

Société

COMMENT LA FRANCE A TUÉ SES VILLES

Achille Warnant

02/06/2017

Dans son dernier essai, intitulé *Comment la France a tué ses villes* (Rue de l'Échiquier, 2016), le journaliste Olivier Razemon nous fait voyager dans ces villes en déclin qui parsèment le territoire national – de Poitiers à Hayange, de Dunkerque à Béziers en passant par Périgueux, Privas ou Nevers – et propose une analyse fouillée du phénomène de dévitalisation qui touche les centres de ces villes. Achille Warnant, pour Esprit critique, nous expose ce qu'il en ressort.

« Des vitrines vides et sombres, des façades aveugles, des stores métalliques baissés. Calais, Agen, Landerneau, Avignon, Lunéville... La crise urbaine ronge les préfectures et sous-préfectures, les détruit de l'intérieur ». En quelques lignes, le journaliste indépendant Oliver Razemon, collaborateur régulier du journal *Le Monde*, esquisse le portrait d'une France qui meurt : celle des villes petites et moyennes, situées à l'écart des grandes métropoles, qui subissent de plein fouet les effets de la désindustrialisation des décennies passées.

Dans *Comment la France a tué ses villes*, son dernier essai, le journaliste nous fait voyager dans ces villes en déclin, partout dans l'Hexagone : de Poitiers à Hayange, de Dunkerque à Béziers, en passant par Périgueux, Privas ou bien Nevers. Il nous propose une analyse fouillée de la crise urbaine qui touche les centres de ces villes qui connaissent un phénomène de dévitalisation sans précédent. Les commerces ferment leurs portes les uns après les autres, provoquant une envolée du taux de la vacance commerciale. En cause, selon Olivier Razemon, le développement de la grande distribution, en périphérie, qui tue les commerces de proximité des centres-villes, et l'utilisation de la voiture individuelle qui reste un moyen de transport ultra-privilegié alors même que la motorisation contribue largement à l'asphyxie des villes.

Alors, les centres des villes moyennes sont-ils en crise comme l'affirme le journaliste dans cet essai ? S'il ne fait guère de doute qu'ils connaissent une situation pour le moins délicate, ce qu'Olivier Razemon montre bien tout au long du livre, et si nous partageons sa dénonciation des « fausses solutions » comme le retour de la voiture en ville, nous montrerons que d'autres causes auraient sans doute mérité davantage l'attention du journaliste.

« De battre le cœur des villes moyennes s'est arrêté »

La crise urbaine s'aggrave d'année en année à l'abri des regards, explique Olivier Razemon. Du moins, à l'abri de celui des élites économiques, artistiques et politiques qui se concentrent pour l'essentiel dans les grandes métropoles. Ailleurs, spécialistes du commerce et élus locaux constatent, de concert, la prolifération des vitrines vides, symbole, s'il en est, de villes sur le déclin. « Depuis le début des années 2010, les témoignages abondent, les reportages fleurissent, les statistiques confirment », écrit le journaliste avant d'énumérer une liste de reportages télé et papiers parus ces dernières années dont l'accumulation permettrait de conclure à la mort des villes moyennes. Lui-même a participé à l'émergence de cette thématique dans le débat public en publiant en janvier 2016 un article intitulé « Centres-villes à vendre » dans lequel il décrit la situation inquiétante dans laquelle se trouvent les centres des villes moyennes. Il note alors avec justesse que si, « jusqu'à présent, on attribuait la situation [*sic*] aux politiques menées localement », il s'agit en fait d'un « phénomène global ».

Comme une confirmation supplémentaire, de plus en plus d'auteurs, qu'ils soient chercheurs, journalistes ou essayistes, s'intéressent à ce qu'il est convenu d'appeler « la fracture territoriale » sous des angles divers (géographique, sociologique, politique, etc.). Dans son essai, Olivier Razemon se risque d'ailleurs à répertorier les ouvrages « marquants », traitant de ce sujet, parus au cours des dernières années. Il évoque ainsi le livre de Natacha Polony qui dans *Ce pays qu'on abat* (Plon, 2014) regrette l'industrialisation de l'agriculture et la fin des paysages, concomitants de l'étalement urbain galopant. Il mentionne aussi *En France* (Éditions de l'Olivier, 2014), un essai dans lequel la journaliste Florence Aubenas dépeint « la France des oubliés », et cite un *Tour de France des villes incomprises* (Éditions du Trésor, 2016) où l'écrivain et journaliste Vincent Noyoux s'intéresse avec humour à « douze villes pas gâtées par la vie ». Surtout, il relaie sans nuances, mais sans se les approprier non plus, les thèses du géographe Christophe Guilluy qui décrit dans *La France périphérique* (Flammarion, 2014) le décalage croissant entre la « France des métropoles » et la « France périphérique », celle des villes petites et moyennes. Un découpage qui « fait un carton » auprès des responsables politiques, qui n'hésitent pas à le récupérer afin de s'adresser à « la France des oubliés ».

Pour Olivier Razemon, ces livres décrivent de manières diverses « une fracture croissante entre des 'élites', repues et informées, et un 'pays réel', angoissé et déboussolé ». Sa conclusion est discutable puisque parmi les auteurs cités il n'y a ni universitaire ni spécialiste des inégalités territoriales (à l'exception de Christophe Guilluy qui, sans être universitaire, pourrait être qualifié de « spécialiste » même si ses thèses sont régulièrement discutées). Pour autant, le succès commercial de ces livres dit bien quelque chose de l'état de la société. « Il y a une passion française

pour l'égalité » (cf. Tocqueville) et sa remise en cause, réelle ou fantasmée, suscite une forme d'inquiétude. Quoiqu'il en soit, Olivier Razemon n'a pas la prétention de définir une cartographie générale des inégalités spatiales, comme le font d'autres auteurs. Les travaux qu'il rapporte lui permettent seulement de mettre en contexte son objet qui se « limite » aux centres des villes moyennes. Or, ce sujet fait davantage consensus, y compris chez les chercheurs, et apparaît moins polémique que ne peut l'être, au hasard, le découpage de la France par Christophe Guilluy. Se référant à des statistiques de l'Insee, le journaliste montre ainsi qu'entre 1975 et 2007, 69 aires urbaines sur 354 perdent des habitants. Un chiffre d'autant plus impressionnant lorsqu'on sait que l'Insee « se focalise uniquement sur l'aire urbaine », ce qui signifie que « si le centre-ville perd des habitants mais que les communes périphériques en gagnent, la ville n'est pas considérée comme une *shrinking city* », ce qui laisse supposer que de nombreuses villes en déclin ne sont pas comptabilisées. La décroissance démographique touche ainsi principalement les villes où l'industrie fléchit, pour la plupart des agglomérations de moins de 50 000 habitants. Et si le quart nord-est du pays, le pourtour du Massif central, l'Auvergne, la Lorraine, ou le Centre sont plus touchés que le reste du territoire, aucune région ne semble épargnée par le phénomène.

Les grandes surfaces et l'automobile au banc des accusés

Dans un article publié en 1982 dans les *Annales de géographie*, le géographe Alain Metton faisait le constat que la France avait, au cours des quinze années précédentes, connu « une véritable révolution commerciale ». Les grandes surfaces et les centres commerciaux, reposant sur des comportements d'achat nouveaux et sur le recours à l'automobile, font leur apparition. En concurrence avec les noyaux commerciaux traditionnels, ils conduisent à l'émergence d'une impensable concurrence entre centre-ville et périphérie. Mais, à l'époque, Alain Metton n'y voit pas un problème, bien au contraire. Le géographe considère en effet qu'il existe entre commerce de centre-ville et commerce de périphérie « une complémentarité à la fois technique, sectorielle et spatiale » qui se traduit par un dynamisme novateur des centres-villes aux commerces menacés.

Pourtant, trente-cinq ans plus tard, la situation que présente Olivier Razemon semble très éloignée des prévisions d'Alain Metton. Loin de la complémentarité bénéfique attendue, entre commerces périphériques et commerces de centres-villes, la concurrence a tourné très en faveur des premiers. C'est en tout cas ce que montre Procos, la fédération pour l'urbanisme et le développement du commerce spécialisé, rapport après rapport. Depuis 2000, la vacance commerciale progresse d'année en année dans les centres-villes et en particulier dans ceux des villes moyennes, rapporte Olivier Razemon. Plus grave encore, la conjoncture se dégrade et la tendance s'accélère. Ainsi, en 2015 le taux de vacance commerciale dans les 300 villes étudiées par la fédération atteignait 9,5% contre 2,3 points de moins trois ans auparavant. Un niveau qui se

rapproche inexorablement du seuil d'alerte fixé à 10%, seuil déjà atteint dans la plupart des villes de moins de 100 000 habitants, le taux de vacance commerciale moyen pour la catégorie dépassant les 11%. Le phénomène touche aussi les commerces de périphéries où 7,6% des galeries des centres commerciaux et parcs d'activités commerciales étaient vacants en 2016, contre 4,3% en 2001.

Ces études montrent que les villes moyennes, qui constituent souvent la seule centralité de proximité pour les territoires ruraux alentours, se fragilisent. Et derrière les chiffres, c'est le quotidien de leurs habitants qui se détériore. Olivier Razemon s'attache à témoigner de cette « réalité » en partageant, avec détails, ce qu'il a pu observer au cours de ses séjours. Ici des affiches « bail à céder », « avis d'expulsion » ou « à louer », là des commerces aux vitrines condamnées depuis des années qui côtoient des franchises nouvellement installées. Le journaliste accompagne ces descriptions textuelles de photos insérées au cœur du livre. Elles aussi racontent, à leur manière, le triomphe des grandes surfaces de périphéries sur les commerces de proximité de centres-villes.

Les explications des commerçants sont souvent les mêmes d'une ville à l'autre : des loyers moins chers en périphérie, une taxe d'habitation souvent moins élevée, une offre commerciale plus fournie, et surtout davantage de places pour se garer. Sensibles à ce discours, de plus en plus de maires, de droite comme de gauche, défendent le retour de la voiture en centre-ville (quand bien même elle n'a jamais vraiment disparu). Des rues récemment piétonnisées et des pistes cyclables fraîchement dessinées sont rendues aux automobilistes pendant que de nouvelles places de parking sont créées. Tout est fait pour que la circulation automobile soit facilitée avec l'objectif d'attirer de nouveaux consommateurs pour relancer les commerces en cœur de ville. À rebours de cette stratégie, Olivier Razemon dénonce les fausses évidences que constitue l'idée selon laquelle la voiture permet le dynamisme économique, « idée reçue qui ne résiste pas à l'épreuve des faits ». Pour étayer son propos, le journaliste cite une étude de l'Ademe qui montre que les meilleurs clients sont en fait les piétons et les cyclistes qui achètent en moins grande quantité mais de façon plus régulière. Cela sans compter que l'automobiliste est par ailleurs source de pollutions multiples (de l'air, sonore et visuelle) et que les axes routiers peuvent former des coupures urbaines qui handicapent les cyclistes, les piétons mais aussi les services d'urgences ou de maintenance, policiers, pompiers ou éboueurs, au quotidien. À l'inverse de l'effet escompté, « en avantageant la circulation de grande distance au détriment du trafic de proximité, on incite précisément les habitants à s'éloigner » et donc à aller faire leurs achats en grandes surfaces.

Un essai à l'analyse éclairante mais en partie insuffisante

Les travaux d'Olivier Razemon permettent d'appréhender de manière claire la crise urbaine qui touche le centre des villes moyennes et les quartiers attenants. La population baisse, les plus riches s'en vont, les commerces ferment... Le développement des commerces en périphérie facilité par l'usage de l'automobile explique en partie ce phénomène, mais en partie seulement.

Dans son ouvrage précédent, *La tentation du bitume* (Rue de l'Échiquier, 2012), coécrit avec le sociologue et urbaniste Éric Hamelin, Olivier Razemon décrivait une société incapable de régler le problème de l'étalement urbain. Il s'attachait alors à montrer comment le bitume s'est peu à peu imposé à notre quotidien : sur les routes, les trottoirs, les parkings et les entrées d'autoroute, etc. À l'époque, les deux auteurs accusaient le « millefeuille administratif » et le morcellement communal de favoriser le phénomène. Ils regrettaient en outre que le développement de l'intercommunalité, qui aurait pu régler en partie le problème en favorisant des politiques de long terme à une échelle plus appropriée, soit resté inabouti (tant en termes de fonctionnement qu'en matière de périmètre et de compétence). Ces réflexions sont tout à la fois originales et pertinentes. Il aurait été bienvenu qu'Olivier Razemon les reprenne dans ce nouvel essai, quitte, si nécessaire, à les actualiser. Mais le journaliste a fait un autre choix, celui d'aborder la problématique de l'étalement urbain par le prisme *quasi-exclusif* du développement des zones commerciales en périphérie des villes. Le sujet l'intéresse depuis déjà plusieurs années et, comme sur la question des transports, il faut lui reconnaître une certaine expertise. Il est donc parfaitement normal qu'il mette ces causes en avant. Il n'en demeure pas moins qu'elles ne suffisent pas à elles seules à expliquer le déclin des centres des villes moyennes.

On pourra ainsi regretter que le journaliste n'ait pas suffisamment insisté sur les éléments qui suivent. À la fin des années 1960, l'État, associé aux promoteurs privés, va encourager l'accès à la propriété en logement individuel : c'est le début du « rêve pavillonnaire » qui va inciter les habitants à quitter les centres-villes pour les espaces périurbains où les terrains à construire sont plus nombreux et plus accessibles. À cela s'ajoute, aujourd'hui, une dégradation de l'image des centres-villes, du fait de leurs parcs d'habitations souvent vieillissants, peu confortables et difficiles à rénover lorsque des monuments historiques se trouvent à proximité. Enfin, le morcellement communal va accélérer le phénomène car, nous l'avons dit, si la population baisse dans la ville centre, elle reste relativement stable à l'échelle du bassin de vie. Or, les villes centres continuent de supporter le coût des services comme à leur apogée. Longtemps, cela ne fut pas un problème puisque ces villes gardaient une place prédominante par rapport aux communes environnantes. Le poids de ces dernières était anecdotique, tout comme l'était en conséquence le coût de la prise en charge indirecte et partielle des services à leurs habitants par la ville centre. Mais la baisse de la

population des centres urbains et l'appauvrissement de leur tissu économique complique dorénavant l'équation, d'autant que, pour compenser le rétrécissement de l'assiette fiscale, les élus vont très souvent opter pour une augmentation des impôts locaux ; augmentation qui va avoir pour effet de faire fuir les contribuables les mieux lotis réduisant un peu plus les recettes de la commune. C'est un cercle vicieux.

Au final, Olivier Razemon nous livre un essai convaincant. *Comment la France a tué ses villes* nous donne à voir comment la crise urbaine qui touche les centres des villes moyennes impacte concrètement le quotidien des habitants. Journaliste, il séjourne un peu partout en France, ce qui lui permet de comparer les villes entre elles et de généraliser ses observations. C'est d'ailleurs probablement là que réside le principal intérêt du livre. D'autant qu'Olivier Razemon communique ce qu'il observe avec talent. Le livre est bien écrit et l'articulation des idées bien pensée. C'est le cas notamment lorsque le journaliste nous fait part de la situation que traversent aujourd'hui le cœur des villes moyennes, comme nous venons de l'évoquer, mais aussi lorsqu'il pointe la responsabilité de l'automobile et de l'étalement des commerces en périphérie dans le déclin de ces territoires.

Cependant, nous pouvons regretter qu'en multipliant les comparaisons entre les villes, celles-ci en deviennent parfois superficielles. Quand bien même Olivier Razemon voyage beaucoup, son blog en témoigne, il lui est impossible de connaître parfaitement la situation de chacun de ses terrains d'enquêtes, tant ils sont nombreux. Aussi, nous l'avons montré, toutes les causes du déclin des centres des villes moyennes n'ont pas été également explorées dans cet essai, certaines ayant été malheureusement éclipsées un peu trop rapidement. Mais ces quelques critiques ne remettent pas en cause l'intérêt général de l'ouvrage qui constitue une excellente introduction à la problématique des inégalités territoriales et à la crise que connaissent les villes moyennes éloignée des métropoles. Une introduction, donc, sous forme d'invitation... à poursuivre la réflexion !