défense et l'illustration du chemin de fer d'autrefois, des buffets d'antan ou du service public disparu. On est nostalgique. De toute façon, c'est à charge. *Que faire de la SNCF ?* semble relever du genre, et le compléter. On entend dans ce titre de lointains échos révolutionnaires. Mais la révolution de nos auteurs est sage. D'ailleurs Pierre Messulam, directeur général adjoint de Transilien, a été directeur de la Stratégie de l'entreprise publique. François Regniault y était dernièrement directeur de la Communication de crise. Pourquoi ce livre ? Pour expliquer que réformer c'est compliqué ? Les auteurs ne cèdent pas à cette facilité. Définir une stratégie ? L'entreprise s'en charge. Faire part d'analyses personnelles ? Ils ne le revendiquent pas. Il s'agit plutôt de faire connaître la stratégie dans l'opinion, la justifier de la faire partager, bref de définir une nouvelle doxa.

SNCF : la loi de réforme ferroviaire a fait de ce vieux sigle un nom privé de sa signification. Mais nous attendons de la SNCF qu'elle soit encore la Société nationale des chemins de fer français. Et qu'elle soit toujours, selon une longue histoire, quasiment constitutive de la nation. Cette attente aujourd'hui ne peut qu'être déçue. Nous voici sans repère. « C'est la fin du chemin de fer », comme dit l'historien Georges Ribeill. Les au-

teurs le mesurent et cherchent à définir « la SNCF dont nous avons besoin ». Une entreprise, structurante dans quatre segments du ferroviaire : grande vitesse entre les métropoles, *mass transit*, TER dans les conurbations, fret sur certains axes. Multimodale pour le reste. Et digitale pour relier les maillons de la chaîne. Tout cela est en cours. Les observateurs le savent. Mais l'opinion le sait-elle ? L'admet-elle ? Or, pour une entreprise qui transporte chaque jour des millions de personnes, qui dépend largement des élus, et dont le corps social est puissant, l'opinion, c'est vital. D'où ce petit essai, qui veut montrer comment les pièces du puzzle forment un nouveau visage, et lequel.

PIERRE MESSULAM  
FRANÇOIS REGNIAULT

## QUE FAIRE DE LA SNCF ?

Tallandier

Que faire de la SNCF ?

Pierre Messulam et François Regniault

Editions Tallandier, 160 pages.

14,90 euros