

# L'OBS

12 Février 2017



Olivier Razemon a enquêté sur la dévitalisation des villes françaises. (Maxime Massole)

## **Les centres-villes se meurent : comment peut-on les sauver ?**

Comment la France a tué ses villes (Olivier Razemon)

Boutiques à vendre, fermeture des services de proximité...

Olivier Razemon, auteur de "comment la France a tué ses villes", a enquêté sur la dévitalisation urbaine, et propose des solutions concrètes. Entretien.

Par Morgane Bertrand

Publié le 12 février 2017 à 10h15

Tous les six mois, une nouvelle étude vient sonner l'alarme : les centres-villes de France, quand ce ne sont pas des villes entières, se meurent. Pourtant, pas un seul candidat à l'élection présidentielle ne s'est pour l'instant positionné sur le sujet. Blogueur, conférencier, invité par des associations de citoyens, des libraires, consulté par des élus, Olivier Razemon dresse dans

son dernier ouvrage, "Comment la France a tué ses villes" (Rue de l'Echiquier, 2016), l'inquiétant portrait de cette France dévitalisée et ouvre des pistes de solution. Entretien.

**Vous avez arpenté Saint-Etienne, Périgueux, Albi, Clermont-Ferrand, Brest, Vierzon... Où que vous soyez, vous faites le même constat : les villes se dévitalisent.**

Les gens observent le phénomène chez eux mais n'imaginent pas qu'il se produit la même chose partout. Et les Parisiens, eux, connaissent peu le sujet. Pas un seul candidat à la présidentielle ne semble avoir pris conscience de l'ampleur du problème. J'ai cherché dans les livres d'Attali, de Le Maire, de Sarkozy... Personne n'en parle. Ils évoquent éventuellement les espaces ruraux, l'aménagement du territoire, la croissance, l'emploi... Mais la dévitalisation des villes, il n'en est jamais question.

**Vous décrivez pourtant une crise de très grande ampleur...**

La plupart des villes moyennes sont touchées par ce phénomène qui se développe partout de la même façon. Les boutiques se vident, et ce n'est que le symptôme d'une dévitalisation plus profonde : baisse de la population, logements vacants... On s'aperçoit un jour que le centre-ville est très touché, et c'est en fait toute la ville qui souffre.

**Pourquoi cette chute d'activité ?**

Les villes sont victimes de l'exode vers la périphérie, rendu possible par l'usage généralisé de la voiture, qui confère un don d'ubiquité. Le cœur du problème, c'est l'étalement urbain, qui n'a cessé de progresser en dépit de tous les avertissements depuis les années 1970. Aujourd'hui, la dévitalisation des villes en est l'expression la plus flagrante.

**Vous épinglez notamment les "rouleaux compresseurs" que sont les centres commerciaux, pointe avancée de l'étalement urbain...**

Il y en a toujours un qui ouvre ! Le maire justifie en général son ouverture en disant que s'il s'y oppose, le centre commercial ouvrira sur la commune voisine, qui en tirera tous les bénéfices. Mais c'est l'argument des grands distributeurs et des aménageurs, et il est faux ! Même si la commune voisine récupère le projet, les habitants ne vont quasiment jamais faire leurs courses à 30 km de chez eux. A l'exception peut-être d'Ikea, la plupart des achats et des emplois se font dans un périmètre assez restreint. Autre idée fautive qu'on entend à l'occasion de ces débats : le centre commercial attirera des clients de tout un bassin qui, ensuite, se rendront en ville pour poursuivre leurs achats. Encore raté : les gens ne vont jamais en centre-ville en sortant du centre commercial.

**Pourtant, les grandes surfaces continuent de gagner du terrain. Comment l'expliquez-vous ?**

C'est facile. Pour les élus, ouvrir un centre commercial, c'est donner l'impression qu'ils agissent, même s'il n'y a pas de réflexion à long terme. Ils y voient une solution contre le chômage de leurs administrés, alors même que le commerce de proximité affiche une capacité plus importante à créer des emplois que la grande distribution. Le calcul repose sur l'idée, fautive encore comme l'explique l'économiste Laurent Davezies, que pour qu'une ville soit riche, il faut qu'elle produise de la richesse. La ville est pensée comme une petite nation qui doit créer son PIB. Or, même si ça joue, ce qui compte le plus, c'est la consommation sur

place. Il est donc essentiel, d'un point de vue économique, de donner à la population l'envie de venir et de rester dans les villes.



(Olivier Razemon)

**D'un point de vue politique aussi, si l'on en croit une étude que vous citez, qui montre la corrélation entre commercialité et vote Front national...**

Cette étude de l'Ifop ne concerne que des villes de moins de 1.000 habitants. Mais elle montre effectivement que moins il y a de commerces et de services, plus le sentiment de déclin est important et dope le vote FN. Plus surprenant, l'étude montre que certains commerces font davantage obstacle au vote FN que d'autres : la présence d'un bureau de poste fait plus reculer le vote FN que celle d'une boulangerie par exemple. Cela dit, globalement, le vote FN est un vote de périphérie plus que de centre-ville.

**En ce qui concerne la consommation sur place, il y a tout de même un paradoxe. Vous dites que la voiture tue le commerce de centre-ville, mais si le maire en réduit la place, les commerçants sont vent debout parce qu'ils sont certains que leurs clients veulent venir en voiture. Qui croire ?**

Les commerçants ont effectivement peur de perdre des clients si on les empêche de venir faire leurs achats en voiture. C'est un réflexe normal mais qui repose sur constat inexact. Ils pensent que les clients achètent plus lorsqu'ils sont motorisés parce qu'ils peuvent remplir leur coffre pour tout transporter. Or contrairement à cette idée reçue, les piétons et les

cyclistes consomment davantage que les automobilistes. Certes, ils transportent un volume de course moins important et achètent donc moins de marchandises à chaque visite. Mais leur rayon d'action étant plus limité, ils reviennent plus souvent ! Il faut compter différemment. Par ailleurs, je rappelle que 20% en moyenne des habitants d'une ville ne possèdent pas de voiture : 25% à Dunkerque, 30% à Guingamp... Autrement dit, la vitalité urbaine n'est pas seulement l'affaire des commerçants. Il faut associer à la réflexion les passants, la vie culturelle, les administrations...

**Vous avez aussi écrit un livre sur "Le pouvoir de la pédale" (\*) et vous prônez une fois de plus ce mode de déplacement dans votre dernier livre. Vous voulez mettre tout le monde au vélo ?**

Non mais il faut se demander quels sont les déplacements prioritaires, et "choyer" ces trajets avec des aménagements ad hoc : circulation à 30 km/h, pistes cyclables, arceaux... Pour ceux qui habitent loin, il faut des parkings relais, situés à 10 minutes à pied du centre. Ou bien un peu plus à l'extérieur, avec de vraies navettes. Et pourquoi pas les renommer, en indiquant le temps de parcours à pied jusqu'à la cathédrale ou la mairie ? On ne réfléchit pas encore assez à ces options.

**N'êtes-vous pas en train de défendre une forme de régression, de retour à la voiture à cheval ?**

Cette impression vient du fait que je remets en cause des évolutions qui ont été vécues comme des progrès. Mais l'étaient-elles vraiment ? Il n'est pas question de revenir en arrière, il est simplement temps de se demander quelles sont nos priorités. Exemple avec le TGV : on dit qu'il a été un très bon moteur d'aménagement du territoire. Vrai qu'il a bénéficié aux métropoles, et aux pendulaires qui vivent à Libourne ou au Mans - c'est-à-dire une minorité de gens. Mais aujourd'hui, avec nos smartphones qui permettent d'être connectés partout en France, pas sûr que tout le monde ait besoin d'aller le plus vite possible...





**(Olivier Razemon)**

### **Quelles sont les villes qui s'en sortent ?**

Il y a d'abord les dix plus grandes villes de France, et les villes de petite couronne en Île-de-France, grâce à la clientèle captive qui transite par les stations de métro, de RER et de train. Mais les localités franciliennes plus lointaines comme Dourdan (Essonne) ou Rambouillet (Yvelines) connaissent la même désaffection que les villes de province.

Les cités touristiques s'en sortent aussi, comme Saint-Jean-de-Luz, Les Sables-d'Olonne, voire Aix-en-Provence. Les gens qui y passent ont plus de temps, moins d'a priori et ceux qui y vivent les ont choisies pour leur identité, leur histoire, leurs caractéristiques, comme la proximité de la mer... Ils n'ont pas envie de les quitter, à la différence de ces préfectures ou sous-préfectures, Privas, Valence, qui n'ont pas d'autre histoire que celle, administrative, du territoire français.

Ajoutons parmi les villes qui s'en sortent les bourgades isolées de moyenne montagne, où le relief ne permet pas l'étalement urbain, et où il est difficile d'accéder : Saint-Céré (Lot), Dunières (Haute-Loire), Le Châtelard (Savoie)...

**Compte tenu de l'ampleur du problème, comment expliquez-vous que les politiques s'en désintéressent à ce point ?**

Beaucoup ne le voient pas ! Ils se déplacent en TGV, en voiture, avec du monde autour, et repartent très vite. Il faut se promener à pied pour s'en apercevoir, séjourner. Les décideurs politiques et économiques n'ont pas une connaissance fine du territoire. Par ailleurs, c'est compliqué pour un parti non extrémiste de dire que telle ville est moribonde, il risque d'être accusé de stigmatisation, de déplaire ! Emmanuel Macron aurait pu faire ce constat quand il est allé à Nevers, qui perd ses habitants et compte 20% de logements vacants et de commerces fermés, mais on l'aurait immédiatement taxé d'anti-Nevers ! Le FN, qui ne craint pas la stigmatisation, est évidemment plus à l'aise pour parler de ce sujet. Robert Ménard s'en donne à cœur joie à Béziers, même s'il a autorisé par ailleurs, en mars dernier, l'ouverture d'un Lidl en périphérie de la ville.

### **Alors comment sauver nos villes ?**

Il faut mettre fin à la construction de nouvelles zones commerciales, empêcher le déménagement en périphérie des activités de services (cinéma, laboratoire d'analyses médicales...) comme l'a fait la communauté d'agglomérations de Saint-Omer (Pas-de-Calais). Il faut mettre en place des stratégies globales qui conjuguent la préemption des pas de porte, la taxation des locaux commerciaux vides, la rénovation de l'habitat. Il faut faire parler non seulement les commerçants, mais aussi les entreprises et les établissements culturels du périmètre, comme cela se fait au Canada. Puis il faut bien sûr donner envie aux habitants de se déplacer dans la ville en proposant un espace public de qualité, en donnant la priorité aux déplacements piétons, en développant les alternatives à la voiture... Beaucoup de choses peuvent être faites.

### **Propos recueillis par Morgane Bertrand et Timothée Vilars**

(\*) Olivier Razemon est aussi l'auteur de "La tentation du bitume, Où s'arrêtera l'étalement urbain ?" (avec Eric Hamelin), (Rue de l'échiquier, 2012) et du "Pouvoir de la pédale, Comment le vélo transforme nos sociétés cabossées" (Rue de l'échiquier, 2014).

Morgane Bertrand