

Les 5 à 7 du Club Ville Aménagement

le 27 avril 2017

Conférence-débat avec Olivier Razemon, journaliste et Stephan Muzika, débatteur, directeur général de Citivia (Mulhouse).

Programme conçu et animé par Ariella Masboungi, inspectrice générale de l'administration du Développement durable, Grand Prix de l'urbanisme 2016.

(00 :00)

ARIELLA MASBOUNGI : Bonjour, merci d'être là pour cette séance du 5 à 7 qui porte sur la manière dont la France peut sauver ses villes.

Certains nous ont proposé comme thème : comment les villes peuvent sauver la France ? C'est peut-être un sujet dont nous re-débattons aussi puisque les villes montrent les directions, les politiques locales qui peuvent inspirer les politiques nationales. En l'occurrence, nous verrons avec Olivier Razemon – que je présenterai s'il y en a encore qui ne le connaissent pas – comment la France a en effet une responsabilité dans les souffrances des villes.

Comment sauver les villes, petites et moyennes, aujourd'hui ? Elles sont rongées par des difficultés commerciales, mais aussi résidentielles, économiques et sociales. Mais les villes françaises ont beaucoup mieux résisté à cette forme de cancer des pays riches que la Grande-Bretagne. En Grande-Bretagne, la problématique a commencé bien avant, dans les années 1985, ce qui a poussé le gouvernement Major à modifier ses politiques nationales limitant le libéralisme en matière de centres commerciaux périphériques en particulier. (Voir les vidéos et le compte rendu de la matinée du CGEDD <http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/faire-ou-defaire-la-ville-avec-le-commerce-les-a1957.html>)

Aujourd'hui en Grande-Bretagne, il est quasiment impossible de faire un centre commercial en périphérie. Les dispositifs mis en œuvre avaient principalement pour but de sauver les villes, le commerce se situant dans les centres et ayant pour obligation de fabriquer du tissu urbain comme de renforcer le commerce des centres-villes. Je pense que c'est un sujet de débat clivant, mais il paraît nécessaire de définir des politiques plus claires en la matière.

Le sujet de la difficulté des villes, des bourgs, des villes moyennes voire d'un certain nombre de grandes villes monte de plus en plus, comme peut en témoigner d'une part le rapport qui a été fait par le CGEDD. Pierre Narring est dans la salle, il pourra également participer au débat. Je peux citer beaucoup d'émissions ; le sujet a été très évoqué pendant la campagne présidentielle. Je cite en particulier un rapport important réalisé par Yves Dauge, maire de Chinon, ancien sénateur, et aussi ancien patron des grandes opérations de l'Etat sous Mitterrand. Il a élaboré un plan national en faveur des nouveaux espaces protégés, et il dit que dans ces sites et cités remarquables, ces petites et moyennes villes, grandes oubliées du patrimoine, il faudrait ramener une vie sociale et une vie économique, un programme de revitalisation. On voit bien que ce ne sont pas seulement les petites villes oubliées, mais aussi des villes patrimoniales qui souffrent. Il dit aussi qu'il faut renverser les politiques, que l'Etat est complice, et que les maires sont responsables. « On finance des pavillons en périphérie et des hypermarchés quand les centres historiques se vident. Je demande un moratoire sur la fuite des petits commerces du centre-ville, qui est un désastre. Il faut des habitants ou du logement, avec un programme et un plan paysager sur la périphérie. »

Il est vrai que les racines de cette crise ne se font pas attaquer de plein fouet, comme la prolifération périphérique permanente, du logement et des commerces, en dépit de la stagnation de la consommation. Les métropoles résistent, mais elles doivent être également en danger.

Mais ce 5 à 7 sera également positif comme vous pourrez le découvrir dans l'interview d'Olivier Razemon que je viens de réaliser et qui va passer sur YouTube. En cinq minutes, il nous a donné quelques lueurs d'espoir. En effet, la prise de conscience est là, en témoignent de très nombreuses actions locales, portées par les collectivités, mais aussi par des associations, par des individus. Olivier Razemon a arpenté la France et il a pu observer cette mise en marche de politiques locales qui sont très encourageantes. Il va vous proposer un certain nombre de pistes de travail, comme privilégier la proximité, inciter les entreprises locales à dépenser sur place, revaloriser les abords de gares, etc.

Olivier Razemon est journaliste ; ce n'est pas un chercheur, mais il a mené un travail très rigoureux qui relève d'un processus de recherche. Il est un auteur, il s'est spécialisé dans les transports et il analyse l'actualité sur son blog, auquel vous pouvez accéder et qui est publié par Le Monde. Il est auteur de nombreux articles et ouvrages. Il rencontre le grand public avec son dernier ouvrage qui est vendu à l'accueil, *Comment la France a tué ses villes*, qui analyse la dévitalisation de la majorité des villes françaises, petites et moyennes, hormis les métropoles et les

stations touristiques. Olivier a été invité dans un grand nombre d'émissions en prime time, à la radio notamment. Il a été confronté à des débatteurs et on sent que le sujet monte. Vraiment, le livre a un accueil tout à fait considérable.

Comme de mise dans les 5 à 7, nous avons un débateur aménageur, parce que j'aime toujours rappeler que les 5 à 7 sont nés d'une idée de François Ascher, chercheur malheureusement disparu, qui a initié la création du Club Ville Aménagement qui réunit les grands aménageurs français, la recherche et l'Etat. Son objectif était d'expérimenter sur l'urbain in vivo, donc avec les aménageurs. Les 5 à 7 sont une de ses idées, elle consiste à considérer que la société interpelle les aménageurs. Voilà pourquoi il nous paraît important d'avoir un aménageur en tribune, et d'autres dans la salle, pour échanger sur les provocations, les idées, les révélations que nous apporte la société.

Stephan Muzika dirige Citivia, nouveau nom de la société d'aménagement en charge du territoire de Mulhouse et au-delà. Il a fait des études d'urbanisme, et il a travaillé en Lorraine, puis onze ans à Saint-Etienne où il a dirigé l'Etablissement Public Foncier. Il exerce aujourd'hui à Mulhouse, et on voit bien que tous les territoires où il a œuvré ont des choses en commun. Dans les territoires qui ont souffert de la désindustrialisation, Saint-Etienne est une ville en décroissance qui fait des efforts considérables avec des effets très visibles à présent, et Mulhouse est une ville qui a développé des politiques publiques très fortes, et notamment revitalisé son centre-ville d'une manière assez exceptionnelle. Elle tente de reconvertir son patrimoine mais doit se battre contre des centres commerciaux périphériques qui envahissent le territoire, ainsi qu'un étalement urbain considérable. Nous pensions donc qu'il était le débateur ad hoc.

INTERVENTION D'OLIVIER RAZEMON (7 :15)

OLIVIER RAZEMON : Merci beaucoup, merci Ariella. Merci d'être venus à la Défense. Merci Ariella Masbounji pour cette introduction et pour cette invitation aussi, et merci à ceux qui suivent ce 5 à 7 derrière leurs écrans.

Alors oui, je suis journaliste. Je suis en fait pigiste, je suis indépendant et travaille pour différents titres, notamment pour *Le Monde*. J'ai ce blog sur les transports depuis cinq ans, qui m'a donné l'occasion d'aller un peu partout en France.

J'ai eu l'occasion depuis quelque temps, avec ce blog mais aussi grâce aux livres que j'avais fait précédemment, et parce que j'aime bien ça, de me déplacer en France. Souvent en train, souvent à pied, parfois à vélo aussi, parfois en voiture. Ça me permet de voir pas mal de choses. Je ne prétends pas du tout être chercheur ; comme tu l'as dit Ariella, je ne suis que journaliste. Je suis observateur. Mais il y a quelque chose qui m'avait frappé depuis quelques années déjà, et que j'ai vue se renforcer, s'installer, et qui a été confirmée par de plus en plus de statistiques, de recensements, d'études, et qui m'a semblé suffisamment important pour qu'il soit nécessaire d'en faire un livre. J'ai insisté auprès de mon éditeur pour avoir ce titre et cette couverture. C'est peut-être un peu triste, je l'assume, et en même temps je pense que c'est nécessaire dans la situation actuelle de dire parfois des choses telles qu'elles sont plutôt que de prétendre toujours que tout va bien.

I. De la vacance commerciale à une « crise urbaine » ? (9 :27)

1. Vacance commerciale

Le constat commence maintenant à être connu. Là [sur le diaporama], c'est un samedi à Moulins. Ça va plutôt bien, il y a beaucoup de monde dans le centre-ville. Mais le constat, malheureusement, est souvent celui-là [autre photographie] : c'est souvent ainsi quand on se balade en France, un peu partout. C'est un constat qui se voit de façon empirique, mais lorsque l'on regarde les statistiques, non seulement la situation est triste, mais en plus elle s'aggrave.

Il y a un organisme, PROCOS, la fédération des enseignes, dont certains membres sont ici – j'ai bien vu Michel Pazoumian qui est là – qui observe la situation du commerce en France à travers un indicateur qui est le taux de vacance commerciale. PROCOS fait cela depuis quelques années dans énormément de villes en France, avec l'idée pour ses adhérents, de André à Zara (je crois qu'il y en a 240 à 260), de regarder dans l'hypercentre-ville, dans les rues dans lesquelles les enseignes acceptent potentiellement de s'installer, quel est le taux de vacance commerciale. Ils font tout simplement un décompte. Ils s'aperçoivent que le taux de vacance

commerciale était en 2015 de 9,5% en moyenne dans les villes de France et qu'il est train d'augmenter. Il a gagné 0,7 ou 0,8 point au début des années 2010, puis 1 point entre 2014 et 2015, et si j'en crois ce que l'on m'a dit pour les tendances 2016, cela augmente encore davantage. Nous ne sommes pas très loin, si j'ai bien compris, des 2 points d'augmentation à nouveau. Cela veut dire que nous allons être au-delà des 10% de taux de vacance commerciale en moyenne en France.

Les villes les plus touchées sont les petites et moyennes villes. Ça ne veut pas dire grand-chose, petites et moyennes, parce qu'une ville moyenne à l'échelle d'un département compte 10 000 habitants quand elle en dénombre plutôt 2 millions à l'échelle du monde, mais en l'occurrence il s'agit plutôt de villes qui comptent 10 000 à 200 000 habitants. Par contre, dans les métropoles, les vraies grandes villes, les vraies métropoles si l'on peut dire, la situation est plutôt meilleure voire assez bonne. Il y a aussi une exception dans les villes touristiques et dans les petites villes isolées, les villages isolés, les bourgades isolées, qui sont souvent en moyenne montagne, protégés par le fait qu'il est compliqué de construire un hypermarché juste à côté et que les routes sont parfois sinueuses et verglacées.

Lorsque l'on regarde la vacance commerciale bien au-delà du centre, on s'aperçoit qu'elle dépasse les rues de l'hypercentre-ville. Ce sont plutôt des calculs qui se font au cas-par-cas. J'ai rencontré l'autre fois à Pau un simple citoyen qui m'a expliqué qu'il avait fait le calcul pour l'ensemble de la ville, et pas seulement pour le centre. Il arrive à un taux de vacance commerciale de 26%, ce qui est énorme.

Toutes les villes sont touchées, je vous l'ai dit. J'ai montré une petite ville qui est Tournus, là c'est Perpignan... J'en ai des tonnes, des photos comme ça. Je vous épargne, je n'ai pas tout apporté aujourd'hui. Ça touche également la lointaine Île-de-France. Pas les villes qui jouxtent Paris, et beaucoup moins Paris, même s'il y a des problèmes commerciaux à Paris, mais d'un autre ordre. Cela touche par contre la lointaine Île-de-France. Lointaine du point de vue de Paris, parce que les habitants de Dourdan, par exemple, ne se sentent pas loin de Paris. Sont également touchées parfois des villes de la petite couronne. Cela dépend des situations locales. Et cela va au-delà, je l'ai beaucoup entendu récemment, de la désindustrialisation. Bien au-delà de ce qu'on a constaté avec ce film documentaire que je vous conseille d'aller voir, *Retour à Forbach*, qui raconte la désespérance sociale de cette ville de Moselle et qui fait des plans fixes sur un certain nombre de vitrines. Lorsque l'on voit *Retour à Forbach*, on a l'impression que la vacance commerciale est très liée à la désindustrialisation, or ce n'en est pas la seule raison.

Voici la carte de France de la vacance commerciale selon PROCOS. On s'aperçoit que cela dessine un motif de varicelle. Cela ne concerne pas que les territoires vides, pas seulement la diagonale du vide : on la retrouve vraiment partout. Et cela concerne notamment des villes de l'Ouest, qui sont toujours présentées comme

dynamiques, avec un taux d'emploi élevé, avec une capacité d'attractivité forte comme La Roche-sur-Yon, Cholet, Vitré, etc. Ou alors dans le Massif Central, Rodez ou Aurillac, qui peuvent s'enorgueillir d'avoir un taux de chômage relativement faible par rapport à la moyenne nationale. Ce sont des villes qui sont en fait également touchées par cette situation-là.

2. Le regard des élus

Il y a tout de même des élus qui n'ont pas encore vu cette situation-là. Cette situation commerciale est apparue au fur et à mesure. Au tout début, la première réaction, naturelle, est de se dire : « chez nous c'est comme ça. » On m'a dit ça à plusieurs endroits, on vient de me le dire à propos de Nemours en Seine-et-Marne, mais on me l'a dit à Soissons, à Thionville... En fait, grâce à beaucoup de reportages et d'articles sur ce sujet, il y a une sorte de prise de conscience en ce moment sur le fait que ce n'est pas seulement « chez nous, dans notre petite ville de 30 000 habitants ». C'est un peu partout en France. Et en même temps, certains maires refusent d'admettre la situation, ou certains commerçants. La situation d'Albi est très significative sur ce plan. À Albi, un albigeois de fraîche date qui y habite depuis quatre ou cinq ans a décidé de faire le recensement des vitrines vides. Il en a fait un blog. Il a observé le phénomène, se consacre à ça et y passe beaucoup de temps. Comme il en parle littéralement et parce qu'il n'habitait même pas à Albi il y a cinq ans, il est regardé avec condescendance. L'association des commerçants « Les Vitrines d'Albi » dit : « mais non, ne dites surtout pas du mal de notre ville ». La maire dit : « mais non, grâce au classement UNESCO, tout va très bien. » En réalité, lorsque l'on se promène dans Albi, on est vraiment confronté – en tous cas sur le plan du commerce, et vous verrez que les critères sont plus nombreux que cela – à cette forte vacance commerciale. On se demande pourquoi est-ce que l'on refuse de voir la réalité.

3. La « crise urbaine »

Bien au-delà de cette affaire de commerce, la crise urbaine concerne bien plus que les commerces (ce n'est pas moi qui l'ai baptisée ainsi, j'ai trouvé un jour quelqu'un qui le disait et je l'ai repris à mon compte). L'idée a souvent été que cela ne touchait qu'aux commerces de centre-ville. D'ailleurs, des journalistes de toute la France m'appellent pour me dire : « alors, votre livre sur les commerces de centre-ville... ». Non. Ce ne sont pas seulement les commerces et ce n'est pas seulement le centre-ville.

C'est aussi, entre autres, le logement. Je l'avais vu en me promenant dans les villes. Mais j'ai regardé les statistiques de l'INSEE et je me suis aperçu que dans de très nombreuses villes, le taux de logements vides était assez élevé. Il y a 7% de logements vides en France, ce qui est quand même paradoxal quand on nous répète

depuis des décennies qu'il faudrait créer 500 000 logements par an. Il y a dans les villes des taux de 10, 15%, voire de 20% de logements vides. Ce sont parfois des logements insalubres, mais pas systématiquement. Ce sont aussi des logements qui mettent un peu plus de temps à être écoulés sur le marché. On s'aperçoit donc qu'il se passe quelque chose : la crise urbaine ne repose pas simplement sur les commerces, elle concerne aussi les logements.

Il y a une autre chose que j'ai constatée au fur et à mesure, c'est cette espèce de réalité française d'aujourd'hui (voir le portrait social de l'INSEE publié en 2014). Contrairement à ce qu'on imagine, ce ne sont pas forcément les cœurs des métropoles qui sont les plus riches quand tout le reste autour serait plus pauvre. C'est vrai dans les métropoles en effet, c'est globalement vrai (avec pas mal d'exceptions) à Paris, à Lyon, à Bordeaux, à Nantes, mais c'est beaucoup moins vrai dans toutes les autres villes où l'on constate partout ce phénomène-ci. Là c'est tiré d'un site qui s'appelle <http://map.datafrance.info>, qui est une start-up qui reprend les statistiques des recensements de l'INSEE et qui les met en cartes. Là c'est Angers, Laval et Le Mans. Dans toutes les villes, le constat est exactement le même : c'est un petit volcan. Un revenu moyen relativement faible et même inférieur à la moyenne nationale dans les villes. C'est la situation d'Angers que j'ai pointée tout en bas, où le revenu moyen est inférieur à la moyenne nationale. Et puis au contraire, dans la périphérie proche, dans les communes proches, y compris d'ailleurs dans les communes qui ne sont pas forcément considérées comme les plus attractives de l'agglomération, qui ne sont pas forcément les communes bourgeoises, le revenu est parfois franchement supérieur, parfois légèrement supérieur. Par contre, lorsque l'on s'éloigne, le revenu descend également. Cette situation est relativement peu connue. Le grand public a encore des discours tels que : « de toutes façons, les riches sont en ville et les pauvres à l'extérieur. » On oublie de regarder dans les villes moyennes ce qui se passe à une échelle plus fine. C'est d'ailleurs souvent ce qui revient dans mes observations personnelles : très souvent, on a tendance à regarder les phénomènes de territoire en France à travers une échelle assez vaste. On raisonne à l'échelle de la région, du département ou même de l'agglomération, et pas forcément au niveau du quartier ou de la ville.

4. Signes avant-coureurs

Le commerce aussi a changé. Même lorsqu'il y a encore des commerces, ils évoluent : l'achat d'or, le tatouage, les compléments alimentaires pour sportifs, le toilettage de chiens et que sais-je encore. Je ne vous parle pas des coiffeurs parce que je ne suis pas concerné, mais ce sont toujours des commerces de ce type qui apparaissent de plus en plus dans les villes. Auxquels s'ajoutent certains commerces de fond qui se maintiennent : les agents immobiliers, les pharmaciens et les opticiens. Il y a une évolution assez forte qui traduit souvent un début de dévitalisation. Lorsqu'il y a un nombre notable d'agents immobiliers, d'opticiens, des

questions se posent sur l'avenir. C'est un autre critère, que je ne vais pas vous détailler maintenant mais qui me semble important à prendre en compte.

Il y a aussi les transports. Je m'intéresse à cet indicateur depuis un certain temps. Je n'ai pas de formation spéciale en transports, mais je trouve que c'est un sujet passionnant pour observer la société d'aujourd'hui parce qu'il reflète énormément de choses. Il touche à énormément de questions. Et je m'aperçois que dans toutes les villes, (moyennes en tous cas), contrairement à ce qu'il se passe en Ile-de-France, les transports sont rapides, assez efficaces (les bus arrivent à l'heure), mais pratiquement vides et extrêmement coûteux pour la collectivité. Il y a là des moyens complètement inexploités. Des transports publics avec des lignes de mieux en mieux pensées (parce que les opérateurs de transports publics y tiennent) pour desservir l'ensemble des pôles d'emploi et qui pourtant restent vides. Le pluriel d'« anecdotes » n'est pas « statistiques », mais mes observations prennent quand même du sens à mesure qu'elles se multiplient. D'autant que j'ai aussi des statistiques de l'Union des transports publics qui sont assez claires là-dessus : le nombre de voyages par habitant et par an montre que, à La Roche-sur-Yon par exemple, il y a trois ou quatre fois moins de voyages par habitant et par an qu'à Lyon. En cela se voit : les bus sont vides. Cela revient régulièrement. Les bus sont réservés à trois clientèles : les pauvres, les vieux et les jeunes. De plus, à Soissons ou à Aubagne, par exemple, ce n'est pas convenable de prendre le bus et beaucoup de gens ne l'ont tout simplement jamais fait. Le GART (Groupement des autorités de transports), les élus en charge des transports et l'Union des transports publics, alarment à ce sujet-là.

Au bout d'un moment, on s'aperçoit que la ville elle-même a mauvaise réputation. Avec tous ces éléments, on s'aperçoit que c'est une question de société. Cela devient ce que j'appelle l'urbaphobie : la peur de la ville, l'idée qu'elle serait un endroit mal fréquenté, malsain, qu'il y aurait de la saleté, des ghettos qui se formeraient... J'ai entendu cela dans beaucoup d'endroits. Pas de la part des citoyens purs et durs, qui habitent vraiment dans la ville, mais de ceux qui habitent un peu plus loin et se méfient de la ville dont ils ont des images négatives. On en arrive à un point où les mots mêmes, « ville » et « campagne », ne signifient plus grand chose. L'opposition existe encore, cette expression récurrente « ville et campagne », « la France des villes et des campagnes », mais en réalité il y a beaucoup d'endroits en France qu'un citoyen aurait tendance à considérer comme la campagne, alors qu'un rural le considérerait comme appartenant à la ville.

5. Revoir la notion de « France périphérique »

Je voudrais revenir sur un débat de ces derniers jours, en rapport avec le résultat du premier tour de l'élection présidentielle et avec la dévitalisation, avec cette notion de France périphérique. Je dois vous dire que je ne comprends pas cette expression de

« France périphérique ». Périphérie de quoi exactement ? Est-ce que celui qui habite dans le centre de Castres ou dans le centre de Besançon est dans la France périphérique ? Est-ce que celui qui habite un quartier aisé d'Albi, ou une commune juste à côté de Lyon, est dans la France périphérique ?

Il n'y a en fait pas d'un côté des métropoles qui seraient riches et performantes, où tout le monde serait très heureux, et puis de l'autre des endroits où tout le monde serait parfaitement malheureux et totalement déconnecté. J'entends parfois, y compris dans les médias, des gens qui n'ont pas compris qu'en province aussi il y avait internet ! Je résume à gros traits mais c'est un peu cela.

J'ai regardé le palmarès des villes les plus dynamiques selon PROCOS, leur carte indiquant le taux de vacance pour de nombreuses villes. Certaines sont de grandes villes de plus de 50 000 habitants, ou des villes « moyennes grandes » pourrait-on dire, tandis que d'autres sont plus petites. J'ai regardé le score de Mme Le Pen dans chacune de ces villes, sa progression ainsi que le nombre de villes où les quatre principaux candidats sont en tête. Bien sûr, le score de Le Pen est élevé, mais finalement il l'est plutôt moins dans la plupart des villes qu'au niveau national. Il est finalement moins élevé que dans les communes autour. D'ailleurs, si la région Hauts-de-France n'a pas élu madame Le Pen en 2015, c'est précisément parce que Saint-Quentin, Soissons, Boulogne-sur-Mer, Béthune, Amiens, etc., n'ont pas voté pour le Front National. Je pense qu'il faut aussi replacer les choses et là encore regarder à une échelle beaucoup plus fine. Et puis dans un certain nombre de villes où le taux de vacance est plutôt élevé, qui est arrivé en tête ? C'est Emmanuel Macron, le fameux candidat du mondialisme. Il faut donc regarder attentivement et nuancer l'opposition ville/campagne. Il y a d'ailleurs un article du *Monde* qui dit à peu près la même chose : à Limoges, Nevers, Thionville, Saint-Brieuc, où le taux de dévitalisation commerciale mais aussi du logement est très fort, où la fameuse crise urbaine se fait vivement ressentir, Macron arrive en tête.

Je souhaite que l'on relativise, au de-là des chiffres, pour comprendre que ce n'est pas forcément dans les villes mêmes que les conséquences électorales se font sentir. Comment en est-on arrivé là ?

II. « On construit depuis cinquante ans la ville en dehors de la ville » (27 :00)

On a construit et on construit depuis cinquante ans la ville en dehors de la ville. On a vraiment mis la ville dehors : les centres commerciaux bien sûr, mais aussi parfois la maternité, la piscine, les services publics divers et variés, les cinémas, les hôtels, Pôle Emploi... Il y a beaucoup d'endroits où Pôle Emploi n'est pas en ville : pas dans le centre-ville, pas non plus dans les quartiers autour, mais dans une zone artisanale, commerciale ou de logistique éloignée de plusieurs kilomètres, parfois

desservie par un bus. C'est acceptable lorsque l'on vient du centre, mais lorsque l'on vient d'un autre quartier et que l'on n'a pas de voiture, ce qui est souvent le cas, c'est assez compliqué.

J'ai lu récemment le blog de Frédéric Denhez qui a écrit notamment des livres sur le tout voiture et qui a interviewé la chargée de mission à la mobilité de la ville de Marseille. Il écrit que 80% de l'accès aux zones d'activités, là où l'on crée de l'emploi aujourd'hui, se fait en voiture, alors que 35% de chômeurs et d'inactifs n'ont pas le permis de conduire (dans la région de Marseille), et 24% pas de voiture. Et l'oublie, et l'on continue malgré tout de construire la ville en dehors de la ville. La grande distribution en particulier, avec l'urbanisme commercial qui finalement a organisé cette conception de l'urbain.

L'offensive de la grande distribution explique cette situation : on a construit et on continue de construire des centres commerciaux en dehors des villes. Non seulement on l'a fait, mais l'on continue de le faire aujourd'hui, il y énormément de projets en cours. Là encore, les chiffres de PROCOS sont extrêmement clairs : même si le nombre d'autorisations et de mètres carrés construits a baissé depuis 2008, on continue de construire environ 3 à 4% de surfaces commerciales périphériques supplémentaires alors que la consommation ne croît que d'environ 1%.

Et l'on crée des choses comme les grands projets que l'on connaît un peu partout : Cap 3000, EuropaCity, ou Atoll à côté d'Angers, ou Waves à côté de Metz, etc. Mais il y a aussi dans beaucoup de villes de petits projets : des petites zones, des petits Intermarchés, des petits Leclerc, et puis une petite extension. Dans la commune de Marquise dans le Pas-de-Calais par exemple, le patron de l'Intermarché explique qu'il va faire une dernière extension « parce que cela s'impose. » On pourrait très bien se féliciter d'une croissance encore présente, de l'ouverture d'hypermarchés et de zones commerciales et logistiques. Sauf que cela finit par remplacer la ville.

En effet, les modes de vie hors des grandes villes se font aujourd'hui en partie dans ces endroits-là. La grande distribution l'a très bien compris, cela se lit dans les noms *de ville* qu'elle leur donne : « EuropaCity », « Cœur d'Arras » - qui n'est pas du tout dans le cœur d'Arras, « les *Faubourgs* de Cassel » - qui n'est pas du tout dans les faubourgs ni de Cassel ni de rien du tout, qui est entre Dunkerque et Cassel, c'est-à-dire à 25 km au Sud de Dunkerque. Les Faubourgs de Cassel sont au milieu de la campagne et l'on y accède forcément en voiture, ce n'est bien sûr pas loin d'une rocade. On a continué et on continue à faire ça. La consommation, voire la vie, s'organisent autour de ces zones commerciales. On assiste pratiquement à opération de grand remplacement de la ville par le centre commercial.

Ceci se fait systématiquement au nom du pouvoir d'achat, de l'emploi. Pourtant, les bilans des emplois effectifs et détruits créés cinq ou dix ans après l'ouverture d'une zone commerciale sont rares. Jacqueline Lorthiois, militante contre le centre commercial EuropaCity d'Immochan à côté de Paris, l'a fait. Elle s'est intéressée aux zones autour de Roissy. Depuis dix ans, les nouvelles zones commerciales ont créé de l'emploi à un endroit précis mais en ont détruit à un autre. Finalement, il y a peu près le même nombre d'emplois mais ils sont beaucoup plus dispersés qu'ils ne l'étaient auparavant.

Je pense que c'est intéressant à savoir, et qu'il serait intéressant d'avoir davantage d'études. Il y a aussi des études assez sérieuses d'un cabinet qui a été repris ensuite par la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Rhône-Alpes, qui montrent qu'il y a davantage d'emplois dans les petits commerces, qu'ils soient indépendants ou non, que dans les grandes surfaces de périphérie. C'est aussi l'objectif des grandes surfaces de consommer moins d'emplois.

On oublie de regarder à long terme, notamment dans les agglomérations. Il y a par exemple dans l'agglomération de Clermont-Ferrand, à Aubière exactement (10 000 habitants), un projet de Cultura (une sorte de librairie). Une librairie, très bien. Une chaîne. Mais la librairie des Volcans, qui est une SCOP installée dans le centre de Clermont-Ferrand, n'est pas contente. Elle se dit que les gens ne viendront plus à la librairie des Volcans et iront au Cultura.

On me demande régulièrement si c'est la faute des métropoles. Je ne souhaite pas le même destin à la librairie des Volcans, mais si la Maison de la Presse de Moulins a fermé ces jours-ci, ce n'est pas de la faute de Lyon. Ce n'est pas de la faute de Bordeaux. C'est parce qu'il y a une zone commerciale au Nord de Moulins qui a ouvert l'an dernier. Et si la librairie des Volcans à Clermont en vient à fermer, ce ne sera pas de la faute de Lyon non plus, mais celle du maire d'Aubière qui a accepté ce nouveau Cultura. Il y a beaucoup de débats là-dessus. Fondamentalement, je pense qu'il faut arrêter de faire des zones commerciales. Je sais que beaucoup d'affirmations disent le contraire, il y a parfois des élus qui reprennent le discours selon lequel il n'y a pas de concurrence avec le centre-ville. Mais il faut regarder comment cela se fait, concrètement, et c'est là qu'on peut s'intéresser aux transports (même si j'en parlerai davantage ensuite) : comment se déplace-t-on ?

Lorsque l'on va en périphérie, on prend sa voiture. C'est logique, même s'il y a parfois des bus et que l'on a fait des pistes cyclables à l'intérieur de la zone commerciale. Or, à partir du moment où l'on a pris sa voiture, généralement, même si l'on n'est pas allé acheter quelque chose que l'on pourrait trouver au centre-ville, on est en voiture, donc on continue en voiture. Donc quand il y a une zone pas très loin où l'on peut trouver ce que l'on aurait pu éventuellement aller chercher en ville, on continue. En dépit de tous les discours sur la démotorisation, on continue de

façonner le territoire uniquement pour la voiture individuelle, ou en tous cas avec la perspective que tous les déplacements doivent pouvoir se faire en voiture individuelle, quels qu'ils soient.

Le résultat, c'est Bouygues qui décide de quitter le centre d'Albi pour le Géant Casino. C'est Tournus en Saône-et-Loire, où la moitié des commerces en centre-ville sont vides. Il y a une magnifique abbatale, 5 700 habitants au bord de la Saône, et le maire veut faire un « pôle économique », sauf qu'il n'a pas encore réussi à convaincre les entreprises qui rêvent de venir à Tournus de s'y installer, donc il y a aura d'abord Leclerc. Il y a aura d'abord un centre commercial Leclerc et puis après on verra. Les commerçants sont vent debout, comme vous pouvez l'imaginer.

Il y a aussi de plus en plus de friches commerciales dans les zones périphériques, c'est-à-dire que non seulement ces dernières tuent le commerce de ville et l'activité de la ville tout court, mais finissent par tuer aussi le commerce de périphérie lui-même.

III. Des questions pour l'action (36 :18)

Comment faire maintenant ? Il n'y a pas de solution unique et facile, même si tout le monde voudrait une solution rapide. Non. Il y a quand même une prise de conscience de certains élus comme le maire d'Epinal, les élus de Cran Gevrier qui a maintenant quitté le Grand Annecy... Il y a aussi une prise de conscience des médias. Ils ont eu tendance – et le font encore – à célébrer l'arrivée de telle ou telle enseigne en disant « comme ça nous sommes enfin une grande ville ». Quand Ikea est arrivé à Orléans, c'était la fête. Tours avait un Ikea, donc Ikea à Orléans c'est chouette. Maintenant, la presse locale est un peu moins dithyrambique et commence à se dire « mais attendez, est-ce que vraiment on a besoin de toutes ces zones supplémentaires ? »

Il y aussi beaucoup d'associations locales, de commerçants, de citoyens tout simplement, des présidents de Chambres de Commerce et d'Industrie comme celui d'Angers, qui a récemment pris position contre l'agrandissement du centre Atoll... Et puis au niveau national, il y a par exemple le patron de Monoprix, Régis Schultz, qui a pris position dans une tribune du Figaro début février pour un moratoire sur la construction des nouvelles zones commerciales.

Ceci ne va pas forcément régler tout le problème. Par contre, les élus ont des outils à leur disposition, à condition de savoir les utiliser. De faire, comme le dit Michel-François Delannoy de la Caisse des Dépôts et Consignations, « transpirer le PLU », c'est-à-dire utiliser tout ce qui est utilisable dans le Plan Local d'Urbanisme pour

pouvoir contrer les nouveaux projets et aussi réaménager la ville, la repenser en pensant d'abord à ses habitants. Et donc se dire par exemple, comme le font clairement le maire de Cahors ou le maire d'Aurillac, « l'hôpital, on veut qu'il reste en ville ». Se battre, parfois contre les services de l'Etat, pour dire : « Non, l'hôpital, on ne veut pas qu'il aille à l'extérieur, même s'il est un peu vétuste, on peut changer les choses. Ça va coûter un peu plus cher dans premier temps, mais par contre, tous les gens qui viennent à l'hôpital, qu'ils soient personnel soignant, patient, visiteur, quand ils sortent de l'hôpital, ils ont envie de manger un truc, d'acheter des fleurs, etc., il faut qu'ils soient en ville. » C'est l'inverse qui a été fait à Castres. Le résultat, c'est que Castres en souffre.

Il y a bien sûr la volonté de faire de la ville un lieu du commerce de destination. Je l'ai vu dans plusieurs endroits. À Mulhouse en particulier, mais aussi à Saint-Etienne, et il y en a certainement d'autres. C'est-à-dire : « très bien, on ne pas se laisser faire, on va se battre, on va faire venir des commerces. » À Mulhouse ils ont réussi à faire baisser le taux de vacance ces dernières années, c'est très bien. C'est intéressant, mais ça ne suffit pas. Le manager du centre-ville de Mulhouse que j'ai rencontré au mois de janvier m'a dit : « on est contents parce qu'on a des gens qui viennent de Bordeaux pour leurs courses. » Très bien, mais s'ils pouvaient déjà descendre du Rebberg ou venir de Kingersheim, ce ne serait pas mal. Ils le font aussi, mais je pense simplement qu'il faut aussi réfléchir aux riverains et aux habitants, et pas seulement à devenir une destination.

Et surtout, il ne faut pas s'occuper seulement du commerce, ni seulement du centre-ville. Quelqu'un qui intervient régulièrement dans ce domaine-là me disait l'autre jour : « des commerçants, comment dire des petites surfaces de 25-30 mètres carrés dans les villes, de toutes façons c'est fini, ce n'est plus possible, il faut des grandes surfaces, c'est pour ça que les enseignes s'installent en périphérie et puis voilà. » Sauf qu'en fait non, d'abord il y a des enseignes qui misent sur les petites surfaces ; là c'est une enseigne qui vend du thé en l'occurrence, c'est à Rouen, je les ai rencontrés, mais c'est un exemple parmi d'autres. C'est en fait possible à condition que ce soit bien agencé, à condition de les encourager, à condition également d'avoir localement soit une fiscalité incitative, soit au contraire une taxation des pas-de-porte vides. Il y a des choses à faire, mais à condition d'en prendre d'abord conscience et de ne pas avoir cette idée que de toutes façons il n'y a plus rien à faire.

Je crois qu'à partir du quinquennat qui s'ouvre, l'Etat a une énorme responsabilité sur ce sujet-là. Je pense que si l'on décide simplement de permettre davantage de constructions - comme le prévoit le candidat qui pourrait être élu - ça ne va pas le faire, comme on dit. Je pense qu'il y a beaucoup de choses à faire.

Il faut un vrai plan pour sauver les villes, mais pas seulement les commerces de centre-ville, j'insiste là-dessus. Le programme de la Caisse des Dépôts et Consignations qui met en avant les centres démonstrateurs est intéressant, avec une redynamisation qui se fait par l'attractivité, le rééquilibrage social, le logement, l'activité bien sûr, le commerce, la voirie, l'espace public... C'est très intéressant, mais j'étais un peu surpris et étonné qu'ils ne prennent pas en compte le rapport qui avait été remis à Martine Pinville au mois d'octobre. Et voilà ce qu'on pourrait faire en grand, peut-être, pour les prochaines années.

Il ne faut pas se préoccuper seulement des commerces de centre-ville. Quand j'ai demandé à Michel-François Delannoy de la Caisse des Dépôts : « mais est-ce que vous ne vous intéressez qu'aux centres-villes ? », il m'a dit : « non, on s'intéresse aussi aux quartiers Politique de la ville ». Vous tous ici savez ce que cela signifie, sauf que vous êtes les seuls. « Politique de la ville », tout le monde imagine qu'on va parler de la ville, alors qu'on ne parle que de certains quartiers. J'ai appris l'autre jour que dans la loi Egalité des Territoires, il y avait une expression pour désigner les quartiers qui ne sont ni dans le centre, ni dans les quartiers Politique de la ville. Ce sont les quartiers « hors QPV ». C'est l'essentiel de la ville en réalité. Ce sont des quartiers qui n'ont pas de nom, c'est incroyable. On les appelle « faubourgs », « quartiers anciens », « péricentres », « quartiers interstitiels », « quartiers intermédiaires »... Ce sont des quartiers construits au début du XXème siècle, ou à la fin du XIXème, qui ont le style de la région en général. Voyez un peu, des maisons bretonnes à Saint-Malo, les petites maisons blanches à Boulogne-sur-Mer, etc. Ils sont reconnaissables, ce sont des quartiers où vivent la majorité des habitants de la ville. Certains sont chics, d'autres moins. Souvent ils sont mixtes. Mais ce sont des quartiers auxquels on ne fait pas vraiment attention, qui ne sont pas pris en compte. Quand on a l'idée de faire de la ville un lieu de destination avec des commerces de destination, c'est très bien, sauf que l'on oublie qu'il y a ces gens qui habitent dans ces quartiers-là, qui pourraient venir dans le centre à pied par exemple, ou à vélo, ce n'est pas très compliqué, sauf que l'on n'a pas vraiment pris soin de leur environnement. On leur a mis des trottoirs avec des arbres dessus parce que ça fait joli, comme à Toulon, sauf qu'on ne peut pas passer avec une poussette ni avec un enfant. Il y a des voitures garées partout, c'est un peu dommage. Que font ces gens ? Ils habitent peut-être dans des quartiers hors QPV, mais ils prennent leur voiture pour aller au supermarché, comme tout le monde. J'avoue que j'ignore si elle est étayée scientifiquement, mais c'est une observation que j'ai pu faire. J'en ai parlé bien sûr après, non seulement avec des habitants, mais aussi avec des décideurs, et les gens me disent : « c'est dommage, on a ces quartiers qui ne sont pas très loin, on pourrait quand même faire vivre ces quartiers et ces habitants. »

La localisation des équipements est très importante. Je pense que là aussi, les équipements des services de l'Etat ont un rôle extrêmement important à jouer. Lorsque l'on décide d'installer une université, un hôpital, ou tel ou tel type

d'infrastructure dans telle ville, il faut savoir non seulement dans quelle ville on l'installe, mais où dans la ville. Il y a quelque chose à faire. Aujourd'hui, je ne crois pas que ce soit le cas. Par exemple pour les universités, c'est souvent aux élus locaux de décider, mais je pense qu'il y a vraiment une incitation à mener.

Il y a quelque chose à faire au niveau de la réalisation des logements, c'est vraiment important. Je prends l'exemple de Béziers parce qu'on me l'a dit l'autre jour. On a ce qu'on appelle des « CAFistes », c'est-à-dire des propriétaires qui possèdent des immeubles où logent des locataires qui bénéficient des allocations de la Caisse des Allocations Familiales. Très bien, sauf que les propriétaires eux-mêmes n'en retiennent pas leur bien. Et sont donc très contents. Il y a là à mon avis un enjeu très important, je pense qu'il y a déjà des politiques dans ce genre-là. Je dois vous dire au passage, même si cela n'a pas de valeur scientifique, que j'ai tendance au fil des années à croire davantage à la politique qu'à la loi.

C'est-à-dire que je pense que c'est très bien de faire des lois, de les changer, de faire des lois d'urbanisme qui en fait changent la majorité de ce qui se faisait avant, mais il faut avant les comprendre, les appliquer. À l'inverse, quand il y a un ou des élu(s), ou des consultants, qui sont conscients d'un sujet et qui utilisent les lois existantes pour faire quelque chose, cela peut fonctionner. Alors qu'une nouvelle loi, si elle est utilisée à l'inverse par la grande distribution, marche aussi. Donc je pense que la volonté politique a plus de force que de changer sans arrêt des lois.

Je vais prendre l'exemple de Saint-Etienne, qui est un exemple positif pour le coup. La mairie veut permettre aux habitants d'avoir ce qu'on appelle une terrasse tropézienne. Ça peut paraître un détail, et dans cette série de solutions, je suis désolé, il y a beaucoup de détails, mais je pense qu'il est dommage de ne pas prendre conscience du sujet et que l'on n'utilise pas tous ces détails. En l'occurrence, il s'agit de permettre aux gens qui ont un immeuble dans le centre de Saint-Etienne d'avoir des combles ouverts, de profiter du soleil, et donc de rester en ville. De ne pas avoir cette tentation de vouloir aller ailleurs parce que l'on va trouver une maison plus loin. D'avoir évidemment une valorisation de leur bien immobilier, ça il n'y a aucun doute. À Saint-Etienne il n'y a pas de mal. Mais en même temps, c'est une initiative extrêmement intéressante qui montre que l'on prend en compte les citoyens et les habitants qui sont là.

Je voulais évoquer rapidement les CDAC, Commissions Départementales d'Aménagement Commercial, qui comme vous le savez ont tendance à pousser à l'aménagement de nouveaux centres commerciaux. Là aussi, j'ai entendu parler de réformes, j'ai entendu parler de nouvelles lois, très bien. Il y a en a déjà eu trois ou quatre depuis quarante ans sur ce sujet-là. Plutôt que de vouloir réformer en disant : « on va changer le mode de décision, on va renationaliser la décision, faire en sorte que ces commissions ne soient plus départementales, mais régionales ou

nationales », je trouverais plus intéressant de sensibiliser les acteurs de la commission actuelle. Parce qu'une fois sensibilisés, ils ont la possibilité de faire des choix en toute conscience au niveau local. On peut tout à fait leur faire confiance, mais à condition de leur dire : « attendez, regardez ce que vous êtes en train de faire ». Si par contre on leur dit : « non, vous n'avez plus votre mot à dire, ça va se décider à Paris », je ne suis pas sûr que cela les responsabilise et je pense que cela ne fonctionne plus au bout de quelques années : on trouve des biais etc. Il y a quand même pas mal d'associations locales qui participent maintenant à ces CDAC parce qu'elles l'ont demandé au préfet. C'est le cas d'une association à Perpignan, Perpignan Equilibre, qui a d'ailleurs obtenu le fait de ne pas avoir de nouvelles zones commerciales.

Et puis il y a des associations pro-vélo, par exemple, qui ont demandé et obtenu comme c'est le cas à Bourges de faire partie de la CDAC de temps à temps. Elles interviennent non pas parce qu'elles veulent simplement des pistes cyclables mais parce qu'elles considèrent que la ville doit être pensée pour ses habitants. Parce qu'elles espèrent que davantage de gens feront du vélo. Pour la ville. Et elles font donc partie de la CDAC et ont l'occasion de s'exprimer sur ce sujet.

J'en viens justement aux déplacements. C'est le point aveugle de l'affaire, parce que lorsque l'on interroge seulement les commerçants dans une ville, ou parfois les élus, très vite la chose on entend : « vous savez c'est normal, ici on ne peut plus se garer. » C'est vrai que place de la Cathédrale à Colmar, on ne peut plus se garer, effectivement.

Je pense que c'est très intéressant de regarder ce qu'il en est avec attention. Les déplacements, le stationnement, ce n'est pas quelque chose que l'on évacue en disant : « de toutes façons, on verra ça plus tard. » C'est un sujet absolument central. Et l'idée inverse, qui consisterait à multiplier systématiquement les parkings gratuits, les rocades, les possibilités d'accès, etc., ne marchera pas parce qu'il y aura davantage de voitures dans la ville. Et il se passera ce qui se passe place de la Cathédrale à Colmar, on ne pourra effectivement plus se garer donc les gens iront ailleurs.

D'une manière générale, dans la réflexion d'aménagement du territoire, il me semble que les déplacements sont souvent le point aveugle des décisions. Cela se voit dans les mots, lorsque l'on dit : « on va créer ça à l'entrée de ville ». Je ne sais pas très bien ce que veut dire « entrée de ville ». Quand on a fait la gare de TGV de Belfort-Montbéliard, on a dit : « elle est au cœur de l'agglomération » mais elle est en fait en pleine campagne. On dit : « à cinq minutes », « à dix minutes », « à un quart d'heure »... Evidemment, cela correspond toujours à un temps de voiture. Et inversement, on entend toujours : « il ne faut pas chasser la voiture de la ville, d'ailleurs on a chassé la voiture de la ville. » Eh bien la preuve que non : voici un

exemple à Rodez mais il y en a plein d'autres. C'est un espace banalisé, priorité aux piétons etc., « arrêt toléré »... Il y a pourtant trois voitures dans la rue, et c'est comme ça partout. Donc on n'a pas chassé la voiture de la ville ! Certaines rues des villes moyennes ont été piétonnisées, mais c'est à peu près tout, on ne s'est pas vraiment préoccupé de ce qui se passait autour.

Les nuisances sont multiples. Voilà un commerçant de Brives qui a compris qu'un parking est quelque chose de très précieux. En même temps, lorsque l'on regarde l'effet du tout-voiture sur les villes, la voiture permet en général d'aller loin, pas forcément d'aller vite mais d'aller loin. Donc quand on construit la voirie et l'organisation de la ville pour les déplacements lointains, forcément, les gens vont loin. On oublie toutes les nuisances de la voiture aussi, on oublie que très souvent en ville, on a à chaque fois une difficulté à se déplacer à pied. Et je trouve qu'on ne se pose jamais cette question-là, on la néglige complètement, et quand on fait ça on oublie qu'il y a tous ces gens qui habitent dans les quartiers qui sont autour, qui habitent en ville eux-mêmes, qui pourraient profiter de leur ville, qui pourraient bénéficier aux infrastructures, aux commerces, etc., et qui en fait ne peuvent pas le faire.

Régulièrement, dans les colloques sur ce sujet, les élus eux-mêmes, les spécialistes du commerce aussi, parlent d'espaces publics de qualité. C'est quoi un espace public de qualité ? Là c'est la place du Peuple à Saint-Etienne. Ce n'est pas un parking, justement. On peut aussi faire ça : donner des indicateurs, des indications, aux habitants, aux gens qui sont là, aux touristes de passage éventuellement. On leur dit : « voilà, à Dunkerque, vous pouvez aller à pied. Vous pouvez vous déplacer, c'est très simple, voilà le nombre de minutes que vous allez mettre » et ça me semble être quelque chose d'assez intéressant.

Ce sont des observations, mais il y a aussi des études assez sérieuses qui se demandent : finalement, est-ce qu'il faut vraiment plus de voitures, plus de parkings gratuits, donc plus de nuisances, plus de bruit, plus de pollution ? Voici une étude qui a été menée l'an dernier, on a demandé aux commerçants : « à votre avis, qu'est-ce qu'il faut à Rouen pour redynamiser la ville ? » Ils répondent : « pas assez de stationnement. » Et on pose la même question aux clients, qui répondent : « en fait, il y a trop de bruit, trop de circulation. » Certains répondent quand même qu'il n'y a pas assez de stationnement, mais la plupart disent « on n'a pas assez d'espace pour marcher », etc.

Voici un autre exemple à Vannes. J'ai été invité par des fromagers pour leur parler de cette affaire-là. Des fromagers de centre-ville, une dizaine de toute la France, une vingtaine. Le fromager de la rue de Charenton à Paris m'explique que la politique d'Anne Hidalgo est épouvantable parce qu'on ne peut plus accéder en voiture. Je lui dis : « bon, mais quelle est la proportion, rue de Charenton, dans le XIIIème, de gens

qui viennent en voiture ? Vos clients viennent à pied de toute façon. » Il me dit : « oui, quarante pour cent viennent à pied. » Je lui dis : « mais comment vous le savez ? » Il me dit : « ah ben c'est comme ça, je le sais. » Sauf qu'à Paris, il se trouve que soixante dix-neuf pour cent des courses se font à pied. Je ne sais pas ce qu'il en est exactement rue de Charenton. Mais il y a donc toujours ce doigt mouillé : « ah oui, il paraît que... », « à mon avis c'est ça ». À Vannes, l'expérience a été faite sur une petite place qui n'est pas piétonne. Une dizaine de commerçants a demandé pendant une semaine à ses clients : « vous êtes venu comment, vous venez d'où ? ». Et on s'aperçoit qu'en moyenne, cinquante-quatre pour cent de gens qui sont venus en voiture, mais cinquante-six pour cent des vannetais sont venus à pied. Des habitants qui viennent de la commune de Vannes, pas juste du centre, de l'ensemble de la commune de Vannes. Donc je pense qu'il y a une réflexion à avoir. Et les rares commerçants qui font cet effort-là (qui pourrait être fait au niveau de la collectivité) font le même constat.

Le diable est dans les détails. « Rue barrée », Colmar. « Rue barrée » pour une rue semi-piétonne. Cette rue n'est pas barrée. Moi je suis passé à pied, ce n'est barré que pour les voitures. C'est un détail peut-être, sauf que c'est important : on peut passer à pied, autrement dit on peut accéder à pied.

Je vous donne un autre exemple à Bourges : « déviation obligatoire », mais non ! On peut passer à pied et à vélo. Ce sont des choses comme ça.

Un autre à Strasbourg. Au moment du marché de Noël 2015, après les attentats, le marché de Noël et donc le centre-ville est totalement piétonnisé. Sauf qu'il est écrit sur le panneau autoroutier : « Strasbourg – marché de Noël – centre-ville fermé ». L'adjoint au commerce est allé voir les services de l'Etat en disant : « il faudrait mettre autre chose. » Ils ont changé et écrit : « Strasbourg – marché de Noël – centre-ville piéton ». Et ça change tout.

De tels exemples sont nombreux. Les parkings souterrains ne sont pratiquement jamais pleins, par contre ils ne sont pas forcément bien indiqués. On les néglige, on néglige parfois même l'organisation du parking. J'ai entendu l'autre jour à Moulins que pour avoir une carte d'abonnement, il fallait aller à tel parking, à telle heure d'ouverture, pour pouvoir accéder à tel autre... Les parkings souterrains n'ont pas forcément toujours des noms adaptés. Je prends un exemple à Mulhouse. Frédéric Marquet m'a dit : « oui, on a cinq parkings souterrains dans le centre-ville, c'est très bien, ils sont tous au même prix, on a réussi à obtenir des opérateurs qu'ils les mettent tous au même prix. » Mais ils portent des noms qui font que c'est compliqué parce que sur les cinq parkings, il y en a un qui s'appelle « parking du centre », un qui s'appelle « parking central », et ni l'un ni l'autre ne sont celui qui est le plus au centre.

Voilà. Les indiquer comme c'est le cas à Lyon, c'est intéressant, dire comme c'est le cas à Cavaillon – il y a des bons exemples partout – « celui-là il est gratuit, celui-là il y a tant de places », c'est intéressant.

Evidemment, il y a la solution vélo : pour les commerces mais aussi pour les gens qui viennent en ville pour travailler, qui laissent leur voiture là, qui font un ou deux kilomètres et qui repartent le soir, le vélo est aujourd'hui une solution totalement sous-utilisée dans la plupart des villes moyennes en France. C'est vraiment dommage.

Pensez à la ballade urbaine. Ce sont des petites choses, mais je trouve que si l'on met tout cela en œuvre, si l'on réfléchit à tout cela, il peut y avoir des effets. Les villes qui s'en sortent, les grandes villes de France, sont passées par toutes ces solutions-là. La ballade urbaine, que l'on appelle marche exploratoire ou autre, permet de voir la ville. Elle permet de ne pas simplement inaugurer quelque chose et de s'en aller, de ne pas juste faire un truc sur plan et puis de ne jamais aller voir la réalisation, mais bien de comprendre le cheminement. Ne serait-ce que celui pour aller d'un parking au centre-ville. Et l'on apprend énormément de choses. Je l'ai déjà fait dans plusieurs endroits. C'est un outil qui peut être tout à fait développé.

Une anecdote : je l'ai fait avec le CAUE de Privas en Ardèche, qui m'a dit : « ah oui, c'est une super idée, on y avait pensé mais on n'avait pas osé le faire parce que proposer une ballade urbaine, ça ne faisait pas assez sérieux. » Je trouve que c'est intéressant d'avoir une parole là-dessus, en disant : « peut-être que vous pourriez faire des ballades urbaines, c'est sérieux. »

Autour des parvis de gare également, il y a une clientèle captive qui est en ville après avoir pris son bus ou son train. Il faut en profiter. À Nancy, il y a plein de projets autour de cela. À Compiègne aussi, où j'ai pourtant vu l'autre jour un parking sur lequel il est impossible de circuler à pied, ce qui ne donne pas envie d'arriver en train à Compiègne. Je pourrais vous parler de tourisme, de Air bnb qui peut jouer un rôle dans les villes moyennes (pas dans les très grandes villes où cela a tendance à faire de la concurrence au logement). Ce n'est pas la même clientèle que pour les hôtels. Il y a un tourisme de gens qui peuvent rester quelques jours alors qu'ils ne resteraient qu'une nuit dans un hôtel. Je trouve cela intéressant. Je pense qu'il faut redonner aux citoyens l'envie de vivre la ville, d'habiter en ville, et qu'il n'y a pas d'autre solution.

DISCUSSION : STEPHAN MUZIKA (1 :00 :30)

ARIELLA MASBOUNGI : Olivier, merci. Merci pour cette exploration qui montre que tu as arpenté la France dans tous les sens. Observé, avec ton regard qui n'est pas un regard de chercheur, qui n'est pas un regard d'urbaniste, et qui nous renvoie beaucoup de questions.

Je pense que la salle va avoir envie d'échanger, mais d'abord on va aller à Mulhouse. Tu as évoqué Mulhouse, qui a réaménagé son centre d'une façon assez exceptionnelle, qui essaie de regagner ses friches, et qui reste quand même en souffrance par rapport au développement de la périphérie. Qui a essayé de mettre en œuvre une ville marchable, une ville vélo.

Comme je le disais Stephan a beaucoup travaillé sur Saint-Etienne. La transformation commence à être très significative. On y était avec le Club Ville Aménagement il y a quelques semaines et il a fallu disons dix ans de travail et plus pour que les effets se voient. La qualité des espaces publics, l'offre de services en ville, l'offre d'équipements auxquels Stephan a contribué.

(1 :01 :35)

STEPHAN MUZIKA :

Merci Ariella, bonjour à tous. Stephan Muzika, directeur de Citivia, aménageur de la région mulhousienne. J'ai quelques images à faire défiler, je ne sais pas si elles peuvent s'enclencher pour passer sur le Powerpoint mulhousien. Ça nous facilitera la présentation.

Je commence. Alors Mulhouse en quelques mots, c'est une grande ville moyenne, pour prendre la terminologie qu'utilise PROCOS dans son étude. Grande ville moyenne, environ 110 000 habitants, une agglomération de 270 000 habitants, sur un territoire qui est un territoire globalement plutôt prospère, l'Alsace, à proximité de l'agglomération de Bâle qui est une ville extrêmement riche, de la région de Fribourg aussi qui est une région prospère.

Mais la ville centrale de Mulhouse est une ville qui connaît des difficultés. Des difficultés économiques parce que, comme beaucoup d'autres villes, elle est une ville industrielle qui a vu ses bases industrielles se casser la figure au fur et à mesure des fermetures d'usines, et qui a des vraies problématiques de pouvoir d'achat des habitants du centre-ville et des problématiques d'attractivité sur lequel il y a un gros travail qui a été fait.

Un travail structurant d'abord en termes de transports en commun. Les investissements, à l'époque de Jean-Marie Bockel, sur le tramway. Il a installé un tramway et un tram-train. La desserte TGV, aussi, de la ville. L'Euro airport Bale Mulhouse à proximité, qui fait que c'est une des villes, dans sa catégorie, voire la ville la mieux connectée de France. Ça ce sont les investissements structurants.

Mais au début des années 2010 se posait la question d'un travail beaucoup plus actif sur le centre-ville, le centre historique, qui était relativement dévitalisé. D'abord pour les phénomènes qui ont été bien décrits par Olivier Razemon, qui sont nationaux, avec une extension des commerces périphériques extrêmement forte et d'ailleurs plus forte que la moyenne nationale sur la région mulhousienne. Deuxièmement, il y avait eu le chantier du tramway, qui comme dans beaucoup d'autres villes bouleverse les habitudes de circulation, la fréquentation du centre-ville, donc il y avait eu un effet sur les commerces du centre-ville.

C'est ce constat au début des années 2010 qui a amené Jean-Marie Bockel et dans la foulée, très rapidement, Jean Rottner, qui a pris la succession à la mairie, à prendre le sujet à bras-le-corps, à s'appuyer sur son bras armé Citivia qui s'appelait la SERM 68 à l'époque, pour enclencher un programme d'actions auquel on a donné le nom de « Mulhouse Grand Centre ». Avec un programme d'investissements (qu'on va voir avec quelques images) important, de plus de trente-cinq millions d'euros, sur un certain nombre d'axes, pour donner la vitalité à ce centre-ville. Donc la stratégie mise en œuvre, Mulhouse Grand Centre, qui n'est pas simplement un slogan, c'est aussi un slogan, mais c'est surtout un investissement qu'on crée. Trente-six millions d'euros, via notamment une concession d'aménagement portée par l'aménageur, et puis des investissements portés en direct sur le budget communal, qui à la fois traitait le sujet de l'habitat, le sujet des déplacements, de la circulation, des espaces publics... On va décliner chacun des sujets.

Sur le sujet de l'habitat – c'était un des éléments qu'on avait bien cerné – c'est un départ des habitants du centre-ville qui devenait, comme souvent, un centre-ville avec des vitrines commerciales parfois utilisées et parfois pas utilisées, et puis des étages vacants dans les immeubles du centre-ville. On a décidé d'engager la réalisation de quelques programmes de qualité pour faire revenir des CSP+ sur le centre-ville de Mulhouse, en utilisant des bâtiments existants, donc c'est exclusivement des réhabilitations. On voit l'image d'un garage, d'un parking qui a été transformé en lofts, une quarantaine de lofts. On voit une image aussi d'un immeuble qui est sur la droite de la diapo, où on voit l'angle de la maison Engelmann qui était une grande friche commerciale à deux pas de la rue principale commerçante de la ville, et qui était complètement en déshérence, que l'aménageur a repris. Nous avons racheté. Nous avons réalisé une galerie commerciale avec des commerces de qualité qui deviennent un lieu de destination pour la ville de Mulhouse et au-delà, et des appartements de qualité au-dessus. Quelques autres interventions de ce type-là.

Aujourd'hui, ce n'est pas encore très significatif. Il y a une soixantaine de logements qui ont été livrés, qui sont habités. L'objectif est d'arriver à deux cent logements, dans cette catégorie de qualité, dans le centre-ville. On pense qu'avec deux cent familles sur un centre de la taille de Mulhouse, ça change aussi l'ambiance sur les commerces, sur les loisirs, sur les équipements publics, etc.

Le deuxième sujet, ce sont les espaces publics, avec un effort très important en termes de qualité de ces espaces publics. On s'est appuyé sur des prestataires extérieurs, Mutabilis pour ne pas les citer, avec un travail à la fois sur des investissements relativement lourds, sur des espaces qui étaient vraiment significatifs : la principale place historique de la ville, un parc, la rue piétonne..., et puis des interventions plus ponctuelles et plus fines. Un investissement important qui se voit, qui a changé l'ambiance, vraiment, d'un certain nombre de quartiers, et qui fait que se promener en ville devient de plus en plus une expérience sympathique et appréciée à la fois par les mulhousiens qui reprennent plaisir à fréquenter leur centre-ville, ce qui n'était pas forcément le cas il y a dix ans, mais également par des gens de l'extérieur qui peuvent découvrir ou redécouvrir la ville de manière extrêmement positive.

Troisième élément dans l'action, c'est donc le sujet des déplacements, qui est un sujet très sensible. Je rejoins complètement l'analyse et la réflexion d'Olivier Razemon à ce sujet. L'enjeu était de faciliter la circulation, en même temps qu'en ménageant des espaces de qualité piétonne. On voit sur l'image toute la zone en jaune, c'est le plateau piétonnier, organisé autour de la place historique et d'un certain nombre de rues qui sont traitées vraiment complètement piétonnes. Il y a aussi un système de parkings autour du centre-ville qui fait que les gens qui viennent de la périphérie, qui n'utilisent pas tous le tramway mais qui peuvent utiliser la voiture, trouvent des solutions de stationnement, avec une politique de tarification des stationnements très attractive. Deux euros pour quatre heures, c'est un tarif simple qui parle à tout le monde. Des zones aussi de stationnement pendant trente minutes gratuites, qui permettent aux gens de faire quelques courses et de repartir sans payer forcément quelque chose. Le paiement par sms... Je ne décline pas toutes les actions, mais il y a eu vraiment un travail important à ce sujet, pour rendre l'accès au centre-ville facile. Parce qu'il y avait aussi eu l'effet « chantier tram », qui avait découragé, ou en tous cas changé, la perception de la facilité de l'accès au centre-ville pour les clients.

Sujet suivant, et c'est tout à fait fondamental dans la stratégie, c'est la mise en place d'un manager du commerce, mais dont il faut bien souligner qu'à la fois c'est une personne qui est une cheville ouvrière tout à fait essentielle dans la stratégie. Le poste a été porté par l'aménageur, par Citivia, dans un premier temps, et ensuite rebasculé au niveau des services de la ville. Sous l'égide d'ailleurs de Nathalie Motte, ici présente, maire adjoint au commerce de Mulhouse. Elle est bien sur

totallement mobilisée, avec le maire et avec le manager du commerce, pour porter cette stratégie au quotidien. Il y a à la fois des dimensions stratégiques : comment est-ce qu'on continue à entretenir la flamme de l'attractivité commerciale du territoire, du centre-ville ? Comment on facilite la vie des commerçants en place ? Comment est-ce qu'on accueille les nouvelles enseignes, avec un travail de prospection important ? Présence au MAPIC tous les ans, Mulhouse a un beau stand et maintenant cette présence régulière fait qu'on est bien repérés par les enseignes, par les chaînes et par les investisseurs. Donc il y a à la fois la stratégie, et le travail au quotidien, la réactivité qu'on doit avoir. Pour quelques interventions foncières sur certains emplacements particulièrement importants, il y a une maîtrise publique, notamment via l'aménageur pour permettre aussi la transformation et l'accueil de commerces de qualité dans des endroits où ça le mérite.

Ça c'est le résultat de ce travail depuis six ans. Les courbes sont assez éloquentes : on voit la courbe verte qui est le nombre d'ouvertures sur le centre-ville, plus de quatre cent ouvertures. Il y a aussi des fermetures, mais qui sont parfois suivies d'ouvertures. Deux cent fermetures. Les locaux vacants, on était à plus de cent locaux vacants et on est autour de soixante locaux vacants aujourd'hui, donc il y a vraiment un recul de la vacance commerciale qui est constaté, qui est visible, qui est spectaculaire, qui donne confiance... Et les succès amènent les succès. On peut regarder sur l'image suivante les quatre cent ouvertures, avec notamment de belles enseignes et de bons résultats. Ce qui est extrêmement important par rapport aux commerçants, c'est qu'on peut montrer, avec quelques enseignes qui sont emblématiques, qu'on est parfois dans le top national – c'est le cas de Nespresso ou de Sarah Pacini – ou en tous cas dans le top Grand Est, assez largement, parfois sur des chiffres d'affaires supérieurs à Strasbourg ou à d'autres villes du Grand Est. Donc c'est aussi ces résultats, extrêmement concrets, qui parlent aux commerçants que nous prospectons, que Frédéric Marquet, le manager du commerce, prospecte. Voilà, la dynamique est vraiment enclenchée.

Alors, tout n'est pas rose, tout n'est pas facile bien évidemment. C'est un combat permanent sur lequel le maire, Nathalie Motte, Frédéric Marquet sont en permanence engagés. Mais en tous cas, la dynamique est extrêmement positive, encourageante. Et ça rebondit, ça a des effets sur la dynamique immobilière sur laquelle on travaille aussi de manière active avec les promoteurs. C'est comment, de proche en proche, une reconquête de centre-ville a aussi des effets sur la dynamique de production, de création de logements.

Le lien avec la gare est aussi très important. La gare TGV est à deux pas du centre-ville, donc là il faut qu'on retravaille ça mais on va faire revenir deux mille emplois tertiaires sur le centre-ville, qui vont également alimenter ces commerces. Donc la dynamique se poursuit. Voilà ce que je voulais vous dire sur cette expérience mulhousienne.

PAROLE À LA SALLE (1 :13 :20)

ARIELLA MASBOUNGI : Merci Stephan. Alors est-ce que tout va bien ? Il n'y a aucun problème ?

STEPHAN MUZIKA : Alors, il n'y a pas aucun problème, bien évidemment. Ce qui reste un sujet, quand même je pense qu'on peut le dire, c'est la compétition avec la périphérie, puisque la périphérie continue à avoir des fonciers qui sont proposés à des enseignes, que les maires de périphéries ne sont pas forcément tous unanimes par rapport à la stratégie du centre-ville de Mulhouse. Donc il y a aussi un travail de coordination, avec un schéma directeur d'aménagement commercial qui pose ces enjeux.

En tous cas, on a fait évoluer les choses. Mais Nathalie Motte pourra le dire plus fortement que moi. On a fait évoluer les choses au niveau de la perception des enjeux de la dynamique commerciale sur le territoire, et le côté presque naturel et inéluctable d'ouverture d'enseignes en périphérie ne va plus de soi aujourd'hui sur le territoire. Il y a un débat à chaque fois, le maire de Mulhouse est assez pugnace par rapport aux commissions départementales et aux commissions nationales, et on peut donc infléchir des tendances, recadrer, recalibrer des projets, négocier avec les développeurs... On ne contrôle pas tout, on n'est pas dans une économie administrée, mais quand même le sens de la dynamique a changé, clairement, sur l'ensemble du territoire.

Ce qui reste aussi dans les sujets, puisque tout n'est pas rose, bien évidemment, c'est l'attractivité résidentielle. Je l'ai évoquée. Ça reste un combat permanent, et c'est essentiel aussi. C'est-à-dire que, comme on se le disait tout à l'heure...

ARIELLA MASBOUNGI : certaines villes ont un centre non habité par les gens les plus riches.

STEPHAN MUZIKA : Oui, voilà, c'est ça. C'est typiquement le modèle urbain, il y en a d'autres : on a parlé de Saint-Etienne tout à l'heure... Le centre concentre plutôt les ménages pauvres, beaucoup de logements sociaux. Les ménages qui ont les moyens vont opter pour les périphéries verdoyantes, sur les collines, dans un cadre de vie différent. Donc vraiment l'enjeu pour nous : on fait revenir les gens en ville pour faire leurs courses, maintenant il s'agit qu'ils reviennent en ville pour y habiter.

ARIELLA MASBOUNGI : Merci, donc maintenant à vous la parole. J'imagine qu'il y a des réactions, des témoignages....

RENAUD BARRES : Renaud Barres, directeur du CAUE de l'Aude. Un département rural. D'abord un témoignage. On a été invités à participer à la CDAC. Je dois dire que c'est vraiment un lieu extrêmement important pour intervenir, mais malheureusement mon témoignage c'est que c'est une chambre d'enregistrement où les élus sont tétanisés à l'idée qu'on puisse les accuser d'avoir refusé un projet qui soi-disant crée des emplois. Donc nous y avons vu très peu d'intérêt, donc on en est sortis parce qu'on était toujours les seuls à dire qu'il y avait peut-être d'autres manières de voir les choses.

C'est un sujet qui nous intéresse beaucoup parce qu'en 2015, on a fait un concours d'idées national qui s'appelait « revivre en centre-bourg ». Donc plutôt à l'échelle rurale, mais la question reste entière pour les centres-bourgs, et c'est intéressant parce qu'on s'était rendu compte que la première réponse pour l'échelle rurale, c'était évidemment de redonner envie de vivre au centre, donc d'avoir des espaces extérieurs qui existent très peu dans le tissu ancien. Donc la réponse est plutôt à l'échelle de l'îlot qu'à l'échelle de la parcelle. Bon.

Mais par contre, je voudrais revenir sur un élément important qui avait été bien identifié dans un reportage qui était passé sur le journal d'Arte il y a à peu près deux ans. Sur la santé et le vélo en Hollande. Et qui montrait que la Hollande investissait à peu près 2 milliards d'euros en infrastructures pour le vélo chaque année, ce qui leur faisait économiser 19 milliards d'euros pour la santé. Mais le lien entre la possibilité de faire du vélo et les supermarchés, c'est tout simplement que les hypermarchés sont interdits en Hollande. Du coup il y a foison de petits supermarchés, qui sont accessibles en vélo parce qu'ils en sont pas loin. Evidemment que lorsqu'on fait ses courses en vélo, on consomme moins, plus intelligemment puisque de toutes façons on charge peu. Donc la santé est meilleure aussi. Donc on se rend compte à quel point le schéma français a des conséquences beaucoup plus graves que seulement le fait d'encombrer les périphéries etc. E

Un autre sujet auquel nous avons été confrontés très récemment est le fait qu'il y a une nouvelle génération de jeunes adultes qui ne passent plus le permis de conduire. Donc ces gens-là, il va quand même falloir que les élus y réfléchissent.

OLIVIER RAZEMON : Alors juste santé vélo. Vous avez Frédéric Airan, qui est un spécialiste, pour vous répondre. Mais simplement une chose : oui, à vélo on achète moins, mais on revient plus souvent par définition. Et ce que vous constatez aux Pays-Bas, c'est vrai aussi, pour rester en France simplement, dans certaines villes. Les villes qui s'en sortent le mieux dans le palmarès de PROCOS sont toutes des villes qui en fait ont sorti une politique cyclable depuis un certain temps et qui, enfin à l'échelle de la France, sont un peu plus cyclables que d'autres. Voilà c'est tout. Et

juste, les jeunes qui passent moins le permis, aussi à Carcassonne, ou... ? Aussi à Carcassonne, d'accord. Intéressant.

HERVE DUPONT : Hervé Dupont, ancien directeur d'établissement public, notamment Plaine de France, mais ce n'est pas de ça que je vais vous parler parce que je travaille en ce moment sur une ville de la reconstruction en Normandie, qui s'appelle Evreux, qui est ma ville natale. Et les phénomènes dont vous parlez ne sont pas encore là parce qu'elle se tient assez bien, mais elle est sensible. Et donc je voudrais poser des questions, notamment à Stephan Muzika, sur l'exemple de Mulhouse, parce que Mulhouse c'est une ville moyenne grande, comme tu l'as dit, avec un opérateur.

Ce que je constate dans le centre-ville d'Evreux, qui est un centre-ville reconstruit, c'est que certains obstacles, c'est tout simplement la disposition de foncier suffisamment grand pour des enseignes moyennes, pas des Fnac et des grandes, mais des enseignes moyennes qui du coup vont en périphérie qui ne trouvent pas la taille qui leur faut. Des questions également de transformation du bâti parce qu'il y a des questions d'accessibilité, par exemple des cabinets médicaux qui ferment, qui vont se mettre en périphérie parce qu'ils ont l'accessibilité handicapés. Et ces questions, ça met en jeu les moyens d'investissement de la collectivité, parce que les investisseurs sont des investisseurs privés particuliers, qui se contentent d'acheter un bâti et de le revendre ou de le louer, mais qui n'ont évidemment pas de stratégie. Et je voudrais poser cette question en fait, de l'opérateur ou des opérateurs. Quand il y n'y a pas d'opérateur local parce que la ville est trop petite – il y a des SEM à Caen, mais il faut aller les chercher – alors qu'il y a des potentiels de foncier, y compris dans le centre-ville, qui permettraient de résoudre, pas seulement pour les commerces moyens, mais aussi pour des équipements publics qu'on va mettre en périphérie parce qu'on n'a pas de parcelle assez grande, alors qu'on pourrait regrouper.

Voilà, toutes ces questions me semblent intéressantes parce que là il y a un maire qui veut changer les choses, mais il y a aussi ces questions purement opérationnelles que je voudrais poser, et savoir si vous avez des exemples aussi dans ce que vous avez vu.

STEPHAN MUZIKA : Oui, pour répondre à Hervé Dupont, effectivement la question de l'opérateur est importante mais alors vraiment, le préalable c'est la volonté politique, c'est-à-dire que si la volonté politique est là, ce qui était le cas à Mulhouse et ce qui semble être le cas à Evreux, les solutions opérationnelles, je pense qu'on peut les trouver. Il faut un bras armé effectivement. Un il faut la volonté politique, deux il faut caler la stratégie, donc sur Mulhouse on avait passé quand même

quelques deux ans d'études pour diagnostiquer la situation. Que le diagnostic soit clair, soit partagé, soit porté. Et puis, notamment avec Bérénice, avec des spécialistes des questions commerciales, des urbanistes aussi. Et une fois qu'on a défini la stratégie, on a défini un budget. Là il y a la question du bras armé qui se pose. Sur une partie des efforts, et l'autre partie après c'est l'investissement privé qui prend le relais. C'est-à-dire que trente-cinq millions, ce n'est pas rien effectivement, mais ça permet de réunir les investisseurs privés : des parisiens, ou d'autres régions de France. On n'a pas des investisseurs internationaux, mais des investisseurs nationaux qui reviennent sur la ville parce que le maire leur adresse un message de confiance et que surtout, ce n'est pas seulement un discours mais ce sont également des actes. Et à ce moment-là, l'effet levier entre l'investissement public et l'investissement privé commence à devenir intéressant.

ARIELLA MASBOUNGI : Mais Evreux peut peut-être faire appel à la société de Stéphan. Il pourrait y avoir des services rendus entre villes.

BERNARD LABAT : Bernard Labat, association Humanité et biodiversité. J'avais trois questions assez rapides. D'abord, sur l'emploi, on a effectivement le sentiment en écoutant M. Razemon, et en lisant son livre bien sûr, que l'emploi n'est que déplacé des centres-villes vers les périphéries, mais n'y a-t-il pas aussi une problématique de qualité de l'emploi ainsi transféré. Est-ce qu'on ne remplace pas des CDI, des emplois stables en centre-ville, voire de situations d'entrepreneurs bien sûr, en emplois précaires dans les grandes surfaces ? Ça paraît être un sujet un petit peu négligé dans les discours sur les projections de l'emploi à la faveur de la création des zones commerciales périurbaines.

Deuxième question, sur les friches commerciales : moi j'étais très frappé par l'autre blog, un blog d'un de vos collègues, Pascal Madry, très frappant. Il suffit de taper « french malls » sur internet, et on voit qu'il y a un recensement absolument effrayant d'ailleurs, avec beaucoup de documentation photographique, de toutes ces friches commerciales. Moi la question que je me pose, c'est qu'il y a des bases de données sur les sites et sols pollués, Basias, Basols, même là on connaît bien. Ne ressent-on pas la nécessité d'un recensement fin des zones commerciales pour qu'on puisse superposer des politiques publiques ? Pour l'instant, cet instrument-là semble manquer.

Et puis troisième question, plutôt pour M. Muzika : la conformation commerciale à venir des villes qui s'en sortent, dont vous nous avez donné un exemple. J'ai un peu le sentiment, pardonnez le côté un peu provoquant de ma question, que c'est une politique qui consiste quand même pour partie à investir, ou à faire confiance, à la fédération PROCOS. Avec des exposants, des enseignes que vous avez d'ailleurs citées. Vous montrez dans votre présentation Sandro, Calzedonia, Geox... Bon, on les connaît tous. Pardonnez le caractère encore une fois un petit peu provoquant de

ma question, mais à défaut d'apprendre à manger des petites culottes ou des chaussures, on va finir par avoir un certain problème de commerces de bouche, par exemple. Premier problème. Et deuxième problème, est-ce qu'on ne va pas vers une sorte d'unification des villes commerciales des villes qui s'en sortent ?

OLIVIER RAZEMON : Je vais répondre en fait à la question Stéphane d'abord. Mais à Mulhouse, il n'y a pas justement que des enseignes. Ils sont très fiers de mettre en avant les enseignes, mais j'ai posé la question à Frédéric Marquet, en fait il y a trente-cinq pour cent d'enseignes en ville, donc il n'y a pas que ça. Mais c'est vrai que dans les villes moyennes, y compris celles qui sont considérées comme aller bien, Colmar par exemple, en fait on trouve peu, à part le fromager, et puis le marché quand même, on trouve très peu d'alimentaire. Alors sur l'emploi, oui. Non seulement en CDD, mais aussi multiplication des emplois répétitifs. C'est le *Quai de Ouistreham* de Florence Aubenas, en fait.

ARIELLA MASBOUNGI : Il y a en effet une sorte d'illusion sur la création d'emplois qui fait que les CDAC cèdent presque toujours à la création des centres commerciaux : le chantage à l'emploi. Et de fait, quand on analyse bien, la création nette d'emplois est très faible. Elle est calculée à la quantité de mètres carrés construits. D'abord, au départ parfois, c'est vrai, quand on ouvre un centre commercial. Ensuite ça baisse de vingt à vingt-cinq pour cent au minimum, et on ne compte pas les emplois qu'on tue autour. Ce chantage à l'emploi mériterait d'être confronté à des études sérieuses. Par exemple, sur le projet d'Europacity où on annonce une création nette d'emplois qui peut se trouver démentie par la mort probable des centres commerciaux environnant ainsi que dans les villes concernées autour de l'opération.

STEPHAN MUZIKA : Oui, je veux compléter la réponse à la question sur Mulhouse et sur le tissu commercial qui s'installe dans une ville qui se porte mieux. Alors bien sûr on met en évidence les enseignes qui sont connues sur le plan national, parce que ça parle à tout le monde, et ça parle notamment aux investisseurs, et ça parle à ce type de chaînes. Mais ce qu'on peut dire en gros, c'est que cinquante pour cent des commerces qui s'implantent sur le centre-ville de Mulhouse ne sont pas des commerces de chaînes, vêtements et autres, mais sont des commerces indépendants. Et on est vraiment attentifs à cet équilibre-là, et ça marche bien. On a des libraires, on a un libraire indépendant qui s'est lancé, on a déjà une très belle librairie et une deuxième dans le centre-ville dans notre opération Engelmann qui marche très très bien. On a des commerces de bouche qui vont aussi revenir, qui sont des commerces de qualité, et puis on a sinon des commerces indépendants, originaux, et on est vraiment attentifs avec la ville à maintenir cet équilibre.

PIERRE-MARIE TRICAUD : Merci. Bonjour, Pierre-Marie Tricaud, paysagiste urbaniste à l'institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île de France. Mais ma

question ne porte pas que sur l'Île de France puisque le constat qu'a fait Olivier Razemon vaut pour toute la France. Pendant des décennies, on a opposé le petit commerce et la grande distribution. Le sentiment que j'ai eu lisant votre livre, c'est que le problème n'est pas tant la grande distribution que la grande distribution en périphérie. Donc si j'en tire la conclusion - et ça sera ma question : est-ce que ma conclusion est bonne, parce que c'est peut-être plus implicite qu'explicite dans votre livre – est-ce qu'on ne pourrait pas justement, plutôt qu'affronter la grande distribution, ce qu'on n'a pas réussi à faire parce qu'ils sont trop forts, les mettre un peu du côté du développement urbain en ayant des grosses enseignes en centre-ville ? Ce qui n'est pas toujours facile, parce qu'il n'y a pas toujours la place pour ça, c'est pas forcément des hypermarchés mais des supermarchés, et est-ce que le principe de la locomotive qui a quand même des galeries commerçantes autour ne peut pas dans certains cas, est-ce qu'il y a des bons exemples, être dans un centre-ville sachant que du coup la galerie commerçante c'est peut-être le commerce local existant ? Est-ce que quand on fait venir une grosse enseigne, si on y arrive, en centre-ville, est-ce que ça tue le petit commerce ou au contraire est-ce que ça peut contribuer à le faire vivre ?

ARIELLA MASBOUNGI : Avant de donner la parole à Olivier, je rappelle l'exemple britannique, qui est très clair en la matière car il est encore plus radical qu'en l'Allemagne et aux Pays-Bas puisque c'est absolument impossible de faire un centre-commercial en périphérie. De fait, les investisseurs s'y retrouvent financièrement et retissent le tissu urbain. C'est-à-dire que les commerces et les parkings autour, c'est une chose absolument impossible puisqu'ils doivent fabriquer du tissu urbain. D'autre part, ils doivent faire des enquêtes pour ne pas mettre en péril le commerce existant. Ils doivent au contraire se relier au commerce existant et le compléter, et on a vu par exemple à Birmingham que la création du centre commercial qui est magnifique a été une manière de surplomber le périphérique, rétablir les continuités piétonnes, et refaire vivre le commerce existant du centre-ville. C'est le cas également à Liverpool.

OLIVIER RAZEMON: Oui, alors en fait, non. La grande distribution, ce n'est pas qu'elle est trop forte, c'est qu'on ne s'y est pas vraiment attaqué. Franchement, pour l'instant...

En fait, en ville, c'est différent. J'avais une discussion avec la Chambre de commerce de Paris à propos de rue Lourmel et du centre Beaugrenelle. Là, il y a une complémentarité tout simplement parce que c'est facile d'y aller à pied. Et du coup, comme c'est à côté, ben oui. Et quand il y a une enseigne importante qui s'installe, même un Monoprix, même un Carrefour Market etc. dans une rue, pour le commerçant, l'intérêt c'est d'être juste à côté parce qu'il y aura des flux à pied. Sur le même trottoir de préférence, pas en face. Ils le disent comme ça les commerçants. Par contre, si c'est à trois kilomètres et qu'il faut y aller en voiture et qu'en fait, oui, ça va être compliqué de se garer, là la complémentarité ne va pas fonctionner. Donc en

fait, c'est vrai que dans les villes pour l'instant, les enseignes, c'est trente-cinq à quarante pour cent je répète, mais c'est un problème à mon avis, pour revenir à la question d'avant, qu'il n'y ait que les mêmes enseignes partout. Mais je pense quand même... Rue de la République à Orléans, c'est la rue des enseignes, c'est extraordinaire, on prend le tram, on descend de la gare, c'est la rue des enseignes. Et en fait, heureusement, comme on est rue de la République et pas à...je ne sais pas, République Street à Saint-Jean-de-Braye ou je ne sais pas où, dans la banlieue, on va à pied, pas loin. Et donc ça change quelque chose. Quand on est en ville, on reste en ville et on arrive à pied aussi. Je pense que là, les déplacements sont au cœur du sujet.

PIERRE NARRING (CGEDD) : Ariella a cité en introduction les travaux du CGEDD sur le sujet. En fait, il y a deux rapports. Un premier qui a été fait avec l'IGF sur la revitalisation commerciale des centres-villes, qui est sorti à la fin de 2016, et un deuxième rapport qui porte plutôt sur l'analyse de l'urbanisme commercial périphérique à partir des principes du développement durable, donc qui porte plutôt sur les périphéries. Deux travaux qui se complètent. Bien sûr, on s'est basé sur beaucoup d'études existantes, d'analyses, d'observations, y compris d'ailleurs des travaux d'Olivier Razemon qu'on cite dans un de nos rapports. Je voudrais juste rajouter, on est en phase avec plein de choses que vous avez dites, on s'est aussi basés sur un certain nombre d'études de cas, comme celui de Mulhouse dans la première mission.

Je voudrais juste rajouter quelques points qui n'ont peut-être pas été assez dits. C'est d'abord l'important de cette analyse en termes de développement durable, parce que l'urbanisme périphérique commercial, on n'a pas de mal à faire son procès. En tous cas faire le procès du passé, des quarante années réalisées, tout ce qui a produit la France moche, les entrées de ville déstructurées, etc. Ce qui est intéressant aussi, c'est d'analyser les projets plus récents, parce que souvent on a des opérateurs qui présentent des projets soi-disant vertueux. Ils ont obtenu le label BRIM quelque-chose, HQE quelque-chose, et en fait quand on regarde de plus près, ce sont bien sûr des projets qui ont un certain intérêt en termes de prise en compte de l'environnement à l'échelle de l'opération, mais dès lors qu'on regarde les choses à l'échelle plus large, à l'échelle d'un territoire, on s'aperçoit qu'ils contribuent à l'étalement urbain, ils contribuent à la désorganisation de l'espace, à la mise en péril des centres-villes, notamment dans les villes moyennes... On a largement parlé de l'emploi donc je ne reviens pas sur ce qui a été dit, parce qu'on a du mal à avoir des analyses objectives des emplois créés, quels types d'emplois, combien ça en détruit ailleurs, comment ça dure dans le temps... Et bien évidemment, en termes de mobilité, je ne reviens pas sur tous ces aspects.

Il y a un deuxième point sur lequel je voudrais insister, c'est la dimension européenne, parce que c'est vrai qu'on est un peu en France, presque un peu

l'exception. Parce qu'on a tellement bien introduit la directive Bolkestein dans notre législation qu'on s'est privés d'un certain nombre de marges de manœuvre pour faire fonctionner un dispositif de régulation correct. Je ne reviens pas sur ce qu'on dit les uns et les autres sur le fonctionnement des commissions départementales d'aménagement commercial. Et je crois que c'est important de dire, puisqu'on a fait cette analyse, on nous avait dit « attention, il y a des principes européens à respecter, vous ne pouvez pas empêcher la libre installation des commerces, etc. ». En fait, en regardant bien le droit européen, il est tout à fait possible, enfin on montre très clairement qu'il y a un certain nombre de marges de manœuvre. Il y a aussi des principes de droit européen en termes de droit de l'environnement, en termes même d'organisation des territoires, ça s'appelle les raisons publiques d'intérêt majeur, et ce qui est très intéressant, c'est d'aller voir dans tous les pays voisins du nôtre comment ces pays ont intégré ces règles différemment. Alors ce n'est pas vrai partout, mais que ce soit l'Allemagne avec la planification, la Grande-Bretagne avec le dispositif qu'a cité Ariella, les Pays-Bas, même l'Italie, même au moins la Catalogne si ce n'est l'Espagne entière, finalement ils présentent des dispositifs finalement beaucoup plus équilibrés. Ce n'est pas parfait ailleurs, mais je crois que ça doit inspirer, effectivement, ce changement d'orientation qui est prôné dans nos rapports et qui je crois est prôné aujourd'hui par beaucoup de gens C'est important de dire qu'il faut changer mais c'est aussi important de montrer comment et pourquoi on peut changer, que rien ne s'y oppose au niveau de la législation européenne, qu'on a des alliés dans toute l'Europe.

Et après, j'ai juste peut-être un point de débat avec Olivier Razemon, c'est quand vous opposez un peu la volonté politique et la réglementation. Je pense qu'il faut certainement les deux, mais nous, à la suite de ces travaux, on a plutôt tendance à dire... Bon, il y a vraiment un rapport de force qui est à créer. Je crois qu'il y a de plus en plus d'élus, d'experts, de gens de toutes catégories, qui veulent effectivement aller dans cette nouvelle direction. Il y a une intelligence, il y a une ingénierie à mettre en place, notamment dans les villes moyennes. Et de l'intelligence collective. Il y a aussi des acteurs chez les commerçants qui sont de plus en plus nombreux à dire : « nous on voulait être partout », mais quand ils se rendent compte qu'ils paient un loyer en centre-ville dans un premier centre commercial, dans un deuxième, ça devient très compliqué. Donc il y a beaucoup de fédérations de commerçants qui ont applaudi des deux mains quand on a sorti notre deuxième rapport, je dirais un peu à ma grande surprise, et je dirais même les opérateurs immobiliers commencent à se poser des questions. Donc je pense qu'il faut aussi à un moment donné changer les règles du jeu pour que le système d'acteurs fonctionne dans un sens vertueux.

ARIELLA MASBOUNGI : Comme c'est davantage une contribution qu'une question. Pierre Narring prépare avec le CGEDD un colloque sur la question, qui devrait avoir lieu le 19 octobre prochain. On vous enverra l'information sur ce colloque qui rendra

compte des travaux menés par le CGEDD et qui ont été largement relayés par la grande presse.

GILLES VEXLARD, paysagiste et urbaniste : J'ai lu avec beaucoup d'intérêt ce livre, bien sûr, à la suite d'une émission de France Culture dans laquelle le débat était justement entre la question du centre et de la métropole, si mes souvenirs sont bons.

Ce qu'on a pu constater quand même, à la lecture de ce livre, c'est que sur les quatre-vingt-dix pour cent de la première partie, j'ai été extrêmement séduit par la précision et par le constat, qui est lapidaire sur l'examen de la France entière. Par contre, sur les réponses, j'ai été très interrogatif sur différentes choses. Déjà, l'évidence, on le sait tous, c'est que les centres commerciaux, les grandes surfaces extérieures à la ville ont siphonné les commerces de centre-ville. C'est très dur de faire la machine arrière.

Ensuite, une des critiques que je ferais quand même à l'examen, c'est qu'effectivement on parle de qualité de vie, certaines de ces photos le montraient bien, et on oublie avec ce reportage sur les centres-villes, on a peut-être l'envie de définir ce qu'est la qualité de ville. La qualité de vie, mais aussi la qualité de ville. Et effectivement aujourd'hui, on assiste dans l'espace public à des démonstrations péremptoires sur des centres de places, sur lesquelles il y a overdose d'aménagement pour être clair, au détriment des périphéries et des banlieues. Pour travailler en banlieue et habiter moi-même en banlieue, je constate que cette question des déplacements est presque accessoire si on n'attaque pas le problème de front. Et j'ai cru comprendre qu'il y avait un moratoire sur le fait de faire une pause dans la construction des villes à cause de ces centres commerciaux qui sont dirigés de manière certaine par quelques grands groupes bancaires et financiers. On le sait tous, très bien, essayons de travailler là-dessus.

Alors l'histoire de la locomotive est quand même quelque chose d'assez grossier, entre guillemets, parce que ça fait quand même vingt ou trente ans qu'on entend cette affaire-là. Aujourd'hui, on a une véritable question concernant l'aménagement de ce qu'on appelle le périurbain – mal nommé, c'est horrible c'est expression. Et on pourrait se poser la question de la responsabilité des centres commerciaux là-dessus, au titre vraiment de la ville. On voit dans les dernières élections présidentielles, enfin les élections en cours, que la question de fond s'est posée, enfin. On voit bien que la répartition, la bipolarité est éclaboussée en fonction au contraire de questions de vie citoyenne, beaucoup plus amples. Alors pourquoi on ne s'attaque pas à ces gros ? Je ne comprends pas pourquoi on ne s'attaque pas à ces gros, à titre du bilan carbone 14, etc. Il y a plein de moyens de se reposer des questions et de refonder la ville sur la qualité et le sens même qu'elle doit porter. On se plaint des commerces par exemple. Il y a une vue trop commerçante de la qualité de la ville, voilà la grosse critique que je ferais. Et dans le fond si certains

commerces disparaissent, on peut les remplacer – je suis paysagiste de nature – par des parcs qui dans l'histoire et dans le temps, et relient ça aux travaux de la DATAR de 1965. Je serais curieux de voir le bilan de tout ça.

OLIVIER RAZEMON : Si j'ai bien compris, vous me reprochez de parler trop de commerces. Il y a plusieurs choses. Oui, évidemment, c'est par le commerce que cette affaire est en train de monter, donc c'est comme ça qu'on peut traiter le sujet, forcément, c'est le révélateur. Ensuite, non, justement, c'est la ville qui est en jeu, et ce sont justement les quartiers hors PQV, tout ça... Donc c'est l'habitat, c'est tout le reste, c'est la vie en ville. Je ne peux qu'être d'accord avec vous sur ce plan, c'est le sens de ma conclusion d'ailleurs.

JEROME LIBESKING (Logicités) : Je suis consultant en logistique urbaine. Je m'étonne, mais vous en parlez un peu dans votre livre, vous faites un paragraphe sur l'e-commerce : est-ce que quelque part l'e-commerce ne va pas complètement bouleverser un certain nombre de fonctionnements sur le plan de la consommation ? Est-ce que les premières victimes de l'e-commerce ne seront pas les hypermarchés eux-mêmes ? Et est-ce que finalement l'e-commerce n'est pas une formidable opportunité pour les commerces de centre-ville de pouvoir vendre aux nouvelles générations dans les années qui viennent ?

OLIVIER RAZEMON : Alors oui, j'en parle dans le bouquin mais évidemment je ne peux pas tout évoquer en parlant une heure. Oui, c'est très important l'e-commerce, c'est très intéressant, mais ce que disent les spécialistes de l'e-commerce, c'est que pour le moment, ils le confirment, la proportion reste limitée. C'est-à-dire qu'il y a eu une augmentation de l'e-commerce et ensuite une sorte d'inversion de la courbe. Ça augmente, mais moins qu'avant, et donc ça ne devrait pas dépasser un certain seuil. On ne sait pas encore exactement combien, mais c'est ce que disent les spécialistes de l'e-commerce eux-mêmes. Par ailleurs, l'e-commerce change beaucoup de choses parce que c'est la livraison, tout simplement. Et quand on croit que cette économie-là n'est pas matérialisée, en fait c'est faux. Elle est matérialisée, et pour le dire assez simplement, elle se matérialise généralement par une camionnette blanche conduite par un chauffeur sous-payé qui se gare sur un trottoir. Il y a des enjeux à ce moment-là qui sont différents, qui redeviennent ceux des transports et de la ville, et effectivement ça peut avantager la proximité à condition qu'on fasse payer le prix de livraison quand même. Parce que si on ne fait pas payer et qu'on prétend que c'est gratuit, comme c'est aujourd'hui, les frais de port sont offerts, ça ne marche pas. Mais si on les fait payer, là, ça va avantager le commerce qui est en dessous. Et j'insiste et je redis, pas seulement les commerces de centre-ville, mais aussi les commerces de quartier, parce que justement on ira en-dessous de chez soi, pas loin, ça sera à trois cent mètres si c'est possible, etc. Et on fera moins le trajet de dix kilomètres qui consiste à aller à la zone commerciale.

ARIELLA MASBOUNGI : Olivier n'a pas évoqué que le centre-ville, il a évoqué la ville et la façon dont les quartiers pouvaient être associés au centre-ville. Et c'est vrai que le débat portait là-dessus.

Nom ??? J'aimerais revenir sur les questions d'acteurs qui ont été évoquées, non seulement pour la question des acteurs publics, mais aussi les commerçants. Je m'interroge sur ce que vous avez pu constater, le rôle de la société civile dans cette redynamisation, que ce soit par l'économie sociale et solidaire, ou aussi l'engagement d'associations. Et la deuxième question que je me pose, c'est pourquoi on en parle si peu ?

OLIVIER RAZEMON : On en parle, enfin... Quand je vais à Tournus, à Limoges, à Perpignan ou à Castres, je rencontre à chaque fois des gens qui sont franchement décidés. Ils ne veulent pas se laisser faire, vraiment, et c'est ça que j'appelle la société civile. Alors, l'économie sociale et solidaire, je ne sais pas. Oui, certainement, il faudrait des donner des exemples. Là, l'image qui me vient en tête c'est les ateliers de réparation de vélos, mais ça ne suffira quand même pas. Il y en a certainement d'autres.

C'est vrai que souvent – je n'aime pas dire que le débat est confisqué, mais c'est vrai que souvent le débat a lieu entre l' élu, l'aménageur et la presse locale, et que souvent ces affaires-là sont considérées comme « ce n'est pas de notre ressort » et les gens ne participent pas. Et c'est vrai que dans n'importe quelle ville, même quand il y a une association de citoyens engagés, la plupart des gens ne réfléchissent pas. Sauf quand ils sont confrontés, là je l'ai vu à Tournus en Saône-et-Loire, où là des gens des associations qui combattent vraiment le projet pharaonique du maire à la sortie de l'autoroute A6, là ils se disent quand même « peut-être que nos modes de consommation pourraient aussi changer. » Et c'est intéressant, parce qu'il y a là vraiment ce que j'appelle prise de conscience.

ARIELLA MASBOUNGI : Je voudrais remercier nos intervenants de s'être mobilisés pour faire passer les messages et vous annoncer que le prochain 5 à 7 n'aura pas lieu avant octobre.

Par contre, je vais vous inviter à nous rejoindre à Berlin où j'organise un colloque à Berlin, 18 et 19 septembre prochain. Vous pouvez découvrir des choses passionnantes, notamment sur le bottom-up, sur la façon de fabriquer de l'habitat auto-produit, sur la manière de débattre avec la société civile...

Le prochain 5 à 7 aura lieu en octobre ou novembre, sans doute autour de la question suivante : « peut-on encore faire des grands projets ? » avec Laurence Cossé, auteur de « la Grande Arche », Jean-Louis Subileau, de la Fabrique de la Ville, qui fut responsable de l'opération Tête Défense et Yves Dauge qui a dirigé les

" Comment la France peut sauver ses villes "

grands projets présidentiels. Il s'agira d'analyser d'une part comment il a été possible de monter des grands projets, et d'autre part de s'interroger, dans notre société telle qu'elle est, sur la possibilité d'aller au bout d'un projet ambitieux.

Sachez aussi que vous pourrez voir l'interview d'Olivier très vite sur YouTube, on vous informera. Que sur le site du Club Ville Aménagement, mais aussi sur YouTube, vous avez cette séance qui restera en ligne pendant très longtemps, ainsi que le compte-rendu de la séance. Et puis vous pouvez aussi revoir, si vous le souhaitez, tous les 5à7 précédents, avec les powerpoints, les vidéos et les comptes-rendus. Merci beaucoup à vous et à très vite.