



Boulangerie

OLIVIER RAZEMON

COMMENT  
LA FRANCE  
A TUÉ SES VILLES

ÉDITION REVUE ET ENRICHIE

■ Rue de l'échiquier



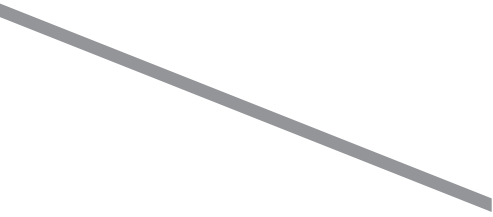
# **Comment la France a tué ses villes**

© 2016, 2017 pour la nouvelle édition  
Éditions Rue de l'échiquier  
12, rue du Moulin-Joly, 75011 Paris  
**[www.ruedelechiquier.net](http://www.ruedelechiquier.net)**  
ISBN : 978-2-37425-096-0  
Dépôt légal : octobre 2017

Olivier Razemon

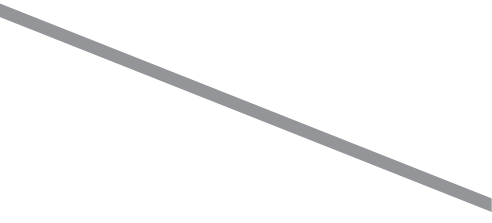
# Comment la France a tué ses villes

  
Rue de l'échiquier



# Sommaire

Avant-propos	7
Introduction à la nouvelle édition <b>Le temps d'une année...</b>	9
Introduction <b>Un amour de ville</b>	17
Chapitre 1 <b>« Bail à céder »</b>	21
Chapitre 2 <b>Histoire d'un déclin</b>	45
Chapitre 3 <b>Les sept plaies des villes moyennes</b>	61
Chapitre 4 <b>Qui sont les coupables ?</b>	81
Chapitre 5 <b>On ne peut plus se garer !</b>	125
Chapitre 6 <b>Comment la France peut sauver ses villes</b>	151
Conclusion <b>Nous sommes la ville</b>	189
Recommandations <b>40 mesures pour comprendre la crise urbaine et y remédier</b>	193
Bibliographie	210
Remerciements	214

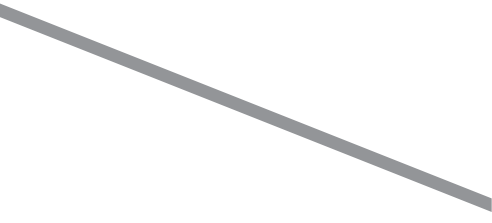




## AVANT-PROPOS

Ce livre a été initialement publié le 13 octobre 2016. Vous tenez entre vos mains le quatrième tirage, qui fait l'objet d'une édition actualisée et enrichie. En tant qu'auteur, j'ai eu l'occasion de le présenter à plus de soixante reprises, dans quarante-cinq villes différentes, devant des publics très divers : urbanistes, associations de commerçants, dirigeants des entreprises de transport, agents immobiliers, militants écologistes, membres d'associations provélo, gestionnaires de parcs HLM, crémiers et fromagers, candidats aux législatives, etc. Le moment est venu de compléter cet ouvrage par deux textes, une introduction présentant les enjeux de la crise urbaine à l'automne 2017 et un cahier récapitulant des recommandations, à partir des mesures prises dans certaines villes pour sortir du marasme.

Olivier Razemon



## Le temps d'une année...

**E**n octobre 2016, lors de la première édition de ce livre, la dévitalisation urbaine constituait déjà, en France, un processus avancé. Mais le phénomène était encore largement ignoré des élites politiques, économiques et médiatiques. Depuis, plusieurs événements majeurs se sont produits. La longue séquence électorale, des primaires de la droite en novembre 2016 aux législatives de juin 2017, a été l'occasion pour les médias et les décideurs de s'intéresser à la « fracture territoriale » ou aux « territoires oubliés », parfois qualifiés de « France périphérique », un concept flou (voir page 47) qui engloberait à la fois les villes moyennes et petites, les banlieues, les territoires périurbains ou encore les campagnes sans 4G. À diverses étapes, plusieurs candidats à la présidentielle se sont positionnés en défenseurs des villes moyennes, presque systématiquement en les opposant aux « métropoles » (voir page 50). La campagne électorale a en outre été marquée par la crainte que les habitants de ces « territoires », comme on dit pudiquement, portent au pouvoir un candidat populiste, à la manière du processus qui a mené Donald Trump à la Maison-Blanche.

Fin 2017, la crise urbaine ne peut plus être ignorée du grand public, et surtout pas de la nouvelle majorité, décidée à « s'atteler aux véritables problèmes du pays ». Les villes petites et moyennes,

il faut s'y résoudre, ne sont plus les riantes préfectures d'autrefois, havres tranquilles d'une province épargnée par les soubresauts du vaste monde. De Dunkerque à Perpignan, de Quimper à Mulhouse, elles souffrent d'une crise profonde, qui ronge de l'intérieur les bâtiments comme les hommes.

Après plusieurs rapports officiels dédiés à cette conjoncture (voir page 49), les sénateurs Rémy Pointereau (LR, Cher) et Martial Bourquin (PS, Doubs), à la demande des délégations aux collectivités territoriales et aux entreprises du Sénat, ont rédigé une note d'orientation sur le thème de la « revitalisation des centres-villes et centres-bourgs ». Dans un rapport d'étape publié en juillet 2017, les parlementaires estiment que cette situation, « parfois niée ou ramenée à des considérations purement locales ou circonscrites, apparaît comme une préoccupation de premier ordre ».

La thématique a fait l'objet de nombreuses émissions de télévision ou de radio, de unes des journaux et magazines, de reportages, de conférences, de débats, etc. Dans *Le Grand A*, le dessinateur Jean-Luc Loyer et le scénariste Xavier Bétaucourt décrivent la construction du magasin Auchan d'Hénin-Beaumont (Pas-de-Calais) et la dévitalisation progressive de cette ville. Publié sous la direction de la sénatrice écologiste Esther Benbassa et de Jean-Christophe Attias, *Nouvelles relégations territoriales* (CNRS Éditions, 2017) s'interroge sur la pertinence de la notion de « France périphérique ». Des films, *La Valeur de la terre* de Geoffrey Couanon ou *Et pour quelques hectares de plus* de Nicolas Vescovacci, ont été produits.

À lire certains intitulés de colloques ou titres d'articles, on pourrait croire que la crise des villes moyennes est terminée. Un « classement des 120 villes les plus dynamiques de France » a été publié dans *Le Figaro* en août 2017. Pour le collectif OuiShare, les « villes moyennes » sont « en voie de réanimation ». En juin, les Assises nationales du centre-ville, organisées par l'association Centre-ville en mouvement (CVM), étaient placées sous le signe de l'optimisme. Mais ces qualifications sont trompeuses :

en réalité, la crise s'aggrave. Les chiffres de juin 2017 montrent que la vacance commerciale s'établit en moyenne à 11,3 % pour la France en 2016 — une progression de 0,9 point par rapport à 2015 et de 2 points par rapport à 2014. Comme les années précédentes, les villes les plus touchées sont les plus petites, quelle que soit la région considérée. Il est par ailleurs significatif que la fédération Procos, qui réunit les principales enseignes (voir page 62), ne souhaite plus diffuser ni médiatiser ces chiffres, craignant d'être associée à un message considéré comme négatif. La fédération a préféré rendre public, en janvier 2017, un « palmarès des centres-villes commerçants ». C'est désormais l'Institut pour la ville et le commerce, une émanation de Procos, qui s'engage à diffuser ces informations sur la vacance commerciale.

La situation a toutes les raisons de se dégrader. Des maires, parfois avec l'assentiment des services de l'État, continuent d'installer des équipements publics à l'extérieur de leur ville. Un seul exemple : à Montauban, le bâtiment de l'URSSAF, sis avenue Gambetta, à 200 mètres du cœur de ville, a déménagé en octobre 2016 pour la zone industrielle Albasud, à 4 kilomètres plus au sud. Malgré un recul général du chiffre d'affaires de la grande distribution, de nouveaux centres commerciaux ont été inaugurés, des travaux entamés, et d'autres projets ont reçu un permis d'aménager. En conséquence, partout, les friches commerciales se multiplient, dans le centre comme en périphérie. « Ce sont désormais les quartiers anciens de la ville, où il restait encore une boucherie ou une poissonnerie, qui sont les plus touchés », précise Pascal Madry, directeur de Procos.

Entre octobre 2016 et l'automne 2017, toutefois, on a assisté à un réveil des consciences. Partout, des citoyens, des associations de commerçants, des collectifs de riverains, des élus, des chambres de commerce refusent le triste sort infligé à leur ville. Dans la presse régionale, la construction annoncée d'une nouvelle zone commerciale n'est plus uniquement présentée avec le regard bienveillant de l'heureux consommateur. À Montélimar, Vallet (Loire-Atlantique), Charleville-Mézières, Saint-Jean-de-Braye (Loiret), Perpignan,

des collectifs se mobilisent contre l'implantation de grandes surfaces. À Villefranche-de-Rouergue (Aveyron, 12 000 habitants), un groupe de citoyens, baptisé Les Irréductibles, s'oppose à la construction d'un nouveau centre commercial Intermarché. Face aux mégaprojets EuropaCity, en Île-de-France, et Val Tolosa, en Haute-Garonne, les militants ne désarment pas, enchaînant recours juridiques et manifestations. En juin 2017, les électeurs de la commune d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, en Belgique, ont refusé, par 79 % des voix (mais avec seulement 22 % de participation), le projet d'extension du centre commercial de l'Esplanade.

En France, plusieurs candidats aux législatives s'étaient engagés à agir pour les villes. Parmi eux figure Patrick Vignal, réélu député (LREM) de l'Hérault et porté en juillet 2017 à la présidence de CVM. Cette association, composée d'élus, a présenté en septembre 2017 une série de propositions destinées à faire des centres-villes une « grande cause nationale ». CVM suggère en particulier un moratoire d'un an sur la construction des zones commerciales. Plusieurs municipalités, comme Avignon, Agen, Cran-Gevrier (aujourd'hui partie d'Annecy), Angers ou Béziers, ont déjà annoncé qu'elles s'opposeraient aux créations et extensions de centres commerciaux. Un responsable de la grande distribution, Régis Schultz, patron de Monoprix, a lancé en février 2017 un appel dans *Le Figaro* pour demander un moratoire national. Signe que l'heure est grave, ce tout-puissant secteur ne peut ignorer ce mouvement. Le délégué général du Centre national des centres commerciaux (CNCC), Gontran Thüring, s'est ainsi fendu le même mois d'une tribune dans *Business Immo* intitulée « Centres commerciaux contre centres-villes, un combat d'arrière-garde ».

Par ailleurs, plus aucun spécialiste ne conteste désormais que les vitrines vides ne constituent qu'un symptôme d'une maladie plus préoccupante. Il ne suffit manifestement pas, pour dynamiser la ville, d'y accroître encore l'espace alloué à la voiture individuelle (voir page 125). À Thionville (Moselle), en février 2017, plusieurs rues piétonnes du centre-ville ont été ouvertes à la

circulation motorisée et au stationnement entre 17 et 19 heures. L'expérimentation a duré un mois et n'a pas été renouvelée. La tendance générale consiste, à l'inverse, à aménager — certes timidement — la ville pour ses habitants. Des places sont piétonnisées, le stationnement est rationalisé, la vitesse est limitée, des « plans vélo » sont votés. Grenoble, Lille ou Strasbourg assument, malgré de fortes oppositions locales, des politiques claires de réduction de l'espace octroyé à la voiture individuelle. Cette tendance se retrouve ailleurs, parfois à bas bruit. Le Pont-de-Pierre, qui traverse la Garonne à Bordeaux, a été fermé à la circulation motorisée le 1<sup>er</sup> août. La place des Héros, à Arras, est totalement piétonne depuis mars. La place Châteauneuf, à Tours, a été piétonnisée. Rouen s'est lancé dans un programme visant à rendre la métropole plus agréable pour les piétons et les cyclistes. Brive-la-Gaillarde, Chambéry ou Vannes effectuent des choix similaires.

## \ Choix gouvernementaux

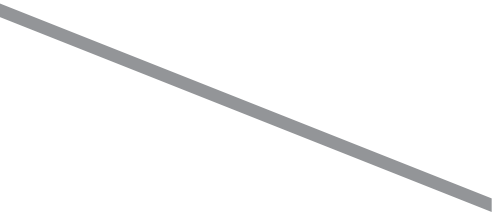
Si la crise urbaine a été évoquée à plusieurs reprises pendant la campagne électorale, le gouvernement d'Édouard Philippe n'a pas véritablement, au début de l'automne 2017, dévoilé ses intentions. Plusieurs pistes semblent certes encourageantes. L'intitulé du ministère de la Cohésion des territoires, confié à Jacques Mézard, prend le relais d'une impossible et emphatique « égalité des territoires ». Devant la Conférence nationale des territoires, le 17 juillet, le président Emmanuel Macron a retracé les difficultés des villes moyennes. La réduction du nombre d'élus locaux, annoncée à cette occasion, pourrait responsabiliser davantage des maires de communes enfin fusionnées. La doctrine énoncée au plus haut niveau de l'État dès le début du quinquennat en matière de transports, privilégiant les « déplacements du quotidien » au détriment des infrastructures dédiées à la grande vitesse, laisse imaginer une meilleure prise en compte des intérêts des habitants. En estimant, en juillet, que le projet de

méga-centre commercial EuropaCity était « incompatible » avec la transition écologique, le ministre Nicolas Hulot a confirmé l'importance des enjeux.

Toutefois, les premiers signes d'une politique volontariste tardent : nul discours fondateur, nulle réflexion sur la notion de paysage urbain, nul moratoire sur les constructions de grandes surfaces, comme l'a fait le gouvernement Balladur en 1993, ni même aucune décision tranchée concernant un projet phare, EuropaCity ou Val Tolosa. En revanche, les promoteurs immobiliers sauront habilement profiter de la loi portant sur le « droit à l'erreur », qui vise notamment les « recours abusifs ». Une Agence nationale de la cohésion des territoires a été constituée, qui risque surtout d'apparaître comme un doublon du Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET), créé par la majorité précédente en 2014. Enfin, dans le discours public, le sort des villes moyennes demeure souvent réduit à celui de leurs commerces et de leur centre, ou confondu avec indifférence avec celui des « territoires ruraux » — ou, pire, des « territoires », ces vastes étendues méconnues où l'on ne trouve aucune métropole.







## INTRODUCTION

# Un amour de ville

Une ville, c'est d'abord une affaire de couleur. Périgueux hésite entre le blanc cassé et le jaune. Le gris de Saint-Étienne prend des teintes rosées. À Privas, il y a beaucoup d'ocre. Arras est rouge brique, mais des briques moins pastel que celles d'Albi. Paris fait dans le zinc, Lyon hésite entre le jaune et l'orangé, Strasbourg entre l'ocre et le rosé. Nantes est blanche, tout comme Angers. Une ville, c'est une harmonie, un accord de couleurs. Le rose des tuiles et le gris des façades. Le gris diaphane des pierres de taille et le gris mat et foncé des toits. Ou le bois des colombages sur la chaux des façades. Un nuancier.

Une ville, c'est aussi des sons, des conversations, des accents et des langues, les cloches de la cathédrale au petit matin, des maraîchers qui vantent leur cargaison, le cliquetis des cabas à roulettes, des passants qui sifflotent, les sonnettes des vélos, le ronronnement de la circulation, le crissement des tramways sur les rails, le moteur du bus à l'arrêt, la pluie qui tombe, du vent dans les arbres.

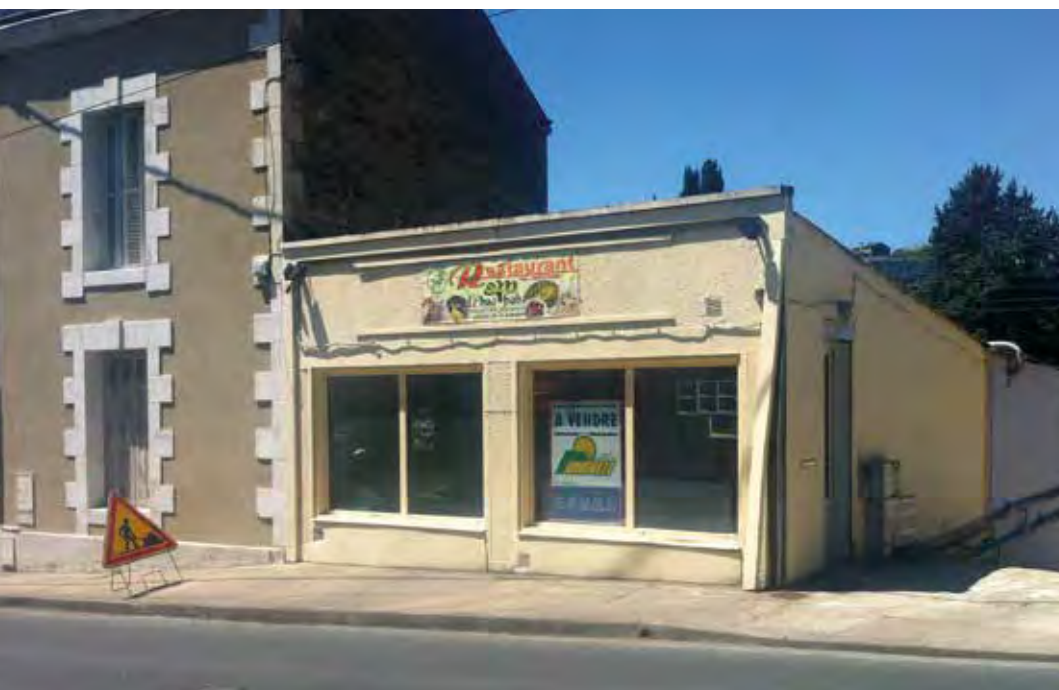
Et l'odeur. Celle des produits frais sur le marché, l'ail, l'huître, le cumin, le paleron, le pain. L'odeur du gasoil, parfois, mêlée au parfum des passants, aux relents d'ordures. Non, une ville, ça ne sent pas toujours la rose. Ça n'est pas toujours propre et net. Comme un corps humain, c'est parfois sale, ça sent fort. C'est vivant.

Certaines villes possèdent cette capacité d'être reconnues en quelques secondes, au premier coup d'œil, en observant un bout de trottoir ou la forme des pavés, en écoutant la rumeur, les parlers, et en se montrant attentif aux effluves de la rue. Paris, mais aussi Marseille ou Strasbourg, font partie de ces villes immédiatement identifiables. Et Périgueux, le jour du marché au gras. Ou Le Havre, grâce au béton armé et à l'architecture rectiligne de l'immédiat après-guerre.

La ville que l'on construit aujourd'hui, en revanche, ne possède plus de forme reconnaissable. Le bitume est coupé au cordeau, les espaces parfaitement délimités, les affiches géantes, le grondement uniforme. Tout se ressemble. Dans le magma périurbain contemporain, il n'y a plus ni couleurs, ni odeurs, ni sons. Plus aucune identité. On pourrait être n'importe où. Et on ne croise même plus les habitants. La ville que l'on fabrique ne ressemble plus à grand-chose. En tout cas, pas à une ville.

La France est en train de tuer ses villes, même si tout le monde n'en a pas encore pris conscience. Les métropoles, certes, se portent relativement bien. En revanche, toutes les autres, de la ville moyenne au hameau en passant par la simple bourgade, sont touchées. La mort du petit commerce, constatée dans de nombreuses localités, n'est que l'élément le plus visible d'un phénomène plus marqué. Dans les villes moyennes, la population stagne, de plus en plus de logements sont vacants, le niveau de vie baisse.

Cette dévitalisation résulte de la dispersion des activités sur un territoire beaucoup plus large que celui de la localité d'origine. La concurrence des hypermarchés tue les commerces du centre-ville et des quartiers, de même que la concurrence des emplois en périphérie sacrifie les emplois de proximité. La grande distribution est largement responsable de cette situation. Mais au-delà, l'une des raisons de cette hécatombe tient au mode de déplacement majoritaire : partout, la voiture individuelle reste considérée comme une obligation, un dû.



/ Poitiers, Vienne.  
Triste fin pour ce restaurant de quartier

**YVES TONDET**  
**FRÈRE ANGÈS**

# LES OGRES de BARBACK

avec la Fanfare Lyonnaise

**20**

**MONTELMAR**  
**PALAIS DES CONGRES**  
**06 DEC**

**YVES TONDET**  
**FRÈRE ANGÈS**

# FRÈRE DELAVEGA

EN CONCERT

RESPECTER NOS DROITS  
C'EST RENFORCER LE SERVICE PUBLIC

**17**  
AVRIL

**YVES TONDET**  
**FRÈRE ANGÈS**

# Patrick fiori

CHOISIR

RESPECTER NOS DROITS  
C'EST RENFORCER LE SERVICE PUBLIC

**LORIOI**  
**14**

**YVES TONDET**  
**FRÈRE ANGÈS**

# Lynda Lemay

LES CHIFFRES

**LORIOI**  
**29**

# MASSILIA

## SOUND SYSTEM

EN CONCERT

**28**  
NOV

**BOURG**  
**LES VALANCE**

**YVES TONDET**  
**FRÈRE ANGÈS**

Je vote **FO**

# LES OGRES de BARBACK

**20**

**MONTELMAR**  
**PALAIS DES CONGRES**  
**06 DEC**

# LES OGRES de BARBACK

**NOV**