



HAL
open science

Vivre le centre-ville : représentations de la décroissance et de la revalorisation dans trois villes moyennes de la Côte d'Opale

Jérémy Innebeer

► **To cite this version:**

Jérémy Innebeer. Vivre le centre-ville : représentations de la décroissance et de la revalorisation dans trois villes moyennes de la Côte d'Opale. Géographie. Université du Littoral Côte d'Opale, 2022. Français. NNT : 2022DUNK0610 . tel-03667199

HAL Id: tel-03667199

<https://theses.hal.science/tel-03667199>

Submitted on 13 May 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Thèse de Doctorat

Mention Sciences Humaines et Humanité

Spécialité Aménagement de l'espace, urbanisme

présentée à l'Ecole Doctorale en Sciences Humaines et Sociales (ED 586)

de l'Université du Littoral Côte d'Opale

par

Jérémy Innebeer

pour obtenir le grade de Docteur de l'Université du Littoral Côte d'Opale



Vivre le centre-ville : représentations de la décroissance et de la revalorisation dans trois villes moyennes de la Côte d'Opale

Soutenue le 17 Janvier 2022 après avis des rapporteurs, devant le jury d'examen :

M. Christophe Gibout, Professeur, Université du Littoral-Côte d'Opale
Mme Anne-Peggy Hellequin, Professeure, Université Paris-Nanterre
Mme Nathalie Lemarchand, Professeure, Université Paris 8 Vincennes
M. Hervé Marchal, Professeur, Université de Bourgogne-Franche-Comté
M. Bernard Reitel, Professeur, Université d'Artois
M. Frédéric Santamaria, Professeur, Université Grenoble-Alpes

Directeur
Directrice
Examinatrice
Examinateur
Rapporteur
Rapporteur

Remerciements

Je dédie cette thèse à M. Gustave Innebeer, mon grand-père, qui m'a soutenu tout au long de l'aventure et avec qui j'aurai aimé en partager la finalité.

Je remercie en premier lieu mes directeurs de thèse, Anne-Peggy Hellequin et Christophe Gibout, qui m'ont apporté leurs connaissances et conseils durant ces cinq années. Remerciements également à l'ensemble des collègues (enseignants-chercheurs, doctorants, ingénieurs d'étude, personnels administratif) du laboratoire TVES et de la MRSH de Dunkerque, avec qui les échanges formels et informels ont sans aucun doute eu une influence positive sur le bon déroulement de ce travail de thèse. Merci également pour les conditions d'accueil et de travail positives dans lesquelles j'ai pu mener ce travail de thèse. Un remerciement particulier à Philippe Chagnon pour l'aide apportée dans les travaux concernant les analyses factorielles et les cartographies, sur lesquelles nous avons passé de nombreuses heures.

J'adresse également des remerciements particuliers à mes collègues doctorants et enseignants du 3^{ème} étage pour l'ambiance de travail chaleureuse et bienveillante dans laquelle ma thèse a pu se dérouler.

Je remercie l'ensemble de mon jury de thèse pour avoir accepté d'y siéger, ainsi que de mon CSI pour leurs conseils qui ont permis de faire avancer la présente thèse dans une bonne direction.

Cette thèse n'aurait pas pu voir le jour sans l'appui financier du Pôle Métropolitain Côte d'Opale et de l'Université du Littoral-Côte d'Opale, que je remercie également à ce titre.

Je remercie chaleureusement ma famille et mes amis qui ont su se montrer patients, compréhensifs et à l'écoute, tout au long de cette aventure, qui a parfois pris le pas sur la vie personnelle.

Enfin je tiens à remercier l'ensemble des personnes rencontrées lors de la conduite des entretiens et de la thèse, qu'ils soient habitants ou agents des collectivités étudiées, pour leur temps et leurs discours qui alimentent directement le cœur du travail ici restitué.

Introduction à la recherche : les centres urbains des villes moyennes, quels enjeux de la centralité, de la décroissance et de la revalorisation ?.....	8
Introduction de partie : centralité, décroissance et revalorisation, contexte théorique des grands enjeux inhérents aux villes moyennes	16

Partie 1 : Contexte théorique

I- La ville moyenne, le contexte central de la thèse	17
I-1. Différentes définitions de la ville moyenne selon les types d'acteurs	19
I-2. Des définitions le plus souvent nationales	22
I-3. Les villes moyennes, un maillage important pour le territoire français, et une redéfinition à apporter pour le choix des terrains de thèse	23
I-4. Une redéfinition de la catégorie des villes moyennes : quelles villes en France ?	26
I-5. La répartition en aires urbaines, une échelle plus fine pour l'identification des grands pôles urbains et des aires urbaines moyennes	27
II- De la centralité au centre-ville.	29
II-1 Centre et centralité dans une approche pluridisciplinaire.....	29
II-2. Définir le centre par la zone d'influence	35
II-3. Les relations du centre avec sa périphérie	36
II-4. Evolution de la définition de la centralité, remise en cause de l'organisation spatiale et multipolarisation.....	37
II-5. Les centres-villes, lieux complexes de concentration des flux, des acteurs, des facteurs de dynamiques de décroissance et de revalorisation	39
III- Déclin ou décroissance, les mots du changement démographique	40
III-1. La décroissance des centres-villes, de nombreuses dynamiques à l'œuvre	41
III-2. Le déclin des villes moyennes : les relations centres-villes - périphérie	44
III-3. Le commerce, premier indicateur de déclin des centres-villes ?.....	45
III-4. L'urbanité, le véritable indicateur d'évolution des centres-villes ?	49
III-5. Une décroissance des villes moyennes à nuancer	50

III-6. Une prise de conscience de la décroissance et des actions de revalorisation de plus en plus nombreuses	53
IV- La revalorisation des centres-villes : une association de différents concepts.....	56
IV-1. La revitalisation : regain de vitalité dans les quartiers en déprise	56
IV-2. La redynamisation : le retour de mouvement et de flux	57
IV-3. Entre revitalisation et redynamisation, la revalorisation comme retour de la valeur et de l'attractivité dans les quartiers centraux, exemples internationaux.	59
IV-4. Nouvelles centralités pour les villes moyennes, la réponse par des politiques de revalorisation	60
V- La place des acteurs dans la production urbaine	66
V-1. Quels sont les acteurs de l'urbain et comment ces derniers s'insèrent-ils dans les stratégies de revalorisation ?.....	66
V-2. La place de l'habitant dans la production urbaine, entre participation et concertation	69
V-3. Interroger la réception sociale de l'urbanisme pour mieux comprendre les dynamiques de revalorisation	70
VI- La décroissance des centres-villes, le choix d'étudier des villes moyennes de la Côte d'Opale	71
VI-1. Une classification ascendante hiérarchique des villes moyennes	71
VI-2. La région Haut-de-France, terre des villes moyennes en décroissance selon les scores de fragilité ?.....	74
VI-3. Le choix des villes moyennes de la Côte d'Opale	75
VII- Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer, un contexte de villes moyennes industrialo-portuaires en décroissance.....	81
VII-1. Dunkerque, une ville marquée par l'histoire, entre une identité balnéaire forte et une grande présence de l'industrie	81
VII-2. Calais, une construction autour de deux villes, entre perte de vitesse de l'industrie textile, centralité dispersée et concurrence du commerce périphérique.	83
VII-3. Boulogne-sur-Mer, une forte identité maritime et portuaire.....	84

VIII. Décroissance démographique et indicateurs sociaux, une paupérisation des centres-villes ?	86
VIII-1. Evolution démographique par communes et centres-villes, une décroissance bien identifiée	87
VIII-2. Quelle population pour quels centres-villes, une paupérisation des centres ?	91
VIII-3. Centres-villes en décroissance et dégradation des logements	98
VIII-4. La vacance de logements en centres-villes, une problématique majeure de la décroissance urbaine	105
VIII-5. Décroissance démographique et loyers élevés, la question des propriétaires non résidants	112
IX- Méthodologie de l'enquête de terrain	117
IX-1. Le choix de l'enquête qualitative	117
IX-2. Déroulement des entretiens : terrains	121
IX-3. Les observations de terrain tout au long de l'année : une tentative de visualisation de la fréquentation	126
X- Méthodologie de l'analyse des résultats	128
X-1. Le choix de l'analyse qualitative pour le traitement des données	128
X-2. Du déroulement de l'enquête au rendu écrit final, les méthodologies de citation et de cartographies	138
Conclusion de partie : les centres des villes moyennes, entre enjeux de décroissance et de revalorisation	141

Partie 2 : Analyse des représentations

Introduction générale : Différentes perceptions, représentations et pratiques de la centralité, dans les villes moyennes de la Côte d'Opale	144
XI- Définition des centres-villes par les acteurs de l'urbain, quelles divergences de représentations ?	146
XI-1. Des centres définis par des indicateurs d'attractivité ?	146
XI-2. Des centres-villes caractérisés par des espaces urbains avec ou sans qualité pour accueillir les habitants	153

XI-3. Différentes représentations et délimitations du centre-ville.....	158
Conclusion des représentations de la centralité par les décideurs et les habitants	182
XII- Pratiques et habitudes des habitants en centres-villes	186
XIII- Préambule à l'analyse : quelles représentations de la décroissance et de la revalorisation des centres-villes ? Une étude du positionnement des individus dans les nuages de mots et plans factoriels.....	212
XIII-1. Pour les habitants, une perception négative de l'évolution du centre-ville ?	212
XIII-2. Comment les habitants interrogés dans les villes étudiées perçoivent-ils le centre-ville au travers des questions de décroissance et de revalorisation ?.....	218
XIII-3. Quelles sont les thématiques associées à la décroissance et la revalorisation des centres, et quelle est leur place dans le plan factoriel ?	227
XIV- Représentation des phénomènes de décroissance, quelles dynamiques à l'œuvre ?	235
XIV-1. Nouveaux modes de vie dans les villes : un nouveau rapport aux distances perçues et au temps et nouveaux modes de consommation	237
XIV-2. La recomposition des formes urbaines et nouvelles circulations.....	242
XIV-3. La décroissance des centres-villes, la faiblesse des centres commerciaux périphériques et du commerce en ligne ?	249
XIV-4. Dynamiques socio-économiques des espaces centraux, de leurs habitants et des usagers ?	255
XIV-5. La paupérisation des centres-villes, une conséquence de la décroissance démographique	265
XIV-6. La dégradation du cadre de vie pour expliquer la décroissance : les espaces anxigènes	268
XV- Les villes moyennes de la Côte d'Opale, quelles représentations de la revalorisation par les acteurs de l'urbain ?	285
XV-1. Une évolution positive fondée sur la relance de l'identité balnéaire.....	285
XV-2. Revalorisation : redonner de la valeur aux espaces centraux par des aménagements attracteurs de flux	287
XV-3. Redynamiser les centres grâce à l'amélioration de l'accessibilité et la maximisation des flux	293

XV-4. Revaloriser les centres-villes en les redynamisant grâce à une politique d'animation efficace, l'importance de l'identité des villes balnéaires de la Côte d'Opale.....	303
XV-5. Lutter contre les espaces anxiogènes, une revalorisation du cadre bâti et une amélioration du cadre de vie et un changement d'image	328
XV-6. La revalorisation commerciale, une nécessité pour les centres-villes en déprise ? Quelles politiques faut-il adopter pour l'attractivité commerciale des centres-villes ?.....	336
XVI- Remise en cause des projets de revalorisation, quelle acceptabilité et quels projets efficaces ?.....	349
XVI-2. Remise en cause des stratégies de revalorisation et divergence d'appréciation des modèles de centres-villes dynamiques.	366
XVII- Création de nouvelles centralités ou consolidation des centres existants, existe-il des politiques de revalorisation incontestablement efficaces et reçues comme telles dans les perceptions et pratiques des habitants ?.....	377
XVII-1. Le débat entre mono et polycentrisme et la question d'un sentiment d'appartenance aux quartiers et d'exclusion par rapport au centre-ville	377
XVII-2. Le projet Phénix, un exemple de revalorisation du centre-ville ?.....	383
XVIII- Trois territoires urbains de centre-ville aux problématiques différenciées	386
Conclusion générale : quelle est la réception des politiques de revalorisation dans les villes étudiées et quel peut être le développement futur de leurs centres-villes ?	394
Bibliographie :.....	403
Annexes :.....	432
Table des figures :	533

Introduction à la recherche : les centres urbains des villes moyennes, quels enjeux de la centralité, de la décroissance et de la revalorisation ?

Contexte de la recherche :

Alors que pour les médias, à la faveur de la crise sanitaire, nous assistons à la revanche des villes moyennes (Le Monde, 21/02/2021 par exemple), à l'émergence d'un nouvel eldorado (Ouest-France 6/03/2021), celles-ci sont restées le plus souvent à l'écart des grands débats académiques jusque récemment.

Le plus souvent caractérisées dans la littérature scientifique par leur taille comprise entre 20 000 et 100 000 habitants, la présence de commerces et services et l'éloignement relatif des métropoles, les villes moyennes sont une catégorie de communes représentant une grande partie du territoire français tant en termes de répartition de la population que de l'emploi ou des différents types de services. Dans la définition de l'INSEE de 2011 (Floch et Morel, 2011), elles représentent 33% du territoire, regroupent 21% de population dans leurs aires urbaines 1/4 des emplois, des lycées et des étudiants et 1/3 des établissements de santé qui sont facilement accessibles pour la majorité de la population. De nombreux travaux ont attiré à la caractérisation des villes moyennes par leur taille (Santamaria, 2000, 2012), certains préférant parler de villes de taille intermédiaires (Jousseume et Talandier, 2016), les plaçant entre les villes petites et les métropoles, d'autres encore parlerons « d'objets réels non identifiés » (Brunet, 1997) témoins de la complexité de définition de ces catégories urbaines. Les travaux sur les villes en déclin (Fol et Cunningham-Sabot, 2010 ; Cauchi *et al.*, 2017 ; Rousseau, 2019) s'intéressent aussi principalement aux villes moyennes sans que cela soit au départ le facteur de différenciation principal.

Dans l'ensemble, ces villes, et leur aire urbaine, importantes dans le maillage territorial français à côté des métropoles et des petites villes, ont connu une évolution démographique favorable depuis 1962, même si elle est moins importante que les grandes aires urbaines ou les métropoles (Floch et Morel, 2011). Cependant à l'échelle de la France, les situations sont différenciées : ainsi les villes moyennes en décroissance sont situées en majeure partie dans les régions industrielles, du Nord et Nord-Est du pays, d'ailleurs C. Voisin-Bormuth en 2020 parle plutôt de stabilisation. Le phénomène de décroissance est largement étudié, notamment avec les travaux concernant les *shrinking cities* (Miot, 2012 ; Wolff *et al.* 2013 ; Fol et Baudet-Michel, 2019 ; Haase, 2019). Pour certains auteurs, à l'échelle des agglomérations, cette évolution est due en partie aux dynamiques de développement commercial, privilégiant

les implantations périphériques (Bessière, Trevien, 2016 ; IGF, CGEDD, 2016). Pour d'autres, la décroissance des villes moyennes est due aux processus de métropolisation et de désindustrialisation, créant des espaces urbains fragilisés, dont la décroissance structurelle est liée à un retournement économique et des problématiques sociales liées (Martinez-Fernandez *et al.*, 2012 ; Haase, 2017 ; Nussbaum, 2019). A ces problématiques s'additionnent une paupérisation et un vieillissement de la population, associée à une augmentation du taux de chômage¹(CGET, 2018), à une perte d'attractivité résidentielle (Martinez-Fernandez *et al.*, 2012), et à des dynamiques migratoires négatives (Wolff *et al.*, 2013 ; Béal *et al.*, 2015). Ces problématiques affectant les villes moyennes, entraînent de fait un processus de dévitalisation des centres-villes, et une vacance de logements et de commerces dans ces quartiers (Friedrichs, 1993 ; Lang, 2005 ; Cauchi-Duval *et al.*, 2017).

En analysant plus spécifiquement l'évolution démographique des aires urbaines moyennes françaises, on s'aperçoit que celle-ci se fait différemment entre la ville-centre, la banlieue et les territoires composant l'aire d'influence. La croissance démographique de cette catégorie des aires urbaines moyennes semble portée essentiellement par la ville centre jusque dans les années 70, puis sa population entame une diminution jusqu'en 1990, le périurbain devenant alors le lieu du développement démographique jusqu'à aujourd'hui. Par conséquent, ces évolutions conduisent à un affaiblissement de la part de la population habitant la ville-centre par rapport à ses périphéries. Les acteurs de l'urbain, qu'ils soient habitants, décideurs ou encore commerçants, sont les premiers concernés par les évolutions urbaines. Ils sont les créateurs de l'urbanité et agissent, par leurs pratiques, sur les dynamiques de croissance ou décroissance des espaces urbains. Ces dernières vont être directement affectées par les représentations de ces acteurs, pouvant par exemple percevoir plutôt positivement ou négativement certains espaces, et continuer à les fréquenter ou non, de ces pratiques découlant de fait les différentes dynamiques précitées. Ces évolutions démographiques défavorables ou vécues comme telles vont affecter les espaces concernés à travers les représentations et les pratiques des habitants et des acteurs de l'urbain, cela étant plus vrai encore pour les centres, perçus comme les baromètres de la santé de l'espace urbain.

Les centres-villes représentent une petite partie des aires urbaines moyennes et de leur ville centre, et sont pourtant des points névralgiques importants, car ils sont les lieux privilégiés

¹ En 2018, ces territoires sont sur-représentés en termes de taux de chômage (pour 82% des villes moyennes), de jeunes non insérés (21%)¹, ou encore de taux de pauvreté élevé (il est de 17,8% en moyenne dans ces villes contre 14,5% en France) (CGET, 2018).

pour se rendre compte des dynamiques urbaines. Un centre est un concept défini en géographie comme un lieu important d'échanges et de rencontres de flux, regroupant les biens et services, et il est souvent qualifié au prisme de ses interactions systémiques avec sa périphérie (Lévy et Lussault, 2013). Le centre repose sur le concept de centralité qui peut se référer à la théorie des lieux centraux (Christaller, 1933), mais aussi à la combinaison de différents processus sociaux dans l'espace, influencés par une relation de proximité et de distance avec un lieu central (Castells, 1988). La centralité est également définie comme caractéristique d'un lieu, ayant une capacité importante de polarisation (Pumain, 2014), d'attractivité (Lévy et Lussault, 2003), et d'accessibilité (Merlin et Choay, 2010), auxquels s'associent une dimension hautement symbolique (Claval, 2000). Un centre est défini comme concentrant des acteurs, des fonctions et des objets de la société et se confond le plus souvent avec le cœur historique urbain, source de rassemblements, de concentration et d'interactions (Gaschet et Lacour, 2002).

Les centres des villes moyennes, quartiers emblématiques, connaissent donc aujourd'hui pour certains d'entre eux, une crise importante. Au départ limité aux centres des anciennes villes industrielles, elle s'est généralisée sous l'effet du développement inégal, de l'étalement urbain et plus récemment de la crise économique (Rousseau, 2019). Cette décroissance est représentée la plupart du temps par une perte de population et de commerces (Feijoo *et al.*, 2016), ainsi qu'une perte d'intensité de flux et de la densité des hommes et des activités et un retrait d'un certain nombre de services et d'équipements publics qui remet en cause leur centralité (De Legge, 2011). Il est possible d'associer ces phénomènes en partie à la périurbanisation, ainsi qu'au développement des centres commerciaux périphériques et du e-commerce (Duhamel *et al.*, 2016, Razemon, 2016). La décroissance peut également être associée à une pénurie de logements de plus en plus marquée (Tendil, 2016).

Dans ce contexte médiatisé de décroissance de nombreux centres-villes de villes moyennes, il apparaît essentiel, pour les pouvoirs locaux concernés, de mettre en œuvre des moyens pour la revitalisation de leur centre. Des réinvestissements importants de la part des divers acteurs de la ville, qu'ils soient politiques ou économiques, voire même sociaux (Bidou-Zachariasen, 2003), se mettent alors en place entre des logiques d'agglomération (et de multipolarisation) et de dispersion (étalement urbain) (Bourdeau, Huriot et Perreur, 2010). Nous pouvons également constater que les politiques d'animation développées par les collectivités ont pour objectif de participer à revaloriser ces centres, en créant du lien entre ville, habitants et commerce (Landot, 2013). En 1973, la politique des villes moyennes visait le développement

et l'amélioration du logement, des équipements et services urbains et plus généralement l'amélioration du cadre de vie par le financement d'opérations d'urbanisme. Elle visait également à assurer une certaine égalité entre les Français. Toutefois cette politique est progressivement mise de côté en raison de la crise économique, les villes moyennes ne sont donc plus des objets à part entière de la politique d'aménagement du territoire, qui se focalise sur le développement des métropoles (Berroir *et al.*, 2019). Pour certains auteurs, les écarts entre les métropoles et les autres territoires (dont les villes moyennes), se creusent de fait, tant en termes de richesses (Davezies et Pech, 2014), que d'emploi (Observatoire des territoires, 2017) ou d'attractivité résidentielle (Observatoire des territoires, 2019). Aujourd'hui, le programme Action Cœur de Ville revient sur les enjeux de développement des villes moyennes et de leur centre, et s'appuie sur des travaux scientifiques et d'expertise (IGF, CGEDD, 2016 ; CGET, 2017) pour mieux cerner et répondre aux enjeux de décroissance.

Depuis quelques années, la question de la décroissance des villes moyennes connaît donc un net regain d'intérêt dans les travaux de recherche en sciences sociales. Dans le contexte actuel d'étalement urbain, où l'on trouve de nombreux travaux concernant les périphéries et les métropoles, et donc de travaux sur l'urbanisation, ou des villes dans leurs globalités, nous avons choisi de nous intéresser aux centres urbains des villes moyennes, encore peu étudiés. Cette thèse, financée par le Pôle Métropolitain Côte d'Opale et l'Université du Littoral-Côte d'Opale, s'intéresse donc aux villes moyennes industrielles et portuaires du territoire géographique susnommé, et dont les centres sont soumis à des dynamiques marquées de décroissance urbaine. Son objectif est d'apporter une réflexion scientifique sur les dynamiques de décroissance et de revalorisation de ces espaces centraux, tout en interrogeant et analysant la perception de ces phénomènes par les opérateurs de la ville, qu'ils soient habitants ou décideurs. Dans un contexte de revalorisation des centres-villes, il est alors important de savoir comment ceux-ci définissent et se représentent la centralité et les différentes politiques publiques

En première partie, cette thèse va être l'occasion de s'intéresser à la définition et l'analyse de ces phénomènes et dynamiques propres aux villes moyennes, en interrogeant également la catégorie urbaine des villes moyennes, la centralité, et plus généralement les urbanités, présentant ainsi le contexte scientifique. La seconde partie va ensuite renvoyer à ces grandes thématiques de centralité, de décroissance et de revalorisation, en écho à la première partie plus fondée sur des textes académiques, en apportant des éléments de réponse issus de

l'analyse des entretiens qualitatifs et du travail de terrain mené auprès des opérateurs de l'urbain.

Quels terrains d'étude ?

La thématique de notre recherche nous conduit à porter notre réflexion sur les villes moyennes industrielles et portuaires et dont le centre fait l'objet de dynamiques diverses de décroissance. De ce fait, nous avons choisi de nous intéresser aux villes moyennes de la Côte d'Opale, qui ont la particularité d'avoir une identité patrimoniale industrielle et portuaire forte, dans un contexte de décroissance importante de leurs centres-villes (avec notamment des taux de vacance commerciale et de départ des populations importants et de plus en plus marqués).

Problématique :

Le travail de thèse se structure autour de la problématique générale suivante : Quels facteurs peuvent expliquer la décroissance des centres-villes des villes moyennes industrialo-portuaire et quels facteurs peuvent permettre leur revalorisation ? Cette problématisation va permettre de porter notre réflexion sur les pratiques et représentations du centre-ville par les acteurs de l'urbain (décideurs, habitants, commerçants). On se demandera également quelle peut être la réception par les habitants des actions de revalorisation mises en œuvre par les politiques des villes concernées, et quels effets celle-ci peut-elle avoir sur les urbanités. Enfin, un questionnement intrinsèque sera de se demander si les actions de revalorisation sont en adéquation avec les pratiques des usagers des centres-villes.

Hypothèses :

La démarche de recherche associée à cette thèse se définit en partant de l'hypothèse générale qu'il existe une divergence de perceptions entre les différents acteurs de l'urbain, entre habitants et décideurs, divergences qui se configurent différemment selon les villes étudiées. La littérature montre le lien entre à la décroissance démographique et commerciale, phénomènes amplifiés par une perte de dynamisme, d'attractivité et de valeur des centres-villes. En partant de ces postulats, la présente thèse va tenter de montrer que ces facteurs de décroissance sont alimentés par les changements de modes de vie et de pratiques (en termes de choix des lieux d'habitation, de déplacements ou encore de consommation). Une autre hypothèse prend sa source dans l'importance de la construction de la revalorisation selon les spécificités locales, mais que des actions de revalorisation, de revitalisation et de

redynamisation trop générales voire *mainstream* (Rousseau, 2013) sont parfois mises en œuvre.

Objectifs de la thèse :

La présente démarche de thèse a pour objectif d'étudier les urbanités liées à la décroissance et la revalorisation des centres-villes dans les villes moyennes ayant la spécificité d'être industrielles et portuaires. Les enjeux de la thèse seront alors de définir les facteurs de la décroissance et d'établir des liens entre ces derniers, les pratiques des habitants, et les actions de revalorisation mises en œuvre par les politiques. Il sera alors intéressant d'identifier des facteurs de décroissance parfois non solutionnés par des actions de revalorisation, ou faisant l'objet d'une mauvaise réception par les habitants. En outre, il sera intéressant de montrer que certaines politiques de revalorisation ne semblent pas forcément bien acceptées, voire sont perçues comme inadaptées, ou encore de montrer que certaines pratiques des populations sont créatrices elles-mêmes de phénomènes de décroissance. On cherchera également à étudier les spécificités des villes industrialo-portuaires en déclin et à comprendre les différentes mécaniques à l'œuvre dans la notion de déclin des centres-villes. Un des objectifs sera également de développer une méthodologie analytique pour les représentations de la revalorisation des centres-villes. La compréhension des influences potentielles des projets de revalorisation sur les urbanités et la mise en évidence des potentiels écarts entre les visions des politiques et habitants sera également au cœur de la réflexion. Finalement, il sera question d'évaluer la réception par les habitants, des politiques de revalorisation menée par les décideurs.

Quelle méthodologie ?

La méthodologie adoptée au cours de ce travail de thèse (que nous détaillerons dans la partie éponyme) consiste en l'établissement d'un contexte scientifique préalable concernant les termes principaux du sujet de thèse. A partir de ce contexte établi, nous avons décidé de développer une méthodologie d'enquête auprès des acteurs des territoires choisis, dans l'objectif de répondre aux interrogations posées. Nous avons choisi l'enquête par entretiens, afin d'interroger les décideurs, habitants et commerçants sur leur réception et perception des sujets de la décroissance et de la revalorisation des centres-villes. Cette enquête s'est aussi accompagnée d'observations de terrains visant à évaluer la fréquentation et les pratiques des usagers du centre, et mettre en avant les urbanités. Notre enquête par entretiens auprès des acteurs des villes choisies, qu'ils soient institutionnels (à savoir des élus ou des agents de

collectivité) ou non institutionnels (les habitants), par le biais de 90 entretiens semi directifs menés dans le courant de l'année 2017-2018. Parallèlement, nous avons également interrogé certains commerçants sur les mêmes questions, grâce à des entretiens plus courts et moins développés, réalisés durant les phases d'observations. Concernant notre méthodologie d'analyse, nous avons choisis plusieurs méthodes de traitements. Pour l'analyse de nos trois groupes d'acteurs, nous avons premièrement choisi une analyse lexicale, afin de réaliser des nuages de mots grâce aux discours des habitants et acteurs institutionnels, dans une optique de mettre en parallèle les discours. Ensuite, pour l'analyse des entretiens avec les habitants, notre corpus principal de données qualitatives, nous avons choisi une analyse plus poussée, caractérisée par un traitement lexical, puis thématique, et un croisement synthétique des deux méthodes.

Déroulement de la réflexion :

Le développement du manuscrit s'articulera sur un travail mené dans le cadre d'une thèse portant sur les enjeux du déclin et de la revalorisation des centres de villes moyennes, et plus particulièrement sur des villes de la Côte d'Opale, à savoir Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer. La restitution de ce travail de recherche se fera alors entre deux grandes parties. Nous détaillerons d'abord le contexte théorique de la recherche, en présentant les différentes définitions et le contexte général dans lequel s'inscrit notre projet de thèse, ainsi que les méthodologies adoptées. Nous détaillerons les différents termes de centralité, de décroissance ou encore de revalorisation au travers d'un état de l'art, avant d'étudier leurs différentes itérations dans les espaces urbains centraux étudiés, à Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer. Les résultats des enquêtes de terrain permettront de répondre aux problématiques posées en amont du travail de thèse, au travers de cartographies et de *verbatim*, montrant ainsi comment les acteurs interrogés, qu'ils soient élus ou habitants, définissent et délimitent le centre-ville. Les phénomènes de décroissance et de revalorisation en œuvre dans ces quartiers centraux seront alors étudiés en détail, et mis en exergue par les discours des acteurs interrogés, grâce à des méthodes d'analyse qualitative poussées. L'analyse des informations recueillies permettra de mettre en évidence les discours parfois divergents des différents acteurs de la ville concernant la pluralité de notions de centralité, de décroissance et de revalorisation, et les potentielles conséquences sur la réception des politiques de revalorisations menées sur les territoires d'études.

Partie 1 : Contexte théorique pour la
recherche :

**Des quartiers centraux de villes moyennes de la
Côte d'Opale, quelles définitions de la
centralité, de la décroissance et des logiques de
revalorisation ?**

Introduction de partie : centralité, décroissance et revalorisation, contexte théorique des grands enjeux inhérents aux villes moyennes

La présente thèse s'inscrit donc dans une réflexion sur l'évolution des quartiers centraux des villes moyennes subissant des phénomènes de décroissance. Devant la pluralité des définitions, il nous apparaît impératif de définir les grands termes du sujet, qui permettent de mieux appréhender les problématiques inhérentes à la décroissance et la revalorisation des centres-villes.

Tout d'abord, la thèse nous fait nous intéresser à des espaces géographiques, les centres, dans le sens où ils définissent un endroit où l'on trouve quelque chose, où quelque chose se passe. Ces espaces sont constitués d'un ensemble de lieux, comme les places principales et les rues, importants dans les questionnements concernant la décroissance et la revalorisation. Il y a alors un lien important entre l'espace, le lieu et les choses (Lévy et Lussault, 2003). L'espace et le lieu sont l'endroit de l'interaction des individus, et c'est dans ces derniers qu'apparaissent les relations sociales, les échanges culturels, commerciaux, etc. influant sur l'évolution des urbanités. Le concept de lieu s'apparente également à celui d'espace, dans le sens où un lieu est un espace non influencé par des logiques de distances. Un lieu est donc plutôt ponctuel tandis qu'un espace aura tendance à s'étendre (Lévy et Lussault, 2003). Un espace qui nous intéresse particulièrement ici est donc la ville, tandis que le centre-ville est un espace composé de différents lieux à partir desquels il construit son attractivité.

La ville est un acte géographique visant à créer une situation impliquant une société et permettant les interactions sociales. Elle se traduit également par une certaine densité et diversité des hommes et des activités (Lévy et Lussault, 2013), dans une logique de proximité. Pour Merlin et Choay (2010), la ville se définit selon trois conditions indispensables : l'agglomération de constructions, la présence d'une communauté et la diversité socioculturelle, commerciale et d'activités socioprofessionnelles. En France, actuellement, la définition statistique (INSEE) de la commune urbaine fixe son seuil à une agglomération de plus de 2000 habitants, dans une logique de continuité, ou bien sur la part de population active (15% depuis 2020) qui travaille dans le pôle dans une logique d'attractivité pour définir les aires d'attraction des villes. La ville naît alors des besoins d'interactions et d'échanges, et se construit donc autour des fonctions de centralité. Étant donné la difficulté de donner une définition sémantique des villes, la géographie française se concentre sur le découpage

statistique de la population urbaine. Dans d'autres pays, la définition de la ville peut faire appel à diverses approches parfois simultanées, qu'elles soient administratives, morphologiques ou encore basée sur les flux (Moriconi-Ebrard, 2010). Pour les sociologues, la ville est un point d'articulation entre, d'une part un espace densifié, différencié et limité dans son étendue, et d'autre part une population hétéroclite et agglomérée (Stébé et Marchal, 2010). Ces auteurs distinguent deux approches complémentaires de sociologie urbaine. La sociologie *dans la ville*, permet de saisir la complexité de la vie urbaine, entremêlant les pratiques individuelles des multiples acteurs de l'urbain avec les différents espaces, facteurs d'urbanités. La principale limite de cette forme d'analyse réside dans la limitation spatiale et sociale qu'elle induit, excluant les processus plus globaux (voir nationaux), d'évolution urbaine. *La sociologie de la ville* est plus ouverte, et inclut des dynamiques externes et internes à la ville, telles que les dimensions politiques ou économiques, mais parfois abstraites et peu concrètement observables dans les milieux urbains (mondialisation, globalisation) (Stébé et Marchal, 2010).

Les géographes, par leur approche, proposent des définitions de la ville selon une fonction (ville industrielle, ville marché, ville minière, etc.). Paul Claval (2000) complètera cette définition de la ville comme vivant de l'information et de la communication, insistant sur la place de la centralité dans cette définition. Enfin, J. Lévy proposera des géotypes urbains fondés sur la diversité et la densité, du centre vers la périphérie. D'autres auteurs s'intéressent à la remise en cause de la mono-centralité dans des espaces urbains de plus en plus caractérisés par des dynamiques d'étalement urbain, avec l'évolution des sociétés, entre métropolisation, globalisation et nouvelles pratiques de transport, d'information, et de communication (Bourdeau-Lepage *et al.*, 2010).

I- La ville moyenne, le contexte central de la thèse

La régularité de la disposition des villes sur le territoire provient de l'Antiquité, époque à laquelle les villes, se répartissaient de manière équitable sur le territoire en fonction du maillage naissant du réseau viaire. D'après la DIACT (2007), cette fonction de structuration du territoire a été réaffirmée à la Révolution par le principe de la création de départements, selon le principe d'équité d'accès aux représentants de l'Etat en une journée à cheval. Les villes moyennes ont ensuite subi diverses phases dans leur développement, accueillant l'industrialisation pendant la révolution industrielle et les Trente Glorieuses puis déclinant avec le départ de ces activités. Les théories du développement ont longtemps privilégié les

investissements massifs dans l'industrie plutôt que le développement sur le long terme de circuits courts, puis les villes ont tenté de se re-spécialiser et de maintenir une certaine attractivité jusqu'à aujourd'hui. Pour cela elles bénéficient de nos jours de l'appui des politiques publiques, que nous pouvons distinguer selon deux types d'après la Caisse des Dépôts (2010) : les politiques constitutives, qui tentent d'organiser l'action publique, et les politiques substantielles, qui tentent de faire émerger de nouveaux objectifs.

« *Redécouverte dans les années 70, la ville moyenne est l'un des principaux fers de lance du VIème Plan, afin de mieux répartir la croissance sur le territoire après l'échec d'une politique de limitation de l'hypertrophie parisienne et des grandes métropoles* » (Boureille et Commerçon, 1997). L'émergence des nouvelles technologies de la communication et les nouvelles dynamiques qui ont suivies, notamment dans le secteur de l'aménagement du territoire, du développement économique et de l'évolution de la société, ont conduit à de nouvelles stratégies de développement et de captation de l'attractivité. Parmi ces évolutions on notera l'implantation de pôles universitaires dans les villes moyennes, et plus particulièrement à proximité de leur centre. L'arrivée d'équipements universitaires est très souvent l'occasion de renouveler l'espace intra-urbain par la réhabilitation des quartiers et des friches industrialo-portuaires (projet Neptune à Dunkerque par exemple) (Boureille et Commerçon, 1997). De plus, la spécialisation de ces équipements permet une complémentarité régionale et une organisation hiérarchique de l'enseignement, tout en mettant l'accent sur les identités locales (Séchet, 1997). De la même manière que pour la sphère de l'enseignement, c'est à partir des années 70 que les villes moyennes vont bénéficier d'actions particulières de l'Etat d'un côté, et des acteurs locaux de l'autre, dans différents domaines que sont l'animation, la culture, le sport ou encore les loisirs, par le biais d'équipements et de services publics (Petitet, 1997). Certains auteurs appuieront le fait que ces villes petites et moyennes se structurent la plupart du temps autour d'un marché, lui-même autour duquel sont implantés des équipements, au cœur du centre-ancien, révélateur du patrimoine historique des villes (Frey, 2002 ; Tautelle, 2010).

Les éléments de la définition des villes moyennes peuvent varier considérablement en fonction des évolutions socio-économiques de la société, et d'une étude à une autre. Cependant, elles reposent toujours sur des critères socio-démographiques, fonctionnels mais aussi sur des critères de caractéristiques socio-économiques et sur des représentations par les acteurs de l'urbain.

I-1. Différentes définitions de la ville moyenne selon les types d'acteurs

Afin de définir le concept de villes moyennes dans le cadre de notre étude, il est primordial de faire ressortir tout d'abord les différentes variantes de définitions proposées par les institutions (INSEE, CGET), pour ensuite nous pencher sur les définitions plus scientifiques.

Les villes moyennes peuvent être définies comme telles, soit dans une logique descendante (l'Etat et les institutions définissent la ville moyenne à travers différents programmes) ou soit, dans une logique ascendante (les acteurs locaux définissent la ville moyenne à travers notamment des politiques de marketing territorial). Cependant la définition de la ville comme étant moyenne par ces différents acteurs ne correspond pas forcément à la réalité théorique, une ville pouvant être perçue comme moyenne alors qu'elle ne dispose pas des critères requis pour sa définition en tant que telle (par exemple pas assez d'habitants) (Caisse des Dépôts, 2010). Pour Pierre-Yves Leo (2012), la ville moyenne est d'abord définie par les acteurs locaux (praticiens, élus et gestionnaires du territoire), qui l'identifient comme telle car elle est affectée par des problématiques qui diffèrent des villes grandes et petites. S'intéresser aux villes moyennes se rapporte donc à s'intéresser aux politiques et perspectives de développement local.

Le CGET définit les villes moyennes selon la taille de leur unité urbaine, qui doit être de plus de 20 000 habitants, hors des aires urbaines des métropoles, et qui ont une fonction de pôle urbain avec fonction de centralité. L'INSEE définit les villes moyennes, reprenant la définition de la Fédération des Maires des Villes Moyennes (aujourd'hui rebaptisée Villes de France), comme disposant d'une population comprise entre 20 000 et 100 000 habitants pour les villes centres de l'aire urbaine, et se distinguant par une surreprésentation des services à la personne, de l'administration publique ainsi que des activités spécifiques de fabrication (Floch et Morel 2011). A l'inverse, elles paraissent sous dotées en activités dites métropolitaines, à savoir les fonctions de recherche, de loisirs, de culture ou encore de prestations intellectuelles. Les villes moyennes sont également marquées par une part d'emplois publics plus importante que leur aire urbaine, ainsi qu'une sous-représentation des cadres et surreprésentation des employés par rapport aux métropoles. Pour notre étude, il a cependant semblé plus pertinent d'étudier les villes moyennes selon une échelle plus large correspondant à l'aire urbaine, afin de ne pas se contenter d'une définition statistique trop restreinte, et qui plus est ne prenant pas en compte les relations du pôle urbain avec sa périphérie. Pour définir la notion d'aire urbaine avant novembre 2020, une grande aire urbaine correspond à un ensemble de communes constitué d'un pôle urbain représentant une capacité

de plus de 10 000 emplois, et d'aires périurbaines dont au moins 40% de la population résidente travaille dans le pôle central. La définition distingue également les moyennes aires urbaines (5 000 à 10 000 emplois) et les petites aires urbaines (de 1 500 à 5 000 emplois) (INSEE, 2016). De manière générale, le zonage en aires urbaines moyennes présente des seuils de population compris entre 20 000 et 200 000 habitants (Esparre et *al.* 2007). D'après la synthèse du colloque international « villes petites et moyennes, un regard renouvelé », le zonage en aire urbaine permet en effet de définir statistiquement la ville moyenne, mais ne représente pas une échelle infaillible. D'autre part, on notera qu'est définie « ville moyenne », une ville qui est directement désignée ainsi par l'Etat et le Ministère du Développement Durable, pour accéder aux procédures d'aménagement ou d'aides (Vadelorge, 2014). L'inconvénient cependant de cette définition par le politique est de limiter ces villes moyennes à des critères de taille, en excluant tout critères d'usages et de représentations. Les différences notables que l'on remarque dans la définition de la ville moyenne par la taille conduit à revoir la terminologie utilisée. Pour certains, il est d'ailleurs plus intéressant de recourir au terme « intermédiaire » pour qualifier ces villes, excluant toute forme de caractérisation par la taille (Caisse des Dépôts, 2010, Jousseau et Talandier, 2016).

Pour Frédéric Santamaria (2013), la ville moyenne est une catégorie de la géographie urbaine, dont la taille peut varier en fonction de l'échelle d'observation. Le géographe Roger Brunet définira quant à lui la ville moyenne comme un « objet réel non identifié » (Brunet, 1997), car il rend compte de la réalité de la ville située dans un entre-deux territorial, tout en ayant une définition difficile à apporter, et pouvant varier énormément en fonction des contextes d'étude. Par conséquent, la catégorie de ville moyenne s'insère dans une logique de catégorisation hiérarchique de l'urbain. Ce principe théorique peut être mis en résonance avec la théorie de Christaller (Hypergeo, 2014), ajoutant à la définition de la ville moyenne un aspect de population, de diversité des fonctions et d'importance de l'organisation de l'espace au travers d'une aire d'influence.

Si l'on reprend les propos de Nigel Thrift (2000), les villes ne peuvent pas être définies uniquement par leur taille, ce critère à lui seul étant peu représentatif des dynamiques urbaines à l'œuvre. Le critère de zone d'influence apparaît plus pertinent dans l'étude des villes moyennes, ne limitant pas l'étude à la ville centre mais mettant l'accent sur les relations entretenues avec la périphérie. L'intérêt de l'étude des villes moyennes, sans se cantonner à la ville centre, est aussi de développer les comparaisons au sein de la hiérarchie urbaine.

D'autres seuils plus ou moins variables sont utilisés et la définition précise de la ville moyenne ne semble pas pouvoir se limiter seulement à ces critères de nombre d'habitants. De manière générale, dans la littérature grise ou la presse, la définition de la ville moyenne peut être complétée par la phrase « ville où il fait bon vivre » (Michel, 1977 ; Cassaigne, 2010 ; Tautelle, 2010), mais cette dénomination ne peut être totalement objectivée et ne représente pas une valeur de définition scientifiquement observable. Selon Stéphane Toinard (1996), la ville moyenne se distingue également par l'importance et la diversité de son offre commerciale et de services, faisant de la ville centre un espace administratif et proposant une offre importante de tourisme, d'éducation, de santé et de culture, associées à un cadre de vie de qualité.

Christophe Demazière (2010), reprenant les travaux de géographie urbaine sur les systèmes urbains, affirme quant à lui que les villes contemporaines sont plus définies par les flux que par les lieux. D'après lui, cette redéfinition devient équivoque si on prend en compte les changements technologiques qui ont permis un accroissement de la mobilité, l'individualisation des rapports sociaux et la décentralisation, qui ont conduit à une réorganisation de l'espace ainsi qu'une mise en concurrence des territoires (Courcelle et *al.* 2016). De nouvelles formes urbaines naissent alors de ces phénomènes, comme les « *edges cities* » et l'étalement urbain, mais aussi les re-spécialisation autour du tourisme, les requalifications de gares ou encore la mise en œuvre de projets urbains emblématiques.

Si l'on reprend les propos d'Amin et Graham (1997), il est possible aussi de définir les villes moyennes comme étant connectées à d'autres villes et au monde, influencées par des flux et localisées dans le territoire, ancrées grâce à leur histoire et leur patrimoine. La ville est alors selon eux à redécouvrir en fonction de ses aménités locales, et en mettant l'accent sur le lien social et le lien complémentaire entre ville et périphérie, afin de redevenir véritablement attractive.

Selon ces définitions, la notion de ville moyenne paraît moins influencée par des critères de taille, de fonctions et de dynamiques démographiques, mais plus par la nature de ses relations avec les territoires environnants. La ville moyenne est donc plutôt un lieu de centralité exerçant une influence sur un bassin de vie (équipements commerciaux et services), regroupant des fonctions de proximité, et proposant des services au rayonnement assez large comme les loisirs et services publics (Tautelle, 2010). Ces villes ont une nécessité absolue à conserver leur attractivité et à retrouver un équilibre entre le centre et la périphérie, afin

d'exister aux côtés des métropoles (Behar, 2011) au risque d'assister à la « fin des villes moyennes » (Behar, 2007), en raison de la concurrence du rural périurbain et de la nécessité de l'évolution de l'offre de services pour les villes (culture et loisirs).

Certains auteurs évoquent par ailleurs une dépendance des politiques locales à l'égard des acteurs économiques et instances politiques supérieures (Fol et Baudet-Michel, 2019). Le rôle du capital financier est en effet ancien dans la production urbaine, des villes de l'Antiquité à celles plus actuelles. Aujourd'hui, la ville se financiarise, avec la prise de place des acteurs financiers (banques, investisseurs, etc.) et leur développement sur le territoire, par le biais d'opérateurs ou encore d'industriels, dans un objectif de gestion et de production de biens et services (Baraud-Serfaty, 2008). La financiarisation de la ville se caractérise par le rôle croissant des marchés financiers dans le fonctionnement économique, politique et social des territoires, ainsi tout objet urbain est susceptible d'intéresser des investisseurs (Halbert et Le Goix, 2012). Cette dernière concerne l'immobilier, les bureaux, centres commerciaux, plateformes logistiques, mais aussi les logements, stades de sport, salles de concert, bâtiments universitaires, scolaires ou hospitaliers, d'administrations ou encore des hubs de réseaux tels que des gares, ports ou aéroports, ou des infrastructures de transport. Ainsi, la demande en financements auprès d'investisseurs financiers et bancaires s'est accrue au fil du temps et des recompositions sociales et spatiales. La financiarisation de la ville lors de la production urbaine, c'est aussi la mise en œuvre d'une rationalité financière par l'ensemble des « faiseurs de villes » (Claude, 2006) et des acteurs qui la vivent.

Toutefois, cette financiarisation est surtout profitable aux grandes villes et métropoles, qui captent plus d'investissement du fait de leur taille et de leur importance, plutôt qu'aux villes moyennes et petites (Vergriete, 2013). L'économie résidentielle désigne, dans ce modèle, l'offre territoriale vis-à-vis d'agents résidents inactifs sur le territoire : retraités, touristes, actifs employés ailleurs (« navetteurs »). La mesure de cette économie s'exprime en valeurs monétaires. Il s'agit donc de montants monétaires de base économique, jusqu'ici largement ignorés des analystes, qui viennent accroître la base productive des territoires (mais aussi les bases publiques, sociales et médicales) (Davezies, 2008, 2009 ; Delaplace, 2013).

I-2. Des définitions le plus souvent nationales

Certains travaux (Santamaria, 2000) permettent d'appréhender la définition des villes moyennes selon les critères de différents pays. Selon lui, la littérature britannique utilise la dénomination « *medium-sized town* » pour qualifier les villes moyennes, mais cette

dénomination relève plus de la facilité de langage que d'une véritable définition étayée. Elle s'appuie sur les recensements décennaux réalisés par « district », qui délimitent les « *urban areas* » (se rapprochant du terme d'unité urbaine de l'INSEE). Frédéric Santamaria remarque cependant que ces villes qualifiées de « *medium-sized* », disposent généralement d'une population comprise entre 25 000 et 120 000 habitants dans « *l'urban area* ».

En Espagne, les villes moyennes sont définies au niveau du cadre administratif des « *municipio* », et se placent entre généralement entre 20 000 et 100 000 habitants. Cependant certains auteurs resserrent le seuil de 50 000 à 100 000 habitants, d'autres de 25 000 à 50 000. En termes de fonctions, le rayon d'actions des villes moyennes en Espagne apparaît comme étant très large, certaines se limitant à la desserte de l'espace rural, d'autres étant définies comme de véritables centres sous régionaux.

De manière générale, il n'y a donc pas de définition claire liée à la taille, mais la définition des villes moyennes se fait plutôt par exclusion des plus grandes et plus petites villes, comme en France. Robert Desmarais (1984) propose quant à lui une distinction entre petite et moyenne ville, au Québec. Les villes petites et moyennes sont toutes deux perçues comme des centres importants par leur environnement, leur zone d'influence et leur rôle attractif étant similaire pour leur population, la différence entre ces deux entités se trouvant donc dans la question des échelles et des problématiques inhérentes.

En France, les villes petites et moyennes sont souvent englobées dans la même catégorie, et en comparaison directe avec les grandes villes et métropoles. Toutefois, ces villes petites et moyennes n'ont pas les mêmes caractéristiques et problématiques. Les petites villes sont peu équipées et étendent leur influence sur les hameaux et villages environnant, tandis que les villes moyennes sont beaucoup mieux équipées et desservent une population plus nombreuse comprenant même plusieurs petites villes.

I-3. Les villes moyennes, un maillage important pour le territoire français, et une redéfinition à apporter pour le choix des terrains de thèse

L'identité des villes moyennes, par leur aspect central dans l'imaginaire et par leur place de chef-lieu de département, participent à l'établissement d'un maillage territorial national. Mais à l'inverse, leur apparente stabilité rend difficile les politiques publiques menées pour instaurer d'éventuels changements dans l'espace. Philippe Bonnetcarrière (2011) affirmera également que les villes moyennes peinent à trouver leur place dans la société contemporaine,

en raison de la concurrence des territoires et de leur nature d'espaces intermédiaires situés entre deux mondes.

A la nature des villes moyennes, s'ajoute la définition de la ville par les flux, se rapportant à la centralité et au potentiel d'attractivité de la ville sur son espace urbain environnant (aire d'influence). La ville moyenne semble donc pouvoir être définie par des critères autres que de taille, même si celle-ci reste essentielle dans la définition. Il conviendra alors de revisiter cette définition des villes moyennes afin que celle-ci convienne à notre recherche.

Selon Daniel Behar (2011), les villes moyennes accueillent 20% de la population nationale, et se placent ainsi directement après les métropoles. Christophe Demazières dira également que les villes petites et moyennes témoignent de l'importance de l'histoire, des symboles, du patrimoine, de l'identité locale (Caisse des Dépôts, 2010). De ce fait, elles représentent un intérêt scientifique, dans un cadre où seules les grandes métropoles définies par la concentration d'activité économique sont le plus souvent étudiées. Le délaissement de ces villes moyennes par les politiques nationales peut s'expliquer aussi en partie par le fait qu'elles sont plus petites que les métropoles (qui cristallisent les attentions), et qu'elles ne sont pas affectées par des problèmes majeurs, qui pourraient donner lieu à des politiques nationales spécifiques, ainsi que par leurs indicateurs socio-économiques relativement stables, ne nécessitant pas de regard particulier. De plus, ces villes sont marquées par leur hétérogénéité et leurs identités propres, et donc leurs problématiques sont difficiles à étudier et résoudre. Les villes moyennes n'ont alors fait l'objet de politiques nationales que par le biais des contrats de villes moyennes des années 1973 et 1974, qui bénéficia tout de même à plus de 70 communes françaises de 20 000 à 100 000 habitants entre 1973 et 1982 (François-Poncet, 2003), et à partir de 2017 grâce au plan Action Cœur de Ville. Ainsi, selon Bertrand Cassaigne (2010), les villes moyennes sont coincées entre l'attachement toujours porté par les Français aux territoires ruraux et le mouvement de métropolisation. Cependant pour l'économiste Pierre-Yves Leo (2012), la source du dynamisme ne se trouverait pas dans la taille de la ville, mais dans le potentiel à développer un haut niveau de service (pour les habitants et entreprises), une spécialisation et une démographie contrôlées. Les critères de proximité géographique des villes moyennes avec les grandes métropoles influent en effet sur leur développement, constituant tantôt un atout sur lequel la ville moyenne peut s'appuyer (bon niveau de service facilement accessible), tantôt une contrainte empêchant son développement tertiaire notamment. Les villes peuvent alors se classer en plusieurs catégories : celles profitant de la proximité de la métropole, celles en souffrant, celles

profitant de son éloignement et celle souffrant de cet éloignement (Léo et *al.* 2012). Les villes moyennes disposent cependant d'un avantage par rapport aux grandes métropoles dans le sens où elles ne sont pas chargées des surcoûts habituels des grandes villes, et bénéficient de nombreux atouts à leur développement comme une image de cadre de vie de qualité. Il reste cependant important que ces villes parviennent à développer des stratégies territoriales s'appuyant par exemple sur des programmes d'actions et des équipements structurants, afin de demeurer attractives (DIACT, 2007).

On notera également que les nouveaux rapports à la mobilité ont un impact sur les réseaux urbains et les flux, qui se répercute sur l'attractivité des centres des villes moyennes sur leur bassin de vie. D'après Behar et Bonnacariere (2011), elles doivent alors se recomposer et redéfinir leurs liens avec la métropole, en innovant afin de maintenir leur existence dans la logique concurrentielle qui s'instaure face à ces dernières. Selon Frédéric Santamaria (2015), dans une logique concurrentielle entre ces grandes institutions, les élus locaux doivent travailler en coopération à l'échelle nationale afin de faire valoir les villes moyennes. Celles-ci doivent pourvoir s'organiser entre elles en des regroupements attractifs d'entités urbaines pour se montrer compétitives avec les grandes métropoles. Les villes moyennes, peuvent alors mettre en avant des arguments de meilleure qualité de vie, de coûts moindres et d'infrastructures de transport efficaces. La politique des réseaux de villes, instaurée par la DATAR en 1990 avait pour objectif de promouvoir les villes moyennes en jouant sur les aspects de mise en réseau de celles-ci, favorisant ainsi la mise en commun des moyens et s'affranchissant des seuils pour jouer des économies d'échelles et se montrer compétitives avec les grands pôles urbains grâce à leur complémentarité. Derrière la question des réseaux, se situe en effet l'idée que la coopération entre plusieurs villes moyennes, partageant équipements et services, et additionnant leurs chiffres de population, peut concurrencer des pôles métropolitains plus importants. La spécialisation de villes moyennes reliées par des flux importants et des transports efficaces dans un « réseau de proximité » de coopération intercommunale, peut représenter une solution intéressante pour l'attractivité des territoires de ces villes intermédiaires (Brunet, 1997). La mise en réseau de ces villes est cependant soumise à plusieurs critères de proximité qu'elle soit spatiale (les acteurs ont tendance à borner leur réseau à un rayon de 50km) ou temporelle (temps de déplacement) auxquels s'ajoutent un critère de complémentarité urbaine (complémentarité fonctionnelle, échanges potentiels). A ces critères s'ajoutent des freins divers, qu'ils soient liés à la volonté politique ou encore aux lourdeurs administratives (Brunet, 1997).

A noter que selon le panorama des villes moyennes de l'INSEE (Floch et Morel, 2011), l'attractivité des villes moyennes semblerait s'exercer avant tout sur les populations adultes avec leurs enfants en provenance des grandes villes et métropoles, populations recherchant alors un meilleur cadre de vie, mais aussi envers les populations jeunes du périurbain, recherchant des activités. Enfin, d'après le même rapport, les villes moyennes disposent d'une spécificité forte liée à la présence de l'industrie manufacturière et donc par une forte représentation des emplois ouvriers. Une forte spécialisation et concentration rendraient alors ces villes moyennes vulnérables et moins résilientes vis-à-vis des chocs extérieurs pouvant survenir.

I-4. Une redéfinition de la catégorie des villes moyennes : quelles villes en France ?

Selon les définitions de la Fédération des Maires des Villes Moyennes et selon l'INSEE, les villes correspondant à la catégorie des villes moyennes sont donc celles ayant une population comprise entre 20 000 et 100 000 habitants pour leur ville centre, mais plus précisément celles ayant une aire urbaine comprise entre 20 000 et 200 000 habitants. Nous avons alors réalisé une première représentation cartographique des communes de France en fonction de la population de la ville centre de l'aire urbaine (voir Figure 1). Nous avons choisi une représentation par classes catégorisées en fonction de la définition retenue des villes centres moyennes. Une première classe représente les « petites villes », dont la population est comprise entre 0 et 20 000 habitants, elles ne sont pas représentées sur la carte, une seconde classe représente les villes moyennes (entre 20 000 et 100 000 habitants), une troisième pour les « grandes villes » (entre 100 000 et 200 000 habitants) et enfin une catégorie représentant les métropoles, dont la population est supérieure à 200 000 habitants. Cette cartographie permet de mettre en valeurs les villes moyennes et les plus grandes villes, afin de prévisualiser des premiers ensembles de villes pour des terrains d'étude intéressants. Nous avons choisi d'exclure Paris pour une meilleure visibilité en Île de France.

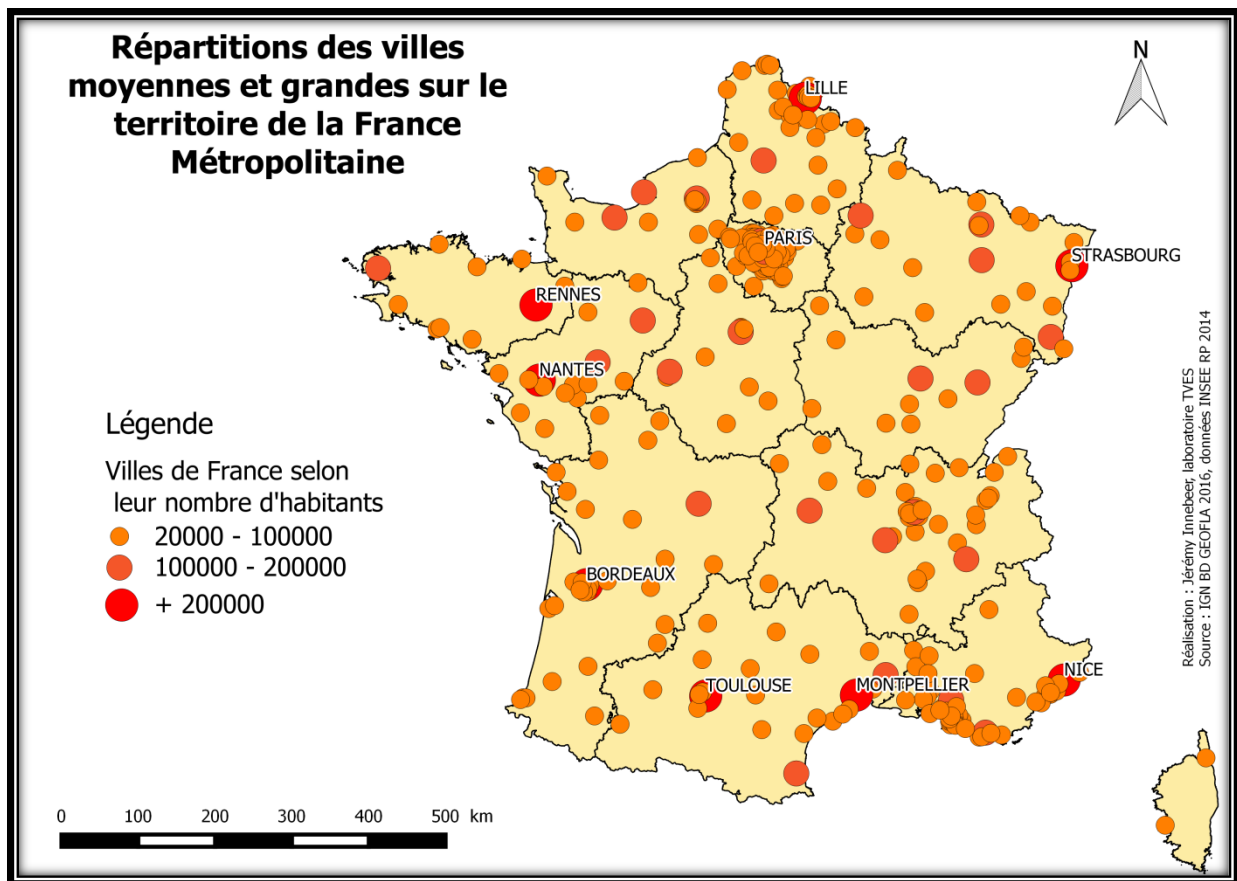


Figure 1 : répartition des villes moyennes et des grandes villes en France, 2014

Cette représentation cartographique permet de pré-visualiser la répartition des villes moyennes sur le territoire de la France Métropolitaine. Force est de constater qu'elles ne se répartissent pas de manière homogène, et qu'elles sont plus présentes notamment dans le rayonnement des grandes villes et plus principalement des métropoles. Force est de constater l'importance de cette catégorie de villes dans le maillage territorial de la France Métropolitaine, car elles irriguent la majorité du dit territoire grâce à leurs zones d'influence. Conséquence potentielle de l'héliotropisme, et/ou emplacement stratégique militaire ou économique, une grande quantité de cette catégorie de villes se trouve le long du littoral méditerranéen (toujours dans une logique d'agglomération autour des grandes villes), dans les régions frontalières et dans les bassins miniers.

I-5. La répartition en aires urbaines, une échelle plus fine pour l'identification des grands pôles urbains et des aires urbaines moyennes

Etant donné nos critères de justification et partant du postulat que la seule population de la ville centre ne suffisait pas à définir une commune comme étant moyenne, grande ou petite,

nous avons convenu d'étudier la répartition en aires urbaines de cette même population, échelle plus pertinente selon nos recherches.

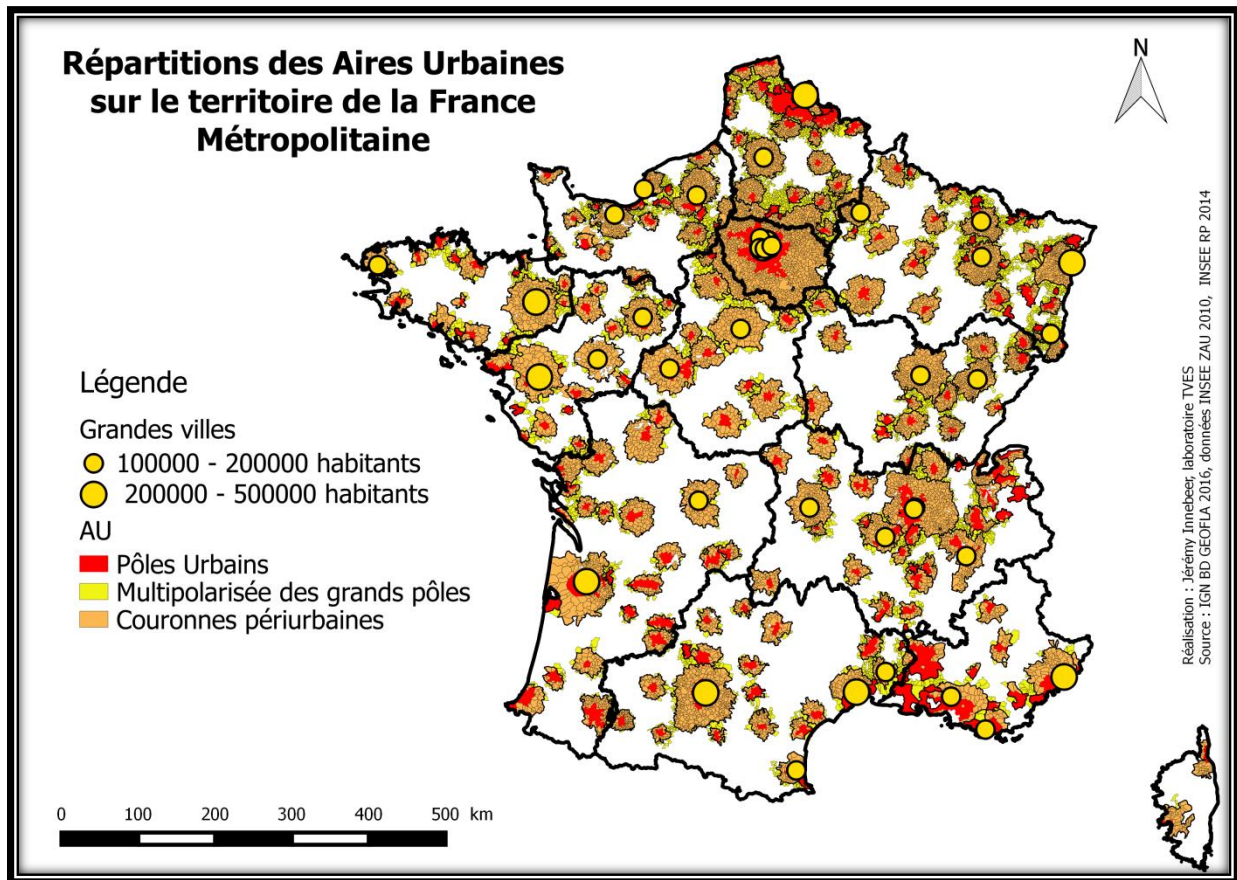


Figure 2 : carte de la répartition des aires urbaines en France

Ce découpage en aires urbaines (AU) permet d'affiner notre visualisation des aires urbaines des villes de France, montrant ainsi le potentiel d'attraction de la ville centre avec son territoire. Ainsi Dunkerque, Calais et Boulogne disposent de leurs propres couronnes périurbaines. Nous avons choisi comme précédemment, un découpage selon les catégories prédéfinies correspondant à nos aires urbaines moyennes (soit entre 20 000 et 200 000 habitants), les petites aires urbaines étant exclues de la cartographie. Les grandes villes apparaissent également sur la cartographie, afin d'évaluer la proximité et l'influence de ces dernières sur les aires urbaines moyennes.

La plupart des plus grands ports français en termes de trafic et d'activités sont établis dans des villes moyennes. Certains des plus notables bénéficient d'un trafic de portée internationale voire mondiale, comme Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer, le Havre, Saint-Nazaire, ou encore Fos-sur-Mer.

Pour conclure, nous définirons la ville moyenne comme un espace urbain intermédiaire, situé entre les grandes et petites villes, en termes de taille (généralement entre 20 000 et 100 000 habitants pour la ville centre), de caractéristiques sociales, urbaines et d'équipements (avec notamment la présence importante de petits commerces dans les centres), mais aussi en termes de problématiques liés à ces différentes caractéristiques. Les signes de la décroissance des villes moyennes se retrouvent particulièrement en centre-ville. Il convient alors de définir la centralité, et la relation de ces phénomènes avec les centres-villes, avant d'étudier les moyens mis en œuvre pour la revalorisation.

II- De la centralité au centre-ville.

Pour définir les centres-villes, on admet la consubstantialité entre centre et centralité, cette dernière s'incarnant dans le premier pour les géographes.

II-1 Centre et centralité dans une approche pluridisciplinaire

Le terme de centralité provient du latin *centralis*, signifiant « placé au centre, central ». La centralité fait écho au caractère central, primordial et essentiel de la notion à laquelle le terme est rattaché (Larousse, 2017). Dans d'autres disciplines, la définition du centre est aussi posée : en géométrie, un centre est un point fixe, entouré de points équidistants formant un cercle. La réalité physique nuance cependant cette définition, dans le sens où de nombreux facteurs influent sur le caractère de centralité. On parlera plutôt de centre de gravité pour parler d'un centre exerçant une attraction sur un espace périphérique, ce centre ne correspondant alors pas forcément au centre géographique de l'espace donné. Les phénomènes de centralité sont également présents en physiologie, et se réfèrent aux phénomènes nerveux se déroulant dans les centres cérébro-rachidien, alors dissociés des nerfs périphériques (Littré, 1877). Une dissociation centre/périphérie est très présente dans les définitions, posant la question de l'interrelation entre les deux entités, avec par exemple la domination d'un centre sur sa périphérie, et inversement, l'augmentation récente de l'attractivité de la périphérie au détriment du centre.

En géographie urbaine, on dit d'une centralité qu'elle est élevée lorsqu'elle permet de rassembler les habitants du territoire, en un même lieu central, à faible coût, grâce à une distance peu élevée ou à un réseau de transport très efficace. Un centre urbain est caractérisé par l'association d'une densité maximale et d'une diversité sociale (Lévy et Lussault, 2013). Le centre d'une entité urbaine est donc plus dense et plus diversifié que le reste des composantes de cette même unité. On peut distinguer deux formes de centralité urbaine : la

centralité fonctionnelle, étudiée par les économistes notamment (Bourdeau-Lepage et *al.*, 2010) et la centralité symbolique (Monnet, 2000). Un centre urbain peut-être historique (Marchal et Stébé, 2011) (caractérisé par un ensemble de symboles hérités du passé), topologique ou des affaires (regroupant par exemple les sièges sociaux d'entreprises), représenté comme le foyer de la vie commerciale, sociale et civique. Il s'apparente le plus souvent à l'hypercentre commerçant, regroupant également les places et rues principales (Merlin et Choay, 2010).

La centralité peut également être définie comme une qualité attribuée à un espace et non pas comme un attribut intrinsèque (Monnet, 2000). Plusieurs types de centralité existent, comme la centralité politique (localisation des principaux décideurs et administrations), la centralité économique (localisation des sièges décisionnels des entreprises, CBD), la centralité commerciale (assemblement des fonctions commerciales dans une logique de dispersion du centre vers la périphérie), la centralité d'accessibilité (en lien avec la centralité commerciale elle permet d'établir une zone de chalandise d'un centre marchand) ou encore la centralité sociale (lieux les plus fréquentés et les plus présents dans les représentations ce qui n'est pas toujours la même chose) (Monnet, 2000). Paul Claval (2000) insiste également sur la dimension hautement symbolique de la centralité. En effet, un centre est également un lieu où les symboles se lient aux représentations mentales des individus (histoire, esthétisme) conférant alors à un lieu une valeur de centre. Le symbole peut alors être lié au lieu en lui-même, mais aussi à un événement historique, un monument ou encore une fonction importante. La concentration d'activités économiques ou culturelles stratégiques est également facteur de création de centralité symbolique. Il est toutefois difficile de déterminer si un espace est symbolique par son caractère central, ou s'il est central par son caractère symbolique, la valeur symbolique étant à la fois cause et conséquence de la centralité. Aussi, la centralité symbolique semble fortement marquée par le religieux et le politique, en effet, c'est en centre que se trouveront les édifices religieux majeurs et les lieux du pouvoir politique (Hôtels de Ville, etc.). La symbolisation d'un lieu découle de la manière dont des acteurs sociaux vont se représenter et identifier un lieu. Un même lieu peut donc être représenté et aménagé selon une pluralité de représentations différentes liées à la symbolique de l'espace que se font différents acteurs (Monnet, 2000). Par conséquent, un centre sera identifié comme tel grâce à une hiérarchisation des lieux dans l'espace, par différents acteurs, identifiant des centres et leurs périphéries et cette centralité sera d'autant plus accrue en fonction de sa concentration de symboles (monuments, lieux de culte, lieu du pouvoir

administratif, etc.) (Monnet, 2000). Parfois la fonction symbolique d'un centre l'emporte sur les autres, comme c'était le cas par exemple à Tokyo, avec un centre vide dû à la fonction de résidence de l'empereur, sacralisant l'espace au détriment des autres fonctions de la centralité. De plus, la patrimonialisation des centres et des édifices symboliques a pu renforcer leur décroissance démographique, en contribuant à la spécialisation de ces espaces vers une fonction plus symbolique autour de laquelle se greffent des services spécifiques (par exemple touristiques).

En matière de géographie et d'aménagement, le terme de centralité peut se référer d'une part à la notion de centralité urbaine, proposée par Walter Christaller dans sa théorie des lieux centraux (1933), mais aussi selon une autre définition, traduisant la centralité comme étant la position plus ou moins accessible d'un nœud dans un réseau. Le concept est par la suite approfondi avec les travaux du sociologue Manuel Castells (1998), pour qui le terme se réfère à la combinaison de plusieurs processus sociaux dans l'espace. Il y a un ensemble de processus définissant la centralité, influencés par une relation de proximité et de distance avec un centre (Castells, 1998). Ces deux définitions de la centralité sont alors complémentaires, dans le sens où l'exercice des fonctions centrales et de l'accès aux services nécessitent une bonne accessibilité. Le terme de centralité apparaît comme l'un des principaux facteurs expliquant la formation des agglomérations urbaines, du fait de la valorisation du capital économique, social et culturel et par les investissements visant à renforcer l'attractivité et l'accessibilité des espaces urbains centraux (Pumain, 2014). L'accessibilité se traduit le plus souvent par l'association d'une distance et d'un temps de trajet, permettant de déterminer si un lieu dispose d'une bonne ou d'une mauvaise accessibilité. Elle se détermine également en fonction du coût et de l'offre de transport (Merlin et Choay, 2010). Le concept de centralité est donc fortement lié à celui d'accessibilité, et le développement urbain et des activités se fait alors selon des logiques d'optimisation des mobilités (Devisme, 2005).

La centralité est définie selon Lévy et Lussault (2013) comme caractérisant la position centrale d'un lieu ou d'une aire dans l'espace, et par extension, la capacité de polarisation et d'attractivité de ce lieu ou aire, concentrant des acteurs, des fonctions et des objets de la société. Dans un réseau, la position centrale peut aussi se mesurer par les flux (personnes, marchandises, informations) d'un nœud à un autre. Pour Merlin et Choay (2010), la centralité qualifie l'action d'un élément central sur sa périphérie, reposant sur l'accessibilité et l'efficacité du pôle central. L'élément centralisant peut alors être un centre urbain, mais aussi être représenté par un espace polarisant comme un centre commercial, culturel, financier, ou

encore administratif, parfois situé en périphérie. Conséquemment, la centralité peut aujourd'hui se retrouver aussi dans les zones périphériques, et les périphéries elles même peuvent devenir des zones centrales. La centralité ne se retrouve plus uniquement dans des logiques de proximité, bouleversant les définitions du centre et de la périphérie, avec certains centres géographiques peu attrayants, et à l'inverse certains espaces urbains périphériques attractifs (et parfois plus accessibles que le centre urbain, comme ce peut être le cas au Japon, avec les gares devenant les nouveaux centres attractifs et accessibles). Pourtant cette centralité périphérique se construit grâce aux mêmes facteurs de centralité que les centres urbains géographiques. Le couple centre/périphérie se définit alors par une relation systémique entre des lieux dominants et retirant des bénéfices (les centres), et des lieux subissant les interactions (les périphéries) (Lévy et Lussault, 2003).

Par conséquent, la centralité dépend à la fois de la masse des réalités sociales observées dans l'espace, du mode de déploiement de ces réalités ainsi que de l'intensité des interactions des objets de la société (Lussault, 2010). La dimension spatiale de la centralité se caractérise par la morphologie urbaine du centre qui contribue à configurer les possibles interactions, la forme des interactions avec la société et enfin les effets spatiaux de l'attractivité et de la polarisation par le centre des espaces périphériques (pas seulement liés aux flux et réseaux mais aussi la façon dont un centre influe sur les spatialités des individus et des groupes qui l'entourent). La centralité périphérique s'associe quant à elle la plupart du temps à des équipements et services commerciaux.

La définition de la centralité en urbanisme diffère de sa définition géographique au sens où le terme est défini par ses fonctionnalités et son contenu (administratif, commercial, culturel, économique, financier ou encore politique) et sa capacité à proposer des biens et des services à des populations extérieures. Contrairement au centre défini géographiquement, la centralité, au sens urbanistique, peut se traduire par plusieurs pôles d'attractivités au sein d'une même agglomération, dont la pertinence est appuyée par une accessibilité importante depuis les différents lieux géographiques de l'agglomération (en termes de réseaux de transports, mais aussi en matière d'interconnexions et de télécommunication). La création des « villes nouvelles » au cours des années 60 se fait dans une optique de mise en place de nouvelles centralités à l'échelle nationale et régionale, celle des grandes gares (devenant les centres principaux au Japon) et celle des grands centres commerciaux se faisant plutôt à une échelle de l'agglomération ou d'un regroupement de communes (communauté urbaine, d'agglomération ou de communes).

De manière générale, se référer à la position d'un centre est la façon la plus simple de se repérer dans l'espace, le centre agit alors comme point de référence. D'un point de vue épistémologique, la volonté d'un centre unique peut se rapporter à la volonté de trouver une source unique à un phénomène. C'est également la volonté d'ordre (social ou hiérarchique), dans lequel la ville est représentée par un cercle avec le pouvoir concentré en son centre. Frédéric Gaschet (2002) explique que la centralité est une composante essentielle et fondatrice de l'analyse spatiale, dans le sens où le concept, en admettant l'existence d'un centre, induit des distances et des frontières, composantes de l'espace. D'après lui, la centralité se confond avec le cœur historique urbain, avec toutefois des évolutions dues aux mutations de la structure urbaine. Le centre étant alors le lieu important, source de rassemblements, de concentration et d'interactions. On notera également l'importance de l'association du terme de centre et de périphérie, dans le sens où ces deux entités s'influencent l'une l'autre, par le biais d'interactions constantes appuyées par un système de réseau plus ou moins efficace. Le terme de centralité est alors étroitement lié au concept d'agglomération des hommes et des activités, mais aussi lié à sa dissociation avec la périphérie et au concept de hiérarchie des lieux centraux.

Enfin, selon Bourdeau, Huriot et Perreur (2010), un centre est un lieu mettant en scène des logiques d'agglomération et de dispersion, et peut alors être défini par ses caractéristiques d'accessibilité, d'agglomération, d'interactions ou encore de domination du centre sur sa périphérie.

L'accessibilité caractérise alors le centre, dans le sens où, si ce dernier est pris dans sa dimension géométrique, il se doit d'être accessible de façon égale depuis chacun des points constituant son cercle. L'importance de l'accessibilité est alors de minimiser les distances en mettant en avant le caractère stratégique et important du centre (Bourdeau, Huriot et Perreur, 2010). La distance est à différencier selon ses différentes itérations. Elle peut être métrique, topologique, sociale, représentée en termes de temps, influencée par les coûts, par la disponibilité des modes de transports, et il convient de différencier la distance perçue de la distance vécue. Finalement, la ville, et plus particulièrement le centre urbain, est l'incarnation de la recherche perpétuelle d'une minimisation des distances par les acteurs de l'urbain (Charron et Schearmur, 2005). Le centre défini par son accessibilité est alors clairement dépendant de la distance, même si ce critère seul n'est pas suffisant pour définir la localisation d'un centre. La centralité est donc étroitement liée à cette notion d'accessibilité. En effet, pour qu'un centre perdure et soit attractif, celui-ci doit non seulement être un nœud important du

réseau (Beaucire, 2010), mais il doit pour cela être accessible (Claval, 2000), l'attraction étant étroitement liée au potentiel d'accessibilité. Un enjeu majeur pour un centre-ville sera alors de se montrer attractif et donc accessible, en se positionnant comme un nœud important d'un réseau (matériel ou immatériel), attirant ainsi les flux et permettant son développement.

Cependant, il est à noter que le concept de centralité est à différencier de celui de nodalité, même si ces deux logiques sont liées. En géographie, un nœud représente alors l'intersection de plusieurs axes, synonyme de connexion de qualité, et participant à la bonne fonctionnalité d'un réseau (Beaucire et Desjardins, 2014). Les grands centres sont logiquement représentés comme des nœuds dans un réseau car ils permettent la répartition des flux à l'ensemble du réseau depuis leur caractère central. Cependant un nœud peut tout à fait être situé à l'extérieur d'un centre urbain comme par exemple les gares TGV extra-muros (Valence, Amiens...). Il aura plus de chance de développer des propriétés d'attraction et de centralité qu'un autre espace urbain trop proche d'un centre, même s'il ne pourra que rarement acquérir l'apparence d'un centre-ville, car monofonctionnel et dépourvu d'espaces publics par exemple.

Le terme d'**agglomération** entre également dans la définition du centre, dans le sens où un centre est un lieu de concentration des populations, mais aussi des activités sociales, de l'emploi, des activités économiques et/ou culturelles... C'est également le lieu regroupant les richesses, l'innovation, mais encore l'information et la connaissance (universités), un lieu depuis lequel s'exerce l'ordre juridique, politique ou économique (Bourdeau, Huriot et Perreur, 2010).

Le centre-ville c'est aussi le lieu des **interactions**, dans le sens où un centre est un espace privilégié de rencontres, de confrontations, d'échanges, par sa nature de publicité. La centralité d'interaction est cependant difficile à mesurer (Bourdeau, Huriot et Perreur, 2010). Selon Paul Claval (2000), la nature et la qualité des interactions entre les hommes dépendent de la distance qui les séparent et des coûts de transport et de communication. La centralité, en réduisant ces distances et donc ces coûts, facilite les interactions, même si cette affirmation est à nuancer du fait des progrès de l'ère contemporaine en matière de communication et de déplacements. On dit alors d'un lieu qu'il bénéficie d'une centralité élevée lorsqu'il permet de rassembler les habitants du territoire avec de faibles coûts de déplacements, la centralité étant alors maximale lorsque les frais sont minimaux.

La domination, enfin, caractérise le centre-ville, dans le sens où il domine ce qui l'entoure, lieu le plus accessible et depuis lequel s'exerce le pouvoir, il concentre au maximum les

éléments importants, stratégiques et prestigieux (Bourdeau, Huriot et Perreur, 2010). Lieu de décision et de contrôle, le centre exerce alors par définition une domination sur sa périphérie.

Ces différents critères permettent de définir chacun un centre, et ne se superposent pas forcément avec les autres. Le centre-ville est alors logiquement l'endroit regroupant la somme de ces centres, et leurs aires d'influence combinées. En outre, l'accessibilité, l'agglomération et les interactions sont autant de facteur d'attraction d'un centre. Or des limites apparaissent alors à ce concept de centralité, dans le sens où si ces différents principes permettent l'attractivité, ils sous entendent également des problèmes de congestion, de pollution ou encore d'insécurité etc., renvoyant à l'idée d'un espace répulsif.

Un centre résulte alors d'une série de critères objectifs et subjectifs, interdépendants, représentés par les notions d'accessibilité, d'agglomération, d'interaction de domination et de symbolisme. Certains centres peuvent alors être spécifiques à une activités/fonction, tandis que d'autres tenteraient de les regrouper. Afin de compléter cette définition, un pôle ne serait alors qu'une agglomération d'activités, ne regroupant pas toutes les propriétés d'un vrai centre (par son absence de symbolique notamment) (Hellequin *et al.*, 2007).

II-2. Définir le centre par la zone d'influence

Le potentiel d'attractivité d'un lieu central peut se mesurer via le concept de zone d'influence, présenté par Denise Pumain (2014) comme une zone de chalandise d'un lieu central ou d'une ville, pouvant être de nature variable (zone d'influence commerciale, culturelle, etc.). Ces aires d'influence peuvent être mesurées en fonction du bassin d'approvisionnement en produits frais (circuits courts), en fonction des navettes domicile-travail qui représentent le bassin d'emploi, en fonction de la fréquence du recours aux commerces et services par les populations environnantes, de l'aire de recrutement des enfants scolarisés et étudiants, ou encore de l'aire de diffusion des médias locaux (presse régionale). De fait, les zones d'influence sont par définition de forme approximativement circulaire, la théorie des lieux centraux permettant de les expliquer en partie par une logique de coût/temps acceptable pour un déplacement donné. Les limites de ces zones sont floues à cause de la variabilité de l'accessibilité des moyens de transports contemporains, ainsi que de la pertinence variable des services proposés et le possible accès à d'autres services de même nature dans un autre centre plus éloigné, mais accessible plus facilement en termes de distance temps, ou de chaînage des déplacements.

Ce concept de zone d'influence est, de nos jours remis en cause par l'accroissement de la vitesse des transports et la multiplication des relations en réseau ou à longue distance par le biais du numérique, ne nécessitant plus la proximité physique comme facteur d'efficacité. Selon le Rapport de l'Observatoire du Développement Spatial (Decoville et Bousch, 2012), la centralité est alors la capacité d'un lieu à polariser l'espace situé dans sa zone d'influence, c'est-à-dire exercer un pouvoir d'attraction sur ses populations et activités. Les termes de centralité et polarité sont alors indissociables, même si un centre se distingue par sa plurifonctionnalité et la multidimension de son pouvoir attracteur, tandis qu'un pôle (usine, centre commercial, ...) exerce une attraction sur des domaines bien spécifiques.

Selon le modèle de Christaller, aujourd'hui remis en cause, les zones d'influences de ces centres sont emboîtées, car les plus gros centres bénéficient d'une portée plus importante, englobant alors les plus petits centres. Selon le modèle de Lösch, ces plus gros centres offrent alors la même gamme de service que les plus petits centres, en plus de ceux leur étant propre (Pumain, 2014). La régularité de l'espacement entre les villes est alors causée par le comportement rationnel des consommateurs à se rendre dans le centre le plus proche, ainsi qu'à la logique de concurrence de ces centres et de hiérarchie des niveaux de service, favorisant leur espacement égal sur le territoire (Pumain, 2014).

II-3. Les relations du centre avec sa périphérie

Si un centre existe, il dispose par définition de marges, or s'il est difficile de définir objectivement un centre, ses marges sont floues également. La périphérie peut alors se définir en opposition avec le centre. Est alors périphérique tout espace qui n'est pas central. Cette définition aurait donc tendance à présenter la périphérie comme négative par opposition au centre regroupant les aspects positifs. Dans cette logique de dissociation du centre et de la périphérie, l'ethnologue Marc Augé (1992) définit le concept de non-lieu, désignant un espace sans réelle singularité, et faisant ainsi le parallèle avec les centres commerciaux, standardisés, et définis comme en contradiction avec l'espace dans lequel ils se trouvent, bouleversant les logiques de structure urbaine et se caractérisant par leur anonymat, à l'inverse des centres disposant d'une réelle identité symbolique, s'inscrivant dans l'armature urbaine et conservant une certaine originalité (Garat, 1997).

Les relations entre centres-villes et espaces en marge évoluent avec le temps. En effet, si jusqu'à aujourd'hui les services et entreprises étaient attirées par le centre-ville du fait de la localisation centrale qu'ils apportaient, à présent un phénomène de déconcentration a

largement contribué à faire migrer ces activités vers la périphérie dans de nombreuses villes. Comme les centres auparavant, l'économie des périphéries s'autonomise peu à peu (Léo et *al.* 2005) et l'on constate l'apparition de véritables pôles périphériques. En France les activités de recherche, les services financiers et les services aux entreprises conservent plutôt des localisations en centre-ville, tandis que les commerces de gros, les transports et la communication vont avoir tendance à privilégier des localisations plutôt périphériques aux grandes villes (Léo et *al.* 2005).

En suivant cette idée, il est possible de faire ressortir deux modèles complémentaires d'organisation de l'espace : un modèle mono-centrique représenté par un centre-ville restant fort et conservant ses activités de services, en plus de développer des zones attractives à l'extérieur. Un modèle polycentrique, d'autre part, avec un centre-ville perdant de son importance au profit de pôles périphériques qui connaissent un développement et une attractivité plus grande que ce dernier.

Il convient toutefois de souligner les interactions essentielles entre le centre et la périphérie. Dans un système monocentrique, le centre est le lieu de passage obligé pour toutes les échanges (de flux, d'individus, de biens et services, etc.), la périphérie s'inscrivant donc dans une relation d'interdépendance avec le centre, la périphérie et le centre ayant chacun besoin l'un de l'autre pour exister et se développer. De plus, les relations des centres avec leurs périphéries sont bien réelles, un centre influe et dépend autant de sa périphérie que l'inverse, tant en termes de main d'œuvre que de consommateurs. Il se trouve alors un jeu subtil d'interdépendances entre centre et périphérie, ramenant à la notion d'aire d'influence selon laquelle le centre dessert la périphérie en biens et services, mais bénéficie également de l'apport de flux divers depuis cette dernière. Centres et périphéries ne doivent alors pas être perçus comme en opposition mais plutôt comme se complétant l'un l'autre. Les centres commerciaux implantés en périphérie ne doivent pas nécessairement être perçus comme en opposition à l'offre commerciale de centre-ville, mais plutôt comme un complément essentiel, ne devant toutefois pas court-circuiter les commerces de centre-ville (Léo et *al.* 2015).

II-4. Evolution de la définition de la centralité, remise en cause de l'organisation spatiale et multipolarisation

Définir la centralité signifie être capable de la mesurer, or ceci paraît complexe voire impossible car la centralité, par définition, fait appel à la variabilité de nombreux facteurs, faisant parfois d'un espace un centre selon certains critères, d'autres fois non. Il convient alors

de déterminer selon quels critères essentiels un espace devient un centre de manière générale, puis d'étudier les variables spécifiques permettant d'intégrer la perception de la centralité dans sa définition. A noter que les éléments constitutifs du caractère central d'un lieu, s'ils sont différents les uns des autres, répondent à des logiques de concentration ou de dispersion, mais toujours suivant une logique de répartition spatiale équitable pour les populations. L'idée de centre est alors définie comme une construction mentale et analytique autant que physique, traduisant des formes concrètes et observables d'attractivité, conduisant à la définition d'un ensemble de lieux comme un centre. On notera également que l'effet d'attraction d'un centre n'est pas définitif, et évolue selon une certaine dynamique, en dépendance avec des critères d'attractivité de lieu (fonctions, histoire, organisation spatiale, patrimoine, symbolique ou encore d'accessibilité).

Depuis, l'industrialisation, les changements de pratiques avec l'arrivée de l'automobile et plus récemment des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication ont bouleversé les anciennes logiques de localisation influencées par les distances et la proximité (Bidou-Zachariasen, 2003 ; Jousseume et Talandier, 2016). Les fonctions liées au milieu portuaire échappent également à la logique de proximité entre le producteur et le consommateur rendent alors la théorie des lieux centraux inefficace (Pumain, 2014). Selon Paul Claval (1973), de premières enquêtes de comportements des consommateurs ont été réalisées notamment par Berry, Barnum et Tennant, et faisaient apparaître des logiques de déplacements divergentes de celles annoncées par la théorie des lieux centraux (Christaller, 1933), montrant que les individus seront plus enclins à faire leurs achats plus loin si le centre de destination est plus important. Cette tendance semble cependant s'annuler lorsque le centre de proximité atteint une certaine taille, représentant un effet de dissuasion quant à la volonté de se rendre dans un centre plus éloigné.

D'après Bourdeau, Huriot et Perreur (2010), deux phénomènes régissent principalement l'évolution des villes actuelles : l'étalement urbain et la multipolarisation. L'étalement urbain consiste en une dispersion de la population et des activités économiques, et s'explique par l'augmentation de la population et la facilité accrue de mobilité, alliés à une amélioration des conditions de vie, faisant que les populations ne sont plus contraintes de rester proches des centres. L'emploi et les activités suivant alors les populations, les centres déclinent au profit de leur périphérie. L'étalement urbain serait également un facteur de déclin des centres-villes, créant des structures multicentriques de plus en plus complexes et atténuant petit à petit le potentiel d'attraction du centre originel. La multipolarité s'expliquerait quant à elle par

l'apparition de nouvelles centralités au sein d'une agglomération, au nom du désengorgement des grandes villes et de la création de réseaux de centres complémentaires, permettant d'une part de rapprocher les populations de l'emploi, mais aussi de subvenir de façon plus homogène à leurs besoins en activités, biens et services, tout en prônant une distance réduite entre les habitants et les nouveaux pôles. Cependant, notons que cette pluralité de centre est alors moins bien dotée en bien et services et entraînent un éparpillement de ceux-ci, le schéma monocentrique n'étant alors pas totalement dépassé, d'autant plus si l'on affirme que les centres-villes ne se vident pas mais se respécialisent. La solution se trouverait alors dans une centralité de réseau, reliant différents centres monocentriques. Cependant cette idée se heurte encore fatalement à la notion de concurrence entre ces différents centres et donc au problème d'interactions entre celles-ci (Bourdeau et *al.* 2010).

La multicentralité résulte finalement de la maximisation des forces centripètes conduisant à la valorisation de nœuds existants, et à la thématization d'espaces périphériques (centres commerciaux), même si cette thématization est toutefois à nuancer (les centres commerciaux accueillent d'autres activités comme par exemple des cinémas, et de nouvelles pratiques comme la promenade) (Devisme, 2005).

II-5. Les centres-villes, lieux complexes de concentration des flux, des acteurs, des facteurs de dynamiques de décroissance et de revalorisation

Nous entendons en premier lieu le centre-ville comme un espace ici infra-urbain, qui pourrait dans les villes moyennes, avoir l'étendue d'un quartier. L'entité géographique du quartier est « une portion de ville, un cadre d'action, un espace de proximité spatiale et un milieu de vie » (Grafmeyer, 2007), établissant de fait un lien entre les problématiques du quartier central et de la ville (Aimé, 2018).

En théorie, des économies d'échelles importantes et des coûts de transports nuls mènent à la concentration des populations dans une même ville. A l'inverse, des coûts de transports importants et des économies d'échelles faibles conduisent à une dispersion plus importante. En réalité, d'autres éléments comme l'histoire du peuplement, la topographie, les coûts du foncier, ou encore les orientations politiques et la valeur symbolique des lieux entrent en jeu dans la répartition spatiale des activités et des individus. De plus, le phénomène de centralité est influencé par autant de variables interdépendantes que sont l'accessibilité, les logiques d'agglomération, d'interaction et de domination entre un centre et sa périphérie. Ce sont les

évolutions des relations entre ces éléments qui influent alors sur la croissance et le déclin des centres urbains.

La dégradation du cadre du bâti, les problèmes de congestion ou encore les disparités socio-économiques sont autant d'aspects négatifs, qui, s'ils sont conjugués, peuvent nuire fortement au centre-ville et favoriser un départ de la population et des activités économiques au profit de la périphérie et des espaces suburbains. Un centre urbain peut alors naître, puis prospérer ou décliner selon l'intervention d'un ensemble de facteurs, mais certains centres urbains peuvent se montrer plus résilients que d'autres, en fonction notamment de la diversité de leur activité et atouts (pluralités des aménités urbaines, patrimoine historique, vie culturelle animée, etc...).

Si les centres peuvent être concurrencés, ils se situent aussi plus largement dans des contextes démographiques en crise ou fragiles.

III- Déclin ou décroissance, les mots du changement démographique

De nombreux travaux scientifiques s'intéressent aux dynamiques démographiques des villes moyennes avec parfois des analyses assez polarisées entre les chercheurs s'intéressant à la baisse absolue de leur population et ceux qui valorisent plutôt le rebond récent qu'elles connaissent depuis quelques années (Desjardins et Estebe, 2020 ; Voisin-Bormuth 2020). Il nous est apparu important de préciser les différents mots qui caractérisent justement ces changements démographiques, tant pour les villes moyennes que pour leur centre-ville. En effet, les termes de déclin, de décroissance ou de *shrinking cities* sont associés au changement démographique, voire des termes plus forts en ce qui concerne les centres-villes.

Le déclin² est le fait de se terminer, de décliner, il se rapporte à un objet observable diminuant de valeur, de grandeur, d'éclat ou encore de puissance (Larousse, 2017). Le déclin qui nous intéressera ici sera celui qui touche à l'urbain, et plus particulièrement aux centres-villes des villes moyennes. Nous utiliserons plutôt le terme de décroissance des villes (terme laissant entendre qu'une évolution positive est possible contrairement au terme déclin pouvant signifier une fin inéluctable).

² L'ouvrage « Le déclin urbain » sous la direction de V. Beal, N. Cauchi-Duval et M. Rousseau (politistes et démographe) a été publié en mai 2021 et il n'est pas pris en compte ici, Cependant issu aussi de l'ANR Altergrow, les autres travaux ont été utilisés.

En termes de décroissance des villes, on voit apparaître les travaux sur les *shrinking cities* (Fol et Cunningham-Sabot, 2010 ; Wolff et al. 2013 ; Béal et al., 2017), qui caractérisent ces villes en décroissance. Une *shrinking city* ou « ville rétrécissante » (Fol et Baudet-Michel, 2019) peut être définie comme une zone urbaine dense de plus de 5000 habitants, en perte de population depuis au moins cinq ans et arborant les critères de crise structurelle (Wolff, 2019). Le terme définit en effet « *des espaces urbains qui ont connu des pertes de population, un retournement économique, un déclin de l'emploi et des problèmes sociaux, symptômes d'une crise structurelle* » (Martinez-Fernandez et al., 2012). Ces phénomènes de décroissance, que l'on peut définir comme une décroissance démographique (Haase, 2019), une perte d'attractivité économique et résidentielle (Miot, 2012) ainsi que des processus migratoires négatifs, et une périurbanisation importante (Haase, 2019). Ils touchent alors plus particulièrement les villes moyennes, et les anciens bassins industriels (Haase, 2019), et apparaissent de manière plus prononcée encore dans leurs centres-villes. Pour autant le terme de *shrinkage*, utilisé pour les travaux de recherche concernant les villes en décroissance fait référence à de nombreux concepts et théories, et ne bénéficie pas d'une définition unique et équivoque. Il s'adapte en effet aux contextes et aux particularités des territoires concernés.

La terminologie du terme *shrinking cities* est encore imprécise. D'abord étudié par les Allemands dans le milieu des années 2000 puis adopté par les études scientifiques mais pas encore assez par les politiques publiques car il a une connotation négative. On remarque également une certaine complexité du terme de décroissance, qui peut faire référence à de nombreuses dynamiques différentes et des réalités nationales différentes (les modalités de discussion, les politiques publiques et les relations sont différentes) (Haase, 2019).

III-1. La décroissance des centres-villes, de nombreuses dynamiques à l'œuvre

Face à ces processus la question des centres-villes est tout à fait exceptionnelle car ils apparaissent comme des synecdoques de la décroissance urbaine. En effet, pour signifier la décroissance des villes, le quartier « centre-ville » est le plus souvent mis en exergue.

La dévitalisation des centres des villes moyennes est due à de nombreuses causes. Dès la fin du 19^{ème} siècle jusqu'aux années 70, le développement des villes s'est appuyé sur la révolution industrielle et sur le productivisme. Le départ progressif des industries, les délocalisations, la tertiarisation, accompagné d'une hausse persistante du taux de chômage, ont installé de nombreuses villes dans des dynamiques persistantes de décroissance urbaine (Moricani-Ebrard, 2010) que l'on retrouve dès lors dans les espaces urbains centraux. Parmi

les autres causes on retrouve la périurbanisation et les nouvelles pratiques liées à l'automobile qui conduisent au re-façonnage des espaces, influant sur une perte d'attractivité des centres-villes du fait leur inadaptation aux flux automobiles importants. La perte de vitesse et d'importance symbolique des centres résulte également en partie des lois de décentralisation de 1982 (Devisme, 2005), associées à des départs d'activités vers les espaces périurbains (Courcelle et *al.* 2016). De même, le périurbain semble de moins en moins dépendant des centres-villes, et développe des stratégies de dynamisation et de polarisation du tissu urbain, jouant un rôle de redistribution des mobilités résidentielles (Delebarre et Pfirsch, 2016).

Cette décroissance se caractérise par des phénomènes de vacance, à la fois liés à la baisse démographique, à la faiblesse des revenus, au coût du foncier élevé, à l'inadaptation des surfaces commerciales, à la concurrence des périphéries, à l'augmentation de la mobilité ou encore aux politiques publiques menés jusqu'à présent (Fol et Baudet-Michel, 2019). Selon Pascal Madry, cette évolution serait également due aux logiques d'implantation des surfaces commerciales, le commerce de centre-ville étant alors affecté par le développement du e-commerce et du commerce périphérique, ainsi que par les politiques publiques qui ont accentués ces processus de périphérisation. Il est à noter en effet que la vacance commerciale en France progresse de 6% à 12% depuis le début des années 2000 à aujourd'hui, et qu'elle touche également les centres commerciaux périphériques (Fol et Baudet-Michel, 2019).

Selon le rapport sur la revitalisation commerciale des centres-villes (Inspection Générale des Finances, 2016), ce phénomène de vacance commerciale touche fortement les villes moyennes, et résulte d'un tissu socio-économique fragile associé à un déséquilibre concurrentiel entre les commerces de périphérie et de centre-ville et à une perte d'équipements structurants ou de services de quotidien. Selon ce même rapport, l'impact de ce déclin commercial s'explique par l'évolution à la baisse de la consommation des ménages depuis les 15 dernières années, la situation socio-économique et démographique défavorable amplifiant alors les facteurs de ce déclin. La délocalisation des grands services publics et équipements de loisirs vers la périphérie représente alors l'un des premiers facteurs de décroissance des villes moyennes. De plus, la question du stationnement se pose également dans le déclin de ces centres, certains affirmant qu'une offre non suffisante est synonyme de désertification du centre-ville (Alençon) (Gelot, 2017), d'autres montrant cependant que le centre-ville peut se montrer très attractif sans bénéficier d'un stationnement adéquat, comme c'est par exemple le cas du centre ancien de Caen (Duny, 2017). La dégradation du

patrimoine privé nuit également à l'image du centre-ville, les propriétaires se montrant réticents à payer des rénovations pour des commerces vacants. Ce phénomène, associé à la dégradation de l'habitat, contribue également au déclin perçu du centre. Conséquemment, l'apport de bien être aux habitants par le biais d'équipements ou de services de proximité devient l'une des priorités des politiques publiques.

La décroissance se présente sous différentes formes à travers le monde. Aux Etats-Unis par exemple la décroissance est ouvertement reconnue comme un fait, et sert de tremplin pour les débats concernant la re-croissance future (Haase, 2017). Elle est surtout traitée au travers d'initiatives locales, et l'attention nationale n'est pas au rendez-vous. Les travaux sur la décroissance ne sont pas concentrés dans le milieu académique mais surtout dans des réseaux de chercheurs et acteurs, ainsi que dans d'autres organisations intermédiaires (Haase, 2017). Aux Etats-Unis, les villes petites et moyennes ont été fortement impactées par la décroissance à cause de la désindustrialisation, mais aussi la concurrence des grandes villes notamment avec les réseaux de transports, les mobilités résidentielles sélectives (les jeunes cadres partent dans les grandes villes), et enfin ce sont des villes vieillissantes.

La question de la décroissance en Allemagne ne se posait pas avant le 19^{ème} siècle et la révolution industrielle, ce n'est que vers 1970 qu'apparait le terme *shrinkage*, et seulement au début du 21^{ème} siècle que la question du déclin est traitée par la sphère publique. La décroissance est depuis un phénomène reconnu et largement analysé (Haase, 2019 ; Wolff, 2019). Sa particularité se situe en partie dans son contexte historique, la séparation des deux Allemagnes ayant eu un impact non négligeable sur le phénomène migratoire et l'emploi, problématiques auxquelles il est possible d'ajouter la réduction des naissances et le manque d'investissement dans les centres-villes (Wolff, 2019).

Au Japon, le phénomène de décroissance urbaine se dissocie de la décroissance démographique, et bénéficie d'une attention différenciée. Il y a de fortes actions nationales concernant la baisse démographique à l'échelle du pays, mais pas sur la question des villes décroissantes (Haase, 2019). Le phénomène de décroissance est surtout traité par des chercheurs, et fait parfois l'objet d'initiatives locales, mais avec un discours de l'Etat encore absent jusqu'à récemment sur les impacts de la décroissance démographique sur la décroissance urbaine. Les caractéristiques du déclin des villes japonaises, à l'instar des villes européennes, se mesurent par la fermeture des commerces du fait d'un déficit d'utilisateurs, allongeant les distances pour trouver des magasins ouverts, les populations suivent alors les

commerces, et les logements vacants se détériorent et nuisent à la qualité de l'environnement résidentiel (Buhnik, 2015). Au Japon aussi, la baisse du nombre de fonctionnaires a impacté les villes petites et moyennes, on peut citer les problèmes liés aux fermetures de tribunaux et hôpitaux, ou diminution de ces services (Fol et Baudet-Michel, 2019).

III-2. Le déclin des villes moyennes : les relations centres-villes - périphérie

La périurbanisation et les nouveaux rapports à la mobilité influent sur le fait que les individus vont dépenser la majorité de leur pouvoir d'achat lors de « voyages à but multiples », au cours desquels ils pourront réaliser des trajets plus longs, mais à destination d'un centre supérieur regroupant des services plus nombreux et diversifiés. Selon Denise Pumain (Hypergeo, 2014), cela aurait pour effet de faire décliner centres urbains les moins attractifs au profit des grands centres polarisateurs (c'est le cas notamment pour les grands centres commerciaux, drainant une part non négligeable des consommateurs pourtant inclus dans la zone d'influence de certains centres-villes). D'autres auteurs appuient également cette idée. En effet, selon Frédéric Santamaria (2012), la dynamique du pourtour périurbain des villes moyennes se fait souvent au détriment des centres-villes, plaçant les villes moyennes au cœur de débat sur les problématiques engendrées par la périurbanisation. Ces problématiques ont été interrogées dès 1991 par Joel Garreau, avec le modèle des « *Edge Cities* », selon lequel les centralités périphériques s'articulent autour d'un centre traditionnel en déclin (du fait de la perte d'emplois et d'habitants notamment). Selon Patrice Vergriete (2013), les politiques publiques locales sont contraintes de privilégier les enjeux de développement local et d'emploi, face à l'augmentation de la concurrence interurbaine du fait de la plus grande mobilité des capitaux, de la désindustrialisation et de l'augmentation du chômage.

Si l'on reprend les propos de Oliver Berlioux et Franck Gintrand (2014), l'accroissement et la diversification de l'offre commerciale crée une évolution de la consommation et de nouveaux besoins, et conduit à une hausse des implantations en périphérie, espace proposant un foncier plus important et où l'aménagement des accès est facilité. A ces constats, s'ajoutent également les problématiques liées au développement du commerce en ligne. La perte des commerces de centres-villes conduit alors à une baisse de fréquentation, une absence de vie et d'animation et par extension conduit à une perte d'attractivité pour les classes moyennes et supérieures qui préféreront se déplacer vers la périphérie, ce qui représenterait alors une baisse démographique et une paupérisation pour le centre-ville.

On cite alors plusieurs modèles de polycentrisme ayant pour vocation de rebondir sur ce déclin, comme le polycentrisme unique, prôné depuis les années 90, les métropoles multi-centriques, avec plusieurs centres identiques ou encore le polycentrisme hiérarchisé, selon lequel le centre traditionnel conserve une place dominante avec des spécificités et une place centrale dans le réseau de transport. D'après Benjamin Pradel (2014), si c'est le polycentrisme hiérarchisé qui prédomine actuellement en France, la perte de certaines activités du centre traditionnel, ainsi que certaines catégories de ménages, remettent en cause l'attractivité du centre traditionnel. Ces différentes désaffections peuvent s'expliquer par de nouvelles stratégies de localisation dues à la hausse des prix de l'immobilier et l'inadaptation de l'offre de logements et de locaux dans le centre, ou encore par une congestion de plus en plus prononcée des transports. De plus selon lui, la capacité de ce même centre traditionnel à conserver son facteur de centralité peut être remise en cause par la délocalisation vers les périphéries des activités et interactions sociales, par les technologies de l'information et de la communication (remettant en cause la spatialité de la rencontre). Elle peut l'être aussi par la dévalorisation du centre, du fait de l'individualisation des modes de vie et du développement de la mobilité, faisant du centre un lieu de rencontre parmi d'autres, ou encore la concurrence des lieux de loisirs multiformes (parcs de loisirs, galeries commerciales, ...) envers les espaces publics plus traditionnels.

III-3. Le commerce, premier indicateur de déclin des centres-villes ?

Souvent considéré comme un baromètre de la santé d'un centre-ville, le commerce est décrit comme étant une activité sociale, produisant un espace dit commercial, où se rencontrent l'offre et la demande (Lévy et Lussault, 2013). L'aspect commercial a déjà fait l'objet de nombreux travaux dans les relations entre le centre-ville et sa périphérie, ou encore le lien entre décroissance commerciale du centre-ville. Jusque dans les années 1960, la question de l'émergence du commerce périphérique semble voilée, l'appellation centre commercial représente en effet l'ensemble des commerces de cœur de ville. Finalement, la question du devenir de l'attractivité commerciale du centre (et même celle de la conservation patrimoniale) est délaissée au profit des actions concernant la tertiarisation et la communication, laissant la question commerciale entre les mains des grands opérateurs commerciaux, qui eux se développent en périphérie (Devisme, 2005). La multiplication des centres commerciaux périphériques, *retail parcs*, etc. sont d'ailleurs de plus en plus mis en cause pour expliquer la décroissance commerciale des centres-villes (Razemon, 2016).

Cependant ces constats sont à nuancer, car aujourd'hui les centres commerciaux périphériques sont également de plus en plus soumis à des problématiques de décroissance.

La vacance commerciale (ou de logement) est alors un élément important sur lequel s'appuient les politiques de revalorisation, cependant elle n'est pas forcément toujours un indicateur de déclin bien défini et efficace. Il y a plusieurs raisons à la vacance (réduction de la demande, manque d'investissement, hausse des loyers), ainsi que différentes durées, structures et formes de vacances, en fonction notamment de la localisation mais aussi des attentes des individus. De manière générale on peut dire qu'une vacance commerciale de 3% à 7% est plutôt normale et représente le mouvement naturel des commerces. Au-dessus de 7% on peut parler d'un problème de vacance commerciale (Wolff, 2019).

La carte de la vacance commerciale supérieure à la normale proposée par l'Inspection Générale des Finances en 2015 nous permet d'affiner notre recherche en faisant ressortir quelques villes moyennes et industrialo-portuaires particulièrement touchées par un phénomène de vacance commerciale, à savoir Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer, le Havre, Cherbourg, Saint-Brieuc, Quimper ou encore Saint-Nazaire.

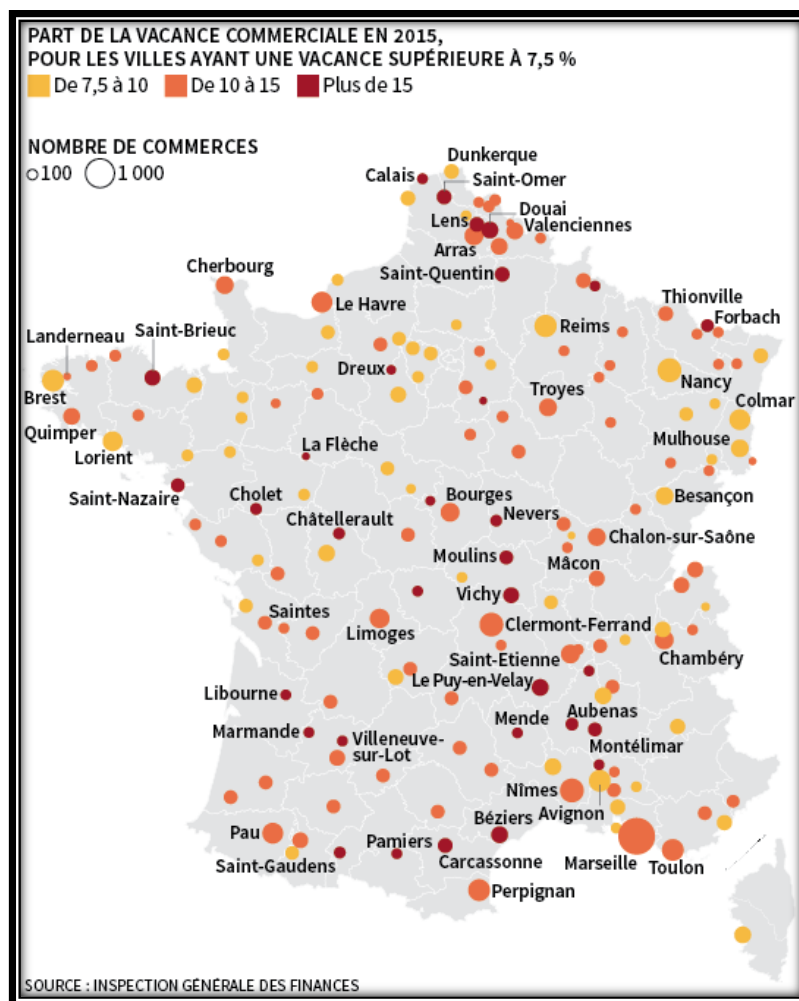


Figure 3 : carte de la répartition de la vacance en France en 2015, Inspection Générale des Finances, 2016.

Cette première analyse nous permet de valider l'importance de des villes moyennes industrialo-portuaire de la Côte d'Opale en termes de décroissance démographique et commercial.

De plus, si l'on s'intéresse à l'évolution de cette vacance depuis 2001, force est de constater que les villes de Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer, notamment, font l'objet d'un constat alarmant, inscrivant leur décroissance dans une certaine durée et posant la question d'un déclin structurel.

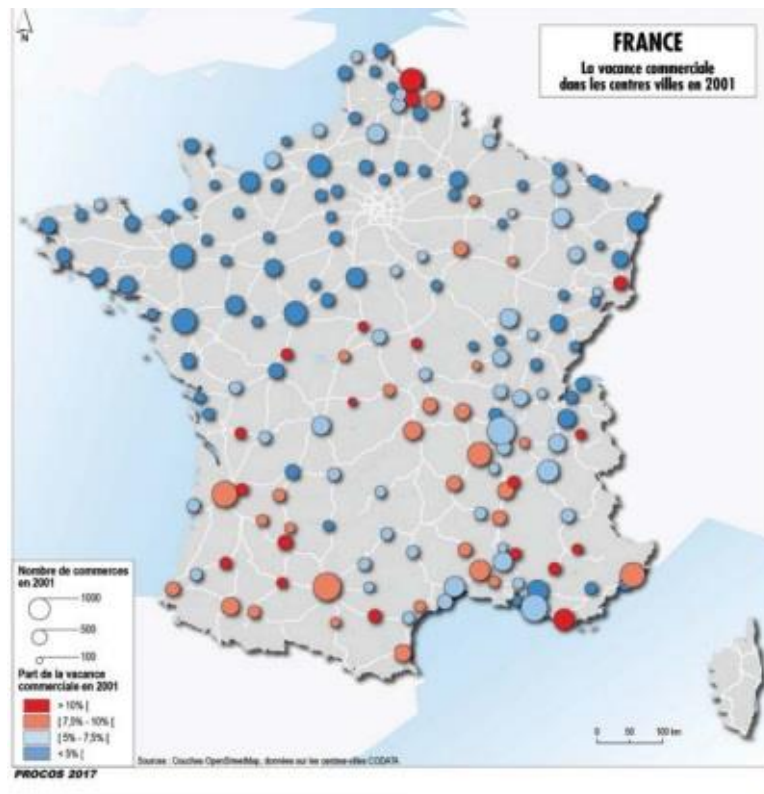


Figure 4 : cartographie du taux de vacance commerciale en 2001, Source : Procos, 2017

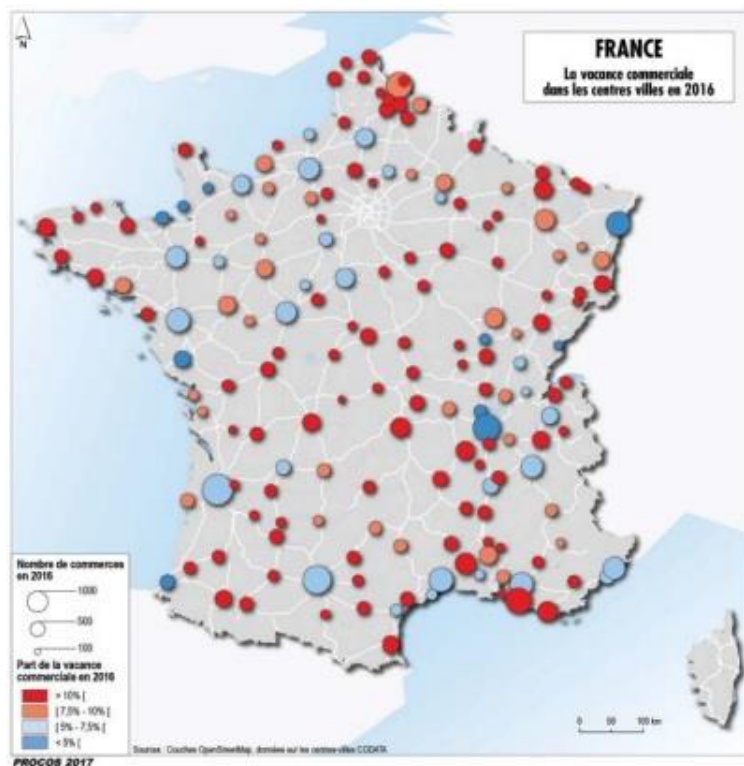


Figure 5 : cartographie du taux de vacance commerciale en 2014, Source : Procos, 2017

Ces cartes proposées par Procos (2017) montrent une évolution de la vacance commerciale en France, entre 2001 et 2016. De plus en plus de villes semblent concernées par cette dernière. Cette problématique devient donc essentielle, et plus particulièrement pour les villes moyennes, qui semblent être les plus touchées par le phénomène.

Pour la thèse, nous avons choisi de ne pas nous concentrer essentiellement sur l'aspect commercial, mais de mettre en évidence les urbanités, bien souvent oubliées dans les réflexions sur la décroissance des centres-villes.

III-4. L'urbanité, le véritable indicateur d'évolution des centres-villes ?

L'urbanité consiste en l'évaluation du couplage entre la diversité et la densité d'un espace urbain, quel que soit sa forme, en fonction de l'intensité du rapport entre ces deux termes (Lussault, 2010).

L'urbanité c'est savoir lire la ville, lire son histoire et savoir-faire une lecture de la ville et savoir lui donner une lecture qui va se prolonger. La finesse, les échanges entre les lieux, les gens, c'est ça pour moi l'urbanité. [Homme, Soixantaine d'années, retraité, habitant, Dunkerque]

Selon Lévy et Lussault (2013) l'urbanité est également définie comme étant le caractère proprement urbain d'un espace, appréhendée comme un état de fonctionnement du système urbain. Ainsi, on notera que plus ces deux variables sont fortes, plus les interactions au sein de l'ensemble urbain seront importantes. On notera également que le degré d'urbanité varie en fonction des villes, étant donné que celles-ci n'arborent pas la même quantité et la même qualité de fonctions urbaines, et sont régies par des interactions différentes les unes des autres. L'urbanité permet aussi de déterminer le « capital urbain », qui est l'ensemble des biens matériels et immatériels qualifiant un état urbain. Le niveau « d'urbanité absolue » peut alors se mesurer en fonction de la taille de la ville. Une grande métropole aura en effet plus tendance à avoir une urbanité plus forte qu'un pôle urbain de plus petite taille. L'urbanité *a priori*, synthétise le niveau théorique de performance fonctionnelle d'une entité urbaine quelconque. Elle est abordée à l'aide d'une série d'indicateurs spatiaux, sociaux et économiques, qui permettent de donner une première approche des capacités urbaines de l'entité. L'urbanité *a posteriori* est l'état avéré d'une situation urbaine (Lévy et Lussault, 2013).

Grâce à ces différentes notions, il est possible d'affirmer que le gradient d'urbanité diminuerait en fonction de l'éloignement avec le centre. Ce dernier possède alors l'urbanité la plus importante (Lévy et Lussault, 2013) et cette dernière est donc un indicateur important de l'évolution du centre selon une logique de décroissance ou de croissance.

III-5. Une décroissance des villes moyennes à nuancer

Le phénomène de décroissance qui est la plupart du temps associé aux villes petites et moyennes n'est pas inéluctable, et le terme utilisé de « déclin » mérite d'être nuancé. L'utilisation du mot déclin signifierait en effet que les villes concernées seraient dans une démarche de perte inéluctable de population et d'activités, or force est de constater que ce n'est vraisemblablement pas le cas. On remarque en effet le décalage entre l'évolution de la commune centre et du bassin de vie, avec une réduction de la population et de l'emploi de la commune centre au profit de son bassin de vie, ainsi que pour de nombreuses petites villes, une croissance démographique plutôt qu'une population déclinante (Beaucire et *al.* 2016). Concernant la plupart des unités urbaines comprenant entre 5 000 et 30 000 habitants, on remarque plutôt une tendance à la croissance démographique, même si celle-ci n'est pas forcément en corrélation avec la courbe de l'emploi, qui a tendance à stagner voir à diminuer (Beaucire et *al.* 2016). Pour finir, il est parfois possible d'associer ces phénomènes de décroissance plutôt du fait de la perte d'une activité industrielle plutôt que par leur caractère de villes moyennes.

De plus, Frédéric Gaschet (2000) met en évidence les théories liées au cycle de vie, qui montrent des phases urbaines liées à des activités et des lieux, insistant sur des phénomènes de croissance, de crise ou de renouvellement urbain, soulignant la nécessité de création de nouveaux lieux situés en dehors des villes. Enfin, il évoque un troisième principe selon lequel certaines compétences et fonctions centrales ne peuvent être décentralisées et doivent par nature demeurer au centre (services les plus importants et les plus rares par exemple).

Le départ des différentes fonctions urbaines, et le taux de vacance, qu'elle soit commerciale ou de logement, représente dès lors des indicateurs privilégiés pour mesurer la décroissance dans les centres urbains des villes intermédiaires.

La carte ci-dessous nous permet d'affiner notre recherche en nous informant que les aires urbaines des villes industrialo-portuaires pressenties du sud de la France ne semblent pas faire face à une décroissance démographique. De fait, elles ont même plutôt tendance à gagner des habitants, il en est de même pour la plupart des aires urbaines des villes de la côte Ouest. En

revanche, les aires urbaines des villes de la Région Hauts-de-France, voire certaines villes de Normandie, gagnent peu d'habitants entre 1975 et 2007, et ont plutôt tendance à avoir une population stagnante. Au contraire, les aires urbaines du bassin minier, du Havre ou de Saint-Etienne connaissent une perte de population.

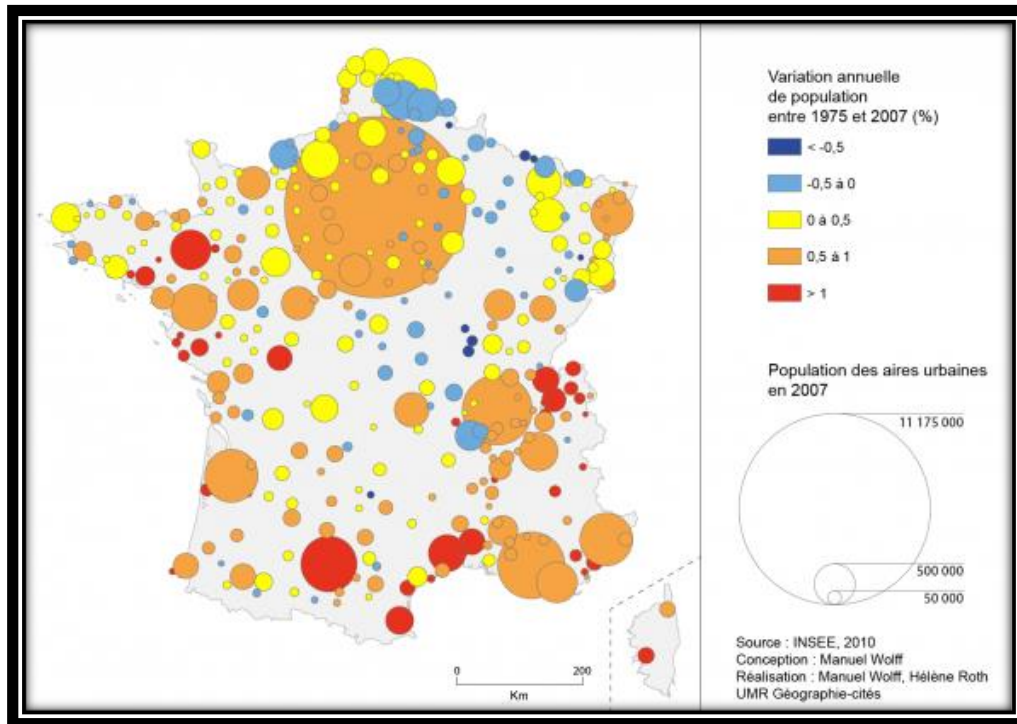


Figure 6 : cartographie de la décroissance démographique des aires urbaines, entre 1975 et 2007

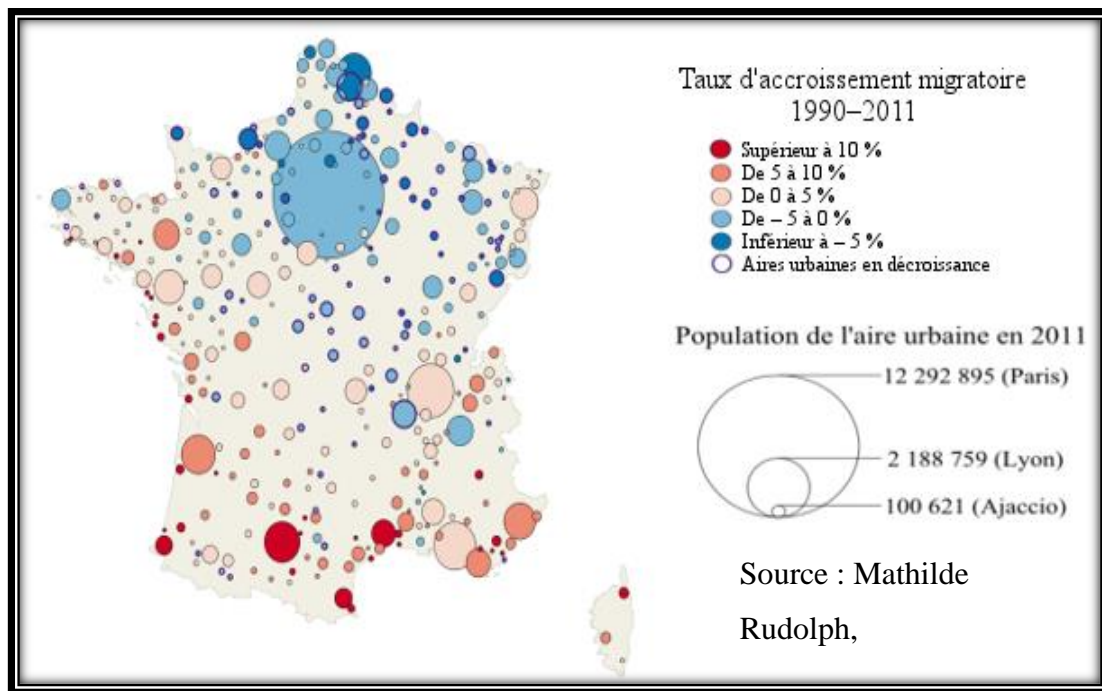


Figure 7 : carte du taux d'accroissement migratoire entre 1990 et 2011

La Figure 9 nous montre que le solde migratoire est responsable de ces stagnations ou décroissances démographiques.

Cependant ; la carte ci-dessous (Figure 10) nous informe que la décroissance des villes peut suivre différentes dynamiques, allant des villes en décroissance continue, sur le long terme, aux villes subissant une décroissance récente voire même temporaire (Gros-Balthazard et Talandier, 2020). Cette dernière dénomination concerne des villes subissant une décroissance cyclique, avec tout de même des phases de croissance observées. Parmi les villes françaises qui nous intéressent pour notre sujet d'étude, Cherbourg et le Havre s'inscrivent dans une dynamique de décroissance continue, tandis que les autres semblent plutôt concernées par une décroissance temporaire et/ou cyclique.

Ces décroissances démographiques, et qui touchent notamment les villes industrialo-portuaires, sont apparues récemment comme un problème politique, alors que les travaux académiques avaient déjà mis en exergue le processus de rétrécissement ou de décroissance.

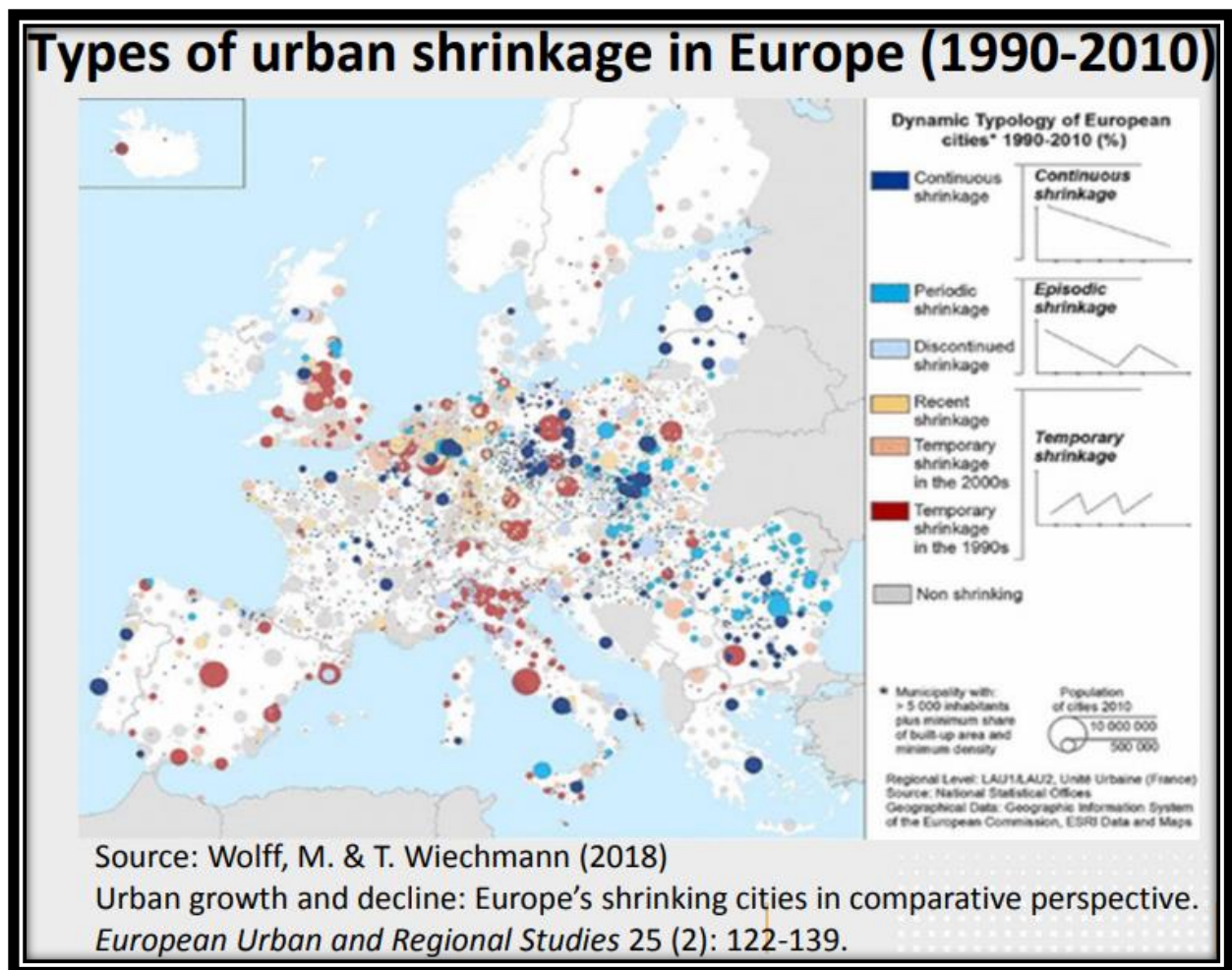


Figure 8 : cartographie des *shrinking cities* en Europe entre 1990 et 2010

III-6. Une prise de conscience de la décroissance et des actions de revalorisation de plus en plus nombreuses

Les discours sur le déclin sont nombreux et différents, et peuvent être classés par type d'acteurs. Il est possible de différencier les discours et travaux académiques, de celui des politiques, ou encore celui de la sphère publique et des médias (Haase, 2019). Les politiques menées en réponses à la décroissance peuvent être appréhendées différemment selon ces différents types d'acteurs, et la communication ainsi que la réception de ces dernières pourront également être différentes, mais de manière générale, il y a un manque de vision future dans les actions entreprises pour la revalorisation³ (Haase, 2019).

³ Les actions pour la revalorisation des espaces en déclin peuvent se traduire de différentes manières. A Detroit par exemple, les terres abandonnées n'ont été réinvesties et redéveloppées dans le cadre de projets de revalorisation que récemment. De l'autre côté du globe, en Pologne, il n'existe pas de fonds pour la restructuration et les démolitions sont plus fréquentes (Haase, 2019).

En Allemagne, au départ, les actions concernant le parc de logements vacants concernent essentiellement des démolitions, ce n'est qu'à partir de 2008 que l'on essaye de rénover les bâtiments. Viens ensuite le projet *Stadtumbau*, qui prend 19 *shrinking cities* comme laboratoires pour mener la recherche sur la ville de demain et planifier les actions, la communication, et le transfert de connaissances sur les stratégies mises en place à tous niveaux (Wolff, 2019). La décroissance en Allemagne n'a cependant pas disparu, elle est cachée, et les acteurs politiques ont tourné leur regard vers les grandes villes depuis 2013-2014 (Wolff, 2019).

Au Japon, on promeut le phénomène des villes compactes (Jenks *et al.* 1996) pour faire face aux problématiques de déclin (démographique), dans une volonté de recentralisation urbaine, des habitants (vieillissants) au plus proche de leurs ressources et des fonctions urbaines. On retrouve alors une concentration des projets de revitalisation des régions en déclin dans des noyaux urbains, le gouvernement en place entend alors relancer l'économie japonaise grâce aux réformes structurelles liées à cette politique des villes compactes. C'est alors une volonté de réglementation de la production urbaine, à la suite de nombreuses années de périurbanisation, qui justifie cette politique des villes compactes (Buhnik, 2015). La notion de villes compactes définit alors les villes comme jouant sur de petites distances, rapprochant les lieux d'emploi, les commerces et hôpitaux du lieu de domicile. La gestion diffère cependant entre les différents pays du monde, en effet, au Japon, l'extension des villes repose sur des stratégies de croissance des compagnies ferroviaires privées, qui aménagent et gèrent des zones résidentielles et des activités commerciales, de loisirs et de tourisme autour de leur réseaux et gares (Languillon, 2013). L'extension des villes japonaises s'est reposée sur des stratégies de croissance des compagnies ferroviaires. Le fonctionnement face au déclin fluctue alors entre les villes japonaises et européennes, dans le sens ou dans le cas des villes japonaises, une baisse de fréquentation de la gare va pousser les compagnies à réduire leur trafic, tandis que pour les villes européennes, les collectivités tentent d'améliorer leur accessibilité pour lutter contre le déclin. Etant donné que ce sont les réseaux ferroviaires qui structurent le pays et relient les cœurs métropolitains, l'Etat et les municipalités s'entendent afin de fixer les périmètres prioritaires de revitalisation autour des quartiers gares des centres-villes. Le gouvernement japonais restreint alors les permis de construire estimés périphériques, c'est-à-dire en dehors de la limite fixée, et concentre les actions visant à renforcer les transports collectifs et encourager à la concentration des commerces et logements (Languillon, 2013).

En France, pour lutter contre la crise des centres-villes, l'Etat à travers différentes actions va tenter d'agir (par le biais notamment de la loi Pinel de 2014) sur le montant des loyers commerciaux jugés pour certains comme étant trop importants et en dehors de la réalité du marché, en proposant un remplacement de l'indice du coût de construction par un « indice des loyers commerciaux », se rapprochant mieux de la réalité économique, et en limitant les augmentations de loyer à 10% du dernier loyer acquitté (Berlioux, 2014). . Si auparavant ces villes pouvaient entrer dans une décroissance structurelle du fait du manque d'action de revalorisation, aujourd'hui la nouvelle géographie prioritaire intègre ces villes moyennes dans la politique de revalorisation, notamment par le biais de dispositifs de type ANRU, ANAH ou OPAH (Balti et Escaffre, 2016). Ces différents dispositifs de la géographie prioritaire soulignent la faiblesse de revenu des quartiers centraux anciens, dû en parti à un vieillissement de la population et à une paupérisation de la population active, en raison de la concentration de logements à des prix relativement bas. Les fonctions d'enseignement supérieur et de recherche, souvent perçues comme réservées essentiellement aux plus grandes villes ou métropoles, participant à la caractérisation de leur image de marque et de haute qualification, vont être aussi implanter dans les villes moyennes. En effet, c'est à partir des années 1990-2000 qu'apparaissent les premiers équipements universitaires dans les espaces autres que métropolitains, se faisant pour des raisons notamment de décongestion et de démocratisation de l'enseignement supérieur (Cuntigh et *al.* 2016). Les communes pourront également réaliser plus facilement leurs opérations d'urbanisme commercial en pouvant exercer d'un droit de préemption sur les commerces en vente dans les périmètres définis comme en dégradation économique. Les aides de l'Etat seront également attribuées aux projets de revitalisation et non plus au maintien des fonds de commerce. Plus récemment, et dans une optique plus globalisante, l'Etat lance le programme Action Cœur de Ville (2017) avec pour objectif d'accompagner des actions de revalorisation menées par 222 villes moyennes françaises. Ce programme s'inscrit dans les domaines de la revalorisation des centres, dans des logiques d'amélioration de l'habitat, de réhabilitation et restructuration des friches urbaines, d'accessibilité, de développement des infrastructures de communication (numériques et physiques), de développement économique (aide à l'implantation des entreprises) ou encore de services aux habitants (développement des loisirs, de la culture et des services publics), dans une logique d'aménagement de l'espace public et de valorisation patrimoniale.

Le programme « Action Cœur de Villes » est marqué cependant par certaines ambiguïtés. D'une part, il englobe à la fois des villes en faible croissance et des villes en décroissance, ne se focalisant pas seulement sur les problématiques des villes véritablement fragilisées (éludant les questions de décroissance structurelle pour agir sur des problématiques d'attractivité plus générales). De plus, le programme se veut transversal, et capable d'agir sur de nombreuses villes, éludant de fait les problématiques liées aux contextes territoriaux propres à chaque ville (Berroir et al., 2019).

Ces quartiers centraux des villes moyennes, s'ils peuvent être soumis à des problématiques importantes de décroissance urbaine, peuvent donc également être concernés par des opérations de revalorisation touchant à la qualité du bâti, la mise en valeur du patrimoine ou encore du paysage, et bénéficier d'une attractivité et une accessibilité importante en termes d'enseignement ou encore à d'offre de soin et de services.

IV- La revalorisation des centres-villes : une association de différents concepts

Durant ce travail de thèse, différents concepts sont apparus dans la définition de la revalorisation. Revaloriser un espace urbain, c'est lui redonner une certaine valeur, en apportant une dynamique et un regain de vitalité, renvoyant aux définitions de la redynamisation et de la revitalisation. Ces différents concepts, assez proches les uns des autres et pouvant être englobés dans la revalorisation, méritent toutefois d'être étudiés dans leurs spécificités, avant d'être englobés dans l'idée générale portée par la revalorisation. Cependant, l'action peut aussi se porter à d'autres échelles en incluant le centre-ville dans un polycentrisme choisi (Tiano, 2020 ; Châtel et Moriconi-Ebrard, 2020).

IV-1. La revitalisation : regain de vitalité dans les quartiers en déprise

Le terme de revitalisation se rapporte à un retour de la vie dans ces espaces de centre-ville. Selon Mathieu Van Criekingen (2003), le terme de revitalisation urbaine, fait alors référence à l'engouement nouveau des anciens quartiers de la ville, autrefois délaissés, aujourd'hui sujets à des opérations de réhabilitations. Cette revitalisation passe par la rénovation de logement, l'implantation de nouveaux commerces, la requalification d'espaces publics ou encore l'arrivée de nouveaux équipements. Le terme est souvent lié à celui de gentrification, qui accompagne certaines opérations de revitalisation des centres-villes (Van Criekingen, 2003). Selon Merlin et Choay (2010), la revitalisation ne peut être spontanée et doit être planifiée et organisée. Cette revitalisation peut alors être représentée par des opérations de réhabilitation

(de commerces ou logements), ou par des requalifications (dans le cas d'édifices isolés la plupart du temps comme des châteaux, casernes ou encore hôpitaux).

Dans des objectifs de revitalisation, certaines villes mettent également l'accent sur le phénomène de « villes créatives » ou encore de « *smart city* », afin de se montrer innovante et attractives, comme c'est le cas par exemple à Charleroi avec le projet de « district créatif » (Depret, 2016). La « *smart city* », à traduire par « ville intelligente », est alors un concept se traduisant par une volonté de corrélation des actions sociétales, culturelles et environnementales dans le but d'accompagner la transition organisationnelle et technologique, tout en prenant en compte les problématiques environnementales et en faisant face aux besoins des populations et institutions (Commission de Régulation de l'Energie, consulté le 23/03/2017). La « ville créative » se traduit quant à elle, selon Keil et Bourdeau, par une notion d'innovation et d'action collective (Keil et Bourdeau, 2010). La ville de Saint Brieuc se montre par exemple attractive par son aspect culturel dynamique, notamment par le biais de son festival Art Rock.

IV-2. La redynamisation : le retour de mouvement et de flux

Le terme de redynamisation quant à lui se rapporte plutôt à une idée de réinjecter du mouvement, une dynamique dans la ville, qui repose en partie sur une plus grande attraction des habitants et des touristes (ou loisirs). Pour cela, plusieurs actions peuvent être menées autour de la culture pérenne ou événementielle, de la réhabilitation de d'édifices.

Selon Frédéric Gaschet (2000), la reconquête des centres-villes peut alors se réaliser par des reconversions de bâtiments et de logements, des réhabilitations de zones marquées par la révolution industrielle, des réaménagements du centre lui-même dans une optique d'amélioration du cadre de vie et d'accentuation de l'attractivité, de création ou d'appui de l'identité et de l'image du centre afin de le valoriser. Comme le montre Anne-Peggy Hellequin (2001), le centre-ville peut être pensé comme un espace du politique s'articulant autour d'idéologies successives, se construisant petit à petit autour d'opérations de réaménagement régis par les jeux d'acteurs. C'est également par le centre que l'on tente de réactiver et d'assurer l'intégration sociale, générationnelle et des activités, en passant pour cela par une remise en cause de la spécialisation de ces centres, en apportant de la diversité et de la proximité.

La redynamisation du centre-ville s'appuie alors sur des actes forts comme la création culturelle, la réactivation des rues marchandes ou encore la réhabilitation du patrimoine bâti.

Le centre, par son développement, s'inscrit alors de plus en plus dans une perspective de protection, en jouant également sur l'aspect ludique et touristique pour se montrer attractif, et met l'accent sur l'aspect de mixité sociale et sur le collectif.

Les villes moyennes, en collaboration avec la DATAR en (Cassaigne, 2010) ont travaillé sur un diagnostic concernant les quatre volets du dynamisme à soutenir pour ces villes, à savoir :

- **L'accessibilité**, dans le sens où les logiques de rentabilité régissent le monde actuel, et que l'efficacité des modes de transport est alors un enjeu majeur. On parle alors d'accessibilité à la ville en elle-même par un réseau ferroviaire efficace, mais aussi d'accessibilité à l'intérieur de la ville elle-même (transports en communs), permettant un accès au centre de qualité et exacerbant ainsi son potentiel d'attractivité.
- **Le renouvellement urbain**, dans le sens où les villes moyennes font face à la dégradation de leur bâti, et plus spécialement de leur centre, se vidant alors et voyant apparaître un déficit en commerces et loisirs. Les quartiers des gares font alors généralement l'objet de rénovations importantes de par leur aspect de « porte de ville », favorisant également une meilleure accessibilité nécessaire au développement économique ;
- **La santé**, représentant une réelle source de déséquilibre pour les villes moyennes car l'offre de soin apparaît comme inéquitable sur le territoire, ces villes ne disposant par ailleurs pas de CHU, et souffrant d'un départ des médecins généralistes. Les maisons de santé préconisées par l'ARS (2013) représenteraient alors une solution intéressante pour faire face à ces problématiques ;
- **L'enseignement supérieur**, dans une volonté de garder les jeunes sur le territoire, par le biais notamment des antennes des grandes universités. Dans les années 90, ces villes moyennes ont notamment bénéficiées de l'implantation et du développement de nouvelles structures universitaires

Les villes moyennes apparaissent alors comme des villes de projets, depuis longtemps intégrées dans des logiques d'intercommunalités, et mettant l'accent sur leur potentiel touristique, de transports de proximité, de qualité du cadre de vie et d'offre de service pour se montrer attractives.

IV-3. Entre revitalisation et redynamisation, la revalorisation comme retour de la valeur et de l'attractivité dans les quartiers centraux, exemples internationaux.

Capitale de la pauvreté, capitale de la vacance, capitale du boom, nouvelle Berlin, ville des extrêmes, la ville de Leipzig en Allemagne est un exemple de ville en décroissance ayant été revalorisée. Elle était au début des années 2000 une ville en ruines, au bâti fortement dégradé, encline à une forte décroissance. La revalorisation dont elle a fait l'objet vers 2010 grâce à des investissements publics conséquents dans de nombreux secteurs (habitat, commerce, infrastructures sociales, culturelles, animation, éducation, projets et événements fédérateurs) a permis l'inversion du solde migratoire jusqu'alors négatif, et notamment le retour des populations jeunes et leur installation durable sur le territoire (Wolff et Haase, 2019).

Le terme de revalorisation, étroitement liés aux termes définis précédemment, s'articule plutôt autour de l'idée d'un regain de valeur pour ces espaces centraux, et donc à posteriori, d'un regain d'attractivité. D'après Benjamin Pradel (2014), l'incapacité à promouvoir et à fournir de nouveaux logements du fait d'un manque de rentabilité peu également nuire à la revalorisation de la centralité. Patrice Vergriete déplore dans sa thèse (2013) la problématique liée au processus de fiscalisation de la production du logement locatif privé, standardisés, d'architecture simpliste, privilégiant l'image pour l'investisseur à la qualité de vie des logements pour les habitants. Toutefois, l'évolution de la promotion immobilière, dans un souci d'adaptation aux réglementations nationales et locales, se traduit par un développement de l'inégalité entre les grandes villes d'un côté, et les petites et moyennes villes de l'autre.

La revalorisation des centres-villes se réalise alors également par des opérations de reconversion et rénovations de logements et de bâtiments, la réhabilitation de friches ou de bâtiments industriels en plus du réaménagement de ces centres, en favorisant la densification de ceux-ci, mais aussi par le réaménagement des territoires environnant devant participer à la qualité du cadre de vie (Gaschet, 2000). De plus, les travaux de Yoan Miot (2012) montrent que l'attractivité résidentielle seule ne peut être une réponse à la décroissance urbaine. Elle doit être associée à des logiques d'actions d'aménagement dans l'optique de recréation d'une identité symbolique lié au patrimoine et renvoyant à la promotion et au développement de l'offre commerciale, culturelle et de loisirs.

Afin de redorer l'attractivité des lieux centraux, il ne s'agit pas seulement de retravailler le bâti (ravalement de façades, efforts architecturaux, ...), mais il convient de mettre en avant une qualité de vie (Pradel, 2014). De plus, l'accessibilité des centres-villes est un enjeu

fondamental de leur inclusion sociale et leur compétitivité auprès des entreprises et des travailleurs. L'accessibilité permet en effet d'attirer de nouveaux investissements, et la bonne accessibilité de la ville centre par rapport aux espaces centraux périphériques contribue alors à un retour de l'attractivité en centre-ville. Les centres tentent donc de créer des formes attractives en se reposant sur la redécouverte des quartiers et spécificités locales. L'efficacité en termes d'emplois, les transports collectifs et l'esthétique des espaces naturels et du bâti sont également autant de facteurs clés permettant l'attractivité des centres, et plus encore lorsque ces facteurs sont associés à la valorisation du patrimoine en tant que ressource (Gaschet et Lacour, 2000).

Enfin, comme le souligne Camille Tiano (2010), les valeurs intangibles de la ville doivent être prises en compte à travers les dimensions symboliques et affectives de la ville, en plus des valeurs plus quantifiables.

IV-4. Nouvelles centralités pour les villes moyennes, la réponse par des politiques de revalorisation

Pour certains auteurs, la solution au maintien de la centralité se trouverait dans le multi centrisme. Ainsi il faudrait repenser la centralité en termes de réseau, avec une interconnexion entre une pluralité de centres différents mais complémentaires.

Selon Gaschet (2002), la recherche d'une centralité répondant aux besoins techniques, sociaux et économique de manière adéquate et proportionnelle à la population et à son évolution semble illusoire, et une stratégie de développement d'aires urbaines multi-polarisées permettrait de répondre de manière plus pertinente en fonction de la taille des villes et des attentes des habitants. Compte tenu de la mobilité croissante des individus, la complémentarité entre les centres urbains serait alors la solution adéquate pour un développement de qualité des différents centres, chacun jouant alors sur ses spécificités tout en proposant les biens et services essentiels à sa population locale, en abolissant alors les logiques de concurrence entre les centres. La construction « d'aires métropolitaines polycentriques » serait alors une solution pour rivaliser avec les grandes métropoles monocentriques, captant de nombreux flux. Dans une optique de lutte contre le déclin des métropoles, l'émergence de formes urbaines multicentrique est apparu d'après Gaschet (2002) comme un des facteurs principaux de la restructuration des villes. Cette émergence de la multipolarisation pouvant se faire par l'arrivée simultanée de plusieurs pôles d'activités situés en périphérie, par la forte spécialisation de différents sous centres ou encore par la variété des

spécialisations des centres déjà existants, la localisation de pôles près des nœuds de transport et grandes infrastructures à l'écart des zones résidentielles ou par l'absence d'emboîtement spatial et hiérarchique des différentes polarités, grâce à des déplacements urbains efficaces. Cette succession de différentes polarités s'apparente alors à une nécessité de répondre à la diversité des besoins de la population, en apportant pour cela la réponse de la concentration en des lieux précis (autour de nœuds et d'équipements urbains importants comme les hôpitaux, universités, ou encore lieux culturels).

Selon le Rapport de l'Observatoire du Développement Spatial proposé par le CEPS de l'INSTEAD, (2006) en matière de développement de la centralité urbaine, il est important de maintenir une armature urbaine bien équilibrée, et donc un réseau de villes bien pourvues en biens et services, mais aussi disposant d'une accessibilité efficace. L'armature urbaine représente alors, selon les propos de Françoise Choay et Pierre Merlin, « *l'ensemble des villes hiérarchisées et leurs aires d'influence qui assurent dans un territoire donné les fonctions qui nécessitent un minimum de population desservie* » (Choay et Merlin, 2015). D'après ces propos, le concept d'armature urbaine serait à rattacher à celui de réseau urbain et de hiérarchie urbaine, selon lesquels l'espace se structure à plusieurs niveaux. Ainsi le concept d'armature urbaine bien que difficile à définir géographiquement, reste utile en matière d'aménagement du territoire, dans le sens où il permet d'appuyer les objectifs en termes de consommation foncière et de renforcement des centres urbains (Berroir *et al.*, 2019). Le concept d'armature urbaine, s'il est ancien, n'est pas pour autant obsolète, mais il se doit de suivre les évolutions économiques, sociales et techniques. Le concept permet alors, lorsqu'il est associé à une politique volontariste, de réguler les dynamiques de développement spatial, afin de maintenir leur compatibilité avec les normes et exigences de la société (Decoville et Bousch, 2012). A noter que les logiques de développement spatial ne sont pas uniquement liées aux logiques du marché, car sinon le développement mènerait dans la plupart des cas à une hyper-concentration des hommes et activités, dans une recherche d'optimisation des distances notamment, alors accompagné des problématiques liées (nuisances, congestion, déséquilibres territoriaux et sociaux).

Parfois, par ces actions de revalorisation, les pouvoirs publics entendent amener de nouvelles populations et classes sociales plus aisées dans des centres-villes jusqu'alors plutôt caractérisés par une paupérisation marquée. Ces actions de revalorisation peuvent ainsi favoriser une certaine gentrification (Rousseau, 2008) des espaces urbains centraux, concernés par un renouveau urbain et une amélioration du cadre de vie. D'après Catherine

Bidou-Zachariassen (2003), le terme de gentrification désigne la réappropriation par les classes moyennes des anciens quartiers défavorisés et particulièrement de centre-ville. Le processus de gentrification implique alors non seulement un changement social de ces quartiers, mais aussi une évolution du stock de logements et une réhabilitation de ceux-ci pour qu'ils soient en adéquation avec l'occupation de cette nouvelle classe sociale. La gentrification est alors une succession de changements sociaux, économiques et physique de ces quartiers, dû pour certains au poids économique de la promotion immobilière et au rôle du différentiel de loyer, pour d'autres à une stratégie des acteurs, ou enfin à une évolution nécessaire en lien avec l'évolution des ménages et un certain embourgeoisement du centre-ville (Collet, 2010). Pour Neil Smith (2003), le terme de gentrification est un processus au départ naturel de réorganisation de l'espace, qui a été par la suite repris par les acteurs politiques et fait référence à leur volonté de revitaliser leur centre et le rendre plus attractifs, auprès des groupes sociaux favorisés.

Dans un objectif de revalorisation des quartiers centraux, les politiques publiques vont aussi tenter de mettre en œuvre des dynamiques, par le biais notamment des commerces et jouant sur les critères précités d'accessibilité et de valorisation patrimoniale ou encore misant sur la qualité de l'espace pour permettre à leur centre-ville de redevenir attractif. Concernant le commerce indépendant de proximité, celui-ci semble ne plus pouvoir se concevoir sans les locomotives commerciales que sont les grandes enseignes. L'implantation de ces grandes enseignes, si elles représentent de la concurrence, semblent parallèlement permettre de renforcer l'attractivité du centre-ville et y faire revenir le commerce. Les grandes enseignes, locomotives de l'installation commerciale, nécessitent toutefois la présence d'un cadre de vie agréable et valorisant pour venir s'implanter.

Concernant la gestion du commerce périphérique, les politiques publiques vont bien souvent tenter de le réguler, en s'opposant à de nouvelles constructions ou extensions sur le territoire communal par exemple. En Allemagne par exemple, on protège le commerce de centre-ville en limitant les commerces périphériques (Fol et Baudet-Michel, 2019). D'autres stratégies permettent l'implantation des centres commerciaux directement dans les centres, ou encore de laisser faire l'extension commerciale périphérique tout en optant pour des stratégies de revalorisation agissant sur les autres facteurs de la centralité (la culture, les loisirs, les services, la qualité du cadre de vie, etc.). De plus, de nos jours, loisirs et commerces se confondent. En effet, le commerce est devenu un passe-temps pour de nombreux français, et allier culture et commerce pourrait permettre un développement plus poussé, le shopping

relevant autant de la consommation que de la balade. Dans ce sens, la création de boucles marchandes allie commerce et loisirs, tout en accentuant les aspects de qualité du cadre de vie et d'animation, et permet de faire bénéficier aux centres-villes d'une attractivité croissante (Fol et Baudet-Michel, 2019).

Le concept de déclin est fortement lié à la notion de dégradation ou de dévitalisation d'une part, ainsi qu'à celui de restructuration, de requalification et de revitalisation d'autre part. Selon Simone Valke (2009), le concept de réparation permettrait de relier les concepts de redynamisation, de revitalisation, et par conséquent de revalorisation, en s'appuyant notamment sur le renouvellement urbain, et dans le but de faire survenir un regain d'attractivité. Pour qu'une ville redevienne attractive il faudrait alors permettre à son centre-ville de se désenclaver en favorisant son accessibilité, la qualité de son espace et de son ouverture sur les relations avec sa périphérie. Le centre-ville, afin de redevenir attractif et de revaloriser ses atouts, s'appuie alors sur la création culturelle, la réactivation des rues marchandes et la réhabilitation de son patrimoine bâti, tout en valorisant la qualité de l'urbain, son patrimoine, et en ne négligeant pas de se montrer innovant par des critères de développement durable et de mixité par exemple.

Les projets urbains de revalorisation ont alors pour objectif de réaffirmer l'existence d'un centre, le centre et la centralité deviennent alors des embrayeurs politiques, permettant d'asseoir une visibilité, une identité (Devisme, 2005). A titre d'exemple de revalorisation des centres, à Marseille, les destructions liées à la guerre ainsi que l'immigration avaient fait perdre peu à peu la notion de centre (le centre était partiellement détruit et les populations nouvelles arrivantes s'installaient en périphérie du fait du manque de place en centre-ville) (Leo *et al.* 2005). De grandes actions controversées de revalorisation du centre traditionnel ont alors été entreprises dans le but de lui redonner une image belle et attractive, cela passant par la rénovation du bâti, la requalification des espaces publics ou encore la réalisation de grands équipements.

Dans le cas du maintien et du développement des villes, les politiques d'aménagement contribuent à structurer les zones d'influences des centres dans le sens où elles agissent sur le développement de ces derniers. De fait, elles contribuent par extension à réorganiser le territoire en évitant la pluralité des polarités et, ainsi, en limitant l'étalement urbain, la dépendance à l'automobile et la dégradation du paysage. Cependant il est à noter que les marges de manœuvre de ces politiques sont limitées par de nombreux facteurs (décision des

propriétaires concernant les commerces, décisions administratives, juridiques concernant le développement de zones d'activités, etc.). En outre, la présence d'équipement publics et privés est essentielle à la survie d'un centre et à son développement. En plus de la présence de commerces conditionnée par une demande, celle des équipements publics l'est plutôt dans une logique d'équité d'accès par la population (il en est de même concernant l'offre de soins, d'enseignement, de culture). L'aménagement du territoire constitue en cela une pratique politique publique ne disposant pas d'un pouvoir absolu sur l'attractivité du territoire, dans le sens où le maintien de l'activité économique d'un territoire (commerces, industries, etc.) ne dépend pas de leur ressort, mais de celui d'acteurs privés (propriétaires des commerces, industriels, etc.). Les collectivités peuvent alors simplement agir sur les conditions plus ou moins favorables à l'installation des activités sur le territoire, sans pour autant en garantir le succès.

De plus, il est à noter que les équipements publics, services et commerces répondent chacun à des logiques d'implantation différentes. Certains services n'auront pas de mal à s'implanter car répondant à un besoin précis de la population, certains commerces n'auront pas besoin d'une zone de chalandise importante pour prospérer, tandis que certains équipements auront quant à eux besoin de critères de concentration pour être efficaces (sièges sociaux de banques et administrations par exemple). Par conséquent, l'aménagement du territoire a pour mission d'accompagner ces changements.

En opposition aux politiques *mainstream* de revalorisation des villes post-industrielles, le nouveau courant de pensées des Politiques Urbaines Alternatives s'intéresse plus particulièrement aux enjeux concernant les classes populaires des villes décroissantes (Béal et Rousseau, 2014 ; Béal *et al.*, 2017 ; Rousseau, 2019). Dans ce sens, le projet ANR AlterGrowth, lancé en 2015, s'inscrit dans une étude des dynamiques de décroissance urbaine dans une comparaison entre la France, l'Allemagne et les États-Unis. Dans ces différentes recherches, on peut retrouver par exemple les politiques de rétrécissement planifié, qui visent à réduire les espaces dédiés à l'habitat, et les laisser au service d'espaces de fermes urbaines, etc. A Grande-Synthe, la politique des jardins populaires entre dans une logique de redynamisation d'espaces urbains résidentiels paupérisés, grâce à la relocalisation de la production agricole, par le biais de l'agriculture urbaine et du principe de « ville nourricière » (Clochey, 2017). Des entrepreneurs plutôt visionnaires peuvent prendre des décisions non *mainstream* et se développer là où les autres ne sont pas, en évitant la concurrence et en constituant des opportunités stratégiques (Albert Cromarias, 2019).

Ces différentes politiques publiques de revalorisation sont menées par et pour des acteurs de la ville, dans une optique de valorisation d'un meilleur cadre de vie et d'une amélioration des conditions de vie urbaine. Le fait urbain est de fait étroitement lié aux acteurs qui composent la ville, et son évolution, qu'elle soit positive ou négative, fait écho aux différentes pratiques et constructions de ces acteurs urbains.

Depuis le 30 mars 2016, la Caisse des Dépôts et de Consignation a choisi certains centres-villes pour expérimenter la revitalisation : Cahors, Châlons-en-Champagne, Flers, Lunéville, Miramas, Montluçon, Nevers, Perpignan, Valence, et Vierzon (Gibourdel et *al.* 2016). Ces expérimentations montrent alors en effet que la régénération s'affirme, si on prend les exemples de Cahors, Montluçon ou encore Libourne. L'expérimentation au travers de ces sites démonstrateurs se traduit par un ciblage des prêts pour le foncier, l'amélioration de l'habitat en centre-ville, la reconquête de l'immobilier commercial, des friches délaissées, le traitement des enjeux de stationnement et des immeubles vacants, et enfin le développement d'un programme de logements pour les primo-accédants.

Ce projet prévoit la mise en place d'un dispositif d'accompagnement des villes moyennes dans le but de redynamiser les centres-villes, en s'appuyant sur divers critères de fragilisation de ceux-ci comme : la vacance commerciale, la vacance logements, la baisse démographique ou encore la faiblesse de l'armature commerciale.

Selon le rapport sur la revitalisation commerciale du centre-ville (Pinville, 2016), l'IGF (Inspection Générale des Finances) et le CGEDD (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable) préconisent un agenda « France Commerces » mobilisant les commerçants et collectivités territoriales, avec un appui de l'Etat, dans le but de mettre en œuvre des recommandations, s'inscrivant autour de 5 leviers :

- Encourager la définition des stratégies locales pour le développement du commerce (dans le prolongement de la loi NOTRe qui confie aux communautés de communes et d'agglomération la compétence en matière de politique locale du commerce et de soutien aux activités commerciales d'intérêt communautaire, l'IGF et le CGEDD recommandent notamment la généralisation de plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi)) ;
- mieux assurer les équilibres avec des règles d'urbanisme commercial rénovées : ceci devrait passer par une meilleure prise en compte de l'aménagement commercial dans les stratégies de planification aux différents échelons territoriaux, à travers les

documents de référence que sont le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), le schéma de cohérence territoriale (SCoT) et le PLUi ;

- coordonner les acteurs en mettant en avant le rôle des managers de centre-ville et la mise en place d'une organisation permanente des acteurs publics et privés du commerce, en s'appuyant sur les bonnes pratiques mises en place dans certains pays ;
- accompagner les commerçants dans leur adaptation au commerce de demain : il est préconisé de renforcer la transition numérique des commerçants et de faire intervenir le FISAC dans le cadre de stratégies de développement commercial au niveau local ;
- mobiliser et gérer le foncier commercial en recommandant de mettre à disposition des villes en difficulté des moyens d'ingénierie et d'action grâce au déploiement d'un réseau d'experts et d'opérateurs urbains spécialisés, encourager la création de foncières commerciales publiques-privées et mobiliser des financements spécifiquement sur la revitalisation commerciale du centre-ville.

Au travers de ces actions, la revitalisation commerciale des centres-villes est donc clairement mise en avant par les politiques de revalorisation, mises en œuvre par des acteurs dont les stratégies sont plus ou moins conscientes. Les actions concernant la revalorisation des autres caractéristiques intrinsèques de la centralité sont beaucoup moins développées dans les dites politiques. Cela renvoie donc directement à l'importance primordiale de l'aspect commercial du centre-ville, pour les acteurs de la revalorisation, qui en font une pierre angulaire pour leurs actions, alors même que la centralité est composée d'autres éléments tout aussi importants qui doivent entrer dans une logique de redynamisation systémique, sans être solutionnés à part.

V- La place des acteurs dans la production urbaine

V-1. Quels sont les acteurs de l'urbain et comment ces derniers s'insèrent-ils dans les stratégies de revalorisation ?

Les sciences sociales sont toutes amenées à problématiser la question des relations entre acteurs (Berthelot, 2001). Toutefois, en géographie, le paradigme actoriel (Gumuchian *et al.*, 2003) est apparu relativement récemment d'autant que dans la tradition vidalienne, les géographes avaient même tendance à le laisser de côté au profit de l'étude des lieux. Le postulat d'espaces urbains peuplés d'acteurs influant sur ces derniers n'est apparu que plus

tard. Ces acteurs sont alors définis comme des individus pourvus d'une certaine réflexivité et d'une capacité à agir sur le devenir de la ville (Lévy et Lussault, 2013).

Dans son sens premier, un acteur est une personne déterminante, un protagoniste qui joue une part active dans un événement (Littré, 2019). Les différents acteurs de l'urbains sont finalement une somme d'individus jouant leur rôle dans la prise de décision et dont l'interaction a une influence sur l'évolution de la ville. Les acteurs organisent leurs actions selon leur maîtrise des choses, leur rapport aux autres et enfin le rapport à soi (Lévy et Lussault, 2013). Ces différents acteurs de l'urbain construisent leur propre géographie en fonction des contextes socio-situationnels, dans des logiques de spatialisation et d'organisation de leurs pratiques quotidiennes (Lussault, 2010). Les constructions des individus sont cependant fragmentées, selon leur histoire individuelle et ces derniers peuvent alors adopter des registres parfois contradictoires au sein d'une même action (par exemple un agent d'une collectivité adhérent d'une association de cycliste pourra être influencé par son expérience d'agent, d'adhérent à une association ou encore par certains éléments de sa vie personnelle). L'organisation des territoires et le développement urbain dépendent donc à la fois de l'histoire des acteurs de l'espace urbain, de leur organisation, de la place des activités économiques dans ce système actoriel, des échanges des acteurs de la ville, de leurs pratiques et enfin des liens sociaux qui existent entre eux.

Depuis la naissance de l'urbanisme, la « question urbaine » et les transformations de l'espace urbain sont appréhendées selon deux temporalités différentes par les « faiseurs de villes ». Celui des « voyers » œuvrant sur des espaces et des temps courts, et celui des « réformateurs », œuvrant sur des espaces et temps plus longs (Claude, 2006). Conséquemment, il est possible de mettre en parallèle les différents temps de la ville, entre aménagements conçus et réalisés sur des temps courts (celui du mandat par exemple) et projets d'évolution urbaine sur le plus long terme nécessitant une prise en compte par les décideurs de la nécessité de prendre le temps d'aménager sur un temps plus long.

Depuis une Trentaine d'années, les acteurs urbains laissent de plus en plus de place aux acteurs privés, et établissent leurs démarches sur le renforcement de l'aspect social et durable (Blanc, 2010). Dans ce contexte, la coordination de l'action et la médiation institutionnel deviennent un enjeu primordial pour les professionnels de l'urbain. Les aménageurs doivent devenir des développeurs, et accompagner les projets de zones d'activités économiques pour que ces derniers non seulement se réalisent, mais aussi se remplissent.

La ville se construit aussi par les interactions entre les différents acteurs de la ville, qu'ils soient représentants de l'administration centrale, des collectivités territoriales locales, des entreprises privées, des financeurs ou encore de la société civile. La forme et les limites de la ville sont finalement définies et façonnées par les acteurs de l'urbain, qui y projettent leurs pensées dans la morphologie et la structure de la ville (Paquot et Lussault, 2003).

Les acteurs de la ville sont également très diversifiés, « *élus locaux, promoteurs privés, administrations territoriales, grandes firmes opératrices de services publics délégués, régies publiques, citoyens organisés, grandes institutions, universités, banque d'investissement : le monde des petits et grands acteurs qui font et gèrent les villes en France est complexe et foisonnant* » (Vanier, 2010).

La décentralisation entraîne aussi la montée en puissance des collectivités territoriales dans la prise de décisions et la politique publique locale (Courcelle *et al.*, 2016). Enfin c'est au niveau local, au sein des communes et intercommunalités que nous retrouverons les principaux acteurs qui nous intéressent pour le présent travail de thèse.

Les acteurs de l'urbain peuvent être classés en différents groupes, sachant que chaque acteur défend à la fois des enjeux institutionnels et individuels. On peut retrouver par exemple les acteurs affectés par les projets (habitants, propriétaires, riverains etc.), les acteurs qui réalisent les projets (décideurs, élus, administrations, techniciens, etc.) ou encore les acteurs intéressés par les spécificités d'un projet (associations, experts, journalistes, etc.). La ville est aussi modelée et appropriée par les usagers. Elle est une œuvre qui ne reflète pas dans la transparence l'ordre des concepteurs et autres décideurs. (Stébé et Marchal, 2010).

Pour la thèse nous dé-nominerons ces acteurs de la ville selon deux grands groupes à savoir en premier lieu les acteurs institutionnels ou décideurs, qui prennent part aux décisions d'aménagement, et les acteurs habitants, qui reçoivent ces décisions influant sur les pratiques quotidiennes de la ville. Les acteurs économiques sont une autre catégorie que nous n'étudierons pas de manière détaillée dans ce travail de thèse. Il est possible de regrouper ces différents types d'acteurs en un groupe systémique dans lequel, par exemple, la création d'activité par les entreprises et les administrations permet d'attirer les populations habitantes, amenant ainsi une demande de logements que les promoteurs pourront provisionner, facilitant également l'implantation des entreprises et des activités (Vilmin, 2015).

Les habitants représentent une catégorie à part entière des acteurs de l'urbain, qui regroupe elle-même différents individus aux stratégies et discours différents. L'habitant peut être défini comme usager (consulté par les experts), acteur partenaire (agit en partenariat avec d'autres acteurs) ou encore citoyen (prend part à des décisions d'intérêt général) (Weiller, 2003).

V-2. La place de l'habitant dans la production urbaine, entre participation et concertation

Dans un contexte de revalorisation des centres-villes, il est intéressant de souligner que tous les acteurs de l'urbain n'ont pas la même vision des opérations menées, pas la même vision de l'évolution de la ville. Selon certains auteurs, les acteurs institutionnels et aménageurs ont même un angle mort et ne voient pas les effets des opérations d'urbanisme sur l'organisation sociale (Semmoud, 2007), contrairement aux acteurs habitants qui sont les premiers affectés.

La pluralité et la différence des acteurs de la ville fait que des antagonismes et des conflits peuvent exister. C'est pourquoi l'importance croissante des acteurs habitants dans les représentations a également fait évoluer les manières de faire la ville, en mettant en avance la participation et la concertation. La participation apparaît de plus en plus comme une véritable volonté des élus, mais elle n'en reste pas moins fragile et parfois minimaliste, variant selon le contexte et le contenu de l'action, d'une démarche complète qui sollicite largement les habitants, à de la simple information (Semmoud, 2007). Cependant, la concertation est finalement parfois utilisée pour légitimer, faire accepter un projet aux habitants, en soulignant la participation de certains d'entre eux. « *Une absence récurrente à ces réunions avec les acteurs du projet, reste cependant celle du citoyen ordinaire* » (Lefebvre, 2000), qui finalement reste assez passif et désabusé malgré un intérêt réel pour l'aménagement de son espace vécu (Marchal et Stébé, 2011).

Toutefois, dans les « villes où il fait bon vivre », le « bien vivre ensemble » semble être la nouvelle pierre angulaire des projets d'urbanisme pour les acteurs de l'urbain, qui mêlent habilement la concertation avec les habitants dans leurs calendriers. La participation prend alors différentes formes, passant de l'invitation aux réunions publiques, à l'action par le biais du numérique. Cependant la mise en œuvre de la concertation peut retarder ou décaler les calendriers prévisionnels des projets urbains, ce qui peut s'avérer être une réticence pour les acteurs institutionnels pour instaurer systématiquement des instances de concertation.

La question de la participation apparaît donc parfois sur un terrain de conflit ou de négociation concernant un aménagement déjà entrepris mais discuté. Le conflit peut alors être

défini comme de la participation « sans invitation » (Wagenaar, 2014). En outre, les représentations d'un même espace par différents acteurs peuvent s'avérer contradictoires et donner lieu alors au conflit. On cherchera alors le compromis, la concertation pour éviter ou apaiser la confrontation et rechercher le partenariat (Semmoud, 2007).

Deux niveaux de médiation entre les acteurs de la ville existent : la médiation entre les intervenants institutionnels pour la coordination de l'action et la médiation avec les habitants pour la coproduction du projet (Blanc, 2010).

V-3. Interroger la réception sociale de l'urbanisme pour mieux comprendre les dynamiques de revalorisation

La nécessité d'étudier la réception en matière d'urbanisme tient dans la volonté des acteurs aménageurs (les faiseurs de ville) d'aménager l'urbain en essayant de contenter le plus grand nombre d'habitants, dans une logique de mener à bien des projets urbains dans un moindre décalage entre l'espace produit par l'urbanisme et ce qu'en attendent les destinataires (Semmoud, 2007, Hellequin *et al.*, 2007).

L'aménagement du territoire est devenu alors quelque chose de très complexe pour les aménageurs et les élus. Les questions d'acceptabilité sociale dans les projets d'aménagement ont de plus en plus d'importance. L'effet NIMBY (Not In My Back-Yard) est également à interroger dans ces questions de décroissance et de revalorisation urbaine, entre les entrées individualistes des habitants qui veulent des aménagements améliorant leur cadre de vie, mais sans contraintes (travaux, circulation, etc...), et les décideurs et élus qui peuvent difficilement porter leurs actions pour les premiers et leur campagne électorale pour les seconds sur la question de la décroissance des territoires. L'intégration de l'effet NIMBY dans ces réflexions concernant l'évolution de l'urbain dans des villes en décroissance permet en effet d'expliquer nombre de conflits, de réticences, notamment des habitants, riverains ou encore commerçants envers des projets de revalorisation nécessitant par exemple une période de travaux gênants ou encore la mise en place d'équipements non souhaités par les riverains mais bénéfiques au plus grand nombre dans l'agglomération. Par conséquent, à cette question sur l'effet NIMBY s'ajoute celle de la réception et l'acceptabilité des projets d'aménagement par les habitants (Lemoine, 2014 ; Innebeer, 2015 ; Nussbaum, 2019).

Après nous être intéressé aux définitions et composantes de la centralité, de la décroissance et de la revalorisation, et nous être concentré sur les urbanités et les actions des acteurs de l'urbain dans la production urbaine et dans la revalorisation, il apparaît maintenant important de tourner notre réflexion vers les territoires que nous allons étudier plus précisément. Nous allons recentrer notre réflexion concernant ces différentes problématiques inhérentes à la revalorisation, sur des villes moyennes de la région Hauts-de-France, et plus particulièrement de la Côte d'Opale.

VI- La décroissance des centres-villes, le choix d'étudier des villes moyennes de la Côte d'Opale

Cette thèse, financée par le Pôle Métropolitain Côte d'Opale (PMCO), nous conduit à nous intéresser à des villes moyennes décroissantes de la Côte d'Opale. Les villes moyennes du littoral ont pour particularité d'être industrielles et/ou portuaires, tout en étant assez éloignées d'une métropole, bénéficiant de zones d'influence propres et étant en réseau entre elles. Dans cette partie nous redéfinirons la catégorie de ville moyenne selon une classification ascendante hiérarchique afin de rendre compte de l'importance du poids du pôle urbain avec l'aire urbaine, puis nous montrerons l'importance de la région Hauts-de-France pour l'étude de cette catégorie de villes décroissantes, et plus particulièrement l'intérêt de porter l'étude sur Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer.

VI-1. Une classification ascendante hiérarchique des villes moyennes

Dans un essai de proposition de notre propre redéfinition du terme de ville moyenne par la taille, nous avons procédé à une répartition des aires urbaines selon une classification ascendante hiérarchique (CAH), pour déterminer quelles villes moyennes pouvaient nous intéresser. La méthode de l'INSEE ne permettant pas de différencier les aires urbaines en fonction du poids de leur pôle urbain (en nombre d'habitants) dans leur aire urbaine, nous avons choisi la méthode de Ward et des distances euclidiennes pour mesurer la différence entre la population des pôles urbains et des aires urbaines. Cette classification nous a permis de différencier les grandes aires urbaines en fonction du poids de leur pôle urbain, des aires urbaines moyennes et petites. Après ce traitement, cinq classes de villes apparaissent en dehors Paris (voir tableau en annexe), et les graphiques suivant nous informent sur le nombre d'habitants en pôle urbain en abscisse et en ordonnée le nombre d'habitant en aire urbaine. Pour notre étude il a été décidé d'exclure les métropoles afin de ne garder que trois grandes

classes : les grandes aires urbaines, les aires urbaines moyennes et les petites aires urbaines, en fonction du poids de leur pôle urbain (voir tableau en annexe).

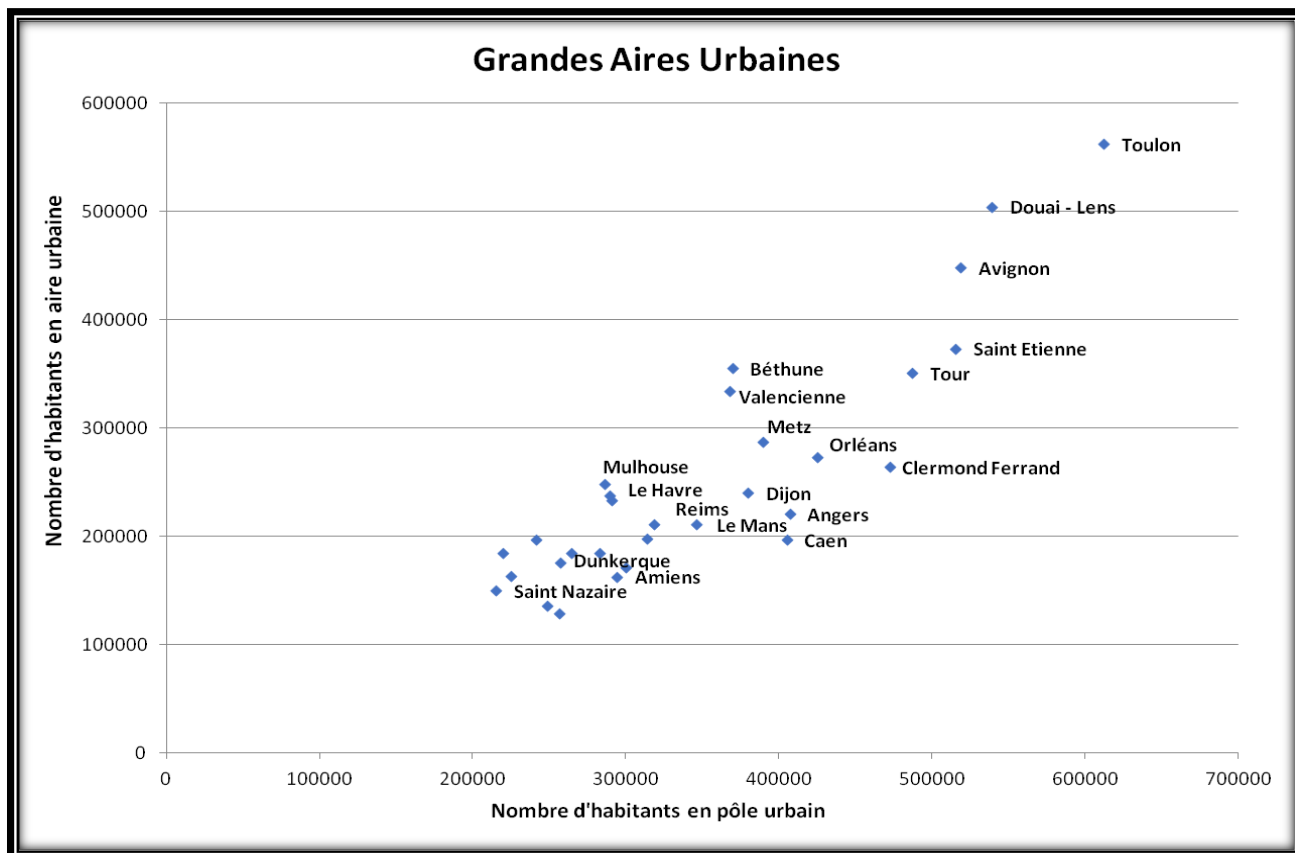


Figure 9 : classification des villes disposant de grandes aires urbaines, en fonction du poids de leur pôle urbain

Source : Jérémy Innebeer, 2017

Le graphique ci-dessous nous informe sur la taille en habitants dans les aires urbaines. Celles de Dunkerque et Saint-Nazaire apparaissent par exemple dans une catégorie de « villes moyennes avec des pôles urbains importants » mais restent intéressantes pour une étude en tant que villes moyennes du fait de leur taille peu importante par rapport aux autres grandes aires urbaines. La justification de l'étude du cas Dunkerquois pour la thèse tient également dans l'importance de sa décroissance démographique et de son activité portuaire et industrielle, autant que son passé de ville de la Reconstruction.

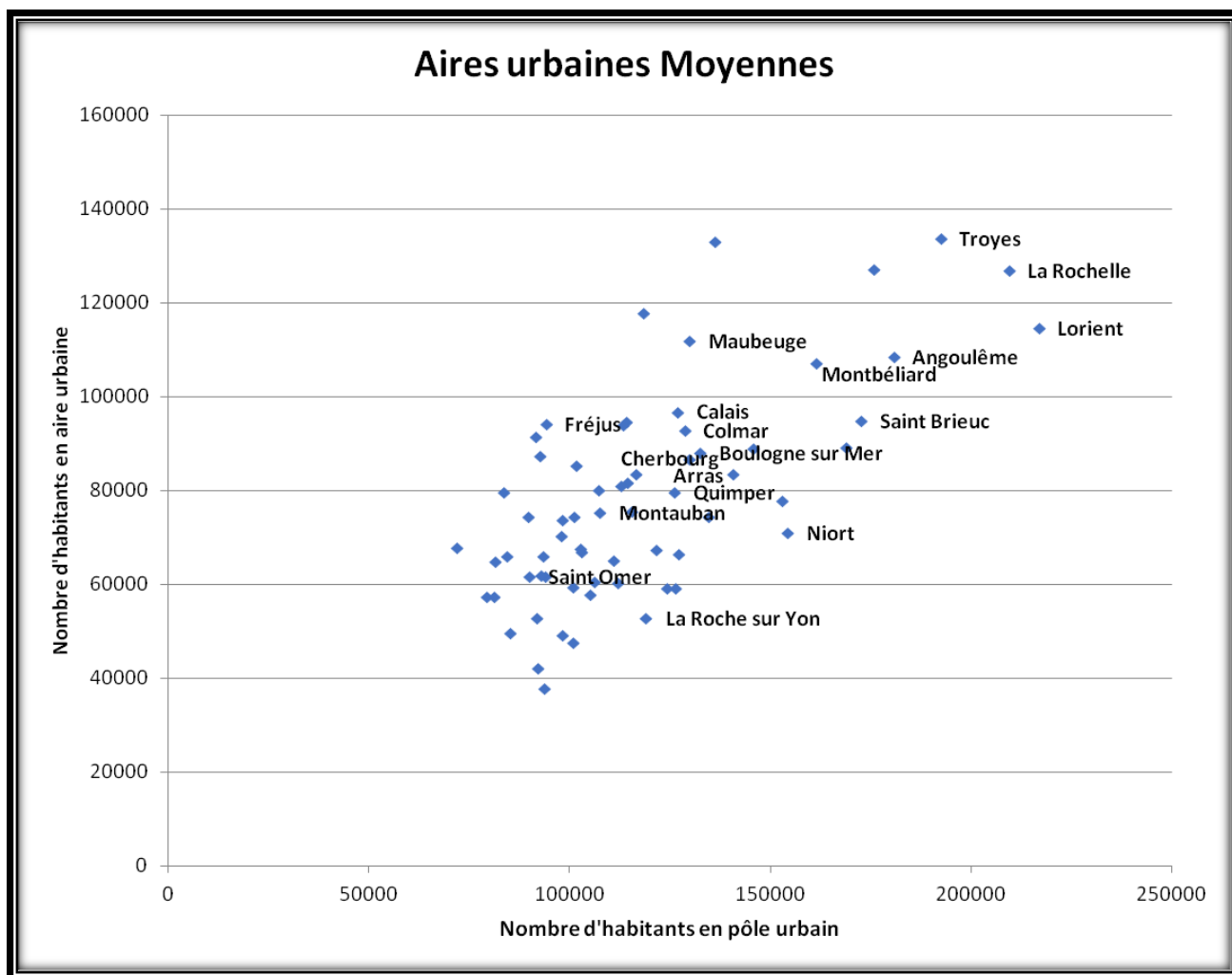


Figure 10 : classification des villes disposant d’aires urbaines moyennes en fonction du poids de leur pôle urbain

Source : Jérémy Innebeer, 2017

Compte tenu des graphiques ci-dessus, il apparaît que les villes de Calais et Boulogne-sur-Mer sont particulièrement pertinentes dans le cadre de leur statut de villes moyennes industrielles et portuaires en prenant en compte la taille de leur aire urbaine que l’on classe ici directement au cœur du groupe de villes d’aires urbaines moyennes.

Au-delà de la taille des villes et des aires urbaines, et dans une réflexion sur la décroissance, il nous est apparu de réfléchir à des indicateurs plus qualitatifs. A ce titre, les scores de fragilité des villes élaborés par le CGET sont particulièrement intéressants car ils établissent les vulnérabilités territoriales qui pèsent sur les dynamiques démographiques des villes concernées et des politiques à mettre en place.

VI-2. La région Haut-de-France, terre des villes moyennes en décroissance selon les scores de fragilité ?

La carte des scores de fragilité des villes moyennes (calculés selon des variables démographiques et commerciales, mais également liées à l'emploi) proposée par le CGET nous informe que les villes moyennes les plus fragilisées se trouvent plutôt dans la partie Nord-Est du pays. Cet indicateur repose sur un croisement entre les données d'évolution démographique, économique et sociale. Les villes considérées comme fragiles le sont donc pour chacun de ces indicateurs, certaines villes décroissantes démographiquement ne le sont en effet pas forcément sur l'aspect économique, ou encore social par exemple. La plus grande concentration de villes dont la situation est considérée selon cet indicateur comme étant défavorable se situe principalement en région Hauts-de-France. Les facteurs mis en avant par le CGET pour expliquer cette déprise sont notamment le creusement du déficit migratoire, la chute de l'emploi et la persistance du chômage de longue durée. Ces facteurs sont liés à une surreprésentation d'un secteur tertiaire en difficulté, dans des villes qui ont été très concernées par l'industrialisation de la fin du XIX^{ème} siècle. Cette cartographie, proposée par le CGET nous permet de confirmer que les villes choisies pour les terrains d'études caractérisent les villes décroissantes et fragiles.

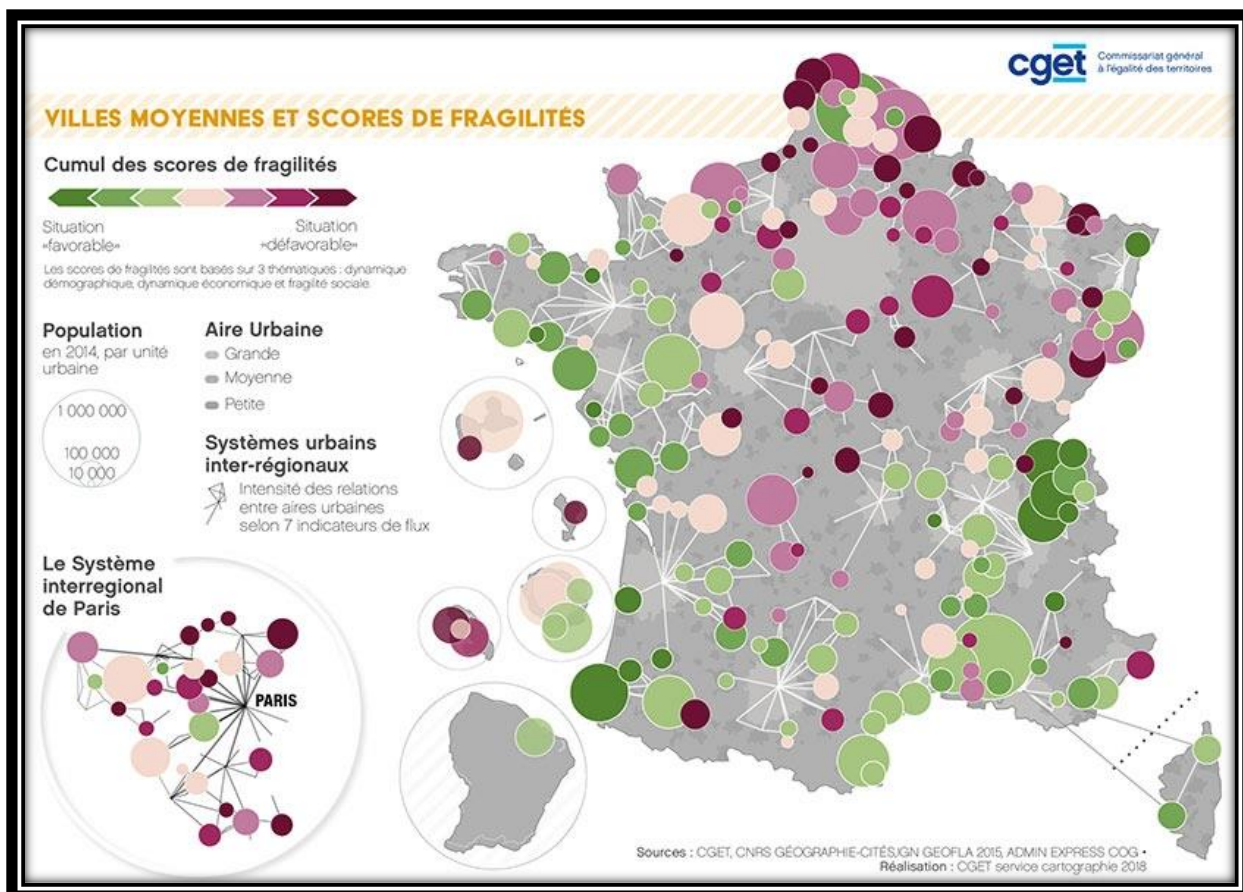


Figure 11 : cartographie des scores de fragilité des villes moyennes, CGET, 2018

Selon l'INSEE, les villes moyennes des Hauts-de-France regroupent un habitant sur cinq de la région, et plus d'un tiers des emplois salariés du commerce de proximité, et la décroissance commerciale semble directement associée aux évolutions socio démographiques (Baëhr et Courthial, 2020)

VI-3. Le choix des villes moyennes de la Côte d'Opale

La carte ci-dessous présente la répartition des aires urbaines dans la région Hauts-de-France et celle des villes de plus de 20 000 habitants, qui trouvent leur ville-centre au cœur des pôles urbains.

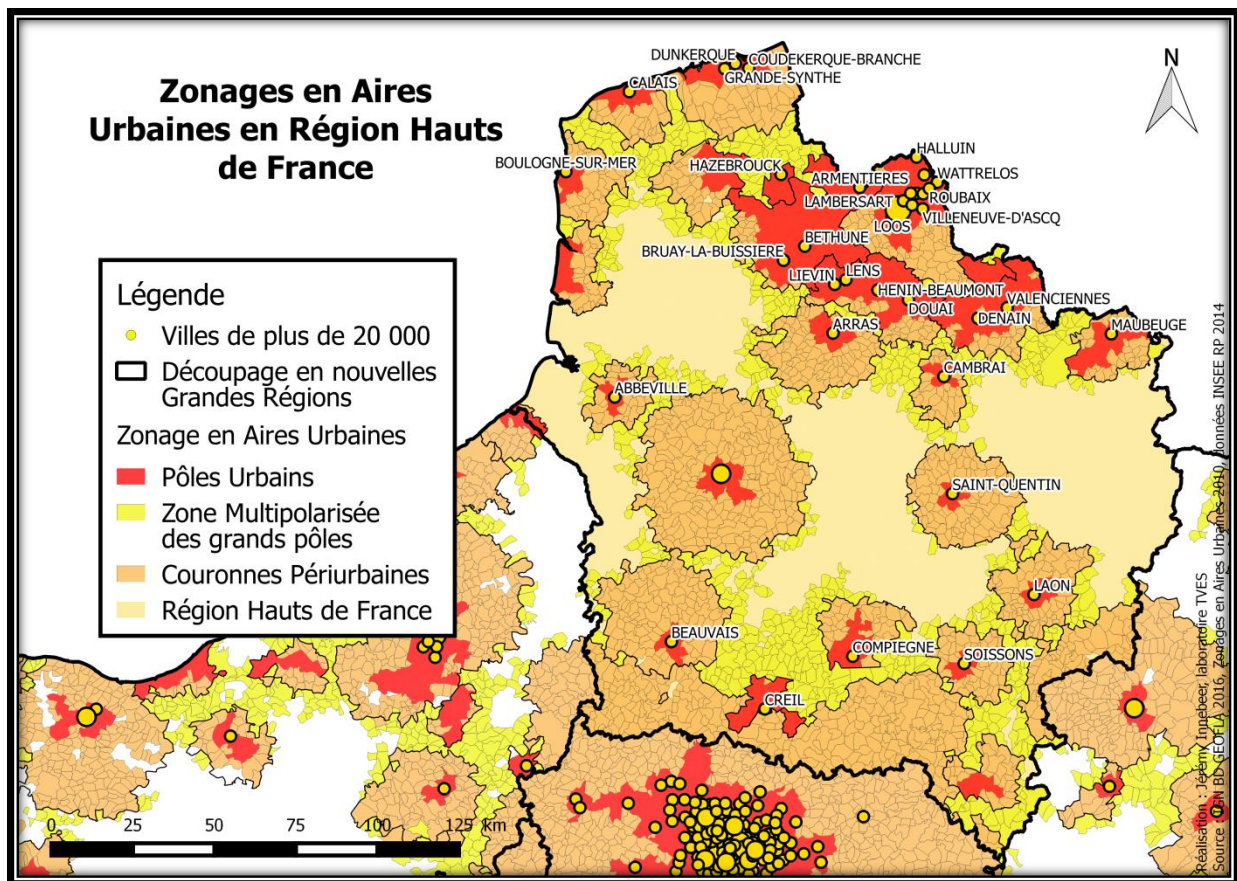


Figure 12 : cartographie des zonages en aire urbaine, Jérémy Innebeer, 2016

À la suite des différentes recherches réalisées, il apparaît que les villes moyennes ne peuvent être catégorisées en tant que telles par le seul critère de taille. Elles apparaissent par exemple comme étant marquées par une part d’emplois publics plus importante que leur aire d’influence, ainsi qu’une sous-représentation des cadres et sur-représentation des employés par rapport aux métropoles. Elles sont caractérisées par une sur-représentation des services à la personne, de l’administration publique ainsi que des activités spécifiques à la fabrication. L’INSEE met en évidence en 2020 un nouveau zonage en aire d’attraction, regroupant neuf habitants sur dix en région Hauts-de-France (Bréfort et Gicquiaux, 2020), et reprenant les délimitations des aires urbaines que nous avons défini pour la thèse, confortant de fait la méthode utilisée précédemment.

Par ailleurs, nous l’avons évoqué en reprenant les propos d’Amin et Graham (1997), il est également possible de définir les villes moyennes comme étant connectées à d’autres villes et influencées par des flux locaux, marquant leur ancrage dans les territoires. L’étude des flux domicile-travail permet alors une délimitation complémentaire, dans le sens où elle permet de mettre l’accent sur les relations de la ville centre avec sa périphérie et son bassin de vie. Afin

de compléter notre définition des villes moyennes, l'intérêt a alors été de démontrer les relations de ces aires urbaines avec leur territoire, en étudiant les flux domicile-travail entre les communes composant l'aire urbaine.

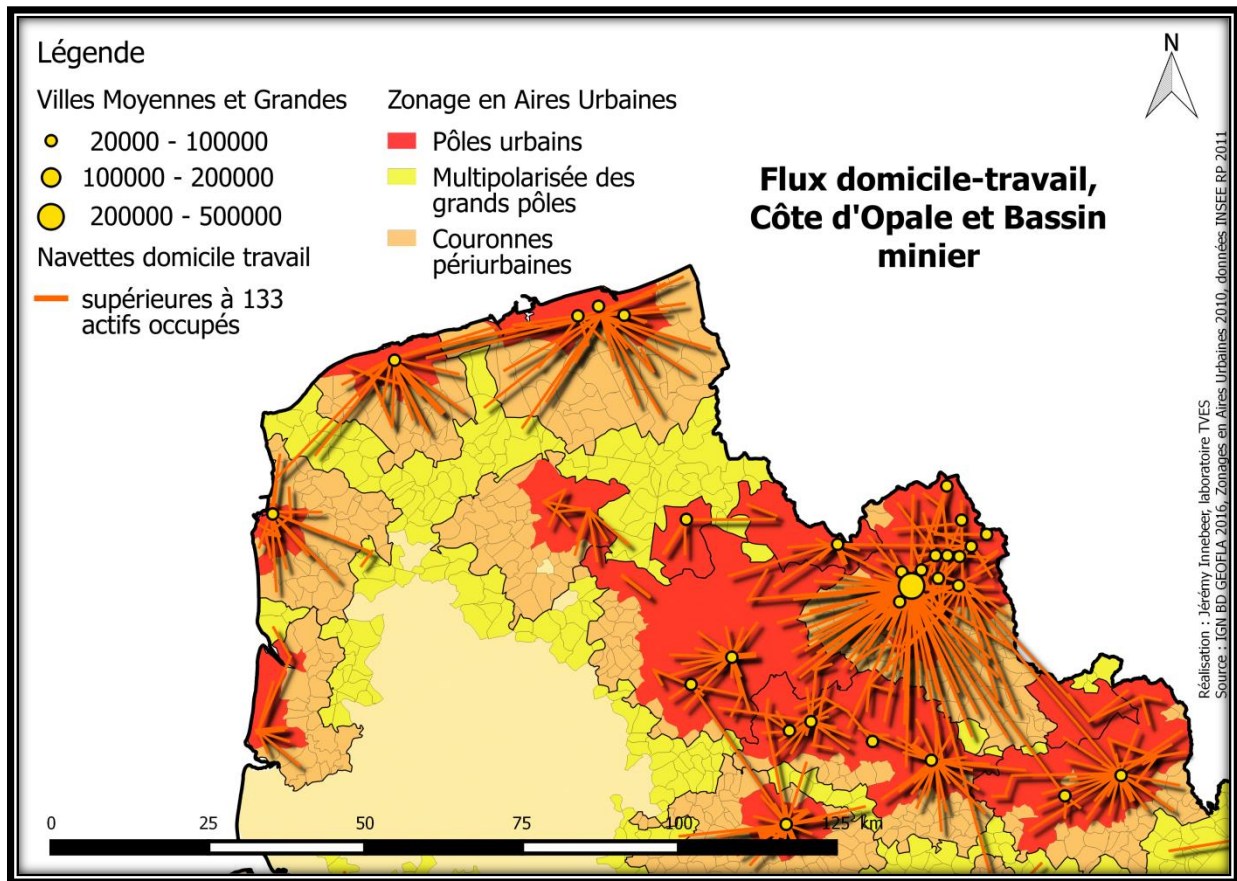


Figure 13 : cartographie des flux domicile-travail en Côte d'Opale et dans le Bassin Minier en 2014, Jérémie Innebeer, 2016

La présente carte montre donc les flux domicile-travail entre les villes moyennes en région Hauts-de-France et leurs aires urbaines. Il a alors paru pertinent de porter l'étude sur les villes de la Côte d'Opale, à savoir Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer, étant donné la connexion de ces villes entre elles et la répartition de leurs flux domicile-travail sur leurs aires urbaines formant un réseau (Borey *et al.*, 2019). Les villes du bassin minier apparaissent comme étant plus polarisées par la métropole lilloise, et trop interconnectées entre elles, avec des pôles urbains se mélangeant avec les autres pour ne former qu'un seul grand pôle.

Temps d'accès médian routier aux principaux services de la vie courante

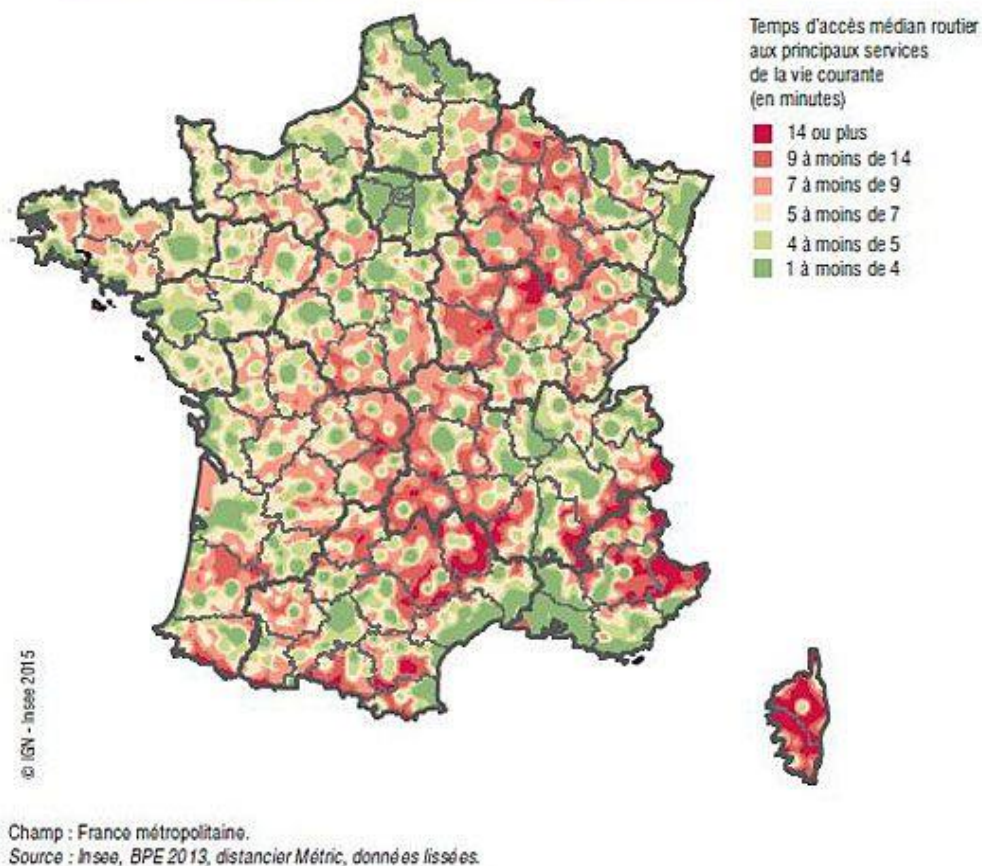


Figure 14 : carte du temps d'accès médian aux services de la vie courante en France, source :
IGN, INSEE, 2015

La carte ci-dessus représente la différence d'accès aux services en France en 2015, en termes de temps de trajet routier. Elle montre que les différents territoires français ne bénéficient pas du même accès aux services, avec de nombreux territoires aux services assez mal desservis (régions montagneuses, de campagne intérieures ou encore insulaires. Globalement, les lieux bénéficiant des services les mieux desservis sont les territoires côtiers ou de grandes villes. Les territoires qui nous intéressent particulièrement en région Hauts-de-France, qu'ils soient métropolitains ou concernant les villes moyennes de la Côte d'Opale, bénéficient au contraire de services facilement accessibles.

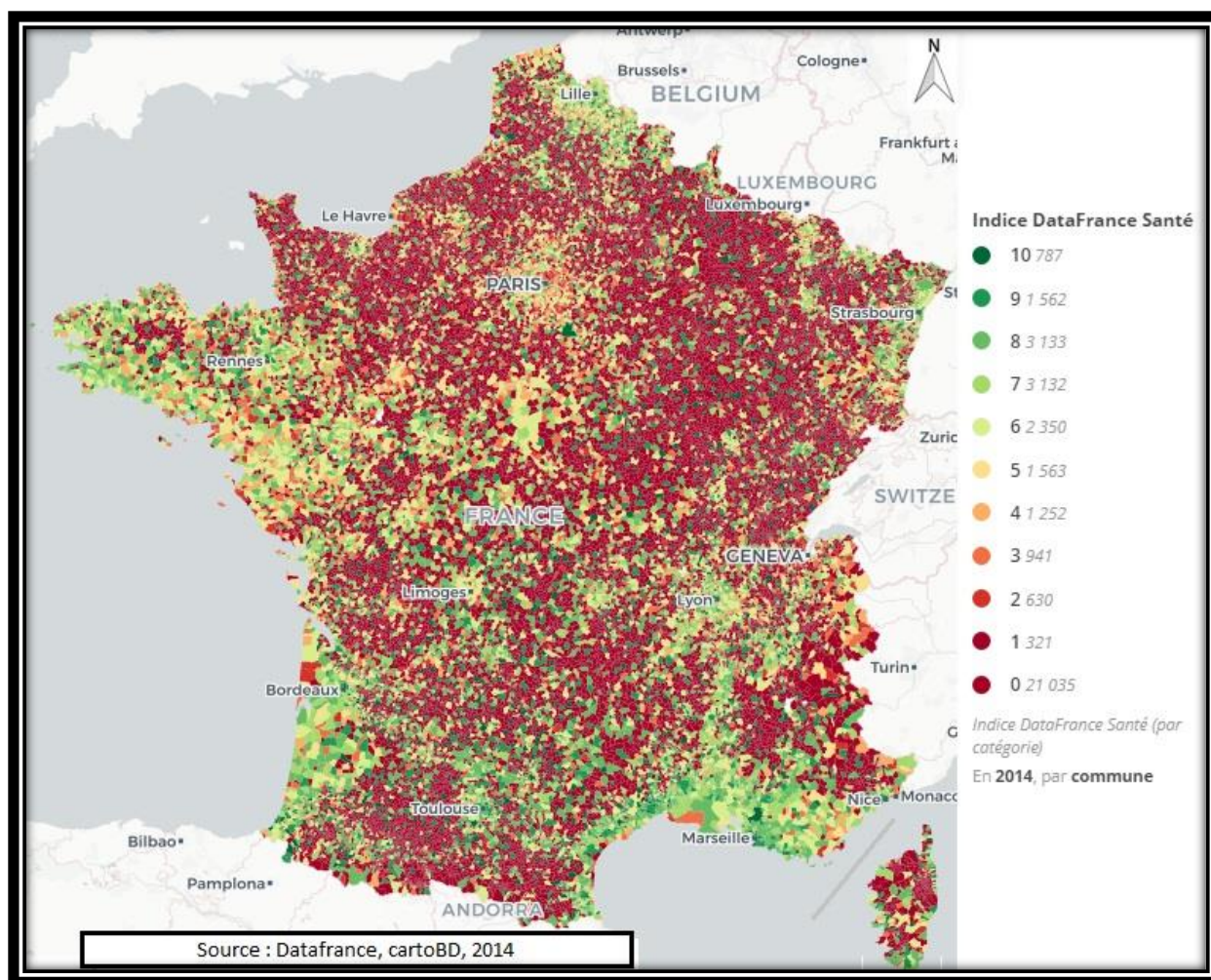


Figure 15 : carte du nombre d'équipements de santé par villes en France

Si on prend l'exemple de la santé, à partir des années 1990, les grandes réformes sanitaires se succèdent en France dont la loi du 21 juillet 2009, portant sur la réforme de l'hôpital et relative aux patients, à la santé et aux territoires. Ces dernières mettent en place la décentralisation sanitaire avec la création des Agences Régionales de Santé, dans un objectif de réduction des inégalités territoriales en matière de santé. La présente carte de la géographie de la santé montre l'inégale répartition du nombre d'équipements de santé par villes en France. Les territoires plutôt ruraux semblent plutôt mal desservis. Globalement, les métropoles et la côte du Sud du pays sont les endroits les mieux desservis en termes d'offre de soin. Nos territoires d'étude (Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer) ont plutôt tendance à gagner des professionnels de santé dans les dernières années. Cependant l'évolution de la pyramide des âges concernant les professionnels de santé montre que cette population est vieillissante, notamment à Dunkerque.

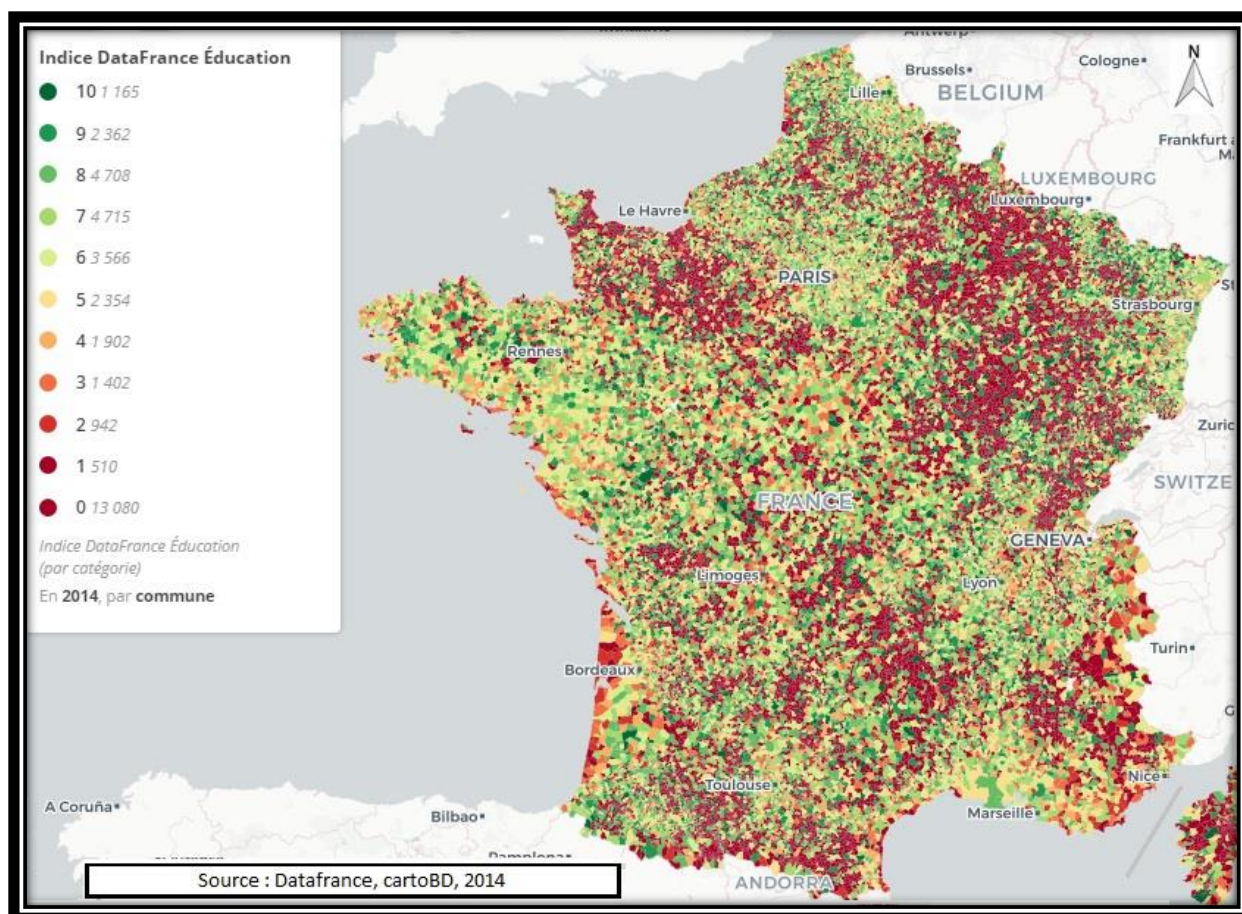


Figure 16 : carte du nombre d'équipements d'enseignement par villes en France

Concernant la géographie de l'enseignement, les territoires d'études bénéficient notamment de la présence des antennes de l'ULCO à Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer. Cependant, ces équipements d'enseignement se répartissent différemment sur le territoire. Ainsi à Dunkerque, le pôle principal de l'Université se place en contact direct avec le centre-ville, à Boulogne-sur-Mer on note différents pôles universitaires répartis dans la ville, enfin à Calais, le pôle universitaire est éloigné du centre-ville.

En conclusion, dans une volonté de nous rapprocher au maximum des termes du sujet et de travailler en fonction du maillage des villes moyennes et donc de coopération entre celles-ci, il a paru intéressant de porter l'étude à l'échelle de la Côte d'Opale et donc d'étudier les centres-villes de Dunkerque, Calais, Boulogne sur Mer. Ce choix de villes s'alimente notamment du fait de la représentation de l'industrie et du milieu portuaire dans le paysage urbain. De plus, ces villes apparaissent bien comme étant des villes moyennes en reprenant les chiffres de population de l'aire urbaine, mais aussi en termes de relations avec leur périphérie, mais aussi de l'accès et de la place qu'elles donnent à certains services comme

l'enseignement et à l'offre de soins. Enfin, ces villes font toutes les trois face à une décroissance démographique et commerciale importante, et prévoient des stratégies de revalorisation pour tenter de redevenir attractives.⁴

VII- Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer, un contexte de villes moyennes industrialo-portuaires en décroissance

Les villes de la Côte d'Opale représentent une interface à la fois maritime et portuaire, composée de villes moyennes créant des unités urbaines logées entre les champs et la mer et intégrées dans des interactions multiples avec la Belgique, la métropole lilloise, et d'autres villes de la Côte d'Opale et de la région (Hellequin et Herbert, 2012).

Les villes de la Côte d'Opale que nous avons choisies d'étudier pour la thèse ont une identité maritime, industrielle et portuaire importante, et représentent des espaces urbains jadis considérés comme importants d'un point de vue historique et touristique. Ce sont également des villes qui ont été ravagées lors de la Seconde Guerre Mondiale (Monkerhey et Guerrini, 2016) et qui après une forte croissance liée à l'industrialisation du littoral, surtout pour Dunkerque, ont eu du mal à retrouver un nouveau cycle de croissance. Elles ont aussi une identité particulière de villes industrialo-portuaires en décroissance, qui ont perdu leur dynamisme d'antan, et passent d'un cycle de décroissance causé par la Seconde Guerre Mondiale, à une tentative de rétablissement puis à un autre cycle de décroissance dû aux problématiques actuelles et nationales des villes moyennes.

VII-1. Dunkerque, une ville marquée par l'histoire, entre une identité balnéaire forte et une grande présence de l'industrie

Dunkerque c'est un croissant par rapport à la mer, et avec la cité Europe et la Belgique qui ne sont pas loin. C'est simple il suffit de monter sur le beffroi, en face tu as la mer, à gauche tu as la Belgique et c'est bloqué car tu as des cultures etc. et quand on regarde, à partir de Coudekerque, Capelle, c'est fini c'est des champs il n'y a plus rien. Donc Dunkerque c'est un tout petit morceau d'habitation. [Femme, Cinquante d'années, profession intermédiaire, Dunkerque, habitante]

Cette première citation montre que la ville flamande de Dunkerque, « l'église dans les dunes » se construit le long de la mer, dans une logique d'extension freinée par la présence de la mer, et des villes littorales alentours. La ville était à l'origine un village de pêcheurs construit sur

⁴ Cette affirmation s'inscrit temporellement en octobre 2016, lors du début de la thèse.

un banc de sable et qui se développa autour de son activité portuaire et stratégique (Frère et Flanquart, 2017). Dès le début du XX^{ème} siècle, la ville est progressivement développée sur des territoires gagnés sur la mer. Le territoire Dunkerquois est caractérisé par une région plate de champs cultivés, drainée par des canaux, et gagnée petit à petit sur la mer par accumulation de sable au fil des millénaires. La ville est actuellement constituée d'une fusion de communes (qui deviennent des quartiers), avec le quartier Dunkerque-centre-Glacis-Victoire en 1969 et les quartiers de Malo-les-Bains, Dunkerque-Sud, Rosendaël, Petite-Synthe s'associe à Dunkerque en 1999. Viennent ensuite les communes associées de Mardyck (1980) et plus récemment Saint-Pol-sur-Mer et Fort-Mardyck (2010). Cette association de communes crée une agglomération organisée parallèlement à la mer, autour d'un centre fort, celui de Dunkerque, entouré d'autres polarités correspondant aux anciens centres des villes alentours devenues quartiers.

La position privilégiée de Dunkerque sur la Mer du Nord lui a valu d'être plusieurs fois annexée au cours de son histoire, par l'Espagne ou encore l'Angleterre. La ville devient par la suite définitivement française, et sera fortifiée par Vauban pour devenir une place forte et participer à la défense française au sein du pré-carré⁵. C'est à cette époque que la ville trouvera son égérie en la personne du corsaire Jean-Bart, qui donnera plus tard son nom à la place principale de la ville, véritable symbole totémique de la ville. Dunkerque est également caractérisée par son carnaval, qui fait écho aux festivités offertes aux pêcheurs qui partaient pour six mois de pêche en Islande. La ville fut ensuite le théâtre de l'Opération Dynamo⁶ et également bombardée durant la Seconde Guerre Mondiale. A la fin de la guerre, le port est totalement détruit, l'agglomération est détruite à 70% et son centre à près de 90%. La population est alors logée dans des chalets préfabriqués appelés communément « chalets américains », et la ville est par la suite reconstruite par les urbanistes et architectes Théodore Leveaux et Jean Niermans (le port est reconstruit et étendu parallèlement).

Aujourd'hui, le port de Dunkerque est le troisième port français en termes de transport de marchandises, et la première plateforme énergétique des Hauts-de-France (avec la présence de la centrale nucléaire de Gravelines, de la centrale DK6 ou encore du terminal Méthanier). Le port de Dunkerque représente également un atout industriel important, avec la présence de

⁵Le pré-carré est une double ligne de villes fortifiées, dont les défenses sont érigées par Vauban au XVII^{ème} siècle, afin de protéger la France contre les Pays-Bas espagnols.

⁶ Opération emblématique de sauvetage des alliés restés sous le siège de Dunkerque au début de la Seconde Guerre Mondiale.

grandes sociétés métallurgiques, sidérurgiques et pétrochimiques qui représente 16 sites classés SEVESO. Si cette présence de l'industrie participe au dynamisme actuel de la ville, elle fait également de Dunkerque une ville soumise à des problématiques d'image industrielle, de pollution et de risques industriels.

La ville de Dunkerque est aujourd'hui concernée par une décroissance commerciale et démographique assez importante, auxquels s'ajoutent notamment, comme nous le verrons, un taux de chômage supérieur à la moyenne.

VII-2. Calais, une construction autour de deux villes, entre perte de vitesse de l'industrie textile, centralité dispersée et concurrence du commerce périphérique.

La ville de Calais se situe à 38km des côtes anglaises, au bord du détroit du pas de Calais. C'était à l'origine un village de pêcheurs bénéficiant d'une proximité avantageuse avec l'Angleterre. De ce fait, elle a fait l'objet de la construction de nombreux ouvrages militaires de défense au cœur même de la ville (les forts), et est devenue une place militaire stratégique importante, modifiée ensuite par Vauban. A l'instar de Dunkerque, la ville a été annexée plusieurs fois au cours de son histoire, passant sous un contrôle anglais (plus de 200 ans), puis espagnol avant de redevenir définitivement française.

Au XVIIIème siècle, la révolution industrielle permet l'apparition des machines à tisser mécaniques en Angleterre, permettant une production importante et de qualité, mais le contexte de blocus lié à la Révolution Française et aux guerres napoléoniennes ne permet pas d'acquérir ces machines. Les premiers métiers à tisser arrivent illégalement à Calais et l'industrie textile s'implante rapidement à Saint-Pierre-lès-Calais en 1815 permettant à la ville de s'illustrer dans la création d'une dentelle de qualité. En 1885, Calais fusionne avec la ville industrielle voisine de Saint-Pierre-lès-Calais, lui permettant de tripler sa population et de se développer autour de son industrie.

La ville de Calais, par sa situation géographique, est une des cibles privilégiées des bombardements allemands lors de la Seconde Guerre Mondiale. A la fin de la guerre, la ville est détruite à plus de 70% et ne retrouvera jamais réellement son dynamisme.

L'agglomération se redéveloppe ensuite avec l'ouverture du tunnel sous la Manche en 1994 (dont les installations se situent sur la commune de Coquelles près de Calais), qui permet de refaçonner le paysage en y implantant des commerces (centre commercial cité Europe), de nouvelles infrastructures routières et ferroviaires et de fait des emplois. Cette situation va

cependant participer à fragiliser la ville, en favorisant son contournement (l'entrée du tunnel sous la Manche et les équipements commerciaux étant situés en dehors de la ville). La ville est ensuite encore plus fragilisée par la fermeture de nombreuses usines de l'industrie textile et par la crise économique de la fin du XX^{ème} siècle, ainsi que par la crise des clandestins souhaitant rejoindre l'Angleterre à la suite des conflits armés du printemps arabe.

La ville de Calais est surtout connue pour son important port de transport de passagers, porte d'entrée avec l'Angleterre. A partir du XVIII^{ème} siècle, le port de Calais décline au profit des ports de Boulogne-sur-Mer et de Dunkerque, s'en suit une concurrence jusqu'à aujourd'hui entre ces ports. Il redevient rapidement important grâce à l'arrivée d'industries lourdes et d'usines chimiques, et fait l'objet d'un vaste projet d'aménagement, Calais port 2015, qui vise au doublement des infrastructures portuaires d'ici 2021, et qui doit permettre d'accueillir les futures générations de ferries notamment tout en faisant face à l'augmentation des trafics attendue pour les années à venir. Calais dispose aujourd'hui du premier port français de transport de passagers et du 4^{ème} en termes de transport de marchandises. Le port et le tunnel sous la Manche en font la principale ville de France pour l'échange de flux de passagers avec l'Angleterre. Toutefois, sa situation de proximité avec l'Angleterre en fait une terre d'accueil pour les migrants souhaitant rejoindre l'Angleterre, qui établissent des camps, surnommé « la jungle de Calais », affectant l'image de la ville.

VII-3. Boulogne-sur-Mer, une forte identité maritime et portuaire

La ville de Boulogne-sur-Mer se situe sur l'estuaire de la Liane et à proximité de sites touristiques importants (site des 2 Caps). Elle a fait partie d'un ensemble de stations balnéaires sur la Côte d'Opale et tient une place touristique importante en région mais aussi au niveau national. En termes de tourisme, l'aquarium Nausicaa est considéré comme le plus grand aquarium d'Europe depuis 2018 et participe en grande partie à l'attractivité et à l'identité de la ville depuis son implantation en 1991.

Une particularité de Boulogne-sur-Mer par rapport aux autres villes de la Côte d'Opale étudiées est son relief plus important, qui impacte directement les modes de transports en ville, et la vieille ville historique et fortifiée se situe sur les hauteurs, ce qui lui vaut l'appellation de Haute-ville, en opposition au centre-ville en Basse-ville. Le Vieux Boulogne, entouré de fortifications, est donc un lieu historique important, qui accueille notamment la basilique Notre Dame, le palais impérial ou encore le château musé. La ville est également découpée entre ses quartiers en deux parties, de part et d'autre de la Liane. A l'Est on retrouve

le centre-ville historique entre la Basse-ville et la Haute-ville, et à l'Ouest, le quartier de Capécure qui se loge entre le port de Boulogne-sur-Mer et les zones industrielles d'Outreaux. Le quartier de Capécure est important tant pour la filière industrielle et économique que pour la valorisation de la filière halieutique, faisant de la ville le premier transformateur européen de produits de la mer.

Boulogne-sur-Mer est surtout connue pour abriter le premier port de pêche de France. Aussi, le port de Boulogne-sur-Mer était également le premier port de transport de passagers vers l'Angleterre jusqu'à la fin du XXème siècle, avant de céder cette place à Calais. Le port de pêche de Boulogne a jadis été en déclin au XVIIème siècle face à la contrebande entre l'Angleterre et la France. La pêche industrielle se développe ensuite très fortement, après les guerres de succession d'Espagne et la guerre de sept ans.

Boulogne-sur-Mer est également une ville touristique importante sur la Côte d'Opale, avec notamment son passé historique ancien important. La ville de Boulogne-sur-Mer est très importante dès l'Antiquité, où elle fait partie d'un réseau Romain de voies de communication (la Via Agrippa de l'Océan). La ville aurait également accueilli les armées romaines dans le contexte de la conquête de la Grande-Bretagne, et témoigne en effet de la présence de vestiges romains. La ville conserve au Moyen-âge une place d'avant-garde dans les invasions britanniques. L'armée napoléonienne s'établit également à Boulogne-sur-Mer et y construit d'importantes infrastructures portuaires dans le but d'accueillir la flotte, reliant alors le quartier de Capécure à Boulogne. Ces nouveaux aménagements permettent alors la prospérité de Boulogne-sur-Mer, qui continue son développement avec par exemple l'arrivée du tramway vers la fin du XIXème siècle. La ville accueille les alliés britanniques lors de la Première Guerre Mondiale. Durant la Seconde Guerre Mondiale, la ville est détruite à 85% et les quartiers de Capécure et de Sainte-Pierre-lès-Calais sont presque entièrement rasés. S'en suit une reconstruction, mais la ville ne retrouvera pas son dynamisme, et déclinera avec la perte d'une partie de son activité industrielle et la perte de sa place de port important de transport de passagers avec l'Angleterre à cause de la concurrence directe du port de Calais et d'eurotunnel.

VIII. Décroissance démographique et indicateurs sociaux, une paupérisation des centres-villes ?

Avant d'aborder les représentations des décideurs et des habitants des villes industrialo-portuaires, il convient de préciser en termes cette fois plus statistique ce que veut dire la décroissance démographique des villes et des centres villes.

Nous étudierons dans un premier temps la décroissance démographique de nos trois villes ainsi que leurs caractéristiques, qui nous permettent de mieux comprendre les réalités territoriales avant d'en voir les différentes représentations qu'en ont leurs acteurs, décideurs et habitants.

La décroissance démographique est également considérée comme une caractéristique directe de la décroissance commerciale. En effet, le dynamisme démographique qui faisait l'intensité des flux en centres-villes et de l'emploi, s'inverse aujourd'hui dans certains centres, au profit d'une décroissance commerciale et une perte d'emploi, les différentes dynamiques s'influencent mutuellement et participant à un effet « boule de neige » qui entraîne la décroissance.

« La croissance démographique participe au dynamisme de l'activité commerciale, en contribuant à accroître les besoins d'achats de biens courants » (INSEE, 2019).

Ces différentes dynamiques de décroissance s'observent au travers d'une perte d'emploi, une augmentation du taux de chômage, un départ de population, et une augmentation de la vacance de logements et de commerces, qui influe directement sur le dynamisme général du centre-ville.

Pour cette analyse démographique, nous avons utilisé les données FILOCOM (Fichier des Logements à la Commune) fournies par le CEREMA Haut-de-France (pour la période 2003-2015 concernant les données concernant les revenus et 2005-2015 pour les données concernant les logements). Les données de centres-villes correspondent aux zonages définis comme « centres » pour la thèse. Nous avons commencé l'étude démographique à partir des données de 2003, ce qui permet d'avoir une analyse sur les 15 dernières années. Etant donné que nous avons identifié différents centres pour la ville de Calais (voir partie centralité), nous avons définis chacun d'entre eux comme suit : Calais HDV pour le centre correspondant à l'Hôtel de Ville ; Calais Nord pour le centre situé place d'Armes ; Calais Saint-Pierre pour le centre situé place Crève-Cœur et sur les 4 boulevards (incluant la place du Théâtre) et qui

correspond au centre habituellement indiqué pour Calais. Nous avons également choisi de n'étudier que les centralités pérenne (les centres-villes identifiés et perçus comme tels), en excluant les polarités saisonnières qui peuvent cependant apparaître durant certaines périodes (plage l'été).

VIII-1. Evolution démographique par communes et centres-villes, une décroissance bien identifiée

Les graphiques suivants présentent l'évolution démographique des villes d'étude et de leurs centres-villes. Cette présentation sous forme graphique permet de mettre en évidence la part de la population résidant dans les centres.

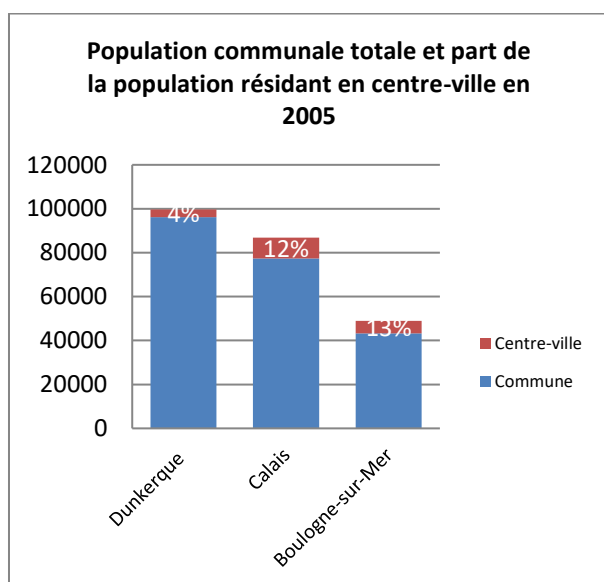


Figure 17 : Population communale totale et part de la population résidant en centres-villes, Jérémy Innebeer, données FILOCOM, CEREMA, 2019

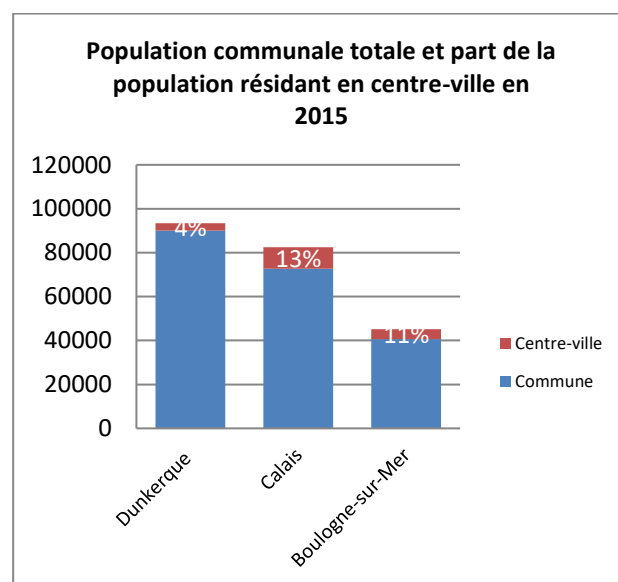


Figure 18 : Population communale totale et part de la population résidant en centres-villes, Jérémy Innebeer, données FILOCOM, CEREMA, 2019

À Dunkerque le centre-ville est un espace qui ne comprend que 4 % de la population communale, cette disposition ne change pas entre 2005 et 2015. En revanche Dunkerque est la commune la plus importante démographiquement avec près de 90 065 habitants en 2015 (source : FILOCOM).

Pour Calais (72 758 habitants en 2015) et Boulogne-sur-Mer (40 659 habitants en 2015) la part de la population présente en centre-ville est plus importante. À Calais, la population en centre-ville (comprendre ici l'entité centre comme le cumul entre les différentes entités définies comme centres de Calais) augmente de 12 % à 13 % entre 2005 et 2015. A Boulogne-sur-Mer, le centre-ville est plus restreint, et la population communale baisse de 13 % à 11 % sur la même période.

L'étude de l'évolution démographique entre 2005 et 2015 permet de mettre en évidence la décroissance démographique des villes de l'étude et de leurs centres, avec une baisse plus conséquente en centre de Boulogne-sur-Mer.

Taux d'évolution démographique : Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer et leurs centres

	Dunkerque	Dunkerque Centre	Calais	Calais Centre total	Boulogne-sur-Mer	Boulogne centre
Population 2005	96243	3470	77348	9499	43333	5683
Population 2015	90065	3348	72758	9668	40659	4509
Taux d'évolution démographique	-6,86%	-3,64%	-6,31%	1,75%	-6,58%	-26,04%

Figure 19 : Taux d'évolution démographique à Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer et leurs centres-villes, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM

Etant donné la diminution démographique constatée dans chacune des villes ainsi que leurs centres, nous nous sommes demandé pourquoi le centre de Calais était en augmentation démographique, avec une augmentation de 1,75 % habitants entre 2005 et 2015, malgré les

différents constats faits au cours de l'état des lieux sur la décroissance démographique et commerciale de Calais.

Comparaison de l'emprise spatiale des 3 centres-villes

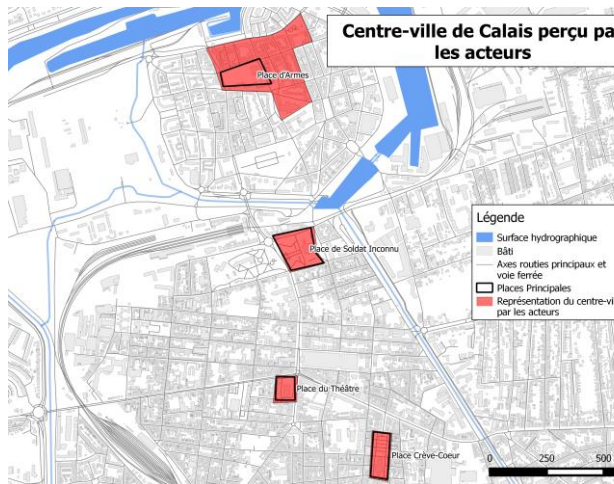


Figure 20 : emprise spatiale du centre-ville de Calais vu par les acteurs, Jérémy Innebeer, 2018

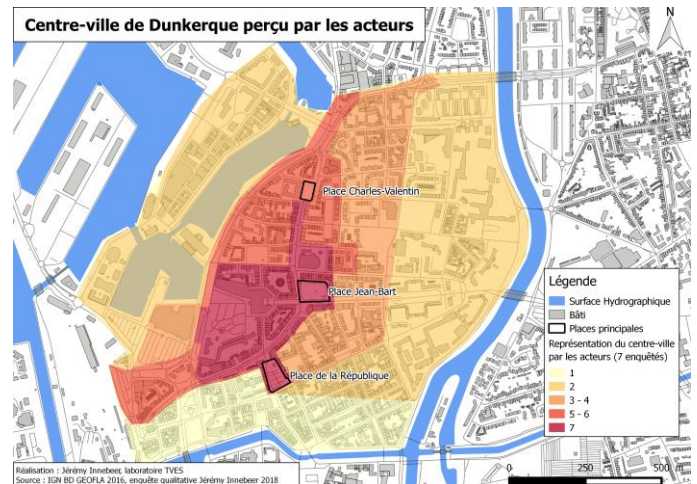


Figure 21 : emprise spatiale du centre-ville de Dunkerque vu par les acteurs, Jérémy Innebeer, 2018

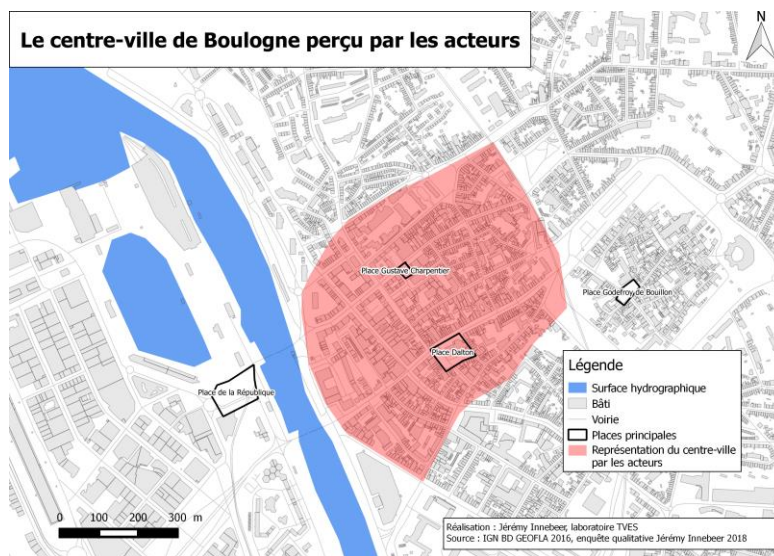


Figure 22 : emprise spatiale du centre-ville de Boulogne-sur-Mer vu par les acteurs, Jérémy Innebeer, 2018

Le territoire que nous avons défini pour le centre-ville de Calais bénéficie d'un périmètre plus important que les autres communes de l'étude, pour des raisons historiques notamment (fusion de Calais et de Saint-Pierre-lès-Calais). La ville a donc plusieurs « centres » dispersés à travers un territoire étendu. Si on considère cet étalement urbain, le périmètre des « centres » de Calais est donc potentiellement moins soumis aux variations de population, car le territoire est plus grand et d'autres centres peuvent compenser les éventuelles pertes de population des autres, ce que l'on observera sur le tableau ci-dessous.

Taux d'évolution démographique des différents centres de Calais

	Calais HDV	Calais Nord	Calais St-Pierre
Population 2005	1956	2257	5286
Population 2015	1737	2599	5332
Taux d'évolution démographique	-12,61%	13,16%	0,86%

Figure 23 : Tableau du taux d'évolution démographique des différents centres de Calais, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM

Les centres-villes des autres communes étudiées sont plus restreints et sont donc potentiellement plus fortement impactés par les variations de population, qui se font immédiatement ressentir (voir tableau précédent).

Concernant Calais, on constate une forte perte de population sur le centre Calais HDV, alors que cet espace a justement été créé pour devenir le centre-ville après la fusion entre Calais et Saint-Pierre-lès-Calais. Les deux centres que nous avons ajoutés dans l'analyse permettent de contrebalancer ces réductions de population, avec le centre de Calais Nord qui a plutôt tendance à gagner de la population et le centre Calais Saint-Pierre qui se maintient.

Le centre-ville de Calais Nord, ancien centre de Calais, peut être considéré comme plus dynamique, en raison notamment de la présence de bars et d'activité pour la vie nocturne autour de la place d'Armes. L'ancien centre de Sainte-Pierre-lès-Calais, est quant à lui entouré d'habitations et d'activités commerciales du fait de sa position proche des quatre boulevards, il est donc potentiellement moins soumis aux pertes de populations car il est plus

étendu. Aussi, cette décroissance démographique est contrebalancée par le fait que les départs concernent surtout des familles aisées ne comptant que quelques membres, qui laissent derrière eux des maisons (de maître), qui sont séparées en appartement pour accueillir des familles nombreuses plutôt défavorisées. Calais accueille donc potentiellement plus de personnes qu'elle n'en perd dans certains quartiers.

VIII-2. Quelle population pour quels centres-villes, une paupérisation des centres ?

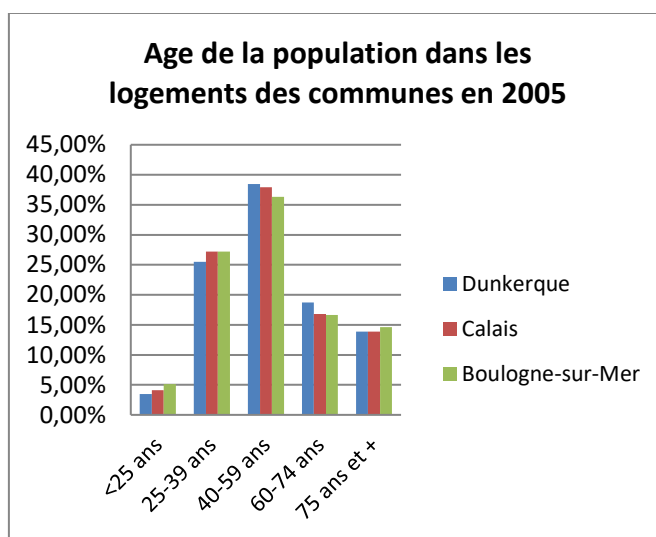


Figure 24 : Répartition de la population par tranches d'âge à Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer en 2005, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

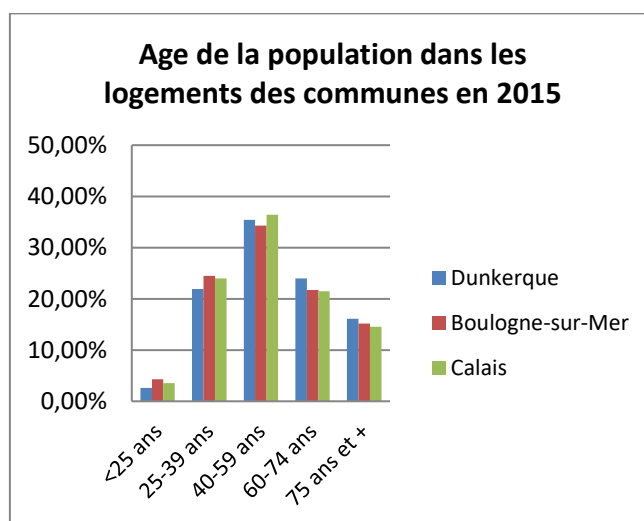


Figure 25 : Répartition de la population par tranches d'âge à Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer en 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

Le graphique ci-dessus présente la répartition de la population par âge selon la commune en 2005. Force est de constater que la répartition est semblable dans les trois communes d'étude,

avec peu de jeunes de moins de 25 ans, une grande part représentée par la population active et enfin une part non négligeable de personnes âgées de plus de 60 ans. Entre 2005 et 2015, c'est la part des 60-74 ans qui augmente significativement, tandis que les autres tranches d'âges restent semblables, ce qui caractérise un vieillissement de la population, avec près de 40 % de la population âgée de plus de 60 ans.

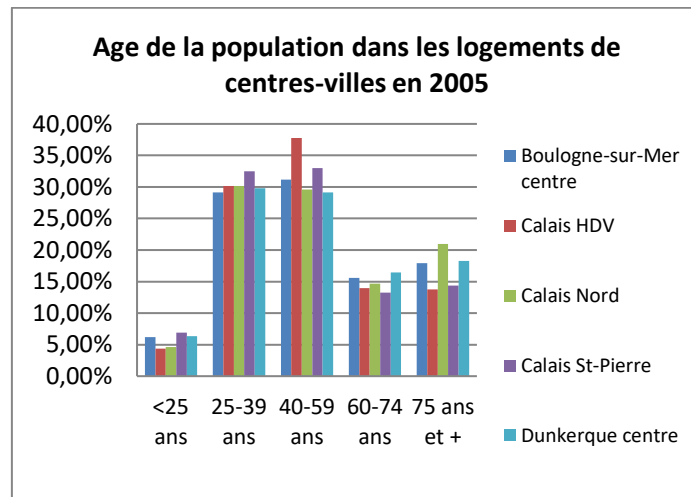


Figure 26 : Répartition de la population par tranche d'âge, dans les centres-villes de Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer en 2005, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

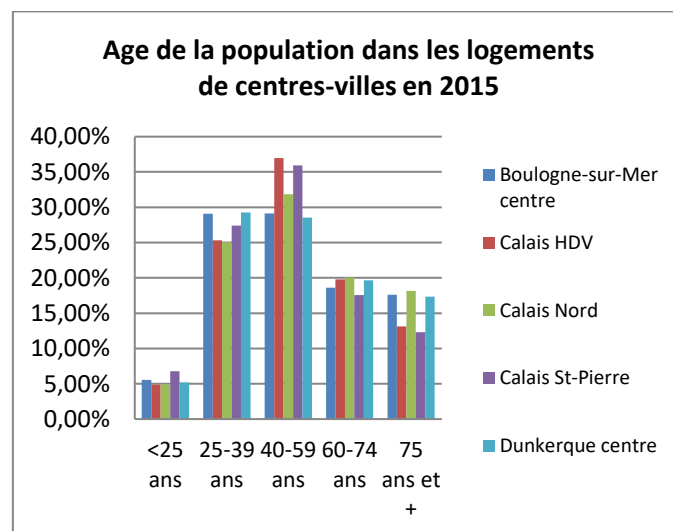


Figure 27 : Répartition de la population par tranche d'âge, dans les centres-villes de Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer en 2005, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

En 2005, les centres-villes sont peuplés particulièrement par la population active. Avec une augmentation des personnes âgées de 60 à 74 ans, et une légère diminution des plus de 75 ans entre 2005 et 2015. Les quartiers centraux semblent donc plus particulièrement peuplés par les populations actives et jeunes retraités, et ils ont tendance à perdre des populations retraitées (qui suivent les commerces et l'offre de soin vers la périphérie). On constate donc un rajeunissement de la population dans ces centres, avec près de 75% de la population qui a moins de 60 ans.

Il a ensuite été intéressant d'étudier l'évolution des revenus des populations par communes puis par centres. Nous avons pour cela repris les revenus bruts médians des propriétaires occupants, des locataires HLM et des locataires du secteur privé, depuis 2003 et jusqu'à 2015.

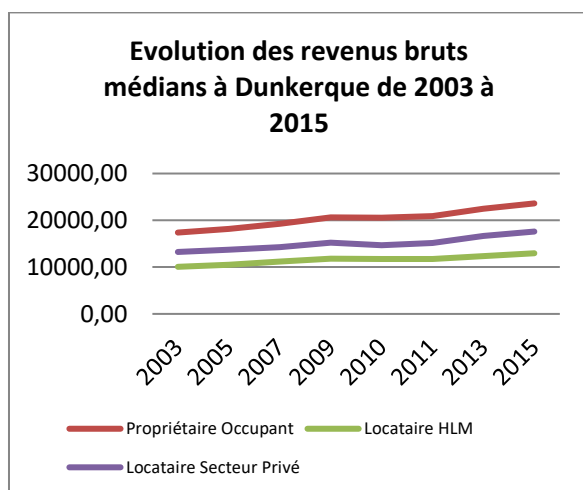


Figure 28 : Evolution des revenus bruts médians à Dunkerque entre 2003 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

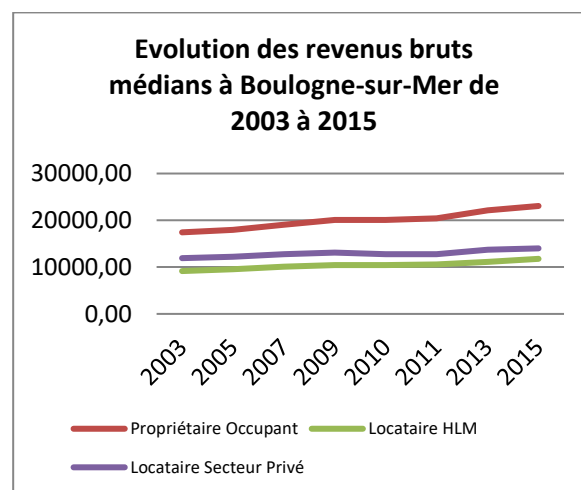


Figure 29 : Evolution des revenus bruts médians à Boulogne-sur-Mer entre 2003 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

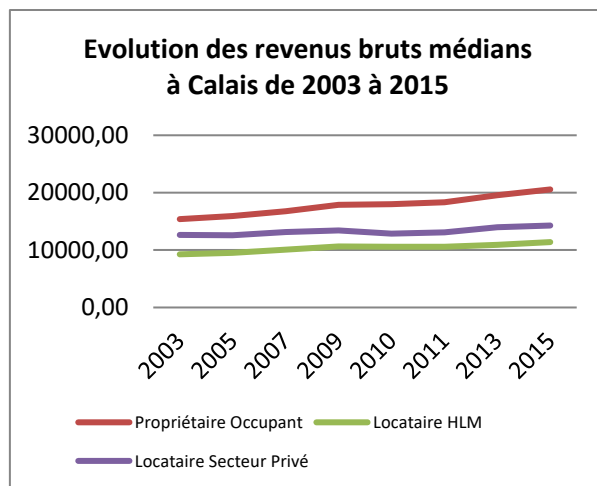


Figure 30 : Evolution des revenus bruts médians à Calais entre 2003 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

Concernant les communes, nous constatons des dynamiques d'évolution similaires concernant les revenus des populations. Avec la catégorie des propriétaires occupants toujours mieux rémunérée que les locataires du secteur privé, eux même mieux rémunérés que les locataires HLM. Les revenus des trois catégories augmentent globalement depuis 2003, avec une période de stagnation ou d'augmentation minimale de 2009 à 2011.

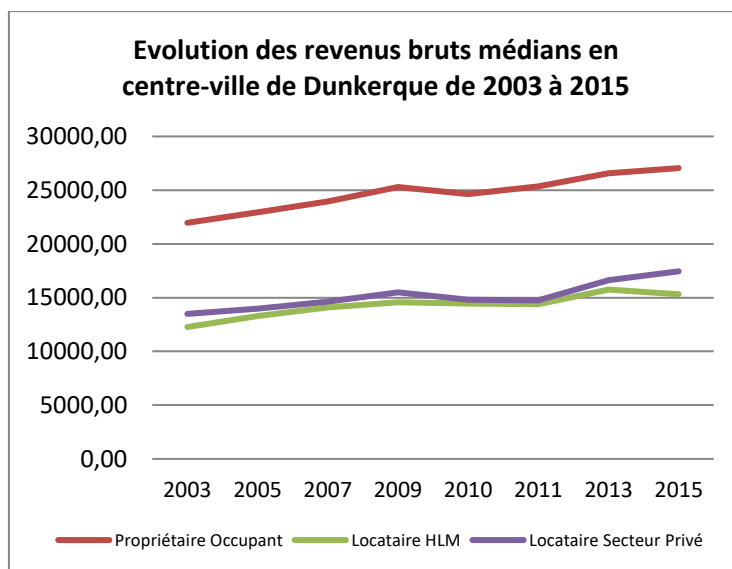


Figure 31 : Evolution des revenus bruts médians en centre-ville de Dunkerque de 2003 à 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

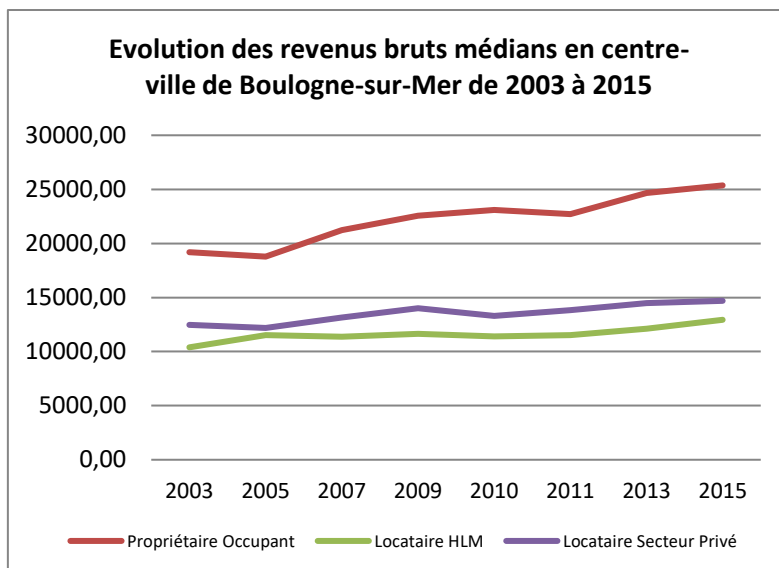


Figure 32 : Evolution des revenus bruts médians en centre-ville de Boulogne-sur-Mer, de 2003 à 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

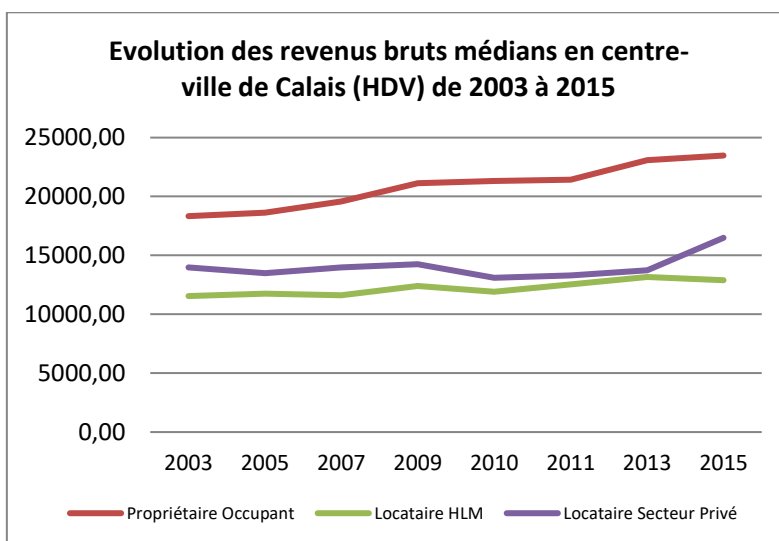


Figure 33 : Evolution des revenus bruts médians en centre-ville de Calais (HDV) de 2003 à 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

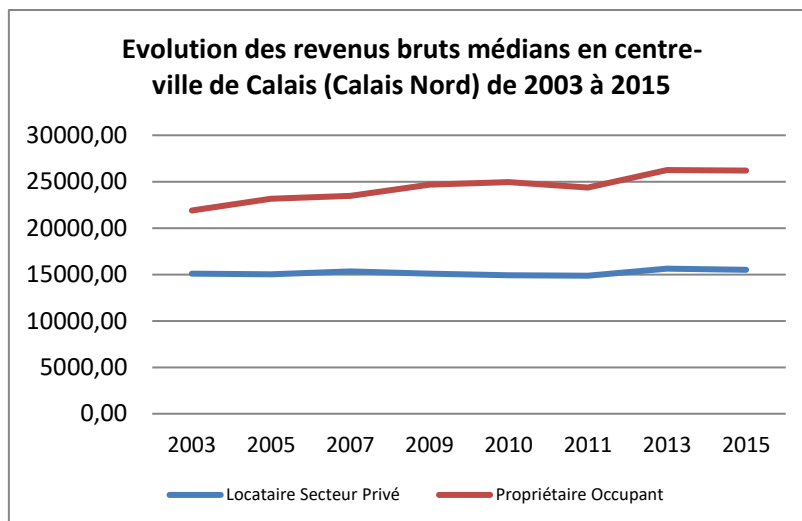


Figure 34 : Evolution des revenus bruts médians en centre-ville de Calais Nord de 2003 à 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

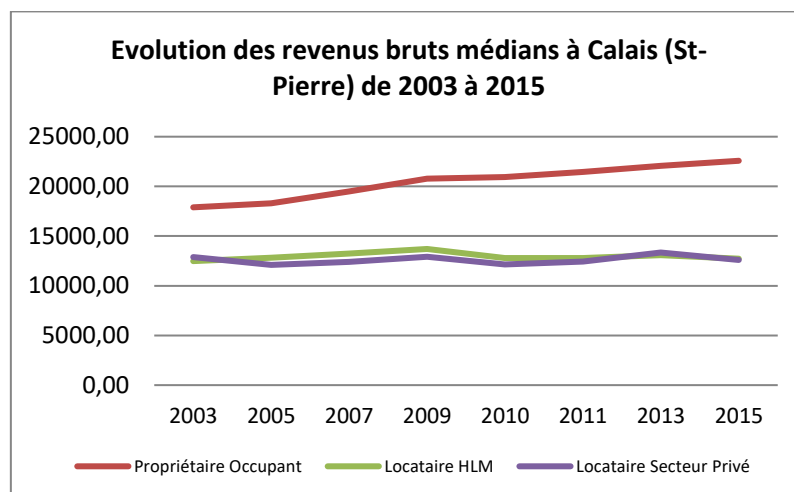


Figure 35 : Evolution des revenus bruts médians en centre-ville de Calais Saint-Pierre de 2003 à 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

L'analyse de l'évolution des revenus médians par centres-villes sur la même période permet toutefois de mettre en évidence des différences. Les propriétaires occupants résidants en centres-villes bénéficient de revenus plus élevés que la moyenne observée avec l'analyse communale, de plus, les hausses de revenus seront moins systématiques en centre. Ainsi, on constate des baisses de revenus notamment pour les locataires HLM ou du secteur privé (même si les revenus des locataires du secteur privé sont en hausse sur la période 2013-2015 en centre de Dunkerque et dans le centre Calais HDV).

Pour Calais, on remarque globalement que les revenus sont plus élevés à Calais Nord que pour les deux autres centres. Dunkerque centre et Calais Nord sont alors les deux quartiers où les propriétaires occupants et locataires du secteur privé et HLM bénéficient des revenus les plus élevés.

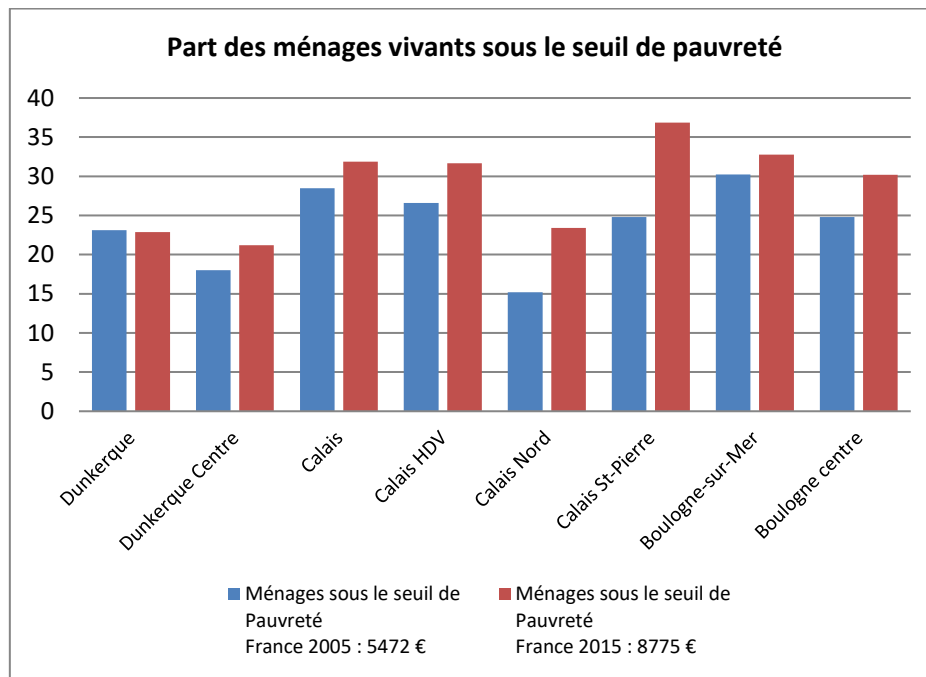


Figure 36 : Evolution de la part des ménages vivants sous le seuil de pauvreté, à Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer et leurs centres, entre 2005 et 2015.

L'étude de l'évolution de la part des ménages vivants sous le seuil de pauvreté montre que les centres n'ont pas forcément tous la même dynamique. A noter premièrement que les seuils de pauvreté ont été augmenté entre 2005 et 2015, passant de 5472 euros en 2005 à 8775 euros par an en 2015.

Globalement pour les communes étudiées et leurs centres, le nombre de ménages sous le seuil de pauvreté a augmenté, sauf pour la ville de Dunkerque dont la part des ménages sous le seuil de pauvreté reste stable. En revanche, c'est à Calais St-Pierre que la part des ménages sous le seuil de pauvreté augmente de façon non négligeable, avec plus de 9% supplémentaires, suivi par Calais Nord, avec près de 8% supplémentaires. Ce phénomène est ici caractéristique du départ des populations aisées, remplacées par des familles plutôt nombreuses et défavorisées.

Ces évolutions sont toutefois à nuancer car le seuil a été réhaussé entre les deux périodes, et donc plus de ménages sont concernés. L'augmentation du nombre de ménages sous le seuil de

pauvreté est donc en partie influencée par ce changement. En revanche, pour le cas de la commune de Dunkerque, étant donné que la part des ménages sous le seuil de pauvreté n'a pas augmenté alors même que le seuil a été réhaussé, on peut affirmer que les ménages de la commune sont globalement moins pauvres qu'en 2005. A l'inverse, pour le centre de Calais Saint-Pierre et celui de Calais Nord, il est possible d'affirmer que les ménages sont globalement plus pauvres qu'en 2005. Pour les autres centres, et notamment à Boulogne-sur-Mer, la différence est inférieure à 5% et peut s'expliquer par le changement de seuil.

VIII-3. Centres-villes en décroissance et dégradation des logements

Il a ensuite paru pertinent d'étudier la répartition des logements dans ces espaces urbains, afin de voir si cette baisse démographique s'accompagne d'une vacance de logements en centres-villes. Les graphiques suivants permettent donc de mettre en évidence la part des logements présents en centre-ville. On constate que le centre de Dunkerque est le plus petit (voir cartes précédentes) et le moins équipés en logements, avec seulement 5 % des logements en centre-ville. Le centre de Boulogne, de taille équivalente à celui de Dunkerque, est quant à lui plus important en termes de population et de logements (17 % en centre-ville).

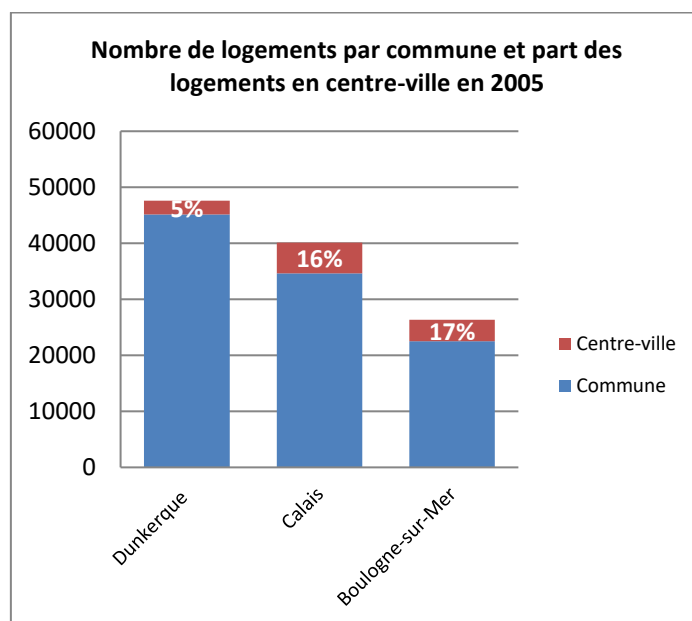


Figure 37 : Nombre de logements par communes et centres-villes en 2005, à Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

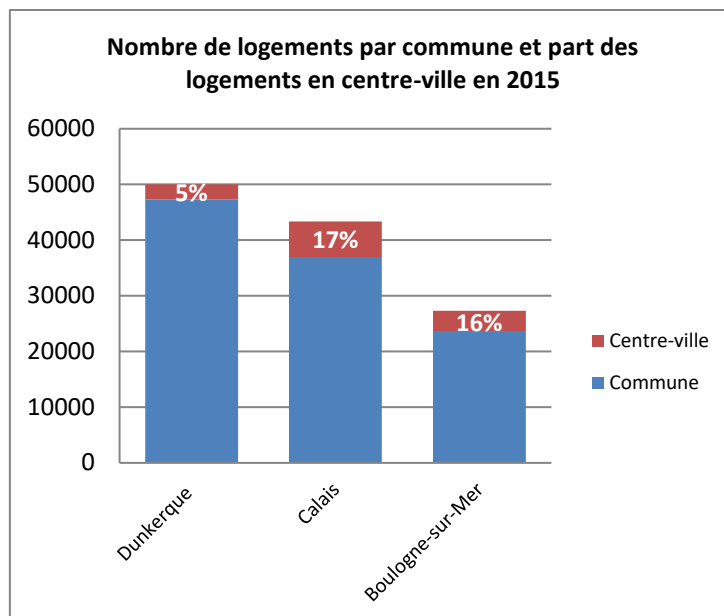


Figure 38 : Nombre de logements par communes et centres-villes en 2015, à Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

Concernant l'évolution du nombre de logements dans les communes d'étude et leurs centres-villes, entre 2005 et 2015, on constate une augmentation de quelques milliers de logements pour les communes, mais en revanche les chiffres restent stables en centres. Avec une légère augmentation en centre de Calais et une légère diminution en centre de Boulogne-sur-Mer. La taille du parc de logement dans les centres des villes étudiées n'évolue donc pas. Il est donc intéressant de regarder si la composition de ces logements a évolué.

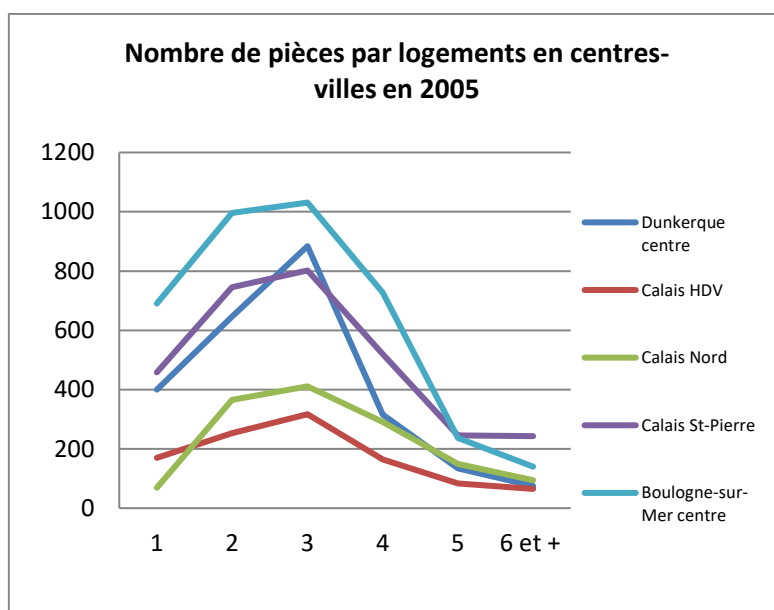


Figure 39 : Nombre de pièces par logement par communes et centres-villes en 2005 et 2015, à Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

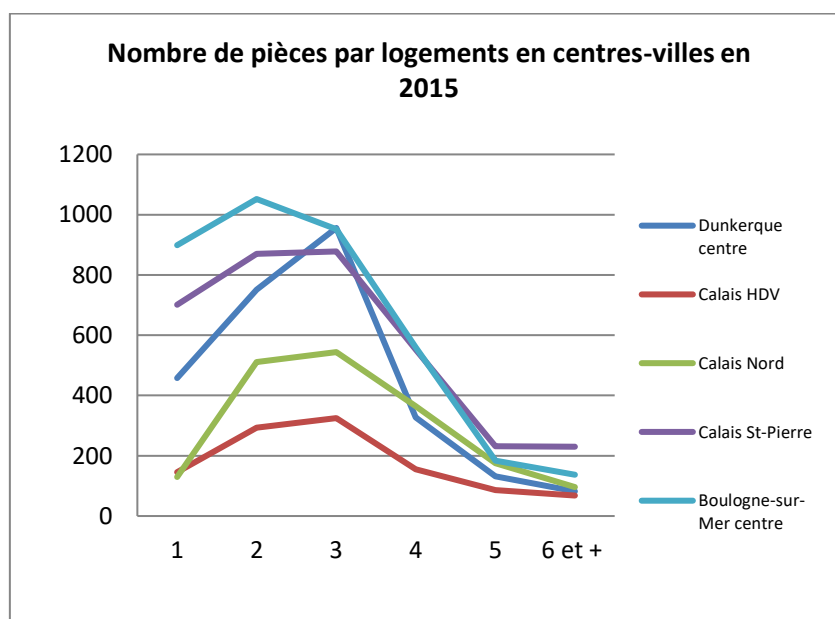


Figure 40 : Nombre de pièces par logement par communes et centres-villes en 2005 et 2015, à Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

L'étude du nombre de pièces par logement montre qu'il n'y a pas de changement structurel dans la répartition du parc de logements entre 2005 et 2015 pour les centres-villes étudiés. On observe toutefois des évolutions, notamment une réduction des logements entre 3 et 4 pièces pour les centres de Dunkerque, Calais Saint-Pierre et Boulogne-sur-Mer. Les entretiens avec les acteurs ont permis de mettre en évidence, notamment sur Calais et Boulogne-sur-Mer, la séparation des maisons de maître en plusieurs appartements. Ce qui pourrait expliquer la réduction des logements à grands nombre de pièces dans certains centres au profit d'appartements de 1 ou 2 pièces.

À Calais HDV les logements 1 pièce diminuent beaucoup entre 2005 et 2015. À Calais Nord, ce sont les logements de 2 à 4 pièces qui sont en augmentation, sans prendre sur la part des autres tailles de logements qui se maintiennent. À Calais Saint-Pierre en revanche on remarque une réduction du nombre de logements de 6 pièces ou plus et une hausse des logements de moins de 3 pièces. On peut ici clairement associer ce constat avec la séparation des maisons de maître en plusieurs appartements. Même constat à Boulogne-sur-Mer, avec la diminution des logements de plus de 3 pièces et l'augmentation des logements de moins de 2 pièces.

Evolution du parc privé potentiellement indigne commune par commune et centres-villes entre 2005 et 2015

Année	Dunkerque	Dunkerque centre	Calais	Calais HDV	Calais Nord	Calais St-Pierre	Boulogne-sur-Mer	Boulogne centre
2005	2094	55	2655	112	68	296	1699	246
2015	1753	65	3115	127	172	414	1707	254
Taux d'évolution	-19,45%	15,38%	14,77%	11,81%	60,47%	28,50%	0,47%	3,15%

Figure 41 : Evolution du parc de logements considérés comme potentiellement indigne, par communes et centres-villes entre 2005 et 2015, à Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer,

Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

Le parc privé potentiellement indigne (PPPI) est un outil permettant de pré-repérer des logements dans une situation d'indignité à partir des fichiers fonciers FILOCOM. La méthode de repérage des PPPI consiste en un croisement de la qualité de la résidence principale et des ressources des occupants. Elle ne concerne que le parc privé, locatif, ou occupé par son propriétaire. Il ne s'agit pas d'un recensement exhaustif mais d'une méthode permettant de repérer et de localiser des secteurs potentiellement concernés (CEREMA, 2015). Ainsi, une précarisation de la population et une dégradation des logements influe directement sur la proportion de logements considérés comme potentiellement indignes.

Le parc de logements considérés comme potentiellement indignes augmente dans tous les centres-villes ainsi que les villes sauf dans la ville de Dunkerque, où la part des logements considérés comme potentiellement indignes est en nette diminution. Nous comprenons ici que les logements dans les villes étudiées et leurs centres se dégradent, à l'exception de la ville de Dunkerque qui voit près de 20% de ses logements s'améliorer entre 2005 et 2015, tandis que sur la même période, les logements de son centre-ville se dégradent et entrent dans la catégorie du parc privé potentiellement indigne pour 15,38%, passant de 55 à 65 logements concernés.

Alors il y a une étude qui a été lancée par la communauté urbaine sur les copropriétés de la Reconstruction pour effectivement rendre les logements attractifs, alors il y a des réflexions certainement sur les questions de l'énergie, la question de la thermique, et pour les rénover et les rendre un peu attractif pour des gens plus jeunes et donc des familles, donc c'est ça une des questions. [Femme, Cinquante d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Le centre-ville de Calais présente les chiffres les plus alarmants en termes de dégradation des logements, avec une augmentation de 60,47 % du parc privé potentiellement indigne à Calais Nord entre 2005 et 2015, passant de 68 à 172 logements concernés. En centre-ville de Boulogne-sur-Mer, le taux d'évolution n'est que de 3,15 % mais le nombre de logement concerné est conséquent, avec 246 logements en 2005, et 254 en 2015.

Occupation des logements : Centre-Ville / ville en 2005

	Dunkerque	Dunkerque centre	Calais	Calais HDV	Calais Nord	Calais St-Pierre	Boulogne-sur-Mer	Boulogne centre
Suroccu- tion lourde	309	15	339	21	11	35	255	44
Part/ logement total	0,32%	0,43%	0,44 %	1,07 %	0,49%	0,66 %	0,59%	0,77%
Suroccu- tion légère	1077	46	1177	49	24	100	804	125
Part/ logement total	1,12%	1,33%	1,52 %	2,51 %	1,06%	1,89 %	1,86%	2,20%
Sous- occupation	8518	211	5489	95	240	386	3039	411
Part/logem- ent total	8,85%	6,08%	7,10 %	4,86 %	10,63 %	7,30 %	7,01%	7,23%
Logement total	96243	3470	7734 8	1956	2257	5286	43333	5683

Figure 42 : Occupation des logements par communes et centres-villes en 2005, à Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

En 2005, très peu de logements dans les villes étudiées ou leurs centres-villes étaient concernés par la sur-occupation. En terme de sous-occupation en revanche, les chiffres sont plus importants. Ainsi les centres-villes présentent une sous-occupation assez importante, avec jusqu'à 10,63 % pour le centre de Calais Nord.

Occupation des logements : Centre-Ville / ville en 2015

	Dunkerque	Dunkerque centre	Calais	Calais HDV	Calais Nord	Calais St- Pierre	Boulogne -sur-Mer	Boulogne centre
Suroccu- pation lourde	196	13	201	11	11	33	180	41
Part/ logement total	0,41%	0,23%	0,54%	0,63 %	0,42%	0,62 %	0,44%	0,91%
Suroccu- pation légère	753	53	890	30	25	111	679	146
Part/ logement total	1,59%	0,94%	2,41%	1,73 %	0,96%	2,08 %	1,67%	3,24%
Sous- occupation	9742	232	6081	114	268	374	3165	346
Part/logem- ent total	20,58%	4,13%	16,44 %	6,56 %	10,31 %	7,01 %	7,78%	7,67%
Logement total	47337	5621	36987	1737	2599	5332	40659	4509

Figure 43 : Occupation des logements par communes et centres-villes en 2015, à Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

En 2015, le constat évolue, avec une suroccupation légère plus importante, notamment en centre-ville de Calais Sainte-Pierre-lès-Calais et de Boulogne-sur-Mer, ce qui peut s'expliquer par la séparation des maisons de maître en appartement et leur occupation par des familles nombreuses. Ensuite, ce sont les logements en sous occupation qui sont en augmentation par rapport à 2005, surtout dans les villes en elles-même (Dunkerque et Calais) plutôt que dans les centres, même si une augmentation est à noter dans le centre de Calais HDV.

VIII-4. La vacance de logements en centres-villes, une problématique majeure de la décroissance urbaine

Evolution de la vacance Centre-Ville / Ville entre 2005 et 2015

	Dunke rque	Dunker que- centre	Calais	Calais HDV	Calais Nord	Calais St- Pierre	Boulo gne- sur- mer	Boulo gne centre
Nombre de logements vacants 2005 (%)	7,8 %	16,5%	7,1%	10,1%	10,5%	12,1%	10,2%	13,1%
Nombre de logements vacants 2015 (%)	10,6%	20,0%	11,0%	13,0%	14,6%	18,2%	12,9%	19,5%
Taux d'évolution	+34,5 %	+21,1 %	+54,4 %	+28,5 %	+38,5 %	+49,6 %	+26,8 %	+48,5 %

Figure 44 : Taux d'évolution des logements vacants par communes et centres-villes entre 2005 et 2015, à Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

Entre 2005 et 2015, le nombre de logements vacants a beaucoup augmenté dans l'ensemble des villes étudiées et leurs centres, jusqu'à même 54,4 % à Calais et près de 49,6 % dans le centre de Calais St Pierre, alors que nous avons constaté plus tôt que ce quartier était plutôt stable démographiquement. Nous avons donc ici un quartier de centre-ville qui se maintient en terme de population, mais qui explose en terme de vacance et de dégradation des logements. Ici le phénomène de la séparation des maisons de maître en appartements peut être mis en avant afin d'expliquer cette dégradation des logements et cette vacance prononcée. Les entretiens permettent d'évoquer des problèmes de « population » liés à ces appartements occupés par des familles le plus souvent nombreuses. On assiste à une sur-occupation et une vacance de logement importante. Les villes d'étude sont donc fortement fragilisées, tant en terme de vacance de logements que de vacance commerciale (Procos, 2015) et les récentes

publications concernant le score de fragilité des centres-villes confirment ce fait (CGET, 2018).

C'est un habitat, on le voit bien, pas forcément paupérisé mais c'est un habitat avec une occupation quoi, avec des taux de vacance de logement qui ne sont pas négligeables.

[Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Afin d'apprécier la gravité de cette vacance de logements, il est intéressant d'étudier sa durée dans le temps. Les graphiques suivants ont donc pour objectif de mettre en évidence la potentielle durée de la vacance sur le long terme. Nous avons donc réalisé un comparatif de la durée de la vacance concernant la ville et le centre-ville, afin de voir si cette vacance est liée à une dynamique générale ou si elle concerne particulièrement le centre-ville. Un premier constat pour l'ensemble des villes étudiées est que l'évolution de la vacance de logements entre 2005 et 2015 est comparable entre la ville et son centre. Aussi, la plupart des logements catégorisés comme vacants en 2005 ne le sont finalement que pour une durée inférieure à 1 an, ce qui démontre plutôt une rotation dans les arrivées et départs de population qu'une réelle perte de population. En 2015 toutefois, la vacance prolongée augmente de manière significative sur les deux échelles, mais avec une hausse proportionnellement plus importante en centre-ville.

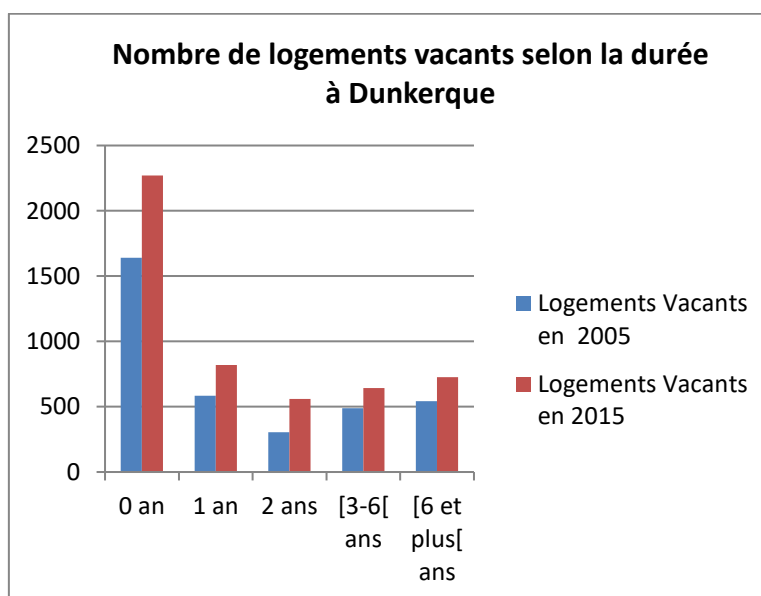


Figure 45 : Evolution du nombre de logements vacants à Dunkerque, entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

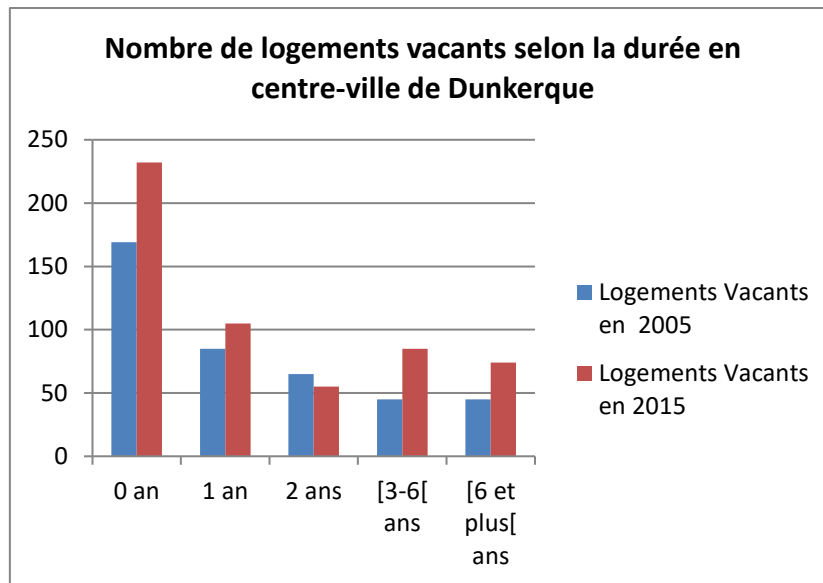


Figure 46 : Evolution du nombre de logements vacants au centre de Dunkerque, entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

En 2005, concernant le centre de Dunkerque nous constatons qu'il y a une part plus importante de logements vides sur une période de 0 à 2 ans que dans l'agglomération elle-même. En revanche, pour les logements vacants sur une durée longue (de 3 à plus de 6 ans) et donc une vacance que l'on pourrait qualifier de structurelle, le centre-ville est un peu moins impacté. Le centre-ville est donc peu soumis à la vacance sur le long terme contrairement à la commune dans son ensemble. Toutefois, cette vacance des logements sur le long terme augmente entre 2005 et 2015, et le centre-ville devient beaucoup plus impacté proportionnellement par cette dernière. En 2015 il y a donc un phénomène important de vacance de logements en centre sur le court terme, synonyme de rotation des logements, mais aussi une augmentation de la vacance sur le long terme depuis 2005, cette dernière concernant près de 150 logements en centre-ville en 2015. La vacance en centre-ville de Dunkerque devient donc une problématique importante à prendre en compte pour éviter qu'elle devienne structurelle et que la décroissance du centre ne s'accélère.

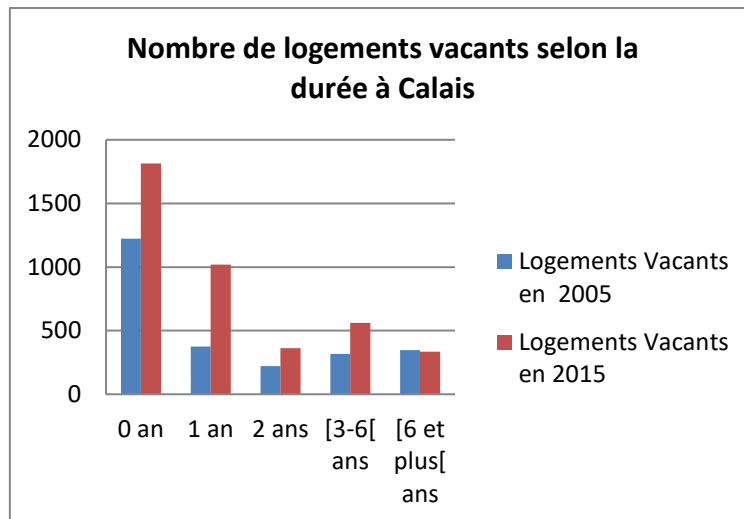


Figure 47 : Evolution du nombre de logements vacants au centre à Calais, entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

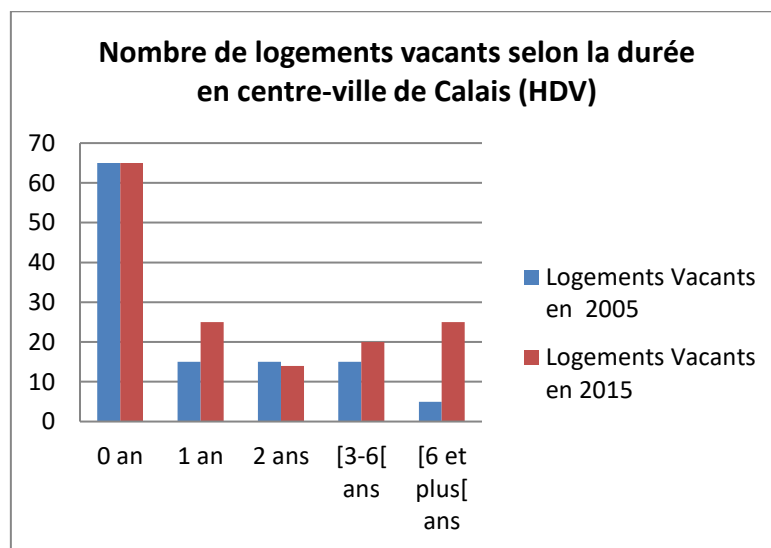


Figure 48 : Evolution du nombre de logements vacants au centre de Calais (HDV), entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

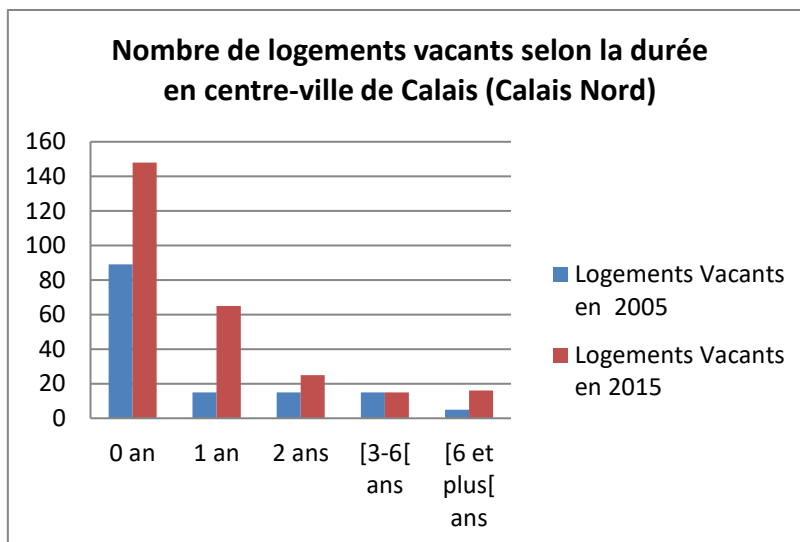


Figure 49 : Evolution du nombre de logements vacants au centre de Calais Nord, entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

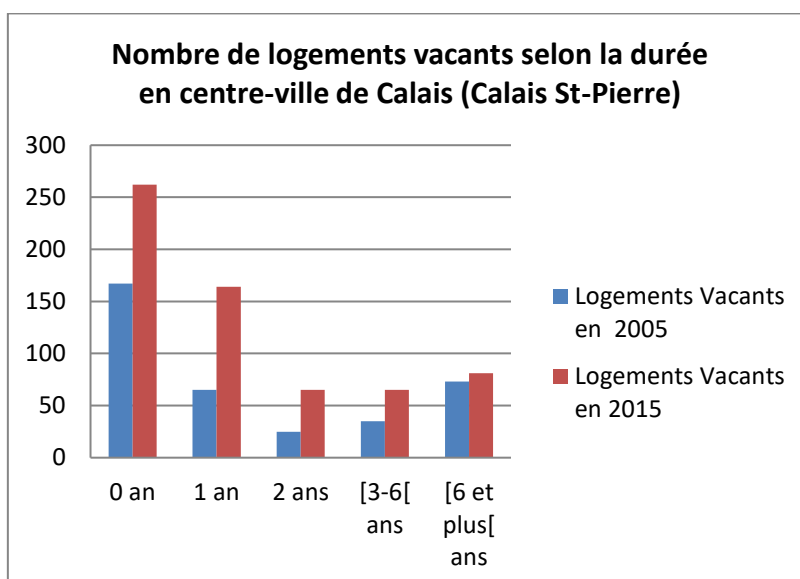


Figure 50 : Evolution du nombre de logements vacants au centre de Calais St-Pierre, entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

En 2005, sur Calais et ses différents centres, la vacance de logements est surtout visible sur le court terme, soit moins de 1 an. En 2015 la vacance a progressée et sur le court terme elle reste visible plus longtemps (entre 0 et 2 ans). Aussi, à l'échelle de la commune, la vacance de logements sur le moyen-long terme (entre 2 à 6 ans) augmente également. Concernant les centres, elle évolue différemment et ne suit pas forcément les logiques d'évolution de la commune.

Ainsi pour le centre-ville de Calais HDV, la vacance de logement n'augmente pas sur le court terme, mais en revanche la vacance de longue durée (3 ans et plus) augmente significativement et démontre une vacance structurelle dans ce quartier, que l'on pourrait associer aux problèmes d'attractivité rencontrés par ce quartier qui a été créé pour devenir une centralité sans avoir de réelle légitimité dans les urbanités. L'étude approfondie des problématiques inhérentes à ce quartier pourrait permettre de mettre en évidence l'inefficacité des centres créés de toute pièce, sans cohérence avec la réalité historique des espaces urbains et des usages.

Concernant le centre-ville de Calais Nord, l'augmentation de la vacance s'observe au contraire particulièrement sur la période courte (moins de 2 ans), donc liée plutôt à une rotation des populations.

Le centre-ville de Calais Saint-Pierre, le plus proche du centre commerçant, est quant à lui impacté de manière générale et durable par la vacance de logement, et subi donc une réelle crise de décroissance à la fois démographique et commerciale.

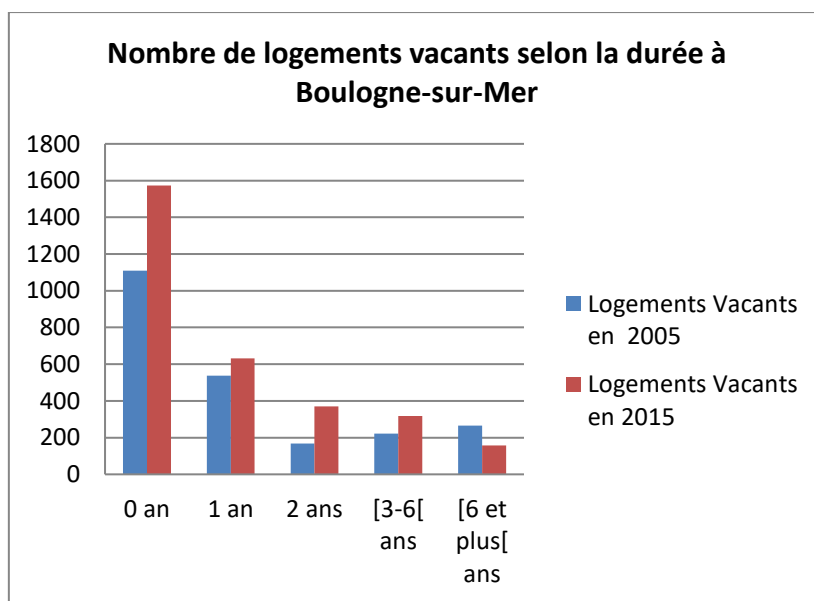


Figure 51 : Evolution du nombre de logements vacants à Boulogne-sur-Mer et dans son centre-ville, entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

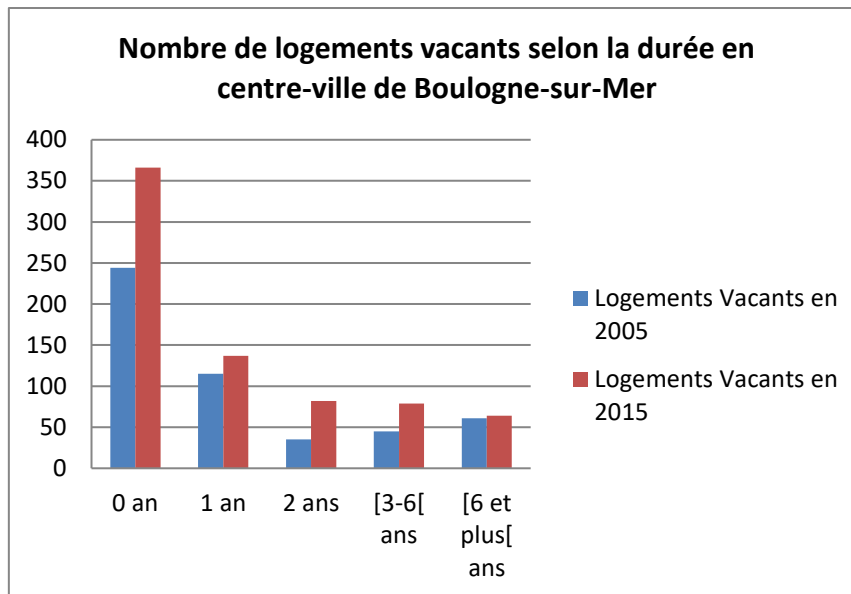


Figure 52 : Evolution du nombre de logements vacants à Boulogne-sur-Mer et dans son centre-ville, entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

A Boulogne-sur-Mer, la dynamique de vacance de logement du centre correspond à celle de la commune. La vacance n'est donc pas spécifique du centre mais synonyme de difficultés de la ville en elle-même. Cette vacance est en augmentation depuis 2005, et s'observe particulièrement sur la période courte (moins de 2 ans).

Globalement, concernant la vacance de moyenne-longue durée (de 3 à 6 ans), nous constatons que le centre-ville suit la dynamique de la ville. Aussi en centre comme dans l'agglomération en elle-même, la vacance de logements aura plutôt tendance à être inférieure à 2 ans, soit synonyme de rotation des populations dans les logements plutôt que liée à une décroissance démographique. Enfin, la vacance prolongée et donc structurelle (plus de 6 ans) ne s'observe que pour une faible part de logements, particulièrement en centre de Calais HDV, mais a tendance à augmenter significativement depuis 2005. Cette vacance sur le long terme, que l'on peut qualifier de structurelle, concerne donc probablement des logements vétustes qu'il conviendrait de rénover ? plutôt que caractéristique de réels problèmes d'attractivité ?

Finalement, la vacance de logements dans les villes étudiées, si aucun doute n'est permis quant à son augmentation depuis 2005, force est de constater qu'elle semble influencée par des spécificités locales plus que par une logique applicable à l'ensemble des centres. Toutefois, on remarque que cette vacance de logements, si elle était anodine en 2005 et concernait surtout les logements sur le court terme (moins de 2 ans), elle a tendance à évoluer

vers une vacance qui s'installe dans le temps, caractéristique de problèmes structurels importants, favorisant grandement la décroissance.

Cette vacance importante entraîne de fait un phénomène de paupérisation des centres-villes, avec de plus en plus de ménages modestes que l'on retrouve dans les espaces centraux.

En termes de disponibilité immobilière le centre-ville souffre d'une vacance de plus de 10%. La ville est en perte d'habitants depuis 5 ans. On est face à un desserrement des ménages, la taille des ménages diminue. On est face à un phénomène de paupérisation du centre-ville, beaucoup de grandes maisons ont été vendues et divisées pour des ménages modestes, donc cela conduit à une perte de pouvoir d'achat. Le revenu moyen en centre-ville est de 14 000 annuel, contre 20 000 au niveau national et 17 600 dans le Boulonnais. [Femme, Quarantaine d'années, cadre, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

VIII-5. Décroissance démographique et loyers élevés, la question des propriétaires non résidants.

La question des loyers élevés mis en place par des propriétaires n'habitant pas sur la commune concernée est un des facteurs de déclin mis en avant lors des entretiens exploratoires menés avec les acteurs institutionnels. Le constat est équivalent concernant les loyers des logements de centres-villes. L'analyse des données sur les lieux de résidence des propriétaires dans les communes de l'étude montre que ces derniers habitent pour la grande majorité dans la commune elle-même. Il n'y a pas de variation notable entre 2005 et 2015, si ce n'est une légère baisse du nombre de propriétaires résidants dans la même commune à Boulogne-sur-Mer. On remarque également une part des propriétaires résidants autre part dans le même département. Cette catégorie étant un peu plus importante à Boulogne-sur-Mer.

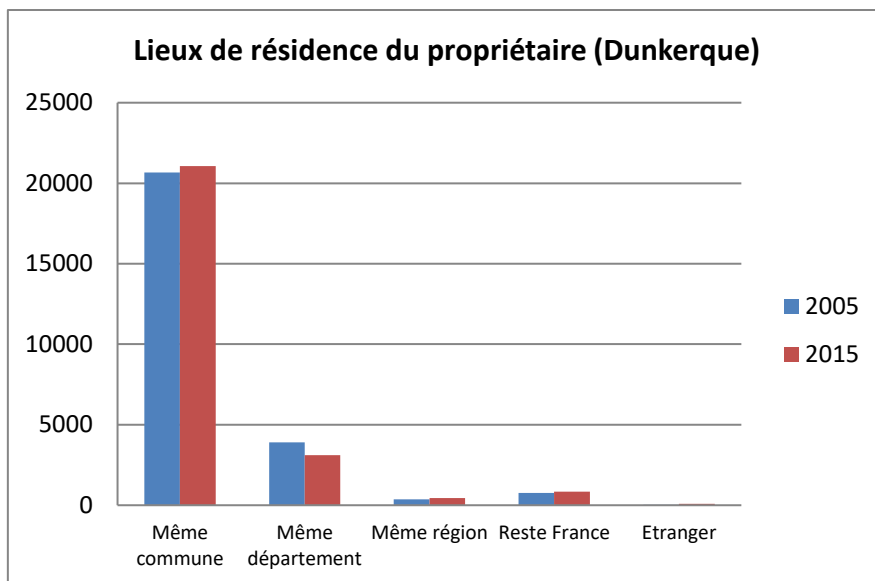


Figure 53 : Evolution du lieu de résidence des propriétaires, à Dunkerque, entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

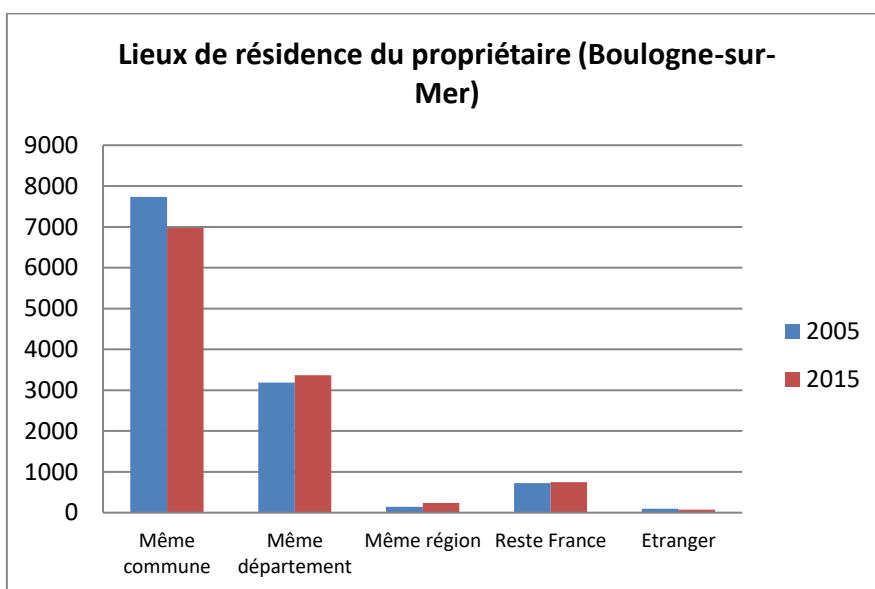


Figure 54 : Evolution du lieu de résidence des propriétaires, à Boulogne-sur-Mer, entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

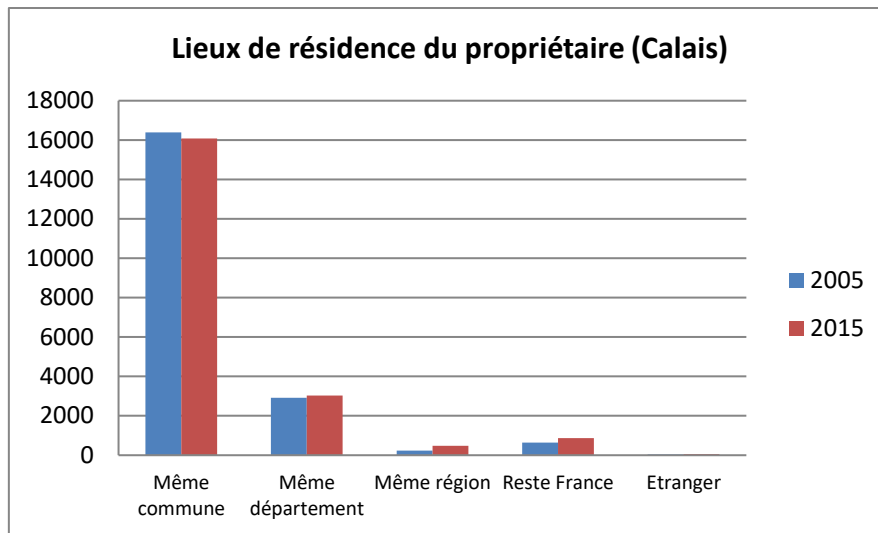


Figure 55 : Evolution du lieu de résidence des propriétaires, à Calais, entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

Si l'on étudie les lieux de résidence des propriétaires de logements dans les centres-villes étudiés, on constate qu'il y a plus de propriétaires qui résident en dehors de la commune (si on additionne les propriétaires résidents autre part dans le même département, la même région, le reste de la France ou encore à l'étranger) que dans les graphiques précédents concernant la commune entière. Ainsi, si la majorité des propriétaires de logements en centre-ville habitent la même commune, les écarts sont beaucoup moins importants avec les autres catégories. La part des propriétaires habitant en dehors de la commune contrebalance même celle des propriétaires résidant dans la même commune (surtout à Boulogne-sur-Mer).

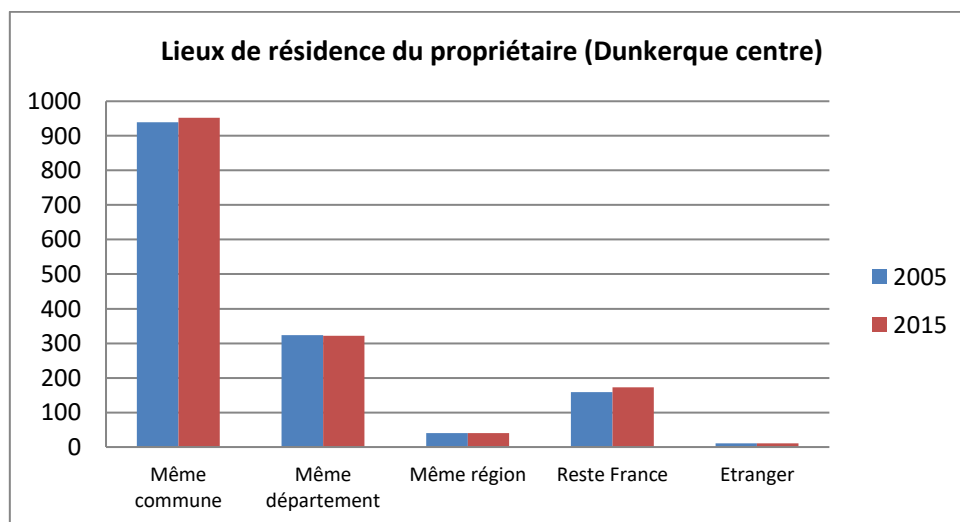


Figure 56 : Evolution du lieu de résidence des propriétaires, dans le centre de Dunkerque, entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

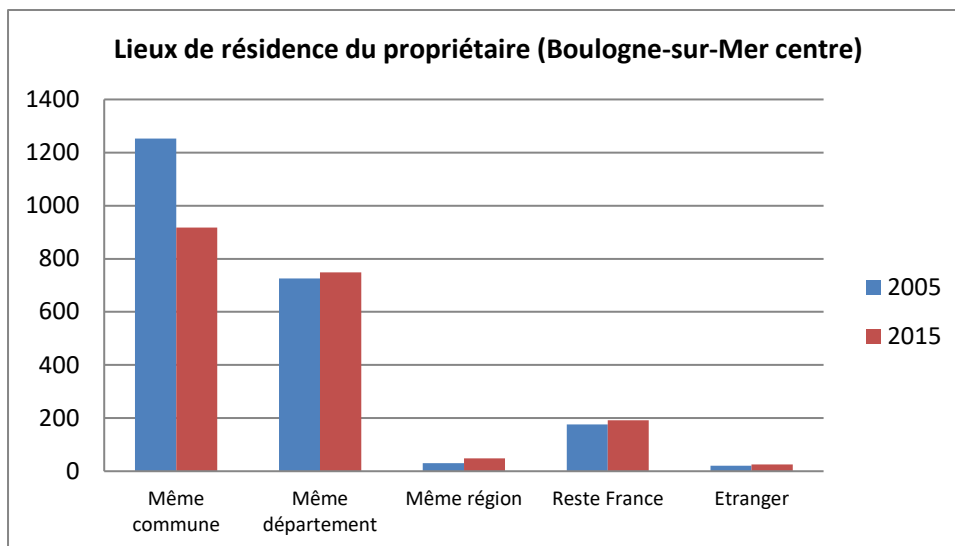


Figure 57 : Evolution du lieu de résidence des propriétaires, dans le centre de Boulogne-sur-Mer, entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

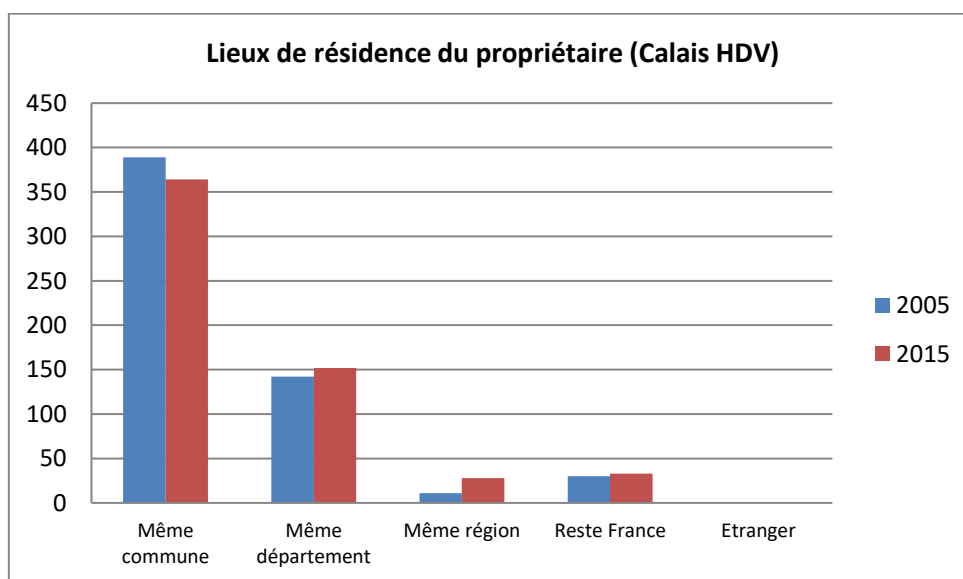


Figure 58 : Evolution du lieu de résidence des propriétaires, dans le centre de Calais (HDV), entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

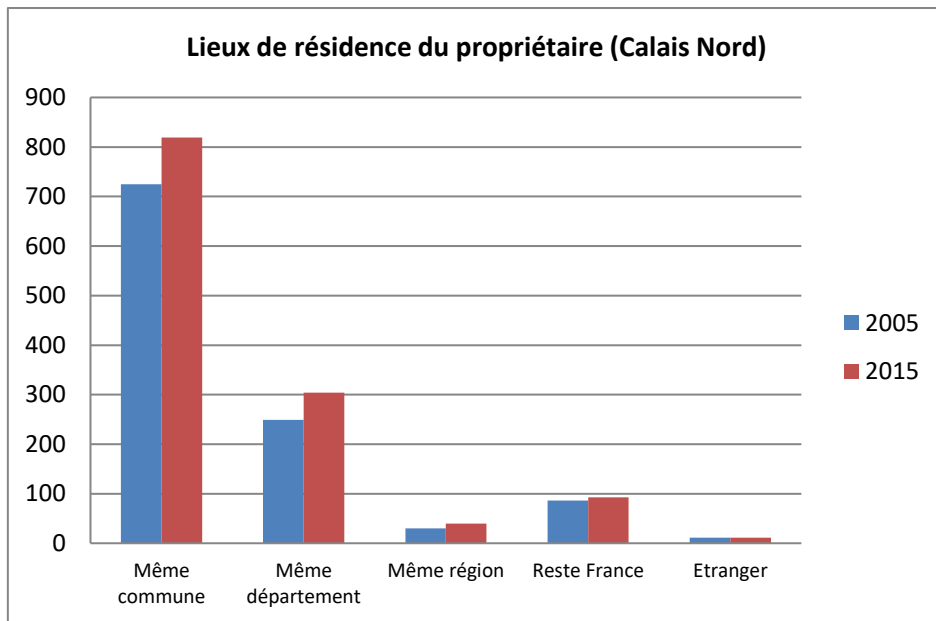


Figure 59 : Evolution du lieu de résidence des propriétaires, dans le centre de Calais (Nord), entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

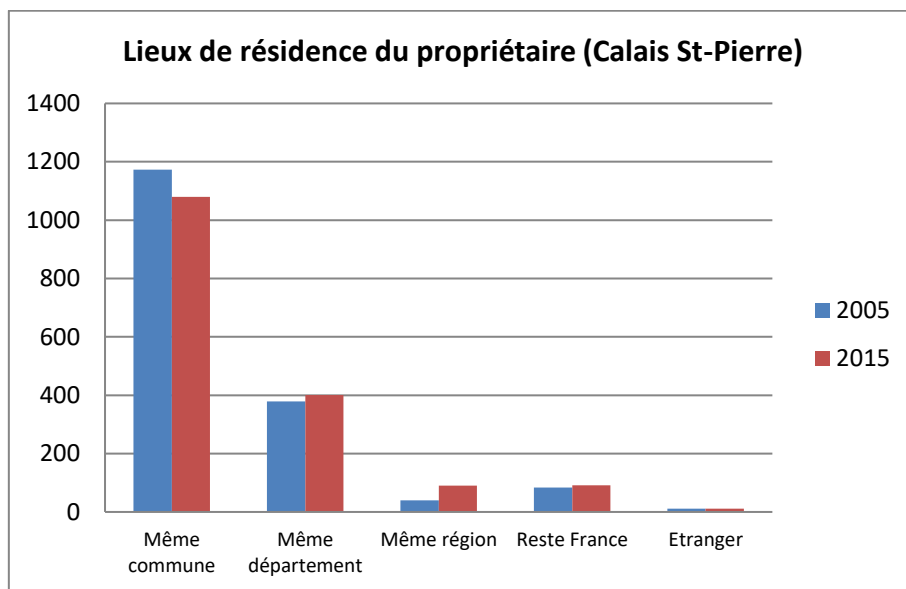


Figure 60 : Evolution du lieu de résidence des propriétaires, dans le centre de Calais (St Pierre), entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA

Ces différentes dynamiques de dépréciation démographique et sociales en centre-ville influent de fait sur son attractivité résidentielle et s'associent parfois à une certaine paupérisation, alimentant la décroissance démographique observée.

IX- Méthodologie de l'enquête de terrain

Nous intéressant aux questions de décroissance et de revalorisation des espaces urbains, et compte tenu de nos hypothèses de recherche, il nous est apparu indispensable de questionner les décideurs des territoires et les habitants sur ces processus urbains et ces phénomènes, tout en éclairant les tensions possibles entre les différents discours. En effet, ils sont pour nous constitutifs de l'urbanité à travers les éléments de centralité, de décroissance et de revalorisation. Par extension, la recherche nous amènera à nous questionner sur les composantes de la centralité, tels que l'espace public, les lieux de rassemblements, la concentration d'équipements culturels et récréatifs, la diversité et la densité de ces équipements, la répartition et la perception des lieux de pouvoirs notamment administratifs et des lieux symboliques ou encore celle des espaces d'activités (Monnet, 2000 ; Hellequin, 2001).

Etant donné les nombreux travaux (Lemarchand *et al.*, 2014 ; Briat et Dieusaert, 2016 ; Février et Le Bris, 2019 ; Fol et Baudet-Michel, 2019) et la médiatisation (Arrivet, 2016 ; Bertrand, 2016 ; Razemon, 2016 ; Courtel, 2017) traitant de la décroissance commerciale, nous avons décidé dès le début de la thèse d'élargir le propos à d'autres dimensions constitutives de l'urbanité.

Nous avons élaboré un protocole de recherche reposant sur un état de l'art pour une première construction de nos hypothèses qui seront confirmées ou infirmées sur la base de plusieurs corpus que nous avons construits au fil de 3 années de thèse. Pour cela, nous avons mené des entretiens auprès de différents décideurs et habitants, réalisé des productions cartographiques, et deux phases d'observations de terrain, l'une ponctuelle et resserrée pendant les festivités de Noël et une autre plus distendue au fil des années et des saisons, rendant compte des variations de fréquentation sur nos trois villes.

IX-1. Le choix de l'enquête qualitative

La démarche qualitative concerne principalement les phénomènes sociaux de pratiques de l'espace, des relations entre les individus et avec l'espace, mais aussi concernant les perceptions et les représentations de l'espace (Mucchielli, 2004), ce qui convient idéalement à notre recherche. Dans un premier temps, une enquête par questionnaires avait été envisagée, mais elle a été abandonnée en raison de la difficulté et du manque de temps pour mener une enquête complète de ce type sur les trois sites, d'autant qu'elle devait intervenir en plus de l'enquête qualitative.

Nous avons donc choisi l'enquête qualitative comme principal matériau de thèse pour plusieurs raisons. Tout d'abord car les questionnements auxquels nous tenterons d'apporter des éléments de réponse concernent la ville en elle-même, et que cette entité est caractérisée principalement par son urbanité, et de ce fait, par les relations entre les individus et leurs espaces vécus. Ainsi, réaliser une enquête qualitative auprès des décideurs et des habitants de ces villes semblait un moyen privilégié de se rapprocher de l'objet d'étude, à savoir les personnes concernées et intéressées par les phénomènes de décroissance des centres-villes, les habitants des villes en question étant les premiers concernés par ces espaces et les problématiques liées. L'analyse qualitative nous a ainsi permis de repérer les discours et les représentations de l'espace et de ses attributs.

Nous avons fait le choix de séparer les individus enquêtés par groupes d'acteurs, afin de mieux mettre en relation les différentes approches territoriales des différents acteurs et de ne pas occulter leurs différences, notamment de perception (de la centralité, de la décroissance, de la revalorisation mais aussi de la concertation). La première catégorie que nous appellerons « **acteurs institutionnels** », regroupe les « aménageurs », les personnes (élus ou techniciens), ayant un rôle direct dans l'aménagement du territoire. Cette catégorie représente alors les personnes à même d'influer directement sur la décroissance des centres par le biais de politiques et d'actions concrètes.

Dans une seconde catégorie nous retrouvons les **habitants** de ces différentes communes, les premiers concernés par l'évolution de ces villes, et les premiers à pratiquer, à vivre l'espace. Ce sont eux qui représentent majoritairement l'urbanité et son évolution, et qui peuvent influencer directement, par leurs pratiques, sur l'évolution positive ou négative de ces espaces centraux. Les habitants vont constituer notre corpus principal d'informations, et c'est à partir de ces données que nous allons focaliser l'essentiel de notre analyse.

Enfin, nous avons également interrogé **les commerçants** lors de courts entretiens que nous qualifierons d'« informels », et que nous avons réalisés durant la période des observations de terrain, en centres-villes. Ces derniers avaient pour objectif d'interroger cette catégorie d'acteurs, sans que la thèse ne soit uniquement influencée par leurs discours, en cohérence avec le parti pris de ne pas mettre la question commerciale au cœur du propos, et de nous focaliser sur les autres aspects de la décroissance et de l'urbanité.

Le corpus recueilli est relativement conséquent (68 entretiens avec les habitants, 20 avec les acteurs et 30 entretiens informels avec les commerçants).

IX-1.1. La grille d'entretien

L'enquête de terrain qualitative implique un contact personnel avec le sujet de recherche, le chercheur s'implique au travers d'une discussion, afin de recueillir des informations d'ordre qualitatif au travers d'un témoignage. L'intérêt de la méthode est aussi d'obtenir ces informations de manière naturelle, selon une logique de proximité entre l'enquêteur (observateur et participant) et l'enquêté. En termes de contraintes, l'enquête qualitative présente de nombreuses zones d'ombres, inconnues, ou soumises à une compréhension et une interprétation de la part du chercheur (Paillé et Mucchielli, 2016).

La question du recours à une grille de « questions » se pose forcément, faut-il savoir où l'on va ? Faut-il poser obligatoirement certaines questions, ou réaliser l'entretien sans grille, de manière à ne pas rattacher le discours à des interprétations ou à des théories définies au préalable ? Nous avons fait le choix médian, partant d'une grille de thèmes généraux, balisés de questions adaptables selon le discours, à poser sans forcément respecter un ordre précis. De cette manière, les entretiens se sont déroulés de manière fluide, dans une volonté d'atténuer la sensation de répondre à un « questionnaire » lors des discussions (ce qui a visiblement eut l'effet escompté, les personnes interrogées ne faisant plus trop attention à la grille d'entretien). L'objectif était que les enquêtés aient l'impression de participer à une discussion, et racontent leur histoire et leur perception des choses, de manière détachée de la grille d'entretien, qui n'était finalement présente que pour rappeler au chercheur les grands points à aborder. La grille d'entretien (voir annexe) a été réalisée sous la forme d'une liste de thèmes à aborder (perceptions et pratiques en lien avec la décroissance, la centralité, la revalorisation, ...), dirigés par une question initiale devant apporter de la matière pour alimenter le débat et depuis laquelle découleront les autres questions liées aux thèmes à aborder. Concernant le déroulé de l'entretien, une première question structurant l'entretien est posée : « **Les récentes actions et projets tendent à montrer que le centre-ville s'améliore/se développe, quel est votre avis sur la question ?** », suivie de questions et de réponses sous la forme d'une discussion, permettant d'aborder de manière fluide l'ensemble des thèmes en suivant le courant de la conversation. La réalisation des entretiens a démontré finalement l'efficacité de cette méthode par rapport au résultat souhaité. La personne interrogée abordait en effet la plupart des thèmes de la grille d'entretien grâce à la question d'amorce, et il suffisait généralement de reposer une ou deux questions par grand thèmes pour que la discussion finisse par aborder la majorité des points listés sur la grille.

IX-1.2. Pour une approche compréhensive

L'enquête qualitative fait appel à la capacité du chercheur à comprendre et interpréter un discours tout en le replaçant dans un contexte particulier. L'approche compréhensive consiste en la compréhension et l'interprétation du vécu et du ressenti d'un individu par un autre, par le biais d'un effort d'empathie (Paillé et Mucchielli, 2016). C'est aussi, « *un positionnement intellectuel qui postule d'abord la radicale hétérogénéité entre les faits humains ou sociaux et les faits des sciences naturelles et physiques* » (Paillé et Mucchielli, 2016)

Lors des entretiens, nous avons choisi de privilégier l'écoute, poser le moins de questions possible, essayer de ne pas réorienter la conversation si certains sujets sont éludés à plusieurs reprises et laisser l'interlocuteur « raconter son histoire ». La méthode consiste à recueillir le discours, l'avis, le témoignage sans porter de jugement, en visant un maximum de retrait et d'empathie de la part du chercheur.

IX-1.3. A la recherche de la saturation

L'enquête qualitative par définition ne vise pas à atteindre une certaine représentativité statistique, on utilise plutôt la notion de saturation de l'information ou du terrain. La saturation survient lorsque l'on n'apprend plus rien de nouveau, lorsque les informations deviennent redondantes.

Dans ce contexte, réaliser seulement 2 ou 3 entretiens (un peu plus sur Dunkerque, dans une volonté de respecter la logique d'échelle) sur chaque site avec les acteurs institutionnels nous est apparu suffisant, car leurs discours s'inscrivaient dans une dynamique commune et ne laissaient qu'une faible part à leurs représentations personnelles, même si celles-ci étaient interrogées. Nous avons rencontré les principaux acteurs institutionnels concernés par les problématiques de décroissance et de revalorisation des centres-villes, dans les villes concernées par notre étude.

De la même façon, la réalisation d'une vingtaine d'entretiens avec les habitants sur chaque site nous est apparue suffisante et compatible avec la durée d'une thèse, les discours nous paraissant devenir redondants, la saturation étant alors atteinte, en tout état de cause compte tenu de nos capacités d'analyse. Finalement, nous avons réalisé encore quelques entretiens une fois avoir passé ce seuil de saturation, pour être sûr de ne pas occulter de potentielles informations nouvelles, et pour compléter l'enquête par quartiers et échantillon de population.

IX-2. Déroulement des entretiens : terrains

Les terrains d'enquête choisis se situent au sein de la même unité géographique « la Côte d'Opale » et sont distants d'environ 30 km les uns des autres. De ce fait, domicilié sur le terrain Dunkerquois et motorisé, nous n'avons eu aucune contrainte de déplacement. Nous avons donc pu nous rendre sur les terrains et réaliser l'enquête qualitative ainsi que les observations de terrains par le biais de plusieurs allers-retours sans devoir adapter un calendrier et devoir rester sur place. C'est pourquoi les phases d'enquête se sont déroulées de façon à réaliser tous les entretiens d'un terrain à la suite, pendant plusieurs semaines, pour chaque terrain. Cette proximité géographique avec les terrains d'étude s'est révélée importante durant la phase de rédaction où des compléments d'information et des « observations et entretiens confirmatoires » ont été nécessaires, notamment avec les commerçants. Les distances peu élevées (2h maximum en voiture entre les deux terrains les plus éloignés que sont Dunkerque et Boulogne-sur-Mer) étaient un avantage pour la réalisation des enquêtes et l'organisation des rendez-vous avec les acteurs.

IX-2.1. Une enquête auprès des acteurs institutionnels de la ville

Les acteurs « institutionnels » regroupent les directions, élus et agents des collectivités territoriales directement concernés par les questions de décroissance et de revalorisation des centres-villes. Il est à noter que la plupart d'entre eux (particulièrement au sein des personnes interrogées) n'habitent pas directement dans la commune concernée, beaucoup d'acteurs Dunkerquois résident par exemple en métropole lilloise et ne viennent à Dunkerque qu'essentiellement pour le travail. Ces derniers n'ont alors pour la plupart pas de pratiques quotidiennes de l'espace urbain décroissant. En opposition à cet état de fait, certains acteurs rencontrés affirment accorder une importance particulière à pratiquer le plus possible l'espace urbain concerné, lors de balades, achats, etc. Ces entretiens ont fait l'objet de l'envoi d'un courrier préalable pour prévenir les acteurs concernés d'une future prise de rendez-vous pour la réalisation d'un entretien.

IX-2.2. Enquête par entretiens semi-directifs : les habitants

Ensuite, il a également semblé important que l'enquête auprès des habitants se concrétise par des entretiens semi-directifs individuels menés sur les mêmes sujets, à raison d'une vingtaine d'entretiens par sites, avec des personnes échantillonnées au préalable. Cela afin d'interroger une part certes non représentative de la population, mais d'éviter les biais trop évidents et bénéficier de discours hétérogènes (Morange et Mucchielli, 2016) tout en se rapprochant

d'une *représentativité théorique* suivant une méthode stratifiée mettant en évidence des sous-groupes par quotas (Miles et Huberman, 2003). Les tableaux suivants montrent une répartition par âge, CSP et sexe, de la population totale des villes étudiées et du panel de personnes interrogées, par villes et en pourcentages.

Panel interrogé à Dunkerque (24 personnes)

Age	% pop. totale	% enquêté
Moins de 29 ans	37	29,2
30 à 59 ans	38,2	37,5
60 ans et +	24,8	33,3

CSP	% pop. totale	% enquêté
Agriculteurs exploitants	0,1	0
Artisans, commerçants, chefs entreprise	2,1	0
Cadres et professions intellectuelles supérieures	5,6	12,5
Professions intermédiaires	12,9	12,5
Employés	17	33,3
Ouvriers	14,9	8,3
Retraités	27,7	29,2
Autres personnes sans activité professionnelle	19,8	0

Panel interrogé à Calais (18 personnes)

Age	% pop. totale	% enquêté
Moins de 29 ans	44,5	16,7
30 à 59 ans	36,1	50
60 ans et +	19,4	33,3

CSP	% pop. totale	% enquêté
Agriculteurs exploitants	0	0
Artisans, commerçants, chefs entreprise	1,9	0
Cadres et professions intellectuelles supérieures	3,4	11,1
Professions intermédiaires	9,7	11,1
Employés	17,8	16,6
Ouvriers	15,2	11,1
Retraités	22,7	27,7
Autres personnes sans activité professionnelle	29,2	16,6

Panel interrogé à Boulogne-sur-Mer (23 personnes)

Age	% pop. totale	% enquêté
Moins de 29 ans	42,2	39,1
30 à 59 ans	36,5	47,8
60 ans et +	21,4	13

CSP	% pop. totale	% enquêté
Agriculteurs exploitants	0	0
Artisans, commerçants, chefs entreprise	2,3	0
Cadres et professions intellectuelles supérieures	4,6	4,3
Professions intermédiaires	10,6	8,7
Employés	17,2	65,2
Ouvriers	16,8	0
Retraités	23,9	13
Autres personnes sans activité professionnelle	24,6	8,7

L'enquête a permis d'approcher un échantillon de la population, toutefois, il y a aussi des sous représentations et sur représentations de certaines catégories, mais cela n'influe pas sur la méthodologie d'enquête adoptée, bien que les résultats puissent en être affectés. On détaillera par exemple l'importance du poids des personnes interrogées dans un même quartier, sur la perception d'un phénomène spécifique (centralité, décroissance, etc.), ou encore le poids de la sur-représentation d'une certaine CSP ou d'une catégorie d'âge dans les discours (par exemple des personnes plutôt âgées auront plutôt tendance à se dire que « c'était mieux avant », contrairement aux jeunes, qui moins critiques, et qui « attendent de voir »).

Les entretiens auront pour principal objectif d'interroger les habitants sur les urbanités, leur perception de la ville, de la centralité, de la décroissance et de la revalorisation (et des politiques associées).

Cette catégorie d'acteurs a été interrogée directement en porte à porte, en respectant des effectifs de base et une répartition par quartiers. L'enquête a permis de se rapprocher de ces

objectifs. On notera cependant une sur-représentation des femmes et de la catégorie employée à Boulogne-sur-Mer, due à la méthode employée du « bouche à oreilles » afin de compléter l'échantillon.

Comme le montrent les cartographies ci-dessous, nous avons tenté d'interroger les habitants dans différents îlots IRIS, répartissant l'enquête sur l'entièreté du territoire communal, sans se focaliser uniquement sur les quartiers centraux.

Le travail multi-quartiers et multi-sites (dans la mesure où ces sites sont comparables) renforce la représentativité des données recueillies si ces dernières contiennent des informations se rapprochant sensiblement (Miles et Huberman, 2003). Cette dernière affirmation se confirme d'autant plus que nous avons tenté de rencontrer des personnes représentatives d'opinions spécifiques, contraires, et avec les hypothèses établies, invalidantes, voire atypiques. Certains habitants avaient des opinions bien à eux, voire opposées avec d'autres personnes du même quartier, de la même classe sociale ou encore du même âge. Finalement, malgré ces dissonances, les discours généraux se rejoignaient et nous amenaient vers les mêmes mises en évidence des phénomènes traités au cours de la thèse, confirmant dès lors nos hypothèses.

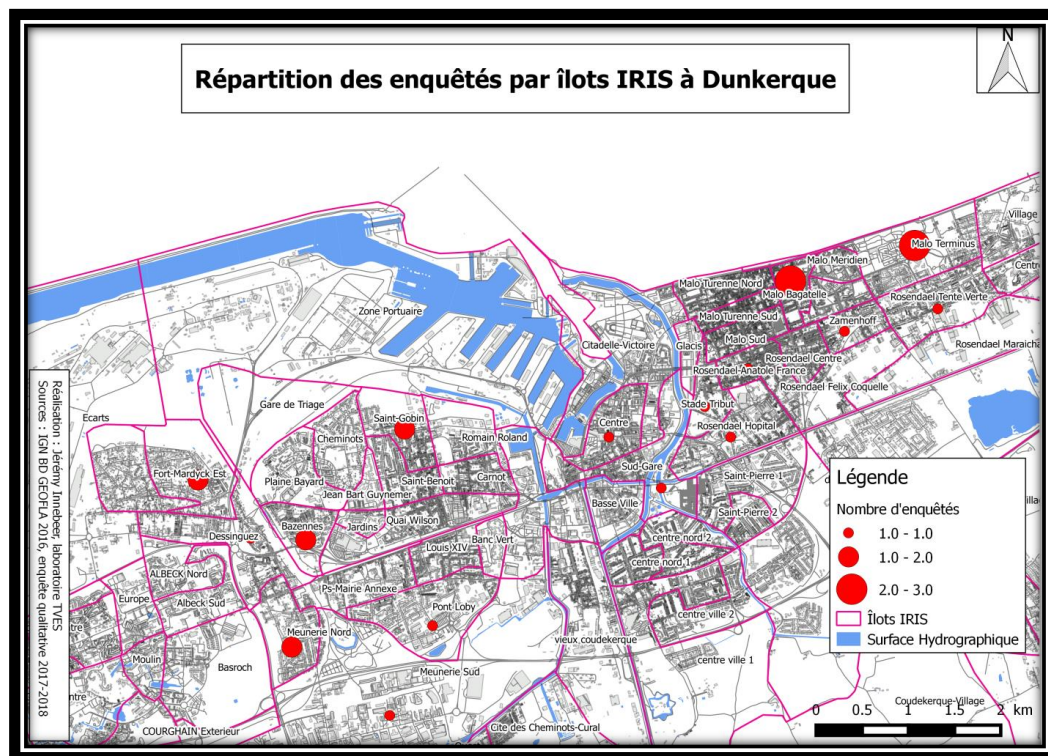


Figure 61 : carte de la répartition des enquêtes par îlots IRIS à Dunkerque, Jérémy Innebeer,

2018

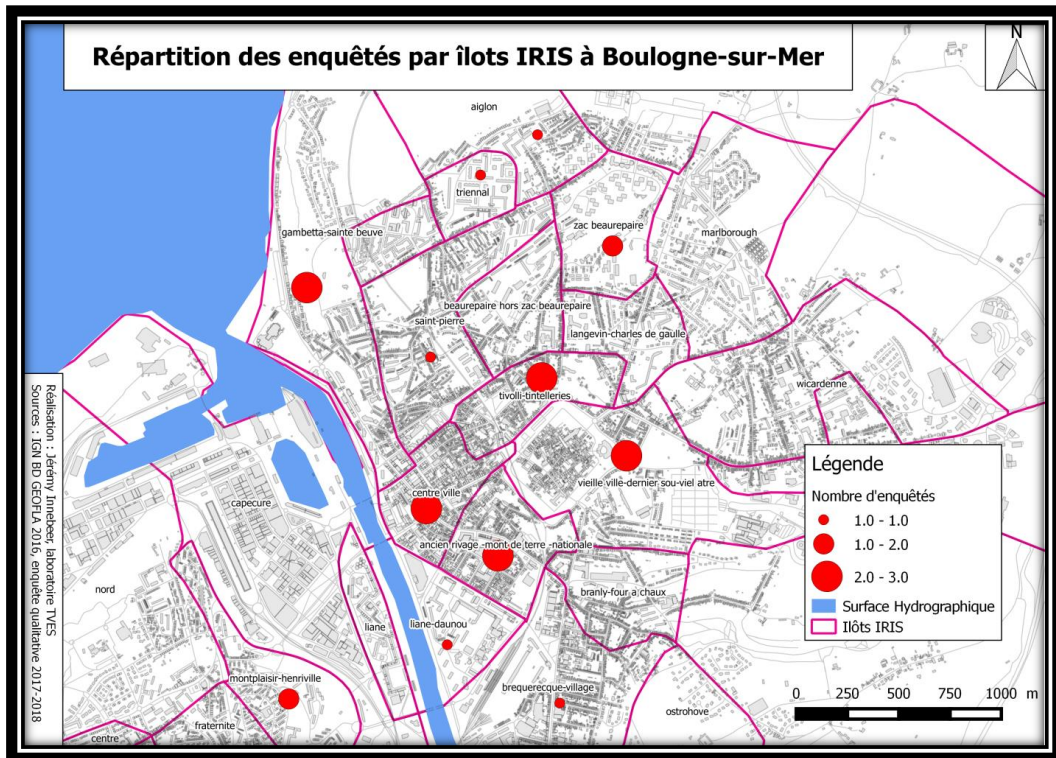


Figure 62 : carte de la répartition des enquêtés par îlots IRIS à Boulogne-sur-Mer, Jérémy Innebeer, 2018

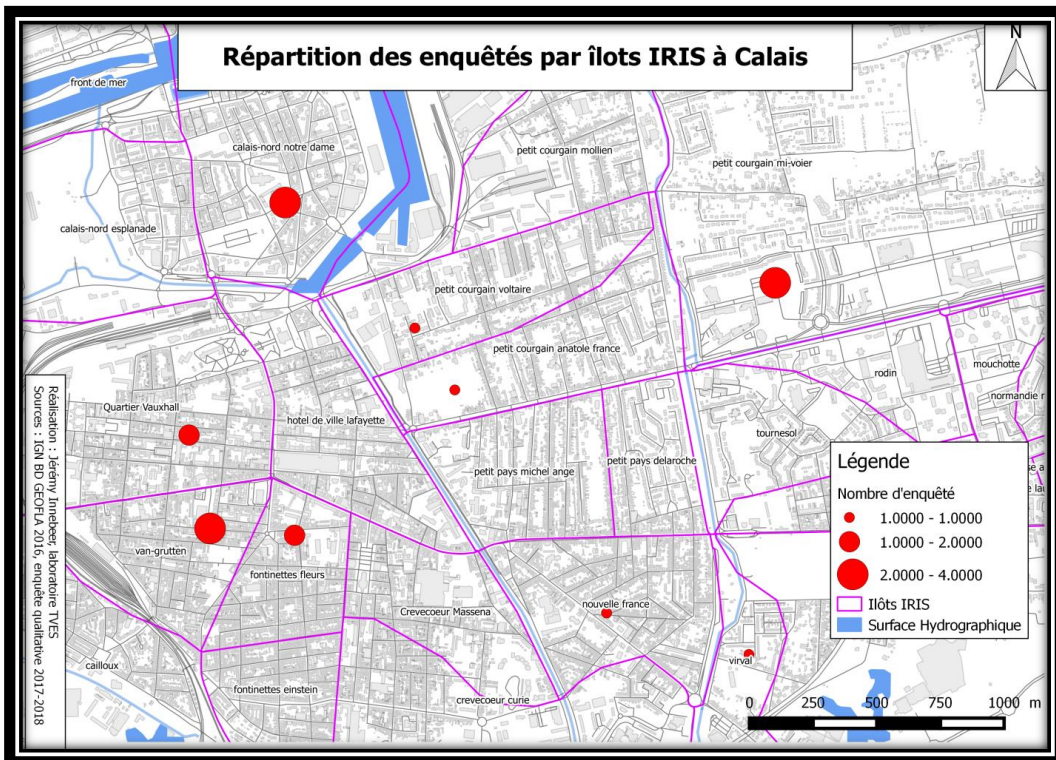


Figure 63 : carte de la répartition des enquêtés par îlots IRIS à Calais, Jérémy Innebeer, 2018

L'enquête auprès des habitants s'est déroulée de décembre 2017 à l'été 2018 et a été menée par le chercheur seul. La méthode du « porte à porte » a été mise en œuvre afin de réaliser l'enquête, et la population interrogée de cette façon a été plutôt hétérogène et n'a presque pas nécessité d'ajustements pour se rapprocher des quotas fixés. La plupart du temps les entretiens se déroulaient au domicile de la personne enquêtée, mais parfois des rendez-vous ont été pris pour mener ces derniers sur le lieu de travail des enquêtés (Boulogne-sur-Mer).

Globalement l'enquête a été bien accueillie par les enquêtés, qui se sont montrés intéressés par le sujet traité, et avaient envie de donner leur point de vue, de partager leur expérience, et parfois même avec un souhait de faire évoluer les choses grâce à leur participation. Il y a cependant eu plusieurs refus catégoriques de participer à l'enquête, par des personnes visiblement excédées « *le centre-ville il est mort, je n'ai rien à dire, je ne veux rien avoir avec le centre-ville* » (Dunkerque, habitant). Cette part non négligeable de réponses se retrouve plus sur le terrain Dunkerquois, et peut s'expliquer en partie par la période de travaux en centre-ville durant laquelle nous interrogeons les habitants. Ces derniers pouvaient en effet se montrer excédés du fait des contraintes liées aux travaux et aux changements d'habitudes induits.

Pour compléter notre corpus, nous avons menés plusieurs périodes d'observations ponctuelles et au long cours pour enrichir l'analyse et confronter les regards du géographe sur un processus en cours de déroulement.

IX-3. Les observations de terrain tout au long de l'année : une tentative de visualisation de la fréquentation

IX-3.1. Déroulement des observations

Le travail de thèse a aussi été ponctué de nombreuses phases d'observations non participantes consistant à limiter au maximum les interactions avec le sujet d'étude pour mieux rendre compte des pratiques de l'espace (Morange et Mucchielli, 2016). L'objectif étant alors d'évaluer, de saisir les pratiques de l'espace en centre-ville, ainsi que la fréquentation dans les espaces urbains identifiés comme appartenant aux centres (voir cartographies de représentation du centre).

« L'observation est une méthode de recueil, de descriptions et d'interprétations des pratiques spatiales, saisies in situ. Pour ce faire, le chercheur doit attester d'une présence sur le lieu de recherche, et s'imprégner de ce qui l'entoure, des usages de l'espace, des pratiques, de

l'ambiance sociale. L'observation s'inspire donc d'une pratique sociale naturelle et banale » (Morange et Schmoll, 2016).

Le recours à une grille d'observation a permis de mieux cerner les éléments à observer qui seront utiles par la suite. Cette dernière est constituée de différentes rubriques thématiques à remplir par l'enquêteur en fonction des éléments observés jugés pertinents par le chercheur (voir grille d'observation en annexe).

Concernant le déroulement de ces observations, nous nous rendions sur le site concerné, et parcourions l'espace que nous avons défini comme étant central, tout en remplissant la grille d'observations. Cette dernière est accompagnée de photographies permettant de revenir sur les observations faites au préalable, et aussi d'être plus précis pour le comptage des individus. Chaque lieu faisait l'objet d'observations durant des périodes de 30 minutes, en début de journée, milieu de journée et fin de journée. L'enquête a été menée sur plusieurs jours, à raison de 6 journées complètes sur chaque terrain, en semaine et le weekend, avant, pendant et après la période d'animations de Noël, pendant et après les différents travaux menés, en période hivernale et estivale.

IX-3.2. Entretiens informels avec les commerçants

Durant ces périodes d'observations, nous profitons également de notre présence sur place pour interroger les commerçants sur leur perception du centre-ville, de la décroissance et de la revalorisation, au cours d'entretiens courts, plus « informels ». Nous avons découpé l'enquête auprès des commerçants de la même façon que nous l'avons fait pour les observations de fréquentation, à savoir à raison de 4 journées complètes par terrains, les matins, midis et soirs, en semaines et weekends, durant la période hivernale et estivale. La première phase d'enquête s'est déroulée lors de l'hiver 2016 et la seconde lors de l'été 2019. Ainsi nous avons interrogé ces acteurs pendant et après les travaux de revalorisation.

IX-3.3. Les observations pendant Noël et animations de l'année

En parallèle et dès les premiers mois de la thèse, comme une sorte de préparation accélérée⁷ au travail de terrain, et en accord avec nos directeurs de thèse, nous avons souhaité vérifier une de nos premières hypothèses concernant le centre-ville comme catalyseur de l'urbanité et objet de toutes les politiques urbaines à travers les fêtes de Noël et leurs effets sur la revitalisation (ponctuelle) des quartiers centraux. Pour ce faire nous avons réalisé des

⁷ Compte tenu de son intérêt, nous l'avons poursuivi les années suivantes.

observations de terrain spécifiques aux festivités de Noël, chaque année pendant la période des fêtes de fin d'années, appuyées par une recherche théorique et donnant lieu à des réalisations cartographiques. Ces observations ont été réalisées par le biais de marches observatoires, de photographies, réalisations cartographiques depuis un plan complété lors de passage sur le terrain, et parfois de discussions complémentaires avec des habitants, mais aussi des touristes, sur les raisons de leur présence en centre-ville.

X- Méthodologie de l'analyse des résultats

X-1. Le choix de l'analyse qualitative pour le traitement des données

Le choix de l'analyse qualitative admet que les données recueillies sont un assemblage de représentations structurées et définies en partie par les prédispositions du chercheur, son interprétation des choses et son vécu. Elle fait appel à sa capacité à utiliser les ressources dont il dispose, afin de créer une interface entre les discours scientifiques, du chercheur lui-même et celui des enquêtés, en cherchant des significations et en les reliant à un contexte. Elle constitue une des portes d'entrée privilégiée de l'analyse des expériences humaines et sociales, et représente une des meilleures façons de comprendre des phénomènes de sociétés. Finalement l'enquête et l'analyse qualitative font appel à l'herméneutique, faisant du chercheur un messager, qui comprend et transmet une idée sans en altérer le fond, ou du moins le moins possible, pour ensuite la faire partager à une autre communauté (Paillé et Mucchielli, 2016).

X-1.1. Les entretiens avec les habitants : une analyse structurale par thématiques préalable

Pour la préparation de l'analyse des données qualitatives recueillies lors des entretiens avec les habitants, nous avons choisi en premier lieu une pré-analyse structurale, par thématiques. L'intérêt était de comprendre la relation des individus avec leur environnement, mettre en évidence leurs pratiques et mettre les discours en relation avec la réalité physique des aménagements de centre-ville, voir si les pratiques, les espaces vécus, correspondent à la vision des acteurs institutionnels (décideurs). Un objectif était également de mettre en évidence la potentielle distance entre les discours et visions des différents groupes d'acteurs.

Premièrement il a été nécessaire de faire un repérage des grandes thématiques selon les discours des enquêtés, et ensuite découper par grandes catégories et sous catégories, représentatives de la construction des discours. Ce premier travail de tri a permis de répartir

minutieusement les verbatims selon une classification en 5 groupes de thématiques (les thèmes principaux de la thèse, en lien avec les hypothèses établies) et en sous thèmes (représentatifs des différents thèmes abordés lors des entretiens par les personnes interrogées, et entrant dans les 5 grandes catégories), qui ont été eux-mêmes rassemblés lors de grandes parties pour l'analyse et la rédaction de la thèse.

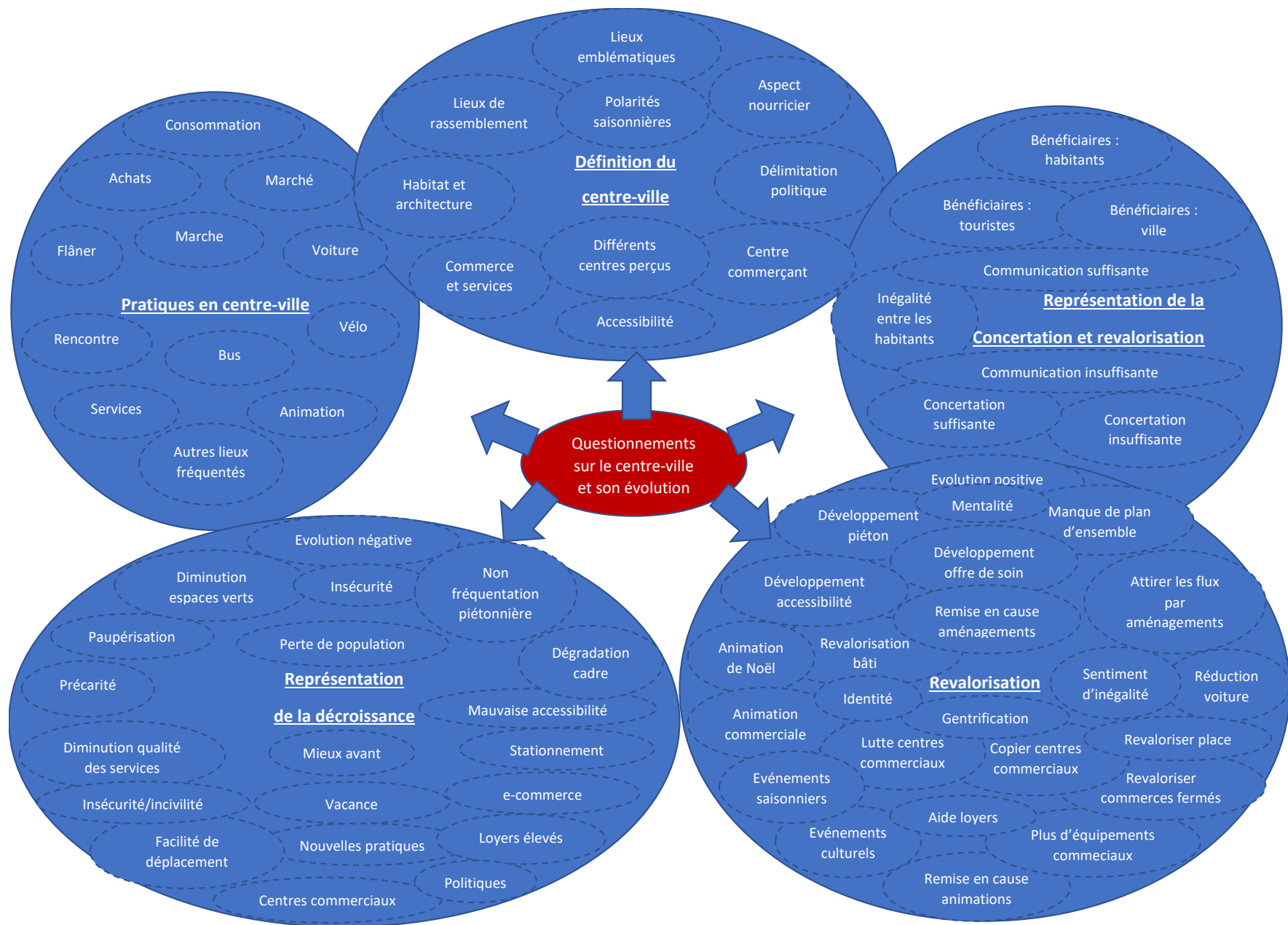


Figure 64 : Graphique de répartition des thèmes pour l'analyse

Concernant le support technique nous avons utilisé un logiciel simple de traitement de texte, et une répartition thématique des *verbatim* de manière manuelle, puis une transposition sur Excel.

La retranscription⁸ a été réalisée en suivant les grandes catégories de la grille d'entretiens, et donc permettait déjà une pré-catégorisation des *verbatim* par thématiques. Ensuite, nous avons aménagé la première grille d'analyse thématique en fonction des divergences des discours et des thématiques et sous thématiques supplémentaires apparaissant durant les entretiens.

La grille d'analyse reprend donc le fil rouge de la grille d'entretiens, et est aménagée en fonction des retranscriptions réalisées. Cette création évolutive des thèmes a permis de ne pas fermer la réflexion autour des cases prédéfinies, mais plutôt de permettre l'ouverture de cette liste non exhaustive au départ, et de la compléter au fur et à mesure des retranscriptions et analyses, en fonction des nouveaux thèmes qui émergeaient.

A partir de ce premier travail préparatoire d'analyse des entretiens, nous avons souhaité mettre en œuvre une analyse lexicale.

X-1.2. L'analyse lexicale, un travail de tri dans l'optique de l'optimisation des verbatims

Une première méthode utilisée pour l'analyse est celle du traitement lexical des données. Pour la préparation des données, nous avons transposé les verbatims dans un seul fichier texte, pour ensuite intégrer ce dernier dans le logiciel de traitement qualitatif Sphinx (version IQ2). Nous avons préalablement défini un lexique, lemmatisé⁹ les mots, regroupé les mots ayant le même

⁸ Ensuite tous les entretiens ont fait l'objet d'une retranscription manuelle sur un fichier texte. La retranscription des entretiens était quasi-intégrale, car nous avons choisi d'exclure des informations non utiles pour la thèse, relevant de la discussion technique sur le déroulé de l'entretien, sur l'enquêteur, ou encore concernant la vie personnelle des enquêtés n'ayant pas d'incidence sur l'enquête (« je vais devoir aller chercher les enfants à la crèche, nous devons partir dans 1h car nous allons chez ma mère, etc. »), ou encore les signes paralinguistiques (rires, bâillement, etc...) et éléments de langage (« hein » à répétition, etc...), même si ces éléments sont toutefois pris en compte. Nous avons cependant pris soin de reprendre précisément les mots utilisés par les enquêtés.

⁹ Donner aux mots une forme neutre, regroupant les différentes orthographes, et évitant la pluralité d'occurrences d'un même terme, facilitant leur regroupement afin d'étudier leur poids dans les discours. Exemple : le lemme « ville », correspond au regroupement des mots « villes » et « ville ».

sens¹⁰, retenu certaines expressions ou mots composés. Nous avons enfin supprimé les verbes, mots outils et autres mots n'ayant pas d'intérêt dans l'étude¹¹. Ce travail de tri a permis de ne conserver que les mots ayant un sens directement lié avec le sujet d'étude (voir le dictionnaire en annexe). De plus nous avons choisi de supprimer le mot « centre-ville » car celui-ci était le plus cité dans les analyses et son évocation était peu importante, car les entretiens concernaient les perceptions des dynamiques à l'œuvre au sein du centre-ville, et donc ce mot apparaissait forcément et systématiquement dans toutes les réponses et dans toutes les thématiques.

Une fois cette opération réalisée nous avons retiré les mots dont l'occurrence était inférieure à 5, dans l'objectif de ne conserver que ceux étant récurrents. Procéder dans cet ordre (regrouper les mots équivalents avant de supprimer les mots de faibles occurrences) a permis d'éviter d'oublier certains mots peu cités mais qui peuvent être associés à d'autres mots plus importants. Une fois le filtrage effectué, nous aboutissons à 177 formes¹².

Ce traitement des données lexicales nous a permis ensuite de mettre en œuvre différentes analyses lexicales grâce au logiciel, comme les nuages de mots et les cartes factorielles de spécificités.

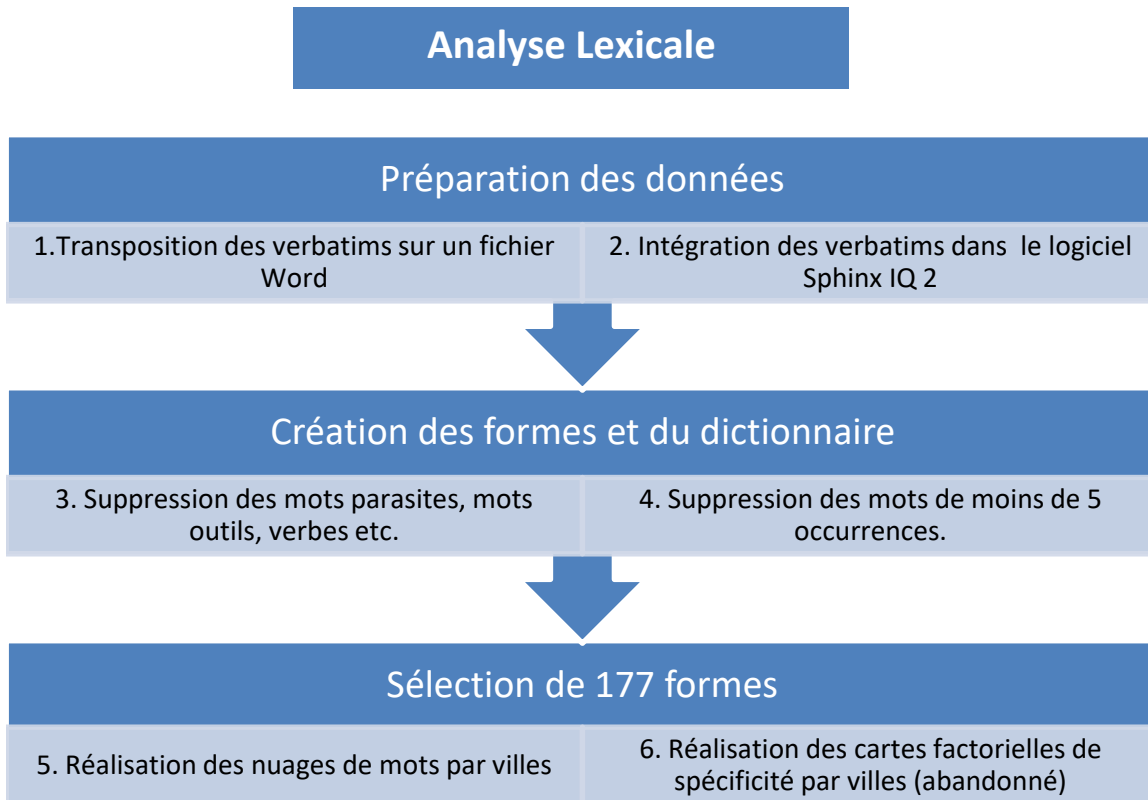
Les nuages de mots ont permis de mettre en évidence la fréquence d'apparition des mots dans les discours, avec un tri réalisé par contexte. Pour ces nuages de mots nous avons choisi les villes elles-mêmes comme contextes, puis le genre, les CSP et les âges des individus enquêtés, donnant lieu à plusieurs représentations différentes. Compte tenu de la petite taille de l'échantillon, s'il y a trop de modalités dans le contexte, l'information se perd, elle est moins riche et l'analyse ne peut pas se faire. De ce fait, seule la répartition par villes est restée pertinente. Cette méthode de traitement des nuages de mots renvoie aux hypothèses, en cherchant à les valider ou invalider, en interrogeant les perceptions de l'urbain dans les

¹⁰ Par le biais d'un travail de tri, nous avons regroupé les mots ayant la même signification, afin d'éviter la multiplication d'occurrence des mêmes mots. Exemple : le mot « centre-ville », une fois lemmatisé, est regroupé avec « centre-urbain », « centre », etc., si la signification dans les discours correspondait au mot « centre-ville ».

¹¹ Dans l'objectif de se concentrer uniquement sur le poids des mots importants et faire disparaître les occurrences des verbes non intéressants et au nombre d'occurrences importantes (notamment être et avoir).

¹² Une forme est un mot, une expression ou des recompositions de termes, des regroupements de mots dans une même forme.

discours, depuis les contextes primordiaux que sont les villes elles-mêmes, et leurs acteurs habitants, sous le prisme de leur diversité.



Nous avons souhaité compléter cette analyse lexicale par une analyse thématique poussée grâce à des Analyses factorielles, dont nous détaillerons la méthode ci-après.

X-1.3. Méthodologie de l'analyse thématique

Nous avons choisi l'analyse par thématiques afin de compléter les résultats obtenus via l'analyse lexicale. L'intérêt de l'analyse par thématiques ici est de mettre en évidence les thèmes récurrents, sans pour autant occulter les singularités. La répartition par thèmes pour l'analyse a permis la rédaction en parallèle des différentes parties de la thèse, dans une logique de correspondance entre le plan de la thèse et le travail par thématiques. La répartition des verbatims par thématiques a ensuite permis leur traitement sur Excel, et ensuite sur XLSTAT¹³ pour les analyses factorielles.

La méthode a consisté en la création d'un tableur au préalable grâce aux thèmes identifiés, puis au regroupement des verbatims dans les différentes catégories. Par la suite il était

¹³ Version psy, analyse de données multi-blocs version 2016.

possible de mettre en évidence le nombre de personnes citant chaque thème, et ensuite réaliser des analyses poussées grâce à des AFM (Analyses Factorielles Multiples) puis des AFC (Analyse Factorielle des Correspondances) plus poussées.

L'Analyse Factorielle des Correspondances (AFC) est une méthode descriptive d'analyse proposée par Benzecri (Benzecri et al., 1980) permettant d'étudier un tableau de contingence conduisant à une représentation graphique. Elle est un outil permettant de réduire la dimension des données en conservant le plus d'information possible (Pagès, Escoffier, 2008). Elle explore les liaisons et les ressemblances-dissimilitudes entre individus, en fonction de leurs distances sur les plans factoriels. (Salles, 2009).

Nous avons choisi de recourir à l'AFC car elle est une méthode permettant de représenter graphiquement les rapprochements et oppositions entre les caractéristiques et discours des individus d'une enquête (Cibois, 2006). De fait, elle représente un intérêt pour la présente démarche de thèse, dans le sens où elle permet de mettre en évidence les logiques de discours des individus, entre les différentes thématiques abordées au cours des entretiens. Les AFC obtenues au cours de ce travail permettront donc de montrer par exemple quelles sont les questions considérées comme centrales dans les discours des habitants, ou encore de montrer les thématiques liées aux pratiques des personnes interrogées. Elles représentent également une spécificité de la thèse, et une méthode peu utilisée généralement pour rendre compte des dynamiques de perception et de représentation issues d'entretiens, car nécessitant de reposer sur une ressource plutôt quantitative (permise ici par la grande quantité d'entretiens réalisée). En revanche, la limite de ces analyses se trouve également dans cette quantité d'entretiens, trop peu élevée pour permettre d'énoncer des généralités significatives à l'échelle de la ville, mais suffisamment pour rendre compte de dynamiques dans les discours des personnes interrogées.

L'AFM a été testée avec les cinq groupes de thèmes (voir tableau du classement par thématiques). Il s'avère que la structure de chaque thème s'ajuste mal, notamment concernant les parties sur les pratiques et la définition du centre-ville, la structure de ces thèmes étant trop éloignée des structures des autres thèmes. Par conséquent, nous sommes passés sur une AFC en prenant en compte les thématiques concernant le déclin, la revalorisation et la communication et concertation en variables actives, croisées avec les individus. L'intérêt de passer par une AFC plutôt qu'un ACM réside dans le fait que nous travaillons ici sur les liaisons existantes entre les entretiens et les thèmes (variables). De plus, l'AFC est

couramment employée pour l'analyse lexicale. On comptabilise alors 1 pour un thème cité par une personne et 0 si le thème n'est pas abordé par celle-ci (voir exemple de tableau des occurrences en annexe). Selon Poudat et Landragin (2017), on recourt à une AFC lorsque l'on souhaite explorer un tableau de fréquence. Nous avons donc appliqué une AFC à un tableau de contingence booléen qui permettait d'indiquer la présence ou non des groupes de thèmes.

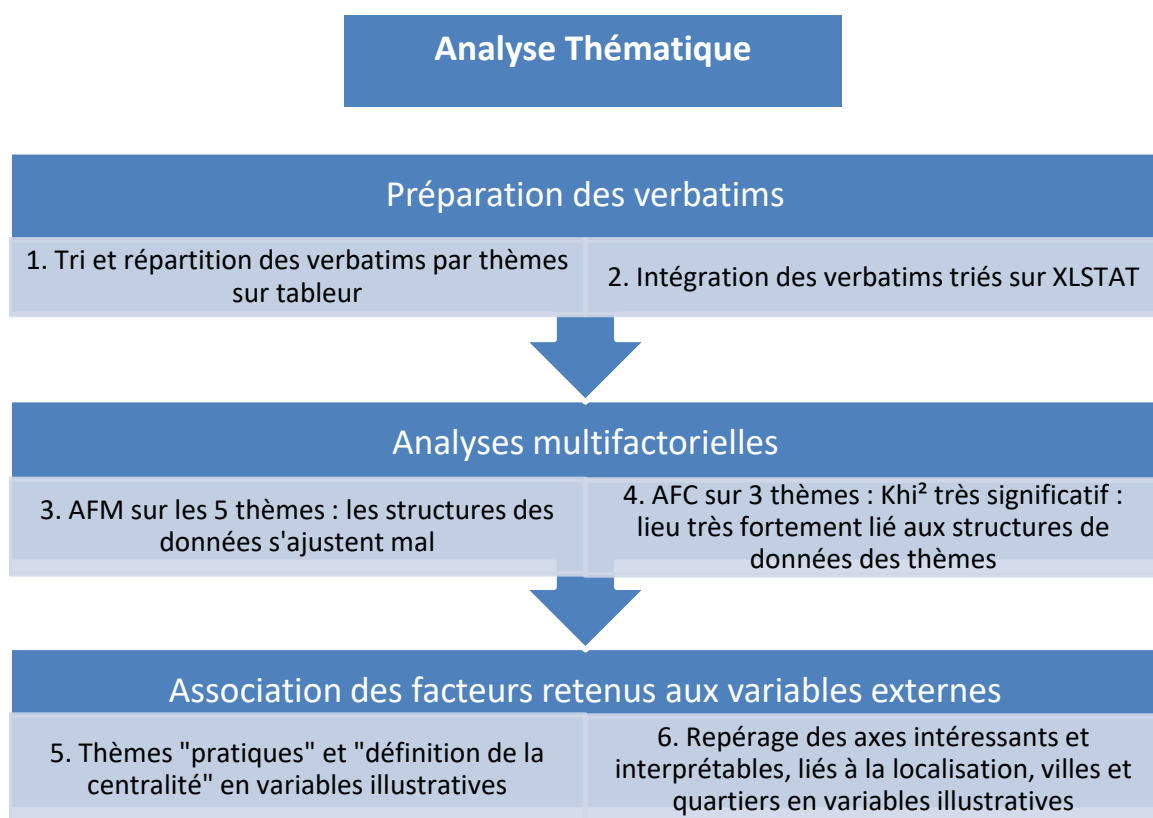
Un test d'indépendance entre les lignes (individus) et les colonnes (thèmes et sous thèmes) indique que le Khi^2 est très significatif¹⁴ si on agglomère les individus de chacune des villes avec les différents thèmes. Donc le risque de rejeter l'hypothèse nulle est inférieure à 0,001, ce qui nous autorise à conduire cette AFC. Ce Khi^2 très significatif nous indique que le lieu d'habitation des personnes interrogées est très fortement lié aux structures de données liées aux thèmes. Il y a donc un lien significatif entre les lieux d'habitation et les thématiques abordées lors des entretiens.

Au départ nous avons travaillé l'analyse des données en intégrant la question du nombre d'occurrences par thèmes et par personnes interrogées (un même thème pouvait être cité plusieurs fois par une même personne, dans un même entretien). Mais nous avons finalement fait le choix de supprimer ces occurrences et de simplement mettre en évidence le nombre de personnes citant le thème (si la personne abordait le thème, il était comptabilisé une seule fois pour cette personne) : cela évite que l'analyse factorielle se concentre sur ses premiers axes factoriels sur les personnes qui portaient leur discours sur un ou plusieurs thèmes. Cette manière de faire permet finalement de mieux équilibrer l'hétérogénéité de l'intensité du discours (volume de verbatims pour un même thème et un même individu). Et de mieux comparer l'ensemble des verbatims des personnes interrogées.

Comme la structure des pratiques et de la définition de la centralité n'est pas assez liée aux thèmes cités précédemment, on va prendre ces éléments individuellement pour voir s'ils s'associent à certains axes factoriels. Ainsi les thèmes et sous thèmes des pratiques et définition de la centralité vont être associées comme variables supplémentaires (illustratives). On veut savoir si certains éléments géographiques de localisation des personnes pris individuellement s'associent aux facteurs qui nous intéressent. Il en est de même pour les éléments qui touchent aux thèmes des pratiques et de la définition de la centralité.

¹⁴ Le calcul du Khi^2 valeur observée 173,9. Khi^2 valeur critique 120,7. Pvalue inférieure à 0,001.

L'objectif de l'opération est ainsi de repérer si des facteurs importants et interprétables sont pertinents pour notre sujet d'étude. Nous devons aussi vérifier si les axes susceptibles de nous intéresser sont liés à la localisation. Cette association d'idées va permettre de montrer des axes principaux particulièrement intéressants et qui sont liés aux individus et à leur localisation (F1, F2, F3 et F5). La qualité de représentation (Cos^2) de certains lieux et leur disposition sur le plan factoriel nous indiquerons s'ils sont suffisamment liés à plusieurs facteurs de l'AFC et de ce fait nous permettrons de faire le choix des axes que nous voulons retenir (voir annexe tableaux).

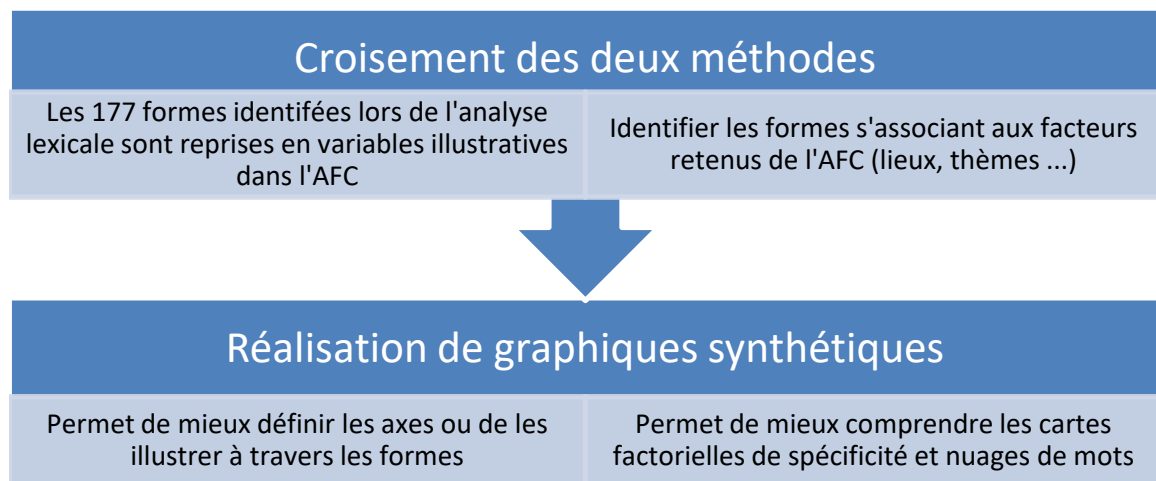


Nous avons procédé de même pour la localisation (quartiers et villes), seront également intégrées les principales formes retenues du lexique (voir analyse lexicale) pour une synthèse entre analyse thématique et lexicale sur ces mêmes plans factoriels.

X-1.4. Une synthèse des résultats : le croisement des analyses thématiques et lexicales

Nous avons utilisé à nouveau l'AFC pour observer la structure lexicale du corpus sur la base d'une table lexicale en croisant les textes et les mots les plus courants (Poudat et Landragin, 2017). Le lexique associé à l'analyse thématique va permettre soit de mieux définir un axe, ou de l'illustrer à travers ces formes. Et inversement, ce croisement va permettre de mieux comprendre les cartes factorielles de spécificité et les nuages de mots. Nous pourrons alors mettre en avant les correspondances entre le texte et les mots, en identifiant par exemple les mots utilisés ensembles.

Le lexique de ces 177 formes (mots) est repris dans l'AFC, et chacune des formes est reprise comme élément illustratif. Le croisement des deux méthodes d'analyse (thématique et lexicale), a permis de réaliser des documents synthétisant l'information recueillie lors des entretiens, les deux méthodes se complétant en effet l'une et l'autre. Grâce à cela, nous verrons si chacune des formes est associée ou non aux facteurs retenus de l'AFC.



X-2. Du déroulement de l'enquête au rendu écrit final, les méthodologies de citation et de cartographies

X-2.1. Méthodologie de citation des verbatims

Pour la citation des verbatims, nous avons choisi d'adopter une méthode permettant d'identifier le type d'acteur interrogé, tout en préservant l'anonymat des personnes citées. Nous tenions à respecter l'anonymat, notamment par respect envers les personnes interrogées, souhaitant pour la plupart que leur nom n'apparaisse pas dans le document final.

Ainsi, la citation des verbatims se découpe en plusieurs parties : le genre de la personne interrogée, la tranche d'âge à laquelle elle appartient, la classe socioprofessionnelle de la personne interrogée (ou élu le cas échéant), la ville de l'enquête et enfin la catégorie d'acteur à laquelle appartient la personne interrogée (à savoir acteur institutionnels ou habitants).

X-2.2. Méthodologie des « cartes mentales » de représentation du centre-ville

En dehors de la récolte et du traitement de données qualitatives, la cartographie et l'analyse de l'espace prennent une grande place dans ce travail de thèse.

Dans le cadre de la thèse, la technique de la carte mentale que l'on pourrait plutôt qualifier ici de « carte de représentation », a été utilisée afin de mettre en évidence les différentes représentations du centre-ville par les acteurs de la ville, qu'ils soient acteurs institutionnels (élus, agents des collectivités) ou habitants.

La méthode de carte mentale peut être qualifiée d'expression cartographique d'une représentation subjective de l'espace (Levy et Lussault, 2013). Le concept a été proposé dès les années 1960 (Lynch, 1960) puis s'est développé en lien avec le courant de la géographie de la perception (Levy et Lussault, 2013).

Ici il y a un intérêt de l'emploi de la cartographie, en lien étroit avec le travail qualitatif, car il permet de mettre en évidence les rapports entre les individus et leur espace vécu (Marchal et Stébé, 2011 ; Avry, 2012).

Une grande variété de méthodes semblent recensées sous l'appellation de « carte mentale » tant en termes d'approches environnementales, géopolitiques, en géographie sociale, culturelle et urbaine, en termes de perception des risques, ou encore en termes de perception spatiale de catégorie d'individus (Rowntree, 1997 ; Giesecking, 2013). La carte mentale est

parfois utilisée en géographie de la perception (Lariagon, 2015 ; Lamarre et *al.*, 2016 ; Verlynde, 2018), et peut aussi être utilisée pour définir des logiques de déplacement, des limites de quartiers, ou encore des points de repère dans l'espace (Guében-Venière, 2011).

Selon Levy et Lussault (2013), les cartes mentales peuvent adopter différentes formes. Elles peuvent être dessinées à main levée et sans aucune aide extérieure (faisant appel à la mémoire de la personne interrogée). On demande à quelqu'un de représenter un espace qu'il connaît plus ou moins. C'est une représentation inexacte de l'espace. Elles peuvent être représentées selon une structure cognitive de la représentation de l'espace, image exacte d'une représentation de l'espace pour un individu du fait qu'elle ressort directement de l'esprit de ce dernier. Cependant cette méthode n'évite pas le problème de fiabilité de représentation de cartographies dans l'esprit. Une dernière méthode consiste à la réalisation par des géographes eux même, suivant les représentations de la relation des enquêtés à l'espace pratiqué, avec des lignes, symboles, couleurs, etc...

Les cartographies de représentation que nous avons réalisées appartiennent à cette dernière catégorie, et peuvent être qualifiées de « cartes interprétatives », ou de « représentation » dans le sens où nous ne demandons pas aux enquêtés de dessiner sur une feuille vierge, mais plutôt de donner leurs représentations de l'espace à partir d'un plan (Tourelle, 2016), pour ensuite transposer ces représentations nous-mêmes sur SIG. La technique utilisée a été de récolter des informations géographiques lors des entretiens, faire valider les zonages par les enquêtés, puis de retranscrire plus tard les zonages correspondant sous logiciel SIG¹⁵.

Nous avons demandé aux personnes interrogées de délimiter le centre-ville tel qu'elles le percevaient, en citant précisément des éléments géographiques (rues, place, commerces, Hôtel de Ville, église, etc.) de fait à limiter au maximum les erreurs de localisation des enquêtés ou l'interprétation du chercheur. Le recueil de données qualitatives par cette méthode a permis également de se montrer plus précis que si les enquêtés ne disposaient que d'un fond de carte qu'elles auraient eu potentiellement du mal à comprendre et utiliser. Les informations récoltées par le biais de l'entretien semi-directif se sont donc montrées essentielles en termes de précision, tout en ne limitant pas l'enquêté à sa compréhension de la cartographie (de

¹⁵ Nous avons utilisé le logiciel QGIS dans sa version 2.18 pour la réalisation des cartographies présentes dans la thèse.

nombreuses personnes interrogées n'avaient en effet aucune compréhension des cartographies et ne savaient pas se situer sur le plan).

Nous avons de ce fait saisi différentes couches d'informations sur SIG, correspondant aux représentations individuelles du centre-ville par les personnes interrogées, de façon à obtenir un zonage par personne. Nous avons ensuite superposé un carroyage (composé de carreaux de 1m²)¹⁶ permettant alors d'obtenir une graduation correspondant au nombre d'occurrences des zonages, une fois la discrétisation réalisée. Le résultat étant alors des cartographies représentant la superposition des différents zonages considérés comme représentatifs du centre-ville par les différents enquêtés.

L'intérêt de ces cartes de représentation, en lien avec l'enquête qualitative, est de mettre en évidence la manière dont les politiques publiques se représentent l'espace qu'ils aménagent (ici le centre-ville), mais aussi de voir si cette « vision » correspond à celle des habitants, qui pratiquent l'espace. La méthode, même si limitée en termes de représentativité (faisant appel aux représentations subjectives d'un ensemble d'individus hétéroclites), permet de mettre en évidence des disparités de représentation entre ces différents types d'acteurs de la ville.

¹⁶ Nous avons choisi cette unité afin d'affiner les rendus cartographiques au mètre près, nous rapprochant ainsi des données géographiques individuelles saisies et nous rapprochant également de la réalité de la pratique du centre-ville qui est notre objet d'étude.

Conclusion de partie : les centres des villes moyennes, entre enjeux de décroissance et de revalorisation

Cette première grande partie a été l'occasion de mettre en évidence les différentes caractéristiques de la centralité et de la ville moyenne, en les mettant en confrontation avec les facteurs inhérents à la décroissance et à la revalorisation. Une ville moyenne, ou ville intermédiaire, est un espace urbain se situant entre la petite ville et la métropole, caractérisé par une population comprise entre 20 000 et 200 000 habitants pour son zonage en aire urbaine. C'est un espace de regroupement des hommes et des activités, autour de commerces, loisirs, biens et services, et défini comme moyenne par l'Etat premièrement, mais aussi et surtout par les différents acteurs de l'urbain, qu'ils soient institutionnels ou habitants. Elles concentrent également l'emploi, notamment public, et représentent une grande partie des espaces industriels et portuaires du territoire français. Ces villes se situent hors des logiques métropolitaines, constituant leurs propres pôles urbains indépendants, et sont définies par l'importance de leur centralité.

Pour de nombreux auteurs, ces critères seuls ne permettent pas de définir ces villes moyennes, parfois caractérisées comme des « objets réels non identifiés » ou encore des « villes où il fait bon vivre », montrant la complexité de mesure de cette entité urbaine. C'est finalement la nature des liens des espaces centraux de ces villes moyennes avec leur zone d'influence, qui va permettre de les caractériser. Elles sont dès lors plutôt définie par leurs flux, aujourd'hui influencés par les facilités de mobilité et par l'importance de la dématérialisation, que par des lieux ou objets urbains. De fait, ces espaces urbains moyens, connectés avec les autres villes intermédiaires alentour, et qui vont être fortement influencés par la périurbanisation, en plus de la métropolisation. La relation des villes moyenne avec leur périphérie est également importante dans leur définition, tantôt caractérisée par une domination du centre, redistribuant les flux vers les espaces périphériques, tandis qu'aujourd'hui cette logique tend à s'effacer avec un poids de plus en plus important de la périphérie, conduisant en partie à la décroissance des centres.

Les centres-villes de ces villes intermédiaires se définissent comme une quintessence de l'urbanité, caractérisés par une densité et une diversité maximale des individus et des activités, mêlant les différentes fonctions urbaines, qu'elles soient économiques, patrimoniale ou sociale, autour d'éléments symboliques et historiques (Marchal et Stébé, 2011) hérités et fédérateurs (comme les place principales). Ils sont le foyer de la vie commerciale et sociale, et

sont souvent confondus avec l'hypercentre commerçant, montrant l'importance du commerce dans la construction urbaine. Ce sont des espaces pouvant être pluriels, se superposant le plus souvent (l'hypercentre commerçant, le centre des affaires, les lieux des pouvoirs locaux, le pouvoir judiciaire, les lieux de l'Etat (sous-préfecture, services académiques, DDTM...), le lieu de rassemblement, etc.), mais toujours caractérisés par l'importance de leurs flux et de leur attractivité.

Les enjeux actuels des villes moyennes, et plus particulièrement de leurs centres, vont être de conserver leur attractivité face à l'évolution des modes de vie et à l'importance croissante des périphéries, faisant basculer de plus en plus les modèles urbains vers une multipolarisation des espaces urbains. La financiarisation de la ville participe également à cette évolution, marquant la place désormais prépondérante des acteurs économiques dans les logiques de développement urbain, influençant les « faiseurs de villes ». Les départs de l'industrie et la montée en puissance du commerce périphérique vont dès lors représenter des facteurs de décroissance des centres de ces villes.

Les centres-villes de ces espaces urbains moyens sont dès lors caractérisés par des logiques de décroissance, remettant en cause les différentes fonctions urbaines qui les caractérisent, liés à une perte de valeur, de dynamisme et de vitalité. Cette décroissance peut être envisagée comme une partie d'un cycle urbain logique, influencé par les évolutions urbaines et les changements de modes de vie. Toutefois, des éléments de décroissance structurelle peuvent être identifiés, traduisant des problématiques réelles sous entendant un déclin inéluctable et qui sera difficilement suivi d'une nouvelle croissance, pour les espaces urbains concernés. Ces phénomènes de décroissance urbaine sont largement étudiés dans le monde (travaux sur les *Shrinking cities*), et il est possible de les évaluer en fonction de la décroissance démographique et commerciale, liés à la vacance de logement et de commerce, mais aussi au départ de l'emploi et des activités.

Ces différents éléments vont représenter l'essentiel des logiques de revalorisation mises en œuvre par les politiques publiques, lesquelles vont tenter de réactiver les leviers de l'attractivité de ces espaces centraux, par différentes actions visant leur redynamisation et leur revitalisation. Ces politiques vont tenter de redévelopper les facteurs de centralité, en suivant les l'évolution des pratiques et dans la logique de contrecarrer l'attractivité des espaces périphériques, tout en améliorant l'image des espaces centraux.

Partie 2 : Analyse des représentations :
Décroissance et revalorisation des espaces
centraux des villes moyennes, une
représentation des acteurs de la ville et des
habitants.

Introduction générale : Différentes perceptions, représentations et pratiques de la centralité, dans les villes moyennes de la Côte d'Opale

La seconde partie de cette thèse va s'intéresser aux discours des décideurs et habitants des territoires de la Côte d'Opale qui interagissent dans des espaces conçus et pratiqués.

Les décideurs (élus et planificateurs, etc.) et techniciens (urbanistes, architectes, etc.) vont évoluer au sein de l'espace conçu (Marchal et Stébé, 2011) qui est la ville pensée, rationalisée et formalisée, dans laquelle ils vont réaliser leurs découpages et agencements en termes d'aménagements. C'est donc cet espace des décideurs qui s'impose aux habitants et visiteurs (Martin, 2006 ; Stébé et Marchal, 2010). Les habitants ou simples usagers évoluent, quant à eux, dans l'espace pratiqué, qui se concrétise entre la réalité de l'espace urbain et la réalité des pratiques quotidiennes. L'espace des représentations fait alors référence à l'espace vécu (Marchal et Stébé, 2011) par les individus, au travers des symboles de la ville et de leur condition d'habitant ou d'usager.

Selon Decoville et Bousch (2012), il ne suffit pas de définir un centre urbain avec des indicateurs concernant l'offre de commerces et de services, mais il faut que ce centre soit également identifié par la population. Et dans un contexte de décroissance et de revalorisation des centres-villes, la perception de la centralité par les populations est un aspect important à développer en premier lieu.

Ainsi, dans cette partie nous allons nous intéresser à la manière dont les acteurs institutionnels et les habitants se représentent l'espace urbain appelé « centre-ville », ainsi que ses dynamiques de décroissance et de revalorisation à l'œuvre.

Un des premiers thèmes abordés lors des entretiens semi-directifs avec les habitants est celui de la définition du centre-ville en lui-même. Les questions posées ont pour objectif d'identifier les éléments qui « font centre » pour les personnes interrogées. Pour ce faire, nous allons catégoriser et définir le centre-ville, et nous verrons les potentielles divergences de représentations entre ces différents groupes d'acteurs, ou même au sein de ces groupes entre des individus différents.

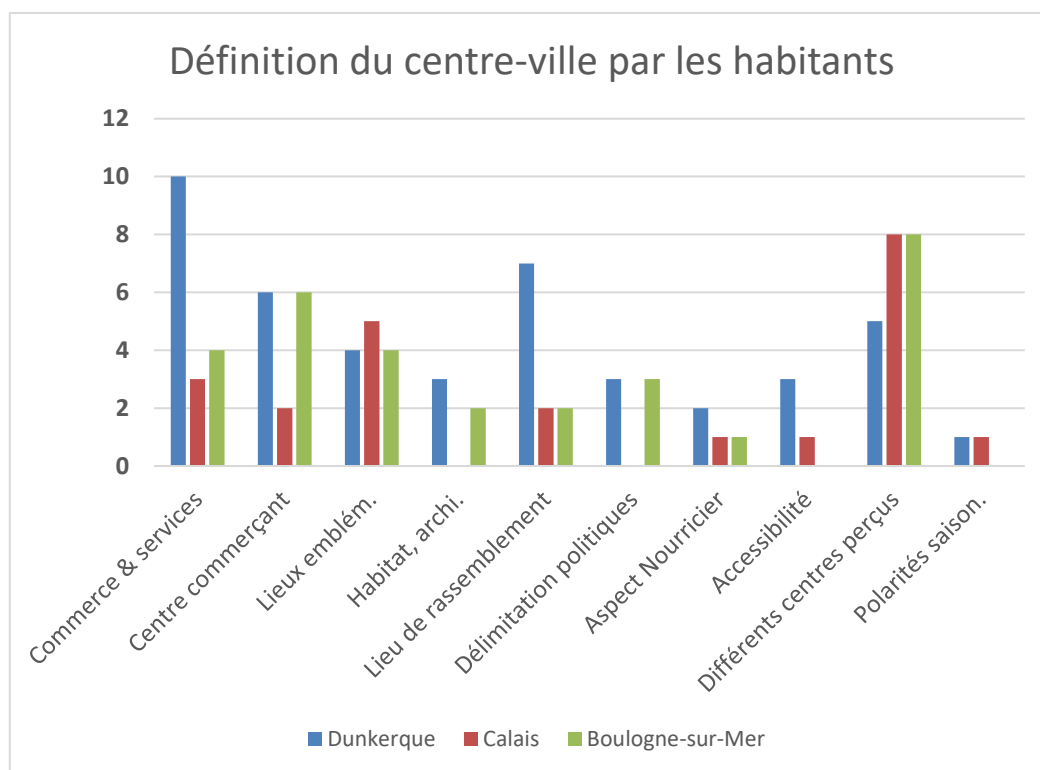


Figure 65 : Graphique de la définition du centre-ville par les habitants, enquête qualitative, Jérémy Innebeer

Dans les entretiens, nous avons repéré et recodé un ensemble de thèmes qui seraient autant de signes du centre-ville et qui font donc sens pour sa définition. Le graphique (Figure 24) ci-dessus nous informe premièrement sur les éléments cités lorsque l'on demande aux habitants de définir leur centre-ville. Les principaux thèmes qui ressortent des discours se rapprochent des différentes caractéristiques de la centralité que nous avons étudiées dans la première partie même s'il existe parfois des différences selon les villes. En effet, le centre-ville est d'abord perçu comme un espace composé de « commerces et services », ou comme « un centre commerçant ». Les discours valorisent aussi les « lieux emblématiques » ou évoquent un espace de qualité avec le patrimoine bâti important (« habitat, architecture ») et mettent en évidence les « lieux de rassemblement » composant ainsi un espace socio-spatial. Enfin les « délimitations politiques » ou les références aux territoires de projet sont peu présentes, alors que le polycentrisme ou la saisonnalité sont cités par plus de la moitié des personnes interrogées. Peu apparents ici « l'aspect nourricier » et « l'accessibilité » renvoient à la place et l'importance du marché dans la structuration des villes et aux modes de déplacement.

Le graphique nous permet également de mettre en évidence les spécificités des villes, avec une insistance plus prononcée à Dunkerque sur la thématique commerciale et l'importance du

lieu de rassemblement, tandis que Calais et Boulogne-sur-Mer sont plutôt caractérisées par des discours centrés sur les différents centres perçus. Les Boulonnais vont également insister sur le centre commerçant, et les Calaisiens sur les lieux emblématiques pour caractériser le centre-ville.

Ces premiers éléments de définition du centre vont permettre d'étudier en détail les différentes caractéristiques des centres-villes tels qu'ils sont perçus par les personnes interrogées, qu'ils soient habitants ou acteurs institutionnels. Les parties d'analyse suivantes vont interroger l'identification du centre-ville par ses commerces et services, l'importance de l'aspect nourricier du centre, les qualités de l'espace, des lieux d'interaction et de rassemblement des individus, et pour finir nous verrons comment les différents acteurs interrogés se représentent la centralité, entre commerce et symbolique, stratégies politiques et éléments de fréquentation et de pratique.

XI- Définition des centres-villes par les acteurs de l'urbain, quelles divergences de représentations ?

Cette première partie consiste en une démonstration de la définition des centres-villes. Elle est l'occasion d'étudier les divergences de représentations entre les différents groupes d'acteurs, sur les caractéristiques mêmes de la centralité, qu'elles soient physiquement observables ou simplement théoriques. Nous y verrons dans un premier temps comment les centres-villes de la Côte d'Opale sont d'abord caractérisés par des indicateurs d'attractivité (d'abord commerciale), puis comment ils sont perçus à travers la qualité des espaces urbains. Enfin nous montrerons comment ces centres constituent des quartiers au sein de systèmes urbains plus large tout en étant délimités différemment selon les groupes d'acteurs, à l'aide de cartes mentales.

XI-1. Des centres définis par des indicateurs d'attractivité ?

XI-1.1. L'agglomération des commerces, des services et des grands équipements au cœur des centres, premiers facteurs de centralité ?

Une ville sans commerces c'est un corps sans sang [Homme, Cinquantaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

Cette première citation tirée d'un entretien avec un élu Boulonnais permet de donner le ton : le centre-ville est en premier lieu défini par l'importance de ses commerces.

Le commerce est ainsi présenté comme le cœur de l'attractivité du centre-ville, autour duquel s'agglomèrent et se développent les autres fonctions de la centralité (Lebrun, 2002 ; Lemarchand *et al.*, 2014), même si elles ne sont pas forcément perçues comme directement centrales par la totalité des personnes interrogées qui citent l'administration, l'aspect culturel, etc. Le centre-ville est également un espace qualifié d'hypercentre, défini par son aspect principalement commercial.

Pour moi le centre-ville de Boulogne c'est les deux rues commerçantes. La vieille ville c'est culturel il y a la cathédrale, etc. Mais c'est peut-être parce qu'on associe le centre-ville à commerce, et finalement tout ce qui est plus culturel et administratif, je ne considère pas ça comme le centre-ville. [Femme, Trentaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Au contraire, pour les décideurs interrogés, le centre est également perçu comme un espace regroupant aussi les loisirs, et est associé aux activités liées à la détente. D'autre part, c'est le lieu aussi où se trouve le siège de l'administration, et donc un lieu de travail.

En terme pratique, le centre-ville regroupe une offre de loisirs diversifiée avec un cinéma, une offre culturelle, administrative, une offre commerciale plutôt dans l'habillement, l'alimentation dans chaque quartier. [Femme, Cinquante d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Ces différentes fonctions sont associées dans les discours à l'importance d'une bonne accessibilité et d'une dynamique, permettant leur efficacité. Un centre doit par ailleurs être facilement accessible à pied, dans un temps dérisoire après s'y être rendu par le biais d'un autre mode de transport (voiture, bus, vélo, train).

Pour moi le centre-ville c'est quelque chose où tu peux marcher 4-5 minutes pour y accéder. [Homme, Cinquante d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Associé à cette agglomération de commerces et des services, les personnes interrogées hiérarchisent aussi les espaces ou des sous-quartiers. Le centre est perçu comme un espace qui a tendance à être restreint géographiquement et donc caractérisé par une certaine densité (Lévy et Lussault, 2013). C'est à Calais que le constat est le plus unanime vis-à-vis de cette dernière affirmation, avec des espaces urbains qualifiés de peu dynamiques en dehors des boulevards commerçants centraux, qui font eux même face à des difficultés notoires en termes d'attractivité. L'espace central apparaît alors comme étant très limité.

C'est ça le cœur de ville, dès que vous sortez de ces 4 boulevards il n'y a pas de commerces, c'est plus dortoir quoi, quand on se rapproche de la Fac, c'est une zone urbaine de périphérie. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Calais, habitant]

Dunkerque le centre c'est 100-150m on peut s'y trouver encore. Calais c'est la même chose, et Boulogne c'est pareil quoi c'est vraiment restreint. [Femme, soixante-dizaine, retraité, Calais, habitante]

Les commerces caractéristiques principales des centres (Lemarchand, 2008) recouvrent une typologie bien particulière. On parle en effet de commerces de proximité (alimentaires, habillement, etc.), puis viennent les commerces récréatifs de la vie quotidienne et nocturne, (bars, etc.).

C'est un peu toujours les mêmes commerces qu'on voit dans les centres-villes, c'est les opticiens, les assurances, les fast-foods [Femme, Cinquantaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Outre le commerce un peu exceptionnel, c'est du commerce de bouche, de l'équipement de la personne, puis on retrouve ce qui est administratif avec la mairie. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Pour les décideurs interrogés, les fonctions commerciales sont plutôt définies par des types de commerces (alimentaires et habillement), alors que pour les habitants ils seront plus perçus au travers de leurs spécificités et des pratiques associées (alimentaires avec les bars et fast-food), mais aussi au travers du dynamisme induit (où ça bouge). Un premier élément de divergence de représentations apparaît donc ici entre les deux groupes d'acteurs interrogés, se situant dans leur manière de se représenter l'espace.

Pour les personnes interrogées, ces commerces qui caractérisent le centre-ville sont également perçus comme déclinants, avec une partie de l'offre commerciale qui a tendance à disparaître ou à baisser de gamme, impactant directement le dynamisme du centre, rejoignant les idées de l'Inspection Générale des Finances (2016).

C'est un petit peu limité, il y a pas mal de commerces qui ont complètement disparus. [Femme, Cinquantaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

De même, pour les acteurs institutionnels, cette perte de dynamisme des commerces locaux est proportionnelle avec l'éloignement des personnes cibles des différentes offres commerciales.

En termes de fonctions on a une fonction commerciale mais qui est quand même assez peu variée en termes de gamme, qui a la chance de pas être prise que par de enseignes nationales mais d'avoir gardé des choses très locales. C'est moins attractif pour des gens un peu loin. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

En addition à ces commerces du quotidien, qui ont tendance à disparaître, on retrouve dans les villes étudiées, une présence importante des services financiers (assurances, banques et autres agences immobilières) et administratifs directement dans ces centres (Duhamel *et al.*, 2016). Ces deux grands ensembles sont associés à la présence des services et loisirs, qui apportent une diversité et influent directement sur les urbanités (les éloignant de la pratique essentiellement nourricière et commerciale du centre-ville).

L'intégration des universités et des équipements sportifs et culturels est également perçue par les personnes interrogées comme d'une grande importance pour l'attractivité de ces villes moyennes, et de leurs centres (Boureille et Commerçon, 1997 ; Bourdeau *et al.*, 2010). Les universités sont souvent placées directement en centre-ville ou à proximité immédiate de manière à faire bénéficier au centre d'une attractivité et d'un dynamisme lié à la vie du campus universitaire. Toutefois, à Calais, la localisation de l'université ne fait pas bénéficier d'une vie étudiante au centre-ville, car elle est située dans un quartier périphérique peu accessible à pied car relativement éloigné de l'espace central.

Le fait que l'université soit aussi intégrée, c'est un point positif. Calais il faut prendre le bus (pour aller à l'université), et ça c'est le gros problème de Calais, et en face c'est quand même un peu la ZUP. [Homme, Vingtaine d'années, étudiant, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Le centre-ville est aussi perçu comme le lieu du regroupement de grands équipements attractifs liés à la culture, au loisir tels que les bibliothèques, théâtres, musés, etc. ou encore au sport (piscines, patinoires, etc.). Ces lieux font l'objet de nombreuses stratégies des acteurs institutionnels concernant l'attractivité du centre (Bourdeau *et al.*, 2010 ; Pradel, 2016 ; Juarez, 2016 ; Vergriete, 2017). Les lieux de culture et de loisirs divers (sportifs par exemple) semblent également essentiels en termes de maintien de l'attractivité pour les personnes interrogées. Ils entrent dans une certaine logique de hiérarchie des lieux, et avaient tendance à

être disposés en marge du centre-ville lui-même (en partie pour des raisons de manque de place en centre-ville et de réserves foncières disponibles en périphérie).

Il y a les salles de gymnastique, de remise en forme, les salles pour jeunes aussi. Et il y a le Channel c'est un centre important de convergence. Il attire du monde, je ne sais pas s'il pourrait être plus proche du centre pour des raisons de place mais ça aurait pu être bien. [Femme, Soixantaine d'années, retraitée, Calais, habitante]

En gros tu as la ville de Calais, et la banlieue. Et tu as ICEO piscine patinoire. Et tu as HQE et une salle de sport. [Homme, Vingtaine d'années, employé, Calais, habitant]

Aujourd'hui leur emplacement est privilégié directement dans les centres, ce qui permet en effet de maximiser les flux d'individus en concentrant les interactions et les activités. Certains acteurs interrogés pensent même qu'il est nécessaire de développer ce type d'équipements attracteurs de flux directement dans les centres, afin de contrecarrer dans une certaine mesure la multiplication des équipements périphériques (Delebarre et Pfirsch, 2016). Ces décideurs actuels remettent dès lors en question les décisions passées qui ont été prises concernant la périphérisation de ce type d'équipements, inscrivant leurs discours dans une dynamique actualisée.

Je pense que dans un centre il faut des grands équipements fédérateurs, parce que la bibliothèque, le musée par le passé, d'autres équipements qui pour des raisons x ou y ont pu être réinstallés dans d'autres lieux de l'agglomération, il aurait pu être opportun de les imaginer sur cet espace central. D'où la patinoire et le musée portuaire, étant entendus que comme on a aussi une dimension balnéaire, les lieux comme le FRAC, le musée d'après-guerre. [Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Par extension, ces acteurs se posent également la question de l'agrandissement des limites du centre (déjà repensées dès 1991 avec le Master Plan de Rodgers et le projet Neptune à Dunkerque) pour englober ces équipements (qui participent selon eux à la définition du centre) directement dans les espaces urbains centraux.

Le LAAC on l'attache il me semble peut-être plus au centre, il est conçu comme étant un équipement du centre urbain en fait donc ça nous rééclaire la question de la limite qu'on évoquait tout à l'heure. [Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Finalement, les acteurs institutionnels s'accordent sur la définition générique de la centralité, comme lieu rassemblant les fonctions urbaines et commerciales, lieu de la densité et de la diversité maximale des interactions entre les activités et les individus (Lévy et Lussault, 2013). Les habitants quant à eux, auront plutôt tendance à définir le centre-ville selon leurs pratiques individuelles. Il y a donc une différence de perception du centre-ville entre les acteurs institutionnels qui en auront une vision globale et générale (à l'échelle du plan), et les habitants qui se montreront plus précis concernant les pratiques (à l'échelle de la rue), mais moins complets (éludant le plan d'ensemble) dans leurs définitions. C'est finalement l'association des discours de ces différents groupes d'acteurs qui se rapprochera de la définition de la centralité telle que nous l'avons observée dans la littérature, que l'on peut traduire ici par cette citation d'un entretien mené avec une cadre Dunkerquoise.

Donc c'est où il y a une concentration, une densité d'activités, il y a aussi des gens qui vont travailler, donc qui mangent le midi sur la place avec leur sandwich, et c'est des flux divers de personnes qui se croisent et donc d'une certaine mixité de population qui se croise, il y en a qui vont travailler, il y a des personnes âgées qui elles se baladent, il y a aussi des enfants qui peuvent vouloir jouer sur la place Jean-Bart s'il se passe des choses. [Femme, Cinquante d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

XI-1.2. Le centre-ville, le garde-manger de la ville moyenne, ou l'importance du marché et des commerces alimentaires pour l'attractivité des zones urbaines centrales

L'une des premières fonctions du centre-ville, dès sa création, a été de fournir des ressources alimentaires à la population. Cet aspect nourricier et essentiel se traduisait par des rassemblements de personnes de la campagne, qui venaient vendre leur production aux personnes de la ville qui ne pouvaient subvenir elles-mêmes à la totalité de leurs besoins alimentaires (Nordin, 1997). C'est de cette façon que les marchés, puis les foires agricoles sont apparues, directement en centre-ville. L'héritage de cette caractéristique nourricière et centrale de ces espaces se traduit encore aujourd'hui par la présence du marché, et de nombreux commerces de bouche directement en centre-ville. Les habitants et décideurs s'accordent sur le fait que le marché est directement intégré dans l'espace urbain central, et participe à l'essence primordiale de ce dernier, attirant les flux piétons hebdomadaires directement en hypercentre (De la Pradelle, 1997). Comme le montrent les citations suivantes, le marché représente également le lieu du croisement des pratiques de ces deux groupes d'acteurs, jouant le rôle de la création temporaire d'un *melting pot* social (Garat, 2005).

J'y vais quasiment tous les samedis matin parce qu'il y a le marché, après dans la semaine c'est vraiment si j'ai besoin de quelque chose en particulier, pour pas devoir prendre la bagnole et aller dans un centre commercial. [Homme, Quarantaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Le fait de faire le marché avec la femme et les enfants c'est un plaisir et c'est là qu'on va pouvoir plaisanter avec la personne qui passe sa commande avant nous, ça crée le lien, et le lien au centre-ville se fait beaucoup autour de l'alimentaire. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Cette fonction nourricière, en plus d'être importante en termes de pratiques observées, est également représentée de manière positive, au travers de l'utilisation d'un champ lexical de l'émotion positive (« j'adore, j'apprécie »). C'est un plaisir vécu par les usagers du centre-ville, participant à véhiculer à la bonne image de l'espace urbain central.

Moi j'adore aller au marché avec ma femme. Ça le marché c'est quelque chose d'important. J'ai ma mère qui habite en centre-ville et pour elle le marché c'est important. [Homme, Soixantaine d'années, retraité, Dunkerque, habitant]

Ce que j'apprécie notamment c'est le marché le samedi matin, c'est développé, il y a du monde, ça change aussi des rues désertes à certains moments de la journée. [Femme, Trentaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

En dehors du marché en lui-même, la restauration, la consommation et les commerces associés à ces pratiques, participent également à cette image importante et attractive d'un centre-ville nourricier. Ces éléments représentent même parfois la seule raison de se rendre en centre-ville, comme le confirme cette citation d'une Boulonnaise.

Le centre-ville c'est le samedi matin, le marché pour tout ce qui est produit frais, légumes, machin. Je n'ai pas un vrai besoin, à la limite la Fnac, il n'y a pas un vrai besoin qui m'incite à y aller. Par contre le centre-ville je vais y aller pour tout ce qui est restaurants. [Femme, Cinquante d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Les personnes interrogées, qu'elles soient acteurs institutionnels ou habitants, indiquent que cet aspect nourricier est présent dans les modes de vie, et qu'il participe fortement à la caractérisation du centre-ville en tant que tel, ainsi qu'à la création d'interactions entre les individus (aspect représentant une autre fonction de la centralité). Cette caractéristique du

centre-ville semble également être autant importante que florissante, avec une offre abondante, suffisante et de bonne qualité, qu'il convient de maintenir. On retrouve ici la question de la hiérarchisation des lieux, avec les restaurants considérés comme les plus qualitatifs, situés en centre-ville.

Maintenant on trouve de tout en centre-ville, fastfood etc. mais de fait le restaurant qui tenait un peu la route, qui était travaillé et qualitatif c'était du restau de centre-ville. Donc ça reste un peu une destination et c'est conforté par le fait que les produits alimentaires c'est au marché et le marché c'est en centre-ville. Donc c'est un centre-ville qui est déjà alimentaire et c'est une fonction quand même essentielle de la vie et donc de rassemblement. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Cette attractivité nourricière se fait sur (dans) une scène exceptionnelle au sens de non-ordinaire, par rapport aux autres portions de l'espace urbain.

XI-2. Des centres-villes caractérisés par des espaces urbains avec ou sans qualité pour accueillir les habitants

XI-2.1. Le centre-ville caractérisé par un habitat dense, une architecture particulière et une certaine qualité des espaces

Au-delà de la première définition par les commerces et les services, les centres-villes sont également caractérisés par de nombreux facteurs symboliques ou liés à la qualité des espaces urbains, comme une architecture ou un cadre bâti particulier et/ou de qualité (Monnet, 2000 ; Hellequin, 2001 ; Hellequin et Boissonnade, 2007).

Pour les décideurs interrogés, les espaces urbains eux-mêmes et leurs ressources architecturales participent à la définition des centres-villes et à leur identité.

Après il y a l'architecture aussi je pense que ça contribue de manière significative à refaire centre. Donc qu'est ce qui fait centre j'ai l'impression que c'est en partie les espaces en fait. [Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Cette identité urbaine et architecturale du centre historique est ensuite associée à l'habitat, qui se densifie autour de ces éléments majeurs du centre-ville. Cependant, l'habitat des centres historiques, s'il est directement inclus dans l'identité du centre, semble participer également à la perception de sa décroissance, en raison d'une offre de logement anciens, parfois vétustes et qui ne sont plus de qualité (Monkerhey et Guerrini, 2016). Cette question du vieillissement

du parc de logements en centre-ville touche également les commerces, et se retrouve exacerbée dans les centres-villes de la reconstruction, d'autant que cette architecture très marquée ne fait pas l'unanimité et soulève de plus en plus de problématiques liées à la dégradation des logements. Contrairement au Havre ou à Brest, dans les villes de la Côte d'Opale, elles ont peu suscité de politiques de revalorisation architecturale (ZPPAUP, AVAP) (Monkerhey et Guerrini, 2016). De plus, les commerces de centres-villes souffrent d'autant plus que la dégradation du patrimoine bâti et immobilier est associée à un déclin démographique. Ce départ de population constitue alors une part importante des problématiques de décroissance observées sur les terrains d'étude, et trouvent en partie leur origine dans une dégradation du bâti (Miot, 2013).

Mais il y a aussi cette densification de l'habitat qui est importante, où on a redensifié tout un cœur historique avec un habitat qui était vétuste et plus du tout attractif pour aucun candidat à la recherche d'un logement. Donc il faut retravailler sur la restructuration de l'offre commerciale et de logement. [Homme, Cinquante d'années, employé, Dunkerque, Habitant]

Alors si on regarde le commerce c'est plutôt là (en centre-ville), si on regarde les habitants, le problème c'est que dans toute cette partie-là il y finalement peu d'habitants, la grande caractéristique qui est un des problèmes du centre-ville et des commerçants d'ailleurs, c'est qu'il y a peu d'habitants, l'habitat de la Reconstruction il est quand même beaucoup occupé par des personnes âgées, des familles ou des personnes seules. Et du coup il y a certainement un enjeu par rapport à l'attractivité. L'attractivité c'est avoir des gens dans la rue, qui consomment l'espace public, qui fassent des choses, et donc ça veut dire il faut plus de gens, il faut plus de gens donc il faut plus d'habitants. [Femme, Cinquante d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

L'habitat de la Reconstruction est donc montré ici comme une contrainte pour l'attractivité du centre en termes de logement. En effet, le parc de logements proposé comme solution d'urgence (parfois transitoire) après les destructions de la Seconde Guerre Mondiale (Monkerhey et Guerrini, 2016) est aujourd'hui soumis à des problématiques de précarité énergétique ou encore de vétusté et entre pour une partie dans la catégorie des logements considérés comme potentiellement indignes. Le commerce peut également souffrir de cette dégradation du bâti, dans le sens où elle affecte le cadre de vie de manière générale. La gestion de cette dégradation du bâti de la Reconstruction est perçue comme une

problématique majeure d'attractivité, tant en termes de croissance démographique que commerciale, pour les centres des villes moyennes de la Reconstruction.

XI-2.2. Le centre comme lieu de rassemblement et d'interactions des fonctions urbaines et des individus

En dehors de regrouper toutes les fonctions de la centralité, les centres se doivent également de pouvoir accueillir les habitants (qui vont les définir au travers de leurs représentations) et leur offrir un cadre de vie de qualité afin de se montrer attractifs. Le centre-ville est également perçu comme un espace urbain attractif permettant de lier les individus et les différentes fonctions urbaines, et d'éviter leur dispersion. Conséquemment, pour les personnes interrogées, le centre est un lieu de rencontre des individus et d'échanges entre les individus (Gibout, 2009), mais aussi des fonctions de la centralité, dans une logique d'interactions entre les flux en ville (Levy et Lussault, 2013).

Le centre-ville, c'est un espace de balade et de consommation, qui sert à rencontrer des gens, un espace de sociabilisation, un espace de vie. [Homme, Vingtaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Pour moi un centre-ville ça doit être un cœur de vie de l'agglomération, avec des gens qui se rencontrent avant tout. [Homme, Trentaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Cette définition du centre renvoie à l'un des facteurs originels de la création des villes (et des centres), comme lieux permettant la maximisation des interactions entre les hommes et les activités (Lévy et Lussault, 2013). Pour les habitants interrogés, le centre-ville est donc tout cela à la fois, mais il permet également de s'y sentir bien (il est agréable de s'y promener, de se détendre, notamment autour du marché et de son aspect à la fois commercial et nourricier).

Finalement pour les acteurs, à travers les différents équipements composants le centre-ville, ce sont des lieux de rassemblement qui sont recherchés. L'Université est également perçue comme un lieu attractif (créant une réserve d'étudiants captés) à partir duquel les flux peuvent se répartir dans les différents équipements de centre-ville, créant ainsi un dynamisme et un environnement urbain fréquenté et attractif (Molinari, 1992 ; Boureille et Commerçon, 1997 ; Aust, 2010). On parle par exemple parfois de campus universitaires, avec la création d'une véritable vie de quartier autour de l'Université, ce que ne s'observe toutefois pas vraiment dans les villes étudiées.

Donc des grands équipements, parce que c'est ce qui fait vivre, ça peut être aussi l'université, les grands lycées, du commerce de proximité mais surtout de destination, des lieux où on peut trouver des choses que l'on ne retrouvera pas par ailleurs dans un contexte d'environnement urbain attractif, des grands espaces pour les grands rassemblements en fait. [Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Le lieu de rassemblement est cité comme une caractéristique primordiale du centre, avant même que la question de son attractivité commerciale n'entre en compte (même si cette dernière est la première évoquée dans les discours). Un centre dynamique se crée ainsi autour d'un lieu de rassemblement majeur, hérité et symbolique (Monnet, 2000 ; Miot, 2012), le plus souvent associé à une place principale chargée d'histoire ou d'une symbolique forte à l'échelle locale. Viennent ensuite s'y agglomérer les commerces, services et activités, en définitive tous les éléments qui peuvent participer à l'attractivité et au flux autour d'un lieu représenté comme important et totémique (Riffaud, 2018). Selon les acteurs interrogés, cette importance du lieu de rassemblement se traduit entre autres en termes d'animation, de festivités mais est aussi aujourd'hui d'autant plus exacerbée dans un contexte de conflits, de manifestations ou encore d'attentats au cours desquels les populations se rassemblent souvent spontanément dans ces lieux symboliquement identitaires de chacun des territoires concernés.

Je me dis qu'à la limite vu les difficultés que la France rencontre aujourd'hui par des phénomènes de crise ou des conflits qui peuvent exister, il y a quand même des échelles de communion et de rassemblement qui font que ça caractérise un centre. [Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Le centre est alors un garant de la sociabilité, et permet d'éviter l'isolement. On se rend en centre-ville non seulement pour trouver ce que l'on cherche (en termes de commerces et de services), mais aussi pour satisfaire un besoin social de rencontrer d'autres individus (Gibout, 2009). La place principale est en ce sens l'endroit révélateur de cette nécessité de rassemblement.

Moi je le constate comme ça, le centre-ville c'est aussi un cœur social, c'est une manière de faire société. [Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

XI-2.3. La place principale, lieu considéré comme historiquement et primordialement hyper-central

La place principale est perçue par les personnes interrogées comme le lieu principal du centre, lieu de la densité et des interactions les plus importantes entre les hommes et les activités. La place est donc perçue comme le nœud principal disposant notamment d'une fonction de lieu de rencontre, lieu fédérateur et symbole totémique, polarisant les flux et les activités. Un centre, et plus intensément sa place principale, ce sont les activités de consommation, les commerces, les activités de loisir, la culture, les espaces publics de rencontre, finalement c'est un cœur social, c'est la place du marché, c'est le lieu de la concentration maximale des fonctions urbaines (Lévy et Lussault, 2013).

Le centre-ville ça va être l'endroit où on va avoir des activités, des commerces, une place où les gens puissent se retrouver. [Homme, Cinquantaine d'années, ouvrier, Dunkerque, habitant]

La place centrale principale est également considérée comme le lieu où l'on va retrouver les animations principales, le lieu fédérateur et directement associé aux festivités (locales comme nationales). Et c'est cette place symbolique importante qui va également alimenter la définition du centre dans les pratiques et la perception de ses usagers, comme le montre cette citation d'un acteur Dunkerquois.

La place Jean-Bart, c'est le lieu du carnaval, c'est le lieu des rassemblements syndicaux etc. dans le cœur, et qu'est ce qui caractérise en premier lieu le centre c'est ces espaces de rassemblements. [Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

De même, la place Jean Bart à Dunkerque est le lieu choisi pour accueillir le symbole de la ville (la statue de Jean Bart), véritable icône laïque des Dunkerquois. Cette représentation totémique (Durkheim, 1960 ; Eliade, 1965) située directement sur la place montre toute l'importance de cette dernière pour les habitants, non seulement en termes de pratiques quotidiennes comme on l'a vu avec la présence des commerces et services accessibles, mais aussi de manière symbolique. De plus, cette statue cristallise l'espace central dans les représentations de ces mêmes habitants, qui repèrent le centre et établissent leurs pratiques autour d'elle. Ce phénomène est bien connu par les décideurs Dunkerquois, qui établissent leurs stratégies en prenant en compte cet élément patrimonial incontournable.

L'avantage de cette géométrie variable, le seul symbole totémique qu'on a Dunkerque, c'est Jean-Bart. Le carnaval n'est pas totémique, les Dunkerquois n'ont pas envie de l'exporter. Alors que Jean-Bart c'est le vrai porte étendard de la cité. Alors l'avoir placé sur cette place ça en fait le cœur du cœur. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Les places principales sont également des espaces hérités, des témoins originaires de la naissance des centres, qui pourront être aujourd'hui transformés dans leurs usages, passant de places du marché en parkings par exemple, puis de nouveau comme place du marché. Aujourd'hui, la place Jean-Bart à Dunkerque est par exemple passée par un stade de parking, pour ensuite redevenir piétonne mais entourée par les axes majeurs de communication de la ville, pour finalement devenir totalement piétonne aujourd'hui (Hellequin, 2016).

XI-3. Différentes représentations et délimitations du centre-ville

Cette nouvelle partie consiste à analyser les divergences de représentation et de délimitation des centres-villes, par les acteurs interrogés, qu'ils soient habitants ou décideurs. Elle s'appuie à la fois sur une analyse des discours, mais aussi, premièrement sur des cartographies issues des observations de terrain, puis sur des cartographies de représentation, issue d'un traitement post-entretiens.

XI-3.1. Quelle dissociation entre l'hypercentre commerçant et le centre-ville ?

Comme nous l'avons détaillé précédemment, la question du commerce prend une part importante dans la représentation du centre-ville. Ce dernier est parfois confondu avec l'entité urbaine que l'on pourrait appeler hypercentre commerçant et qui représente l'espace géographique qui concentre le plus de commerces. Le commerce se confond alors avec le centre-ville et inversement (Hellequin, 2016), comme cet acteur Dunkerquois nous le confirme dans la citation ci-dessous.

Ce qui rend difficile la délimitation du centre c'est qu'on a quand même une délimitation assez forte de ce qui est commercial. [Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Les cartographies suivantes sont réalisées grâce aux informations sur la concentration des commerces recueillies lors de l'enquête d'observations de terrain. Elles nous informent sur la typologie des espaces de centre-ville, et sur la délimitation de l'hypercentre commerçant. On

constate en effet une concentration commerciale en centre-ville, en un ou plusieurs grands pôles attractifs, autour desquels gravitent d'autres fonctions de la centralité. Comme on l'a vu précédemment, les places principales sont situées la plupart du temps directement au cœur de ces espaces d'hypercentre et sont donc caractéristiques de la centralité la plus importante. On peut toutefois constater certaines exceptions dues à l'histoire urbaine comme avec la place du Soldat Inconnu à Calais, isolée entre deux pôles, ou la Place de la République à Boulogne-sur-Mer, située dans le quartier de Capécure sur le port.

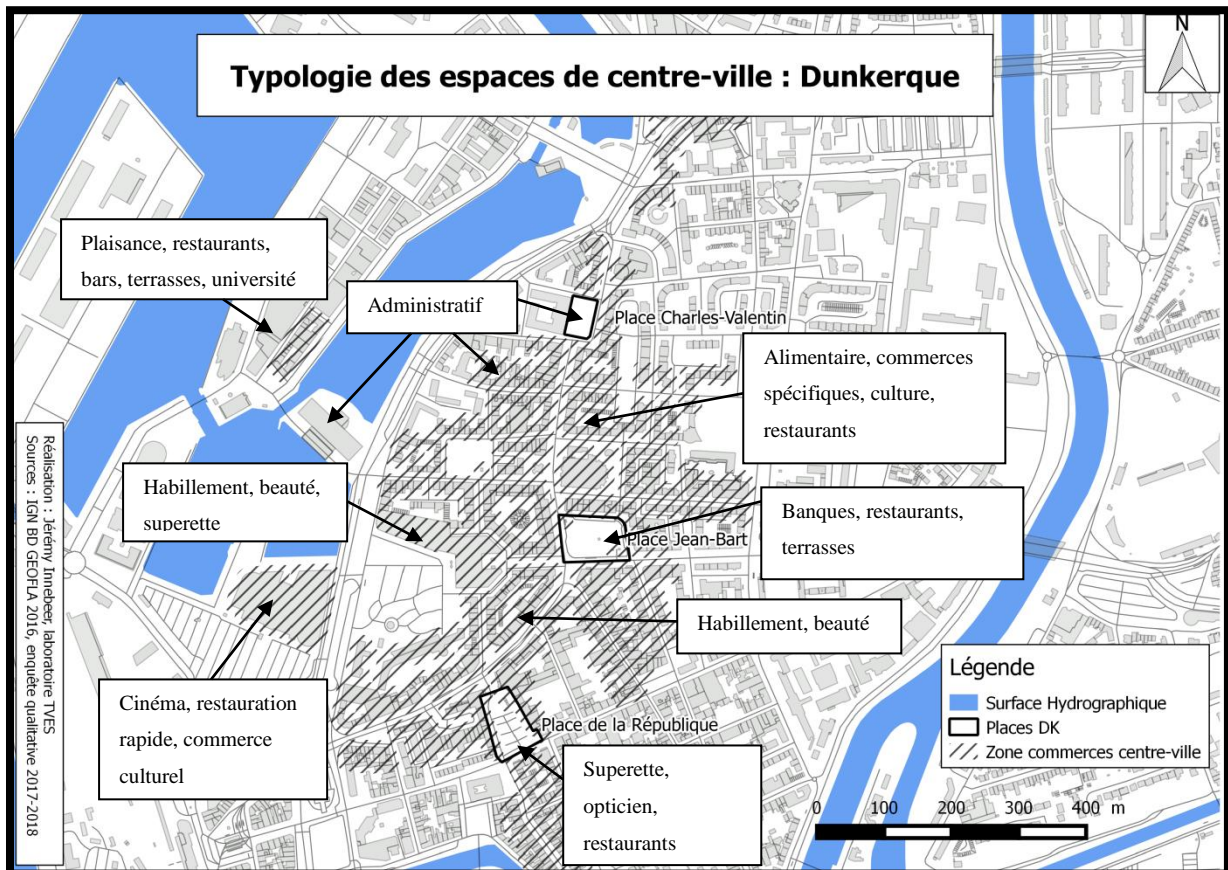


Figure 66 : cartographie de la typologie des espaces de centre-ville de Dunkerque, Jérémy Innebeer, 2018

A Dunkerque, les observations de terrain (avant la mise en place de la patinoire, mais après l'inauguration de la Halle aux Sucres) permettent de constater une concentration commerciale autour des trois places principales, et plus particulièrement autour de la place emblématique de la ville (Jean-Bart). De manière générale, cet hypercentre commerçant se découpe en suivant les axes routiers majeurs du centre-ville (Boulevard Alexandre III, rue Clémenceau), englobant les places principales (République, Jean-Bart et Charles Valentin), les centres commerciaux de centre-ville (Monoprix, Centre Marine et Pôle Marine) et en incluant

également les rues commerçantes de centre-ville (Rue Poincaré) ou encore les rues plus marginales mais historiquement identifiée au centre (Albert 1^{er}). La typologie des commerces et espaces présents dans cette entité urbaine permet de définir des sous-catégories d'espaces, on remarque alors que les places principales sont concernées par une présence de restaurants, de terrasses (la place Charles Valentin est moins marquée par ce point). L'hypercentre est aussi concerné par la présence des services financiers directement en pourtour de la place Jean-Bart. Aussi, on remarque la forte présence de l'administration directement en centre, avec le siège de la Communauté Urbaine et la présence de l'Hôtel de Ville (place Charles Valentin) et d'autres bâtiments de la collectivité (la Maison de l'Armateur qui accueille les services aménagements et cadre de vie, et qui fait écho à l'histoire de la ville). On retrouve un pôle culturel dynamique dans le centre commercial Pôle Marine, avec la présence du cinéma et du Furet du Nord, associés à la restauration rapide et à la facilité de stationnement du parking dédié. Sur les axes routiers principaux (Boulevard Alexandre III et rue Clémenceau), on retrouve principalement des commerces d'habillement, de beauté et multimédia, et au cœur de cet espace d'hypercentre, on retrouve les commerces de bouche et le marché, faisant écho au caractère nourricier du centre. Le quartier de la Citadelle propose également quelques restaurants et des terrasses, proposant un cadre un peu plus maritime avec la présence des bassins. On y retrouve l'Université du Littoral-Côte d'Opale, qui est implantée directement en bordure du centre, et qui bénéficie alors de cet emplacement privilégié. L'hypercentre commerçant de Dunkerque est donc un espace assez restreint, bordé par les bassins et canaux et qui se découpe depuis la place principale (Jean-Bart), au travers tout d'abord de l'aspect nourricier, puis de commerces plus diversifiés et qui tentent de se montrer attractifs grâce à des boucles marchandes proposées entre les boulevards et les centres commerciaux. Le centre-ville de Dunkerque est également très révélateur de son histoire, avec la présence des vestiges portuaires avec les bassins, et le parc de la Marine, mais aussi avec la Maison de l'Armateur (aujourd'hui bâtiment des services de la collectivité). Le centre-ville de Dunkerque est donc un espace urbain qui est représentatif de l'identité Dunkerquoise, entre places principales symboliques (présence de la statue de Jean-Bart, figure iconique de Dunkerque), héritages des anciens espaces et bâtiments portuaires et bâtiments de la Reconstruction, résultant des destructions de la Seconde Guerre Mondiale.

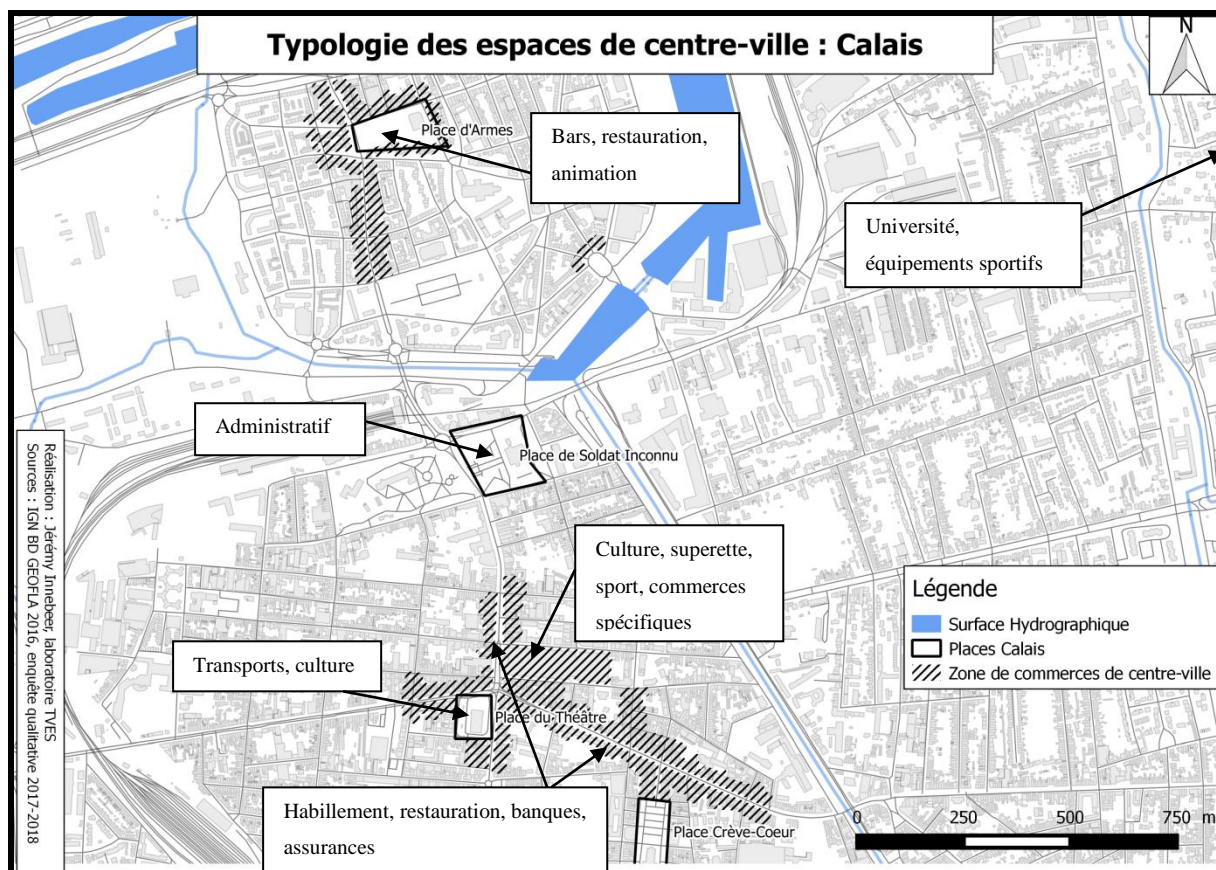


Figure 67 : cartographie de la typologie des espaces de centre-ville de Calais, Jérémy Innebeer, 2018

La ville de Calais est caractérisée par la présence de deux entités urbaines distinctes qui devraient constituer l'hypercentre commerçant de part et d'autre des places principales, incluant la place d'Armes et la rue Royale au Nord et la place du Théâtre et les quatre boulevards caractéristiques de Calais au Sud. La typologie des espaces permet d'identifier des caractéristiques urbaines différentes, avec à Calais Nord, une typologie des commerces plutôt centrée autour des bars restaurants et terrasses, et une place principale (place d'Armes) qui accueille le marché et les principales animations. Au Sud (dans l'ancienne commune fusionnée de Saint-Pierre-les-Calais), l'hypercentre s'étend depuis la place du Théâtre (plutôt dédiée à la culture et aux transports en communs en tant que hub), puis vers les quatre boulevards qui accueillent des commerces d'habillement, de restauration ou encore des services financiers. Calais Nord représente subséquemment le lieu attractif et dynamique pour les sorties, tandis que le centre place du Théâtre est caractérisé par une offre de commerces plutôt du quotidien et moins attractif en raison notamment d'une vacance commerciale et des logements qui donnent à l'espace un aspect de vide assez marquant.

Enfin, le centre commercial cœur de vie, situé non loin de la place du Théâtre, propose aujourd'hui un espace culturel Cultura, un supermarché, une salle de sport et des commerces spécifiques, qui en font un espace plus attractif qu'il ne l'était jusqu'alors. L'hypercentre commerçant de Calais est donc un espace urbain découpé en deux entités bien distinctes, vestiges des anciens centres de Calais et de Saint-Pierre-lès-Calais et marqués par une séparation avec l'Hôtel de Ville et la gare qui créent un espace de *no man's land* commercial. Ces deux hypercentres ne sont cependant pas équivalents, avec un centre plus dynamique à Calais Nord et des problématiques de vacance plus importantes au niveau du centre Sud.

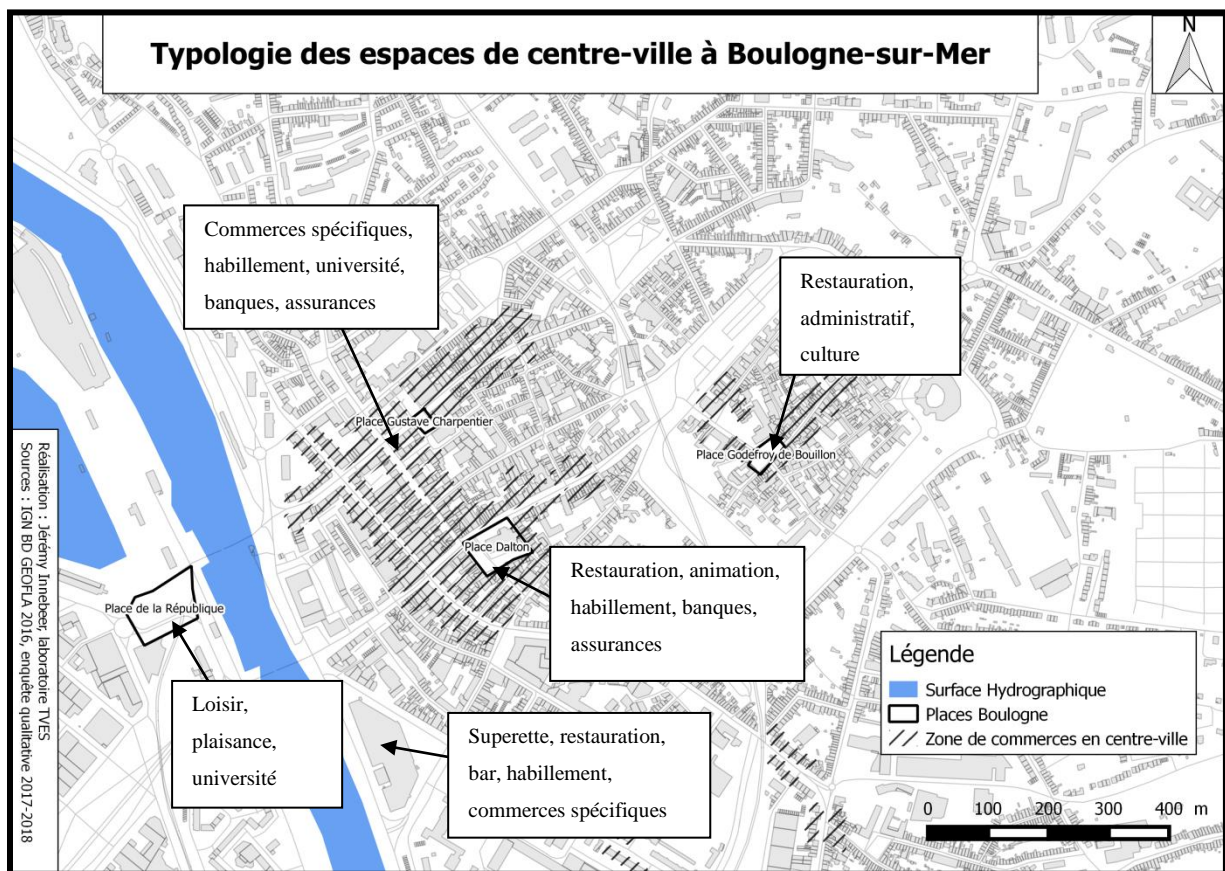


Figure 68 : Cartographie de la typologie des espaces de centre-ville de Boulogne-sur-Mer, Jérémie Innebeer, 2018

A Boulogne-sur-Mer, tout comme Calais, l'hypercentre commerçant peut être découpé en deux entités géographiques distinctes entre la Basse-ville et la Haute-ville. Cependant, ces deux hypercentres commerçants ne sont pas équivalents, tant en termes d'attractivité que d'offre proposée et de taille de l'espace concerné. L'hypercentre commerçant de la Haute-ville (aussi appelée Vieille Ville ou Ville Fortifiée) est plutôt concerné par la présence de l'administration (Hôtel de Ville) ainsi que celle de commerces et restaurant plutôt destinés au

tourisme, avec également la présence de lieux culturels et touristiques importants. Cet espace témoigne du passé historique de la ville et est très apprécié des Boulonnais comme des touristes, sans toutefois être l'espace le plus attractif quotidiennement, en raison de sa grande spécificité. L'hypercentre situé en Basse-ville est quant à lui bien plus dynamique, et propose des commerces du quotidien (commerces spécifiques, habillement, commerces de bouche, restaurants, services financiers, ...). L'espace peut être décomposé en plusieurs parties. Tout d'abord les axes routiers principaux (la Grande Rue et la rue Nationale) et la place principale (place Dalton), représentent le cœur de l'hypercentre, l'endroit le plus animé, et qui propose des commerces de restauration (et terrasses attractives sur la place Dalton qui accueille également le marché), ainsi que de l'habillement et des services financiers. La rue Thiers, semi piétonne, permet d'intensifier encore cette proposition de l'hypercentre commerçant, et amène à la place Gustave Charpentier et la rue Faidherbe, laquelle accueille également l'Université du Littoral-Côte d'Opale. En marge de l'hypercentre commerçant, on retrouve d'autres espaces attractifs autour de l'Aquarium Nausicaa, ou encore avec le centre commercial Liane et la place de la République dans le quartier de Capécure, qui propose loisirs, plaisance et un autre site de l'Université du Littoral-Côte d'Opale. L'hypercentre commerçant de Boulogne-sur-Mer est donc caractérisé par sa double présence, entre la Basse-ville et la Haute-ville. La Basse-ville dynamique propose des commerces du quotidien, correspondant à la fois à la définition du centre en tant qu'espace nourricier et aussi animé, comme lieu de rassemblement important. Ainsi, contrairement à Dunkerque (et dans une moindre mesure à Calais), l'identité portuaire de Boulogne-sur-Mer n'apparaît pas dans l'hypercentre commerçant.

De manière générale, les centres de ces villes sont caractérisés principalement par leur fonction commerciale, et associés la plupart du temps à l'entité urbaine appelée hypercentre commerçant. Pour les personnes interrogées, qu'elles soient acteurs institutionnels ou habitants, la délimitation du centre ne peut s'arrêter uniquement à cette question commerciale, car comme on l'a vu, c'est un ensemble de fonctions de la centralité qui fait un centre-ville. Si les limites entre les deux entités géographiques restent floues dans les perceptions des personnes interrogées, on peut constater que le centre-ville a une emprise plus importante que l'hypercentre commerçant, lui permettant d'intégrer une zone d'habitat et d'autres fonctions de la centralité (loisir, culture, administrations, ...).

XI-3.2. Le centre-ville définit par un fort caractère symbolique

Les dimensions patrimoniales et symboliques revêtent également une place importante dans les représentations du centre-ville (Hellequin *et al.*, 2007). Les personnes interrogées caractérisent en effet le centre-ville par les places historiques, les églises, les beffrois ou hôtels de ville. Ces éléments délimitent même parfois un centre-ville restreint, comme le montre cette citation d'une Dunkerquoise.

Une fois qu'on a montré la place Jean-Bart, l'Eglise Saint-Eloi et le beffroi c'est bon on a fait le tour quoi. [Femme, Cinquante d'années, cadre, Dunkerque, habitante]

Ces lieux emblématiques participent à une ambiance et une attractivité de centre-ville par leur caractère de lieux de pouvoir (administratifs, commerciaux, religieux) importants, renvoyant à l'origine de la création des villes. Comme en témoignent les citations ci-dessous de décideurs et d'habitants, ces lieux emblématiques sont la plupart du temps des bâtiments, monuments ou espaces publics (places) qui ont une dimension symbolique forte du fait de leur origine historique ou de leur ancienneté et qui témoignent d'un passé (vestiges moyenâgeux, industriels, bâtiments anciens, etc.). Ils apparaissent comme des médiateurs entre la société et l'urbain (Gibout, 2016 ; Gravereau et Varlet, 2019).

Le centre-ville c'est ce que tu trouves autour des trois bâtiments qui constituent le cœur de ville, c'est un bâtiment représentant le pouvoir de l'église, un bâtiment représentant le pouvoir, l'autorité local donc l'Hôtel de Ville et puis un bâtiment représentant le pouvoir des commerçants donc la place du marché. [Homme, Trentaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Les lieux emblématiques pour les centres-villes ça va être toujours on va dire l'élément patrimonial essentiel qui fera que les gens diront là on est au centre-ville. [Homme, Cinquante d'années, employé, Dunkerque, Habitant]

Les éléments patrimoniaux de qualité, témoignant du passé de la ville (bâtisses d'époque, industries du textile, etc...) Hôtel de Ville, Tour de Guet, Bassin de Plaisance, Grand Théâtre, le Phare, ... En fait, autant d'éléments que de centres. [Homme, Quarantaine d'années, service patrimoine, Calais, acteur institutionnel]

En dehors du cadre bâti, les centres-villes étudiés bénéficient également d'un patrimoine naturel et/ou paysager important qui participe à la création d'une identité particulière, et qui

contribue aussi à la création de polarités saisonnières, en dehors du centre traditionnel. Pour les acteurs Dunkerquois, ce patrimoine est caractérisé par la présence de l'eau (bassin, port, ...), de reliefs (collines, ...) à Boulogne, souvent mêlés aux éléments symboliques historiques (remparts et autres vestiges moyenâgeux). Boulogne-sur-Mer sera par exemple à la fois caractérisée par sa Haute-Ville fortifiée sur la colline, par la présence du fleuve de la Liane et par son aspect de ville balnéaire et portuaire et donc de la mer. A Dunkerque et à Calais, cela sera plutôt des paysages plats, de champs et watergangs, avec la ville logée entre les espaces agricoles et la mer.

Je pense que ce qui n'est pas le cas de tous les centres, on a une présence forte de l'eau, on a une présence forte de remparts qui ne correspondent pas au centre-ville mais à la ville historique dans sa ceinture, et qui se confondent un peu avec le centre actuel parce que la ville historique est très ramassée. [Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

XI-3.3. Les plages des villes moyennes de la Côte d'Opale, des polarités saisonnières complémentaires aux centres-villes

En dehors des centres-villes traditionnels caractérisés par un regroupement des différentes fonctions et lieux emblématiques de la centralité (Lebrun, 2002 ; Marchal et Stébé, 2011 ; Levy et Lussault, 2013 ; Lemarchand *et al.*, 2014), l'identité et la géographie des villes étudiées permettent l'existence de polarités que nous qualifieront de saisonnières, qui peuvent apparaître notamment l'été dans la station balnéaire. Ces polarités, sont à différencier des centres, car elles ne regroupent pas l'ensemble des fonctions de la centralité, et elles ne sont effectives que pendant des périodes spécifiques de quelques mois. De plus, elles participent à la création d'une identité symbolique forte et attractive pour les villes de la Côte d'Opale, comme le montrent les citations ci-dessous, d'habitants et de décideurs.

Après un point attractif de Calais c'est la plage. [Homme, Vingtaine d'années, employé, Calais, habitant]

La nuance elle se fait sur les caractéristiques géographiques, ici il y a peut-être deux pôles avec la digue et le centre-ville, pas forcément été/hiver car je prends aussi plaisir à me rendre sur la digue en hiver et au centre-ville en été qui est beaucoup plus apaisé. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Avec une spécificité de Dunkerque, qui n'est pas vraie dans la plupart des autres villes moyennes française, c'est qu'il y a une dichotomie très forte entre la ville balnéaire et la ville centre. [Femme, Cinquantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

La question des concurrences peut également se poser concernant l'attractivité des espaces centraux. On peut voir un certain phénomène de « déplacement » de la centralité vers ces autres polarités en période estivale. Pour les personnes interrogées, on sera par exemple plus facilement tenté par une promenade, un restaurant ou un verre à la plage l'été plutôt qu'un centre-ville. Ce dernier reste la polarité principale du reste de l'année, mais « prête » une partie de son attractivité (et en crée une nouvelle) à la station balnéaire l'été. Ce phénomène s'observe plus particulièrement à Dunkerque, où le quartier de Malo-les-Bains propose une promenade sur la digue de mer. Cet espace est largement fourni en termes de restaurants et de bars avec terrasses face à la mer, et disposerait d'une des plus belles plages de la région, ce qui en fait indéniablement un espace attractif, en particulier l'été pour la région, y compris les voisins Belges au littoral très, trop, densément construit. Boulogne-sur-Mer et Calais disposent également de cette attractivité saisonnière mais en moindre mesure, en raison d'une composition différente. A Calais, la plage est en effet attractive, mais reste peu équipée de commerces de bouche, à l'image d'une ville centrée plutôt sur les échanges avec l'Angleterre qui aboutissaient en centre-ville avant le tunnel sous la Manche, tandis qu'à Boulogne-sur-Mer, la plage est moins fréquentée en raison de sa taille moins importante, elle ne dispose que de quelques restaurants de bord de mer et a longtemps été interdite à la baignade du fait de la proximité industrielle.

En pratique le centre-ville peut bouger, c'est-à-dire que ça va être la digue le soir (en été), c'est un autre lieu de vie. Je vais prendre un exemple il y a peu de temps avec des amis il faisait beau on a dit on va sur la digue et un autre qui n'avait pas trop le temps il a dit on va en centre-ville. On a été boire un verre au Bommel [en centre-ville] on a été les seuls. Pourquoi il n'y avait personne, parce que c'était le premier jour où il faisait beau et les gens on eut le même réflexe qui était le miens c'est dire quand il fait beau quand tu as envie de boire un verre après le boulot, tu vas à la digue, tu ne vas pas au Bommel. L'hiver quand tu vas boire un verre tu vas au Bommel. [Homme, Trentaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Pour les acteurs institutionnels, il y a également une difficulté pour qualifier ces espaces balnéaires, parfois identifiés comme centraux, d'autre fois considérés comme des polarités à part.

J'aurais tendance à dire que c'est une sorte d'appendice du centre parce que si elle est très centrale elle est quand même très mono-activité. Je pense qu'on peut plutôt dire quelle est rattachée au centre plutôt que c'est un centre bicéphale en fait. On sent quand même une complexité à qualifier cet espace, on parle de la digue, on parle de la mer, on parle de la station, voilà. [Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Il y a toutefois une volonté récente de développer l'attractivité de la station balnéaire, par des aménagements ou animations. A Dunkerque par exemple, les animations estivales se reposent sur le vent (qui participe à l'image négative de la ville tout au long de l'année) pour proposer des activités nautiques, de plage ou de bord de mer.

Pour moi la station balnéaire même si elle n'a pas toujours été perçue de cette manière-là on essaye de l'investir tout au long de l'année en fait. Ça peut être des événements ponctuels, ça peut être en termes d'animations liées au vent, ça peut être des activités ou un équipement de parcours, ça peut être la possibilité d'intégrer dans un futur poste de secours un espace d'exposition 4 saisons qui en plein été devient un espace de sauvetage. [Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

XI-3.4. Le centre-ville, des délimitations fondées sur des stratégies politiques, entre rétrécissement et élargissement des limites ?

L'analyse des entretiens permet également de mettre en avant la question de la délimitation du centre-ville au sens des limites qu'il est possible de donner aux centres-villes. Dans le système politique français, celles-ci sont rarement administratives, il n'y a pas d'arrondissement central identifié comme tel ou de mairie annexe dite centrale pour un quartier en particulier, il n'y a pas non plus de quartier statistique central, les IRIS correspondent à des regroupements d'îlots de taille équivalente. De plus, même si ces limites existaient, elles ne sont pas pour autant reconnues par les différents usagers des centres-villes. Ainsi, nous avons considéré qu'il était essentiel de les préciser telles qu'elles étaient énoncées par les différentes personnes interrogées. Comme nous l'avons vu plus tôt, pour les habitants Dunkerquois, le centre-ville vécu, perçu, est un espace assez restreint, concentré autour de l'hypercentre commerçant et de la place principale. Pour les acteurs institutionnels, il existe certaines stratégies nouvelles qui

visent à élargir l'espace central pour permettre d'y intégrer certains éléments susceptibles de participer à la redynamisation du dit centre (Hellequin *et al.*, 2007). Cet élargissement peut se faire dans plusieurs directions comme à Dunkerque vers la gare, vers la plage, en incluant les bassins et les nouveaux équipements sur les quais plus éloignés.

Pour moi la limite du centre-ville c'est effectivement place du Mynck, place de la Victoire, la gare. Après là on est sur la notion de centre-ville élargi, et la volonté c'est d'étendre pour avoir des équipements qui participent à la redynamisation du centre-ville. [Homme, Cinquantaine d'années, élu, Dunkerque, acteur institutionnel]

L'idée est maintenant d'agrandir le centre-ville, on est plus seulement sur place Jean-Bart, on descend jusqu'à la gare puis vers la Halle aux Sucres. Maintenant on a une liaison avec le projet de réaménagement de la digue, est ce que la partie Est de la plage ne va pas finalement faire partie du centre-ville ? [Femme, Cinquantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Cependant, la perception des centres de la part des habitants n'évolue pas forcément, ce qui peut donner lieu à des conflits de représentation concernant ces espaces centraux et les usages qui y sont favorisés. Pour les habitants, les pratiques et représentations se font au travers des vécus quotidiens, et ne peuvent être imposés par des choix d'aménagements.

C'est-à-dire que pour nous qui habitons Dunkerque depuis tout petit, le centre-ville il a toujours été aux alentours de la place Jean-Bart. Aujourd'hui le décideur rêve de faire bouger ce centre-ville en l'élargissant. Nous ça ne nous dérange pas de savoir qu'il y a le Mynck, la gare, etc... Mais qu'on nous laisse notre centre-ville ! Ils ont voulu nous modifier dans notre tête le schéma, c'est à l'envers. [Femme, Cinquantaine d'années, cadre, Dunkerque, habitante]

Certains habitants remettent en cause les politiques publiques passées et présentes, au travers de l'image du maire qui n'agit selon eux pas forcément pour le bon développement de la ville, en cohérence avec la définition et les usages (pratiques des habitants) concernant le centre urbain, mais plutôt pour réaliser des aménagements urbains pérennes, témoins de son passage.

Chacun veut mettre sa marque, on a eu un maire bâtisseur ici à Dunkerque, après on a eu Michel Delebarre c'était plus les entreprises. Maintenant lui [Patrice Vergriete] il veut refaire toute la ville mais à son image. [Femme, Cinquantaine d'années, cadre, Dunkerque, habitante]

La création de centralités de projet ne peut pas fonctionner sans que les habitants se représentent au préalable les espaces concernés comme étant des centres-villes. Le centre-ville est en effet un espace défini selon les pratiques et représentations quotidiennes des usagers et habitants (Avry, 2012), et ne peut être un espace géographique « imposé ». Les centralités créées de toute pièce sans que des usages ne concernent déjà ces espaces semblent donc vouées à l'échec. Cette définition d'espaces centraux non acceptés par les habitants peut créer des problématiques de réception des aménagements de revalorisation et même des conflits d'acceptabilité sociale. Certains espaces envisagés pour la revalorisation apparaissent dès lors hors sujet et potentiellement inefficaces pour enrayer les phénomènes de décroissance de centre urbain, car ils ne sont pas perçus par les habitants comme centraux ou reliés aux centres.

Un centre-ville c'est un endroit où on se balade, je ne vois personne se balader à pied depuis le môle 2. Leur centre-ville de projet, donc les darses c'est en centre-ville ? Le môle 1 c'est en centre-ville ? mais il faut arrêter hein. C'est comme au Grand Large, la boulangerie elle a tenu 2 mois, ça ne tient pas. La centralité ça dépend des gens, si les gens le veulent ou pas.
[Homme, Trentaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

On extériorise tout et après on dit voilà c'est le centre-ville. On bidouille, on arrange pour que ça passe. C'est irréaliste. Il faudrait déjà reprendre le centre-ville pour le centre-ville. On devrait avoir un centre-ville à Dunkerque qui est fort, et d'autres centres-villes autour qui sont ceux des autres villes donc Saint Pol, Petite-Synthe etc.
[Homme, Cinquantaine d'années, ouvrier, Dunkerque, habitant]

On peut prendre par exemple le cas de la Place du Soldat Inconnu à Calais, qui, si elle fait aujourd'hui l'objet d'un traitement spécifique au travers d'animations, était autrefois prévue comme centre-ville, sans en avoir les fonctions et sans que des usages n'y soient présents. Le résultat a alors été la création d'un espace qui n'a jamais été vraiment perçu et pratiqué comme un centre par les habitants. Les centres qui sont restés pratiqués sont les anciens centres de Calais et de Saint-Pierre-lès-Calais, déjà identifiés en tant que tels, à savoir la place d'Armes et la place du Théâtre.

Pour certains habitants interrogés, les perceptions différentes du centre-ville qu'ont les différents groupes d'acteurs peuvent donc poser un problème. Certains affirment que de ce fait, certaines actions de revalorisation seront inefficaces car elles ne concernent pas directement le centre pratiqué, celui qui est connu et pratiqué par les habitants. A Dunkerque

par exemple, des actions mises en œuvre à l'échelle du quartier « Dunkerque centre », ne correspondent pas à ce qu'il est nécessaire de faire, pour les personnes interrogées, à une échelle plus réduite de la rue et du centre-ville tel qu'il est représenté par les habitants. Pour certains habitants, les précédents aménagements de redynamisation représentés par le Pôle Marine, ou les actuels représentés par exemple par l'aménagement des môles, sont considérés comme décousus, dissociés du centre, et en inadéquation avec sa revalorisation. Les acteurs institutionnels locaux sont néanmoins conscients des délimitations passées, mais ont tendance à penser le centre comme un centre d'agglomération, qui s'agrandit et qui accueille des stratégies urbaines globales d'attractivité. S'en suivront donc des stratégies d'aménagement qui concernent un centre d'agglomération et non pas une rue ou une place, avec un impact sur le quartier en lui-même, comme le souhaiteraient les personnes interrogées. A l'inverse, les habitants vont plutôt rester dans une image plutôt passéiste du centre-ville, avec des délimitations qui ne doivent pas évoluer et des stratégies qui doivent concerner directement le cœur urbain et les pratiques qui y sont associées, sans tenter de séduire de nouveaux publics des quartiers plus éloignés ou même extérieurs à la ville.

On a pas du tout la même vision du centre-ville (avec les décideurs). Dunkerque centre ce n'est pas le centre-ville. Je pense qu'il n'y a qu'eux qui ont cette vision du centre-ville. Tu vas à Lille la Grand Place elle ne s'étale pas sur 4 km² hein. Le centre-ville ce n'est pas le port ! Or là on est déjà parti sur le port, le pôle marine c'est sur le port, ça n'a jamais été le centre-ville de Dunkerque. Nous Dunkerquois, sortis du parc de la marine c'était plus Dunkerque, on était sur le port. Pour eux le centre-ville c'est Dunkerque, ce n'est pas un centre-ville.
[Homme, Cinquantaine d'années, ouvrier, Dunkerque, habitant]

Pour certains acteurs il faut se placer dans le temps moyen long de la ville dans lequel le centre-ville a toujours été une entité urbaine en évolution et qui doit continuer d'intégrer de nouveaux espaces, dans une volonté de renforcement de l'attractivité grâce à des opérations d'aménagement ou de prévision d'opportunités futures de développement.

Ces travaux sur la délimitation des centres je pense qu'il est intéressant de les mettre en lien avec d'autres travaux parce qu'on n'a pas forcément les mêmes définitions. Moi j'aurais tendance à me demander est ce que la configuration des années 70/après-guerre, est la même que celle d'aujourd'hui, est ce que dans les années 70 on aurait mis en centre la citadelle ? [...] Est-ce qu'il ne faut pas déjà dans une définition pour pouvoir s'inscrire dans un temps moyen long, qui est le temps de la ville en fait, être plutôt large et ambitieux même si

effectivement ça nous fait des réserves foncières qui sont impressionnantes ? [Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

XI-3.5. Les cartes mentales, un essai de transposition des représentations du centre-ville

Finalement, lorsque l'on demande aux personnes interrogées de délimiter géographiquement le centre-ville, les limites sont floues, et on constate que les habitants et acteurs institutionnels peinent à identifier une identité géographique « centre » bien délimitée. Cela s'explique donc en partie par la multiplicité des définitions possibles du centre, et de l'évolution des espaces urbains au fil du temps, qui sont autant d'éléments ayant un impact sur les représentations de la centralité.

Ça dépend de quoi on parle, les limites sont floues. [Femme, Cinquante d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Les représentations du centre-ville par les acteurs institutionnels et les habitants peuvent donc être divergentes, et la perception par les habitants d'un espace comme étant central semble pourtant essentielle pour définir son attractivité (Avry, 2012). De plus, elles permettent de mieux comprendre les décalages entre décideurs et habitants quant à ce qu'est le centre-ville, au-delà de sa définition par ses éléments. Ces réflexions sont issues notamment des travaux sur la territorialité de Guy Di Méo (1999) qui pose la connaissance des frontières d'un espace, ici un quartier, comme élément fondateur de la constitution territoriale en tant que « *la frontière met de la distance dans la proximité* » (Arbaret-Schulz, 2002).

Pour préparer ce travail de délimitation, nous avons proposé un plan aux personnes interrogées et leur avons demandé de citer verbalement les éléments géographiques retenus que nous avons intégré dans un SIG ((cf. chapitre 4. 2.2, p.). La cartographie présentée reprend ainsi la totalité des citations.

Les cartographies suivantes montrent donc les limites des centres-villes de Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer, pour leurs acteurs qu'ils soient institutionnels ou habitants. Nous allons mettre en évidence non seulement une divergence dans les représentations entre les types d'acteurs, mais également au sein d'un même groupe d'acteurs et plus particulièrement des représentations différenciées du centre en fonction des villes.

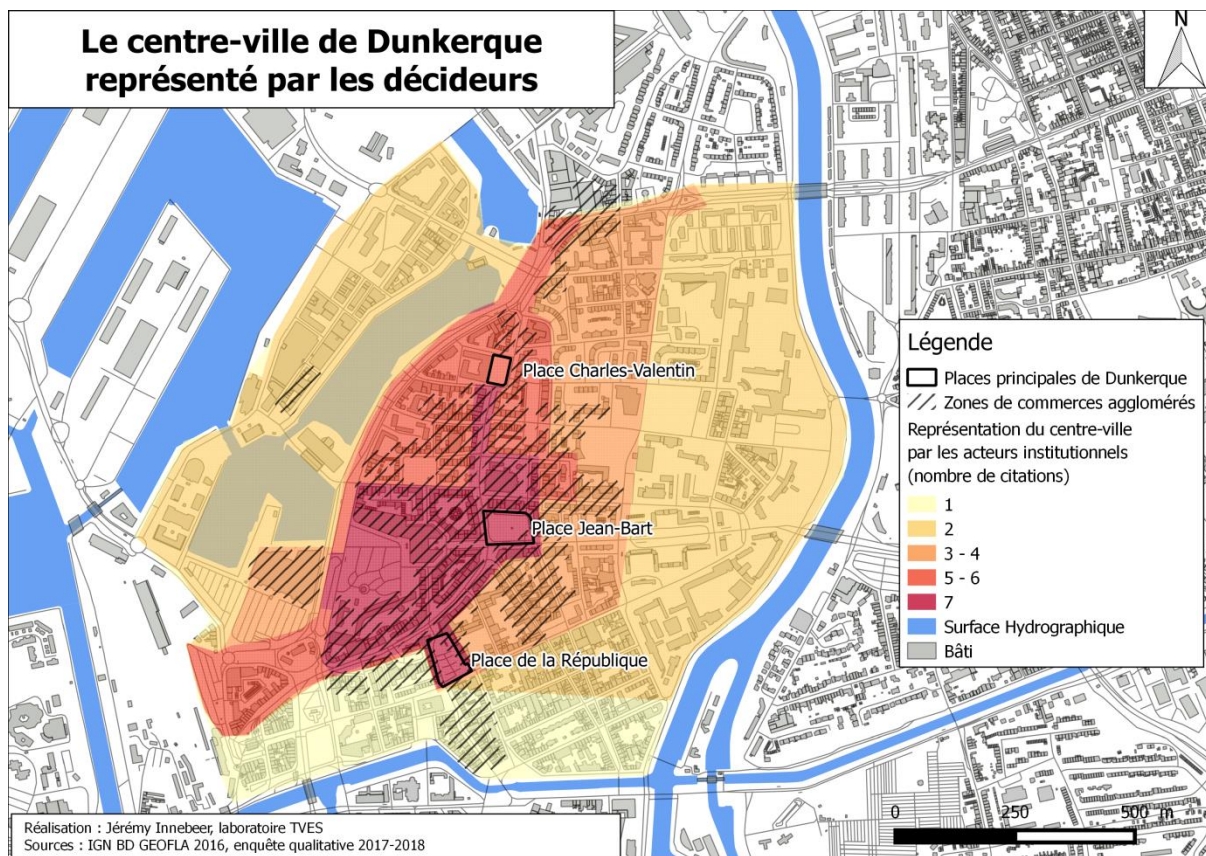


Figure 69 : cartographie de la représentation du centre-ville de Dunkerque par les décideurs, Jérémy Innebeer, 2018

La cartographie ci-dessus permet donc de mettre en évidence les représentations du centre-ville pour les acteurs institutionnels, ou décideurs¹⁷. A ces représentations nous avons ajouté la délimitation de l'hypercentre commerçant, qui nous permet d'évaluer si ces deux représentations correspondent. Force est de constater que ces deux formes de représentations du centre se superposent. La zone d'hypercentre commerçant est entièrement comprise dans la zone du centre-ville représenté par les acteurs institutionnels. Aussi, la carte nous informe sur les divergences de représentations au sein de ce même groupe d'acteurs, avec pour certaines personnes interrogées une perception du centre-ville de manière plus étendue que d'autres, confirmée par les citations ci-dessous.

On a plusieurs délimitations en fait, l'hypercentre et le centre-ville. Après en marge du centre-ville, les quartiers Grand Large, Victoire par exemple, l'église de rattachement c'est

¹⁷ Sept personnes interrogées par entretiens semi-directifs dans la catégorie des acteurs institutionnels de Dunkerque (élus et directeurs de services de la ville et de la Communauté Urbaine de Dunkerque).

l'église Saint Eloi, donc on est bien dans une séquence urbaine un peu centrale. [Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Le centre d'agglomération regroupe les fonctions commerciales, administratives, de loisir, et les canaux, il est entouré par les bassins et les môles. L'hypercentre c'est plutôt pour la promenade, c'est le périmètre des commerces et des animations de Noël. [Femme, Cinquantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Dans tous les cas, les acteurs institutionnels s'accordent à penser que le centre-ville est situé principalement entre les 3 places principales, au cœur de l'hypercentre commerçant. A noter que les acteurs qui pensent que le centre-ville est un espace plus étendu sont également ceux qui évoquent la nécessité d'avoir un centre-ville élargi dans lequel il est possible d'englober les équipements attractifs et actions de revalorisation (bowling, aménagements piétons, gare, loisirs, théâtre, etc.) qui correspondent aux stratégies des acteurs locaux pour le redéveloppement du centre. Ces personnes ont d'ailleurs tendance à penser que le centre-ville est une entité urbaine qui va continuer de s'étendre et de se développer sur les anciennes friches portuaires.

Si l'on reprend cette emprise spatiale du centre telle qu'elle est perçue par les acteurs, il faut nuancer cette question de la volonté d'agrandissement. De fait, il est possible de distinguer le centre-ville de projet, élargi, qui correspond finalement au quartier « Dunkerque » qui est cerné par l'eau mais qui a tendance à s'étirer vers le port, du centre-ville vécu (en rouge) qui se recentre plutôt autour de la place principale de la ville (place Jean-Bart). La zone intermédiaire intègre les grands complexes commerciaux (pôle marine et centre marine), ainsi que le boulevard principal commerçant, en englobant les places principales.

La stratégie urbaine se découpe avec ce zonage, intégrant des éléments comme la gare, et les lieux administratifs principaux (Hôtel de Ville, bâtiment de la Communauté Urbaine de Dunkerque). La question de la stratégie à adopter entre rétrécissement et agrandissement ne semble pas totalement tranchée par les acteurs institutionnels. Dans certains cas les décideurs essayeront d'étendre l'emprise du centre pour y intégrer certains éléments (quartiers de la citadelle, gare, etc.), dans d'autres on va plutôt vouloir se recentrer vers la place principale

quitte à faire sortir certains espaces de l'emprise définie comme centre. La rue Albert 1^{er} ¹⁸ qui se trouve dans cette zone intermédiaire dans la limite de l'espace perçu comme central.

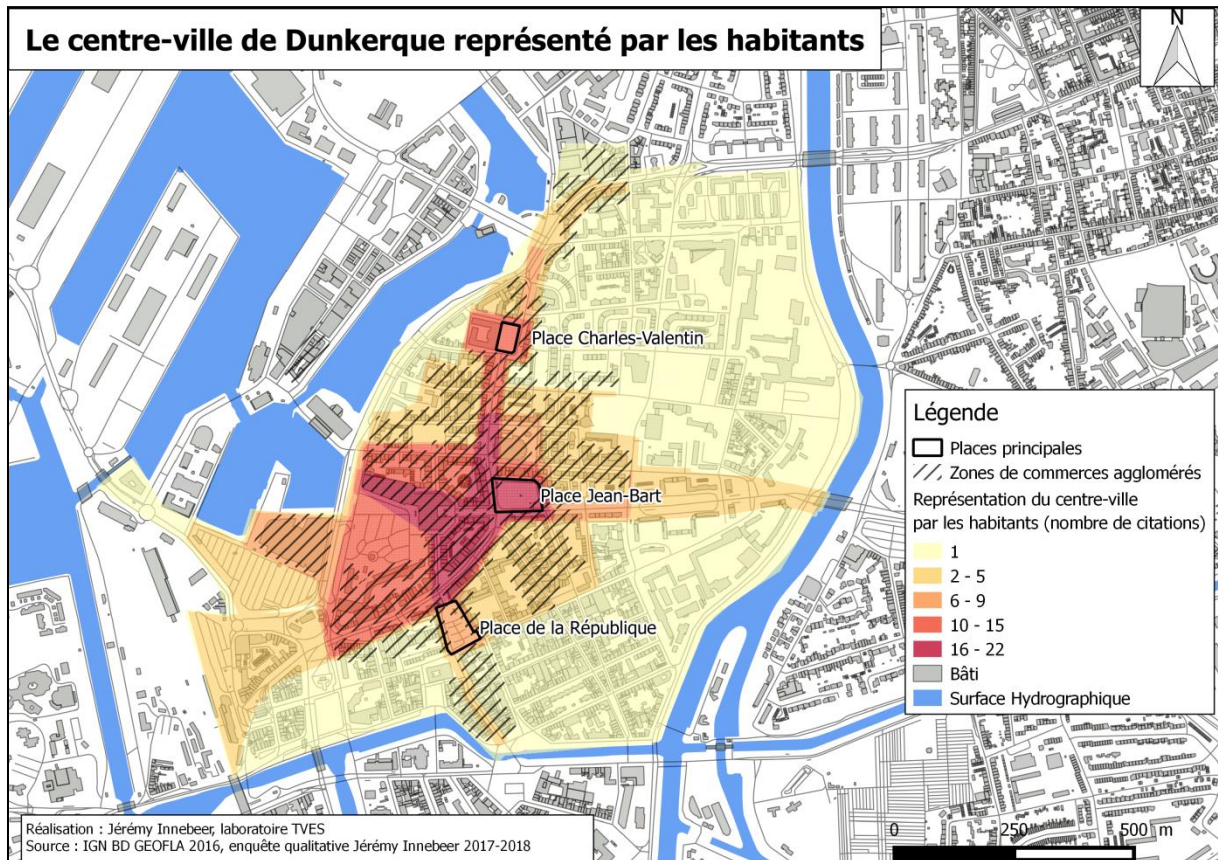


Figure 70 : cartographie de la représentation du centre-ville de Dunkerque par les habitants, Jérémy Innebeer, 2018

La cartographie des limites du centre-ville par les habitants est quant à elle bien différente de celle que nous venons d'observer avec les acteurs institutionnels. Premièrement, nous avons interrogé plus d'habitants que d'acteurs institutionnels et donc la cartographie ci-dessus nous permet d'avoir plus de détails. Deuxièmement, force est de constater que les habitants interrogés ont une vision différente du centre-ville. Ainsi, même si les deux catégories d'acteurs sont d'accord quant à l'emprise de l'hyper centre, les habitants vont avoir plutôt tendance à percevoir le centre comme une entité plus recentrée autour de la place Jean-Bart. Il y a dans la majorité des cas une concordance entre le centre commerçant et le centre-ville et qui s'étend peu au-delà de ses limites. Ainsi, par exemple, aucune des personnes interrogées

¹⁸ Cette rue se situe en dessous de la place de la république. C'est une rue historiquement connue pour être en marge du centre-ville et soumise à des difficultés de maintien de ses commerces.

n'a cité le quartier des bassins, et une moitié seulement le quartier du pôle Marine pourtant inauguré en 1999. La césure entre l'ancien centre autour des places et les nouveaux territoires des projets urbain Neptune puis Phenix semblent peu appropriés par les habitants.

De plus, les acteurs institutionnels se représentent le centre par le biais de grandes caractéristiques urbaines centrales générales (le commerce, les services, la présence de l'administration, ...) de grands espaces (places principales, quartiers, ...), favorisant une délimitation peu précise. Les habitants vont quant à eux plutôt citer des rues, ce qui va donner une cartographie plus fine. Ainsi sur cette cartographie les axes se dessinent clairement, et ils permettent de caractériser les axes routiers comme une caractéristique importante du centre. Les rues sont en effet les espaces urbains où l'urbanité est la plus forte en dehors des places principales, elles constituent alors bien un objet géographique (Fleury, 2004). Cela correspond bien à l'importance du centre-ville comme espace de rencontres, dans la rue, définis par les habitants plus haut. Ces espaces seront aussi les indicateurs de la décroissance ou de croissance des centres et plus généralement des villes, car la rue est la première échelle urbaine qui va concerner l'habitant dans ses pratiques du centre-ville.

La cartographie permet de faire ressortir particulièrement certains axes correspondants aux grands boulevards commerçants et d'autres moins cités et correspondants aux entrées de centre-ville. Ces dernières mettent en réalité en évidence un potentiel biais de perception, car les habitants des autres quartiers ou communes auront plutôt tendance à se rendre en centre en voiture, et leur perception du centre va débiter dès l'entrée de ville, en ne concernant que l'axe routier pratiqué. Par exemple des personnes habitants à l'ouest (Saint-Pol-sur-Mer, Petite-Synthe ou Fort-Mardyck) se rendront en centre-ville en prenant la route de la Saint Maritain (axe périphérique longeant le port permettant de se rendre directement en centre-ville), et le centre-ville débutera pour elles à l'entrée de ville au niveau du quartier de la citadelle. Pour des personnes de Rosendael, le boulevard Sainte Barbe, à l'Est, sera l'axe d'entrée de ville. Cette représentation du centre-ville est donc influencée par le lieu de vie des personnes interrogées, leurs pratiques, leurs moyens de transport pour se rendre en centre ou encore leurs pratiques en termes d'achat et de fréquentation des espaces publics que sont les rues et les places.

Finalement, le cas Dunkerquois permet de mettre en évidence la dissociation de représentation des habitants et décideurs concernant la même entité géographique centrale. Les deux groupes d'acteurs souhaitent la revalorisation de cet espace central, mais là où les premiers se

définissent et représentent le centre-ville par leurs pratiques notamment d'achats, les seconds auront plutôt tendance à avoir une vision plus globale, bénéfique pour l'établissement de stratégies d'agglomération cohérentes, mais s'éloignant de fait du ressenti direct des problématiques centrales telles qu'elles sont perçues par les habitants.

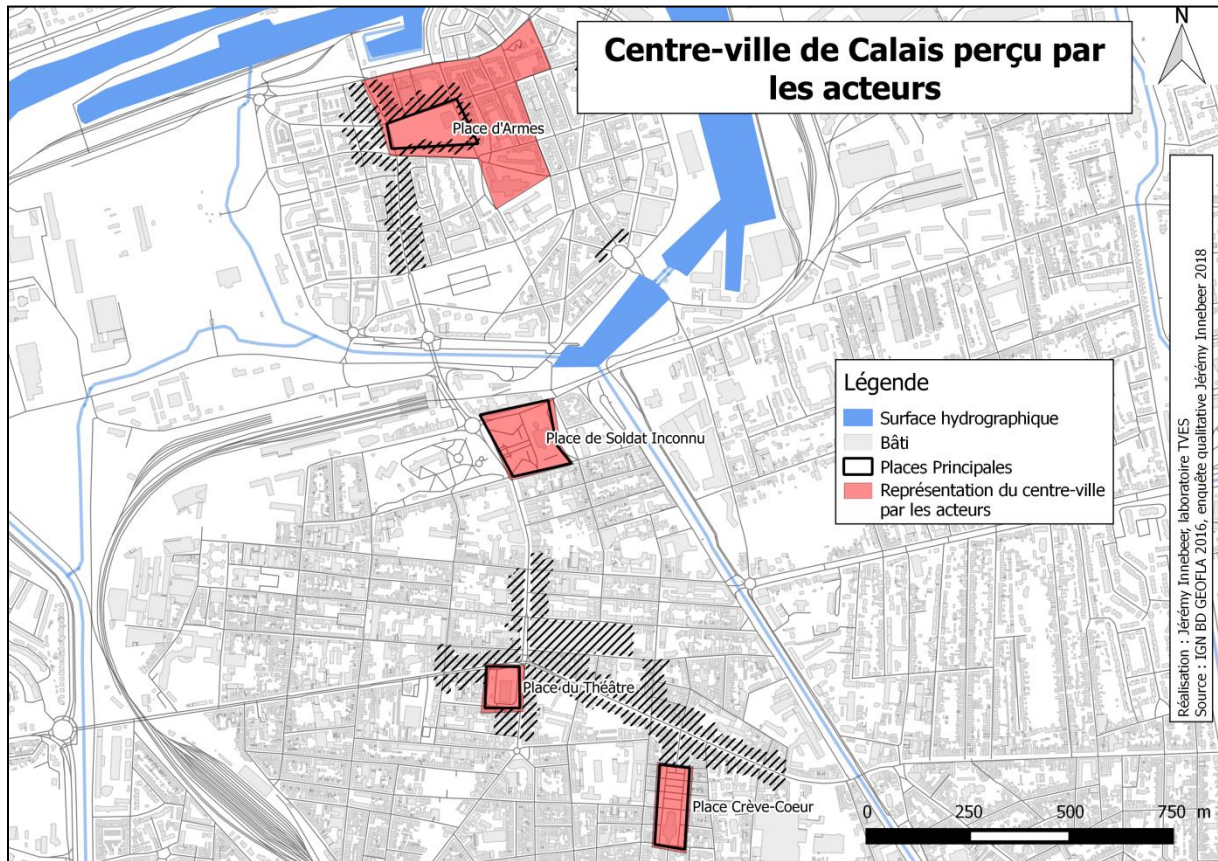


Figure 71 ; cartographie de représentation du centre-ville de Calais par les décideurs, Jérémy Innebeer, 2018

A Calais, le constat quant aux représentations du centre-ville semble sensiblement différent. Premièrement il est possible d'identifier différents centres commerçants qui correspondent aux centres anciens de Calais et de Saint-Pierre-lès-Calais et différents centres représentés par les acteurs qui correspondent plutôt aux places principales. Deuxièmement, les deux types de délimitations (hypercentre commerçant et places principales) ne semblent pas forcément se superposer au contraire de ce que l'on a pu voir pour Dunkerque. Le centre urbain de la Place du Soldat Inconnu se trouve même en dehors de la zone commerciale urbaine, et relativement éloigné de tout commerce. Plusieurs centralités urbaines se dessinent donc ici. Cette pluralité de centres due à l'histoire urbaine Calaisienne influence les acteurs dans leur perception du centre, n'incluant pas forcément une dimension commerciale dans sa définition. La

représentation des centres-villes par les acteurs correspond de fait à une certaine stratégie urbaine, et se calque sur les plans établis par la collectivité pour l'identification de ces espaces. Ainsi un des acteurs pourra penser que les centres-villes de Calais se situent Place d'Armes ou Place du Théâtre car ce sont les centres commerçants et vivants qu'il pourra visiter dans sa pratique. Mais un acteur pourra également considérer la Place du Soldat Inconnu comme un centre, sans forcément avoir de pratiques particulières de cet espace, mais car c'est là que se trouve l'Hôtel de Ville.

Contrairement au cas Dunkerquois, les acteurs définissent ici les centres à l'échelle des places, de manière non étendue, avec de nombreuses discontinuités. Les politiques publiques semblent dès lors plutôt privilégier la résilience et la densité de ces espaces urbains restreints, plutôt que leur extension pour ne former qu'une grosse centralité, et leur développement en tant que centre d'agglomération.

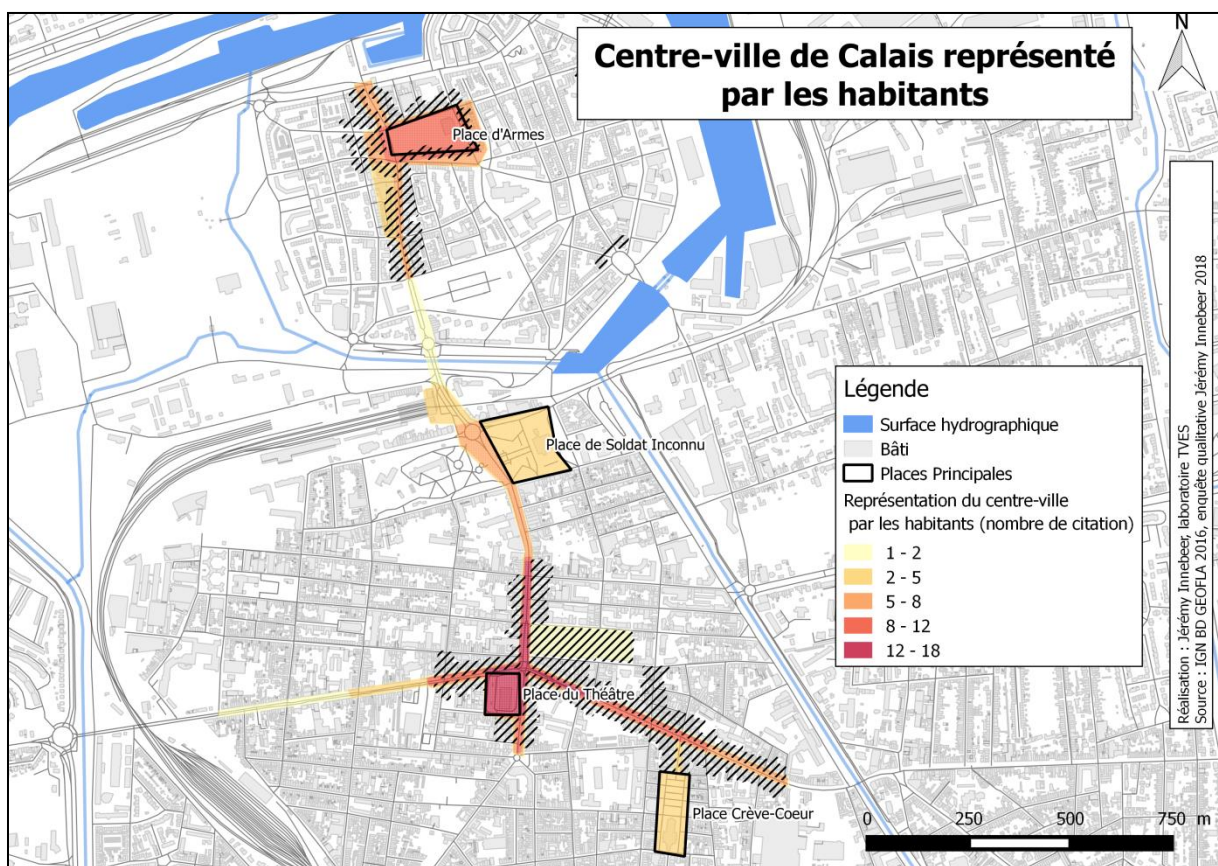


Figure 72 : cartographie de la représentation du centre-ville de Calais par les habitants, Jérémie Innebeer, 2018

Les habitants de Calais, ne se représentent pas le centre-ville de la même manière que les acteurs. En effet, pour les personnes interrogées, il y a bien plusieurs centres-villes identifiés

et dont les places représentent les cœurs, mais ces centres sont reliés par les grands axes de communication. Les boulevards principaux de la ville sont intégrés aux centres-villes pour les habitants interrogés, et ils permettent même de lier les grands cœurs des centres. Aussi, à l’instar de Dunkerque, c’est là où l’attractivité commerciale sera la plus forte que la représentation du centre le sera aussi. On aura donc deux grands centres-villes identifiés comme d’une part la Place d’Armes et la rue Royale au Nord et d’autre part la Place du Théâtre et les quatre boulevards. A ces deux grands centres « historiques et commerçants », il est possible d’ajouter le centre situé Place du Soldat Inconnu avec l’Hôtel de Ville et le centre Place Crève-Cœur. Ces deux autres espaces représentent, pour les habitants, des centres semblent-t-ils moins importants que les deux centres principaux, mais ils sont tout de même considérés comme des centres. Les boulevards sont quant à eux bien identifiés dans les discours comme faisant partis de la centralité. Finalement les espaces perçus comme des centres par les habitants sont les principaux boulevards commerçants, la Place du Théâtre qui fait office de *hub* notamment pour les transports en commun, puis la Place d’Armes et la rue Royale, qui ont été aménagées pour les sorties du soir et les bars. Les autres espaces cités sont alors plutôt transitoires, considérés comme des centres du fait de leur statut et non pas forcément du fait des pratiques qui y ont lieu (on peut citer l’Hôtel de Ville par exemple). Un autre effet que l’on remarque également est la perte d’intensité de représentation du centre, au fur et à mesure que l’on s’éloigne des grands cœurs que sont la Place d’Armes et la Place du Théâtre.

Peine à dire que l’on se rend en centre-ville pour ses commerces, le centre-ville souffre, et l’activité ne se concentre plus aujourd’hui vraiment que sur 2 des 4 boulevards. [Homme, Quarantaine d’années, service patrimoine, Calais, acteur institutionnel]

La citation des boulevards comme étant représentatifs du centre peut également faire échos, à l’instar de Dunkerque, aux modes de transports utilisés pour se rendre en ville. En effet, comme nous le verrons plus tard, le mode de transport principal qu’utilisent les personnes interrogées pour se rendre en ville de Calais est la voiture. Il est envisageable de considérer que la perception du centre par les automobilistes est forcément influencée par cet usage, valorisant de ce fait les axes routiers principaux (ici les boulevards) comme étant centraux. De plus, il est possible d’établir une corrélation entre la perception du centre et le mode de transport utilisé dans l’intégration de la Place Crève-Cœur (qui est un parking), à la définition du centre.

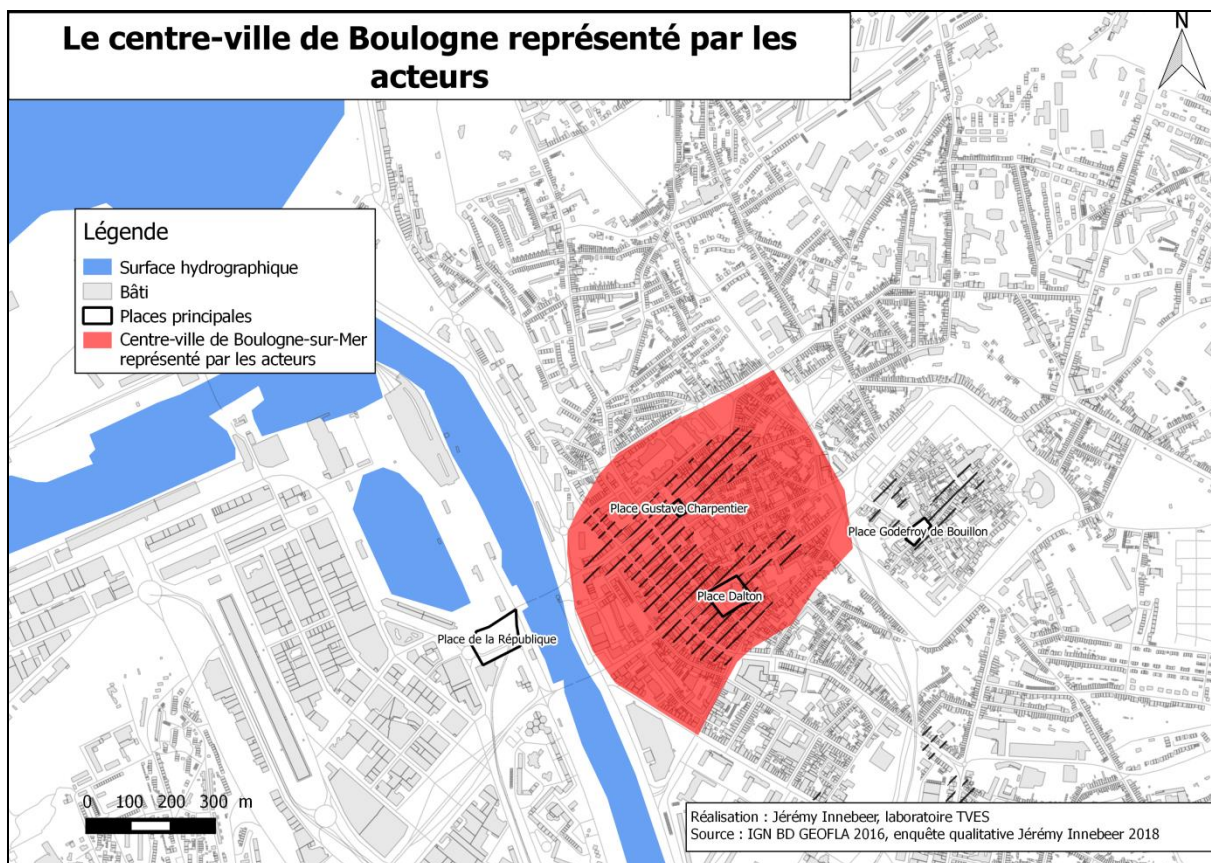


Figure 73 : cartographie de la représentation du centre-ville de Boulogne-sur-Mer par les décideurs, Jérémy Innebeer, 2018

A Boulogne-sur-Mer, les acteurs interrogés s'accordent à définir le centre-ville selon les documents fournis par l'agence Boulogne Développement¹⁹, à savoir un quadrilatère comprenant les principales rues parallèles du centre-ville et s'arrêtant aux remparts de la vieille ville. Ici l'emprise spatiale du centre-ville se calque donc parfaitement au centre commerçant, et ne laisse que peu de place à l'imagination, car les acteurs s'accordent sur la même délimitation même si cette dernière n'est pas forcément définie ou délimitée de manière cartographique, elle l'est dans les représentations des acteurs interrogés. Aussi, il est possible d'identifier plusieurs polarités commerciales comme la Basse-ville ou encore la vieille ville, et le quartier de Capécure pourrait également être perçu comme un centre du fait de son activité liée au portuaire. Les acteurs s'accordent donc à penser que le centre-ville en lui-même ne se situe qu'en Basse-ville, même s'ils ne nient pas l'existence de polarités complémentaires que sont Capécure, la vieille ville ou encore Nausicaa et le front de mer. Globalement cette analyse s'approche d'une représentation catégorique du centre-ville autour

¹⁹ Agence de développement urbain et économique basée sur le territoire de Boulogne-sur-Mer.

de l'hypercentre commerçant, même si l'on verra que les actions de revalorisation à Boulogne-sur-Mer ne concerneront pas forcément cet espace géographique central. En définitive, pour les acteurs institutionnels, le centre-ville est un espace géographique qui a tendance à se compresser afin de concentrer son attractivité et de lutter contre la concurrence de la périphérie.

Le centre-ville était très large, et compte tenu que les magasins ferment, il se restreint. Ça se fait naturellement parce qu'aujourd'hui il y a plus d'offre que de demande. [Homme, Cinquantaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

Donc le centre-ville se compacte. Le centre-ville tend à prendre cette logique-là, comme les centres commerciaux. Mais on n'a pas trop le choix, on ne peut pas dire tient là on va mettre un orchestre s'il n'y a que deux magasins. C'est difficile à dire, ça commence à se miter, ça se restreint. [Homme, Cinquantaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

Le centre-ville se rétrécit comme tous les centres de villes moyennes. [Femme, Quarantaine d'années, cadre, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

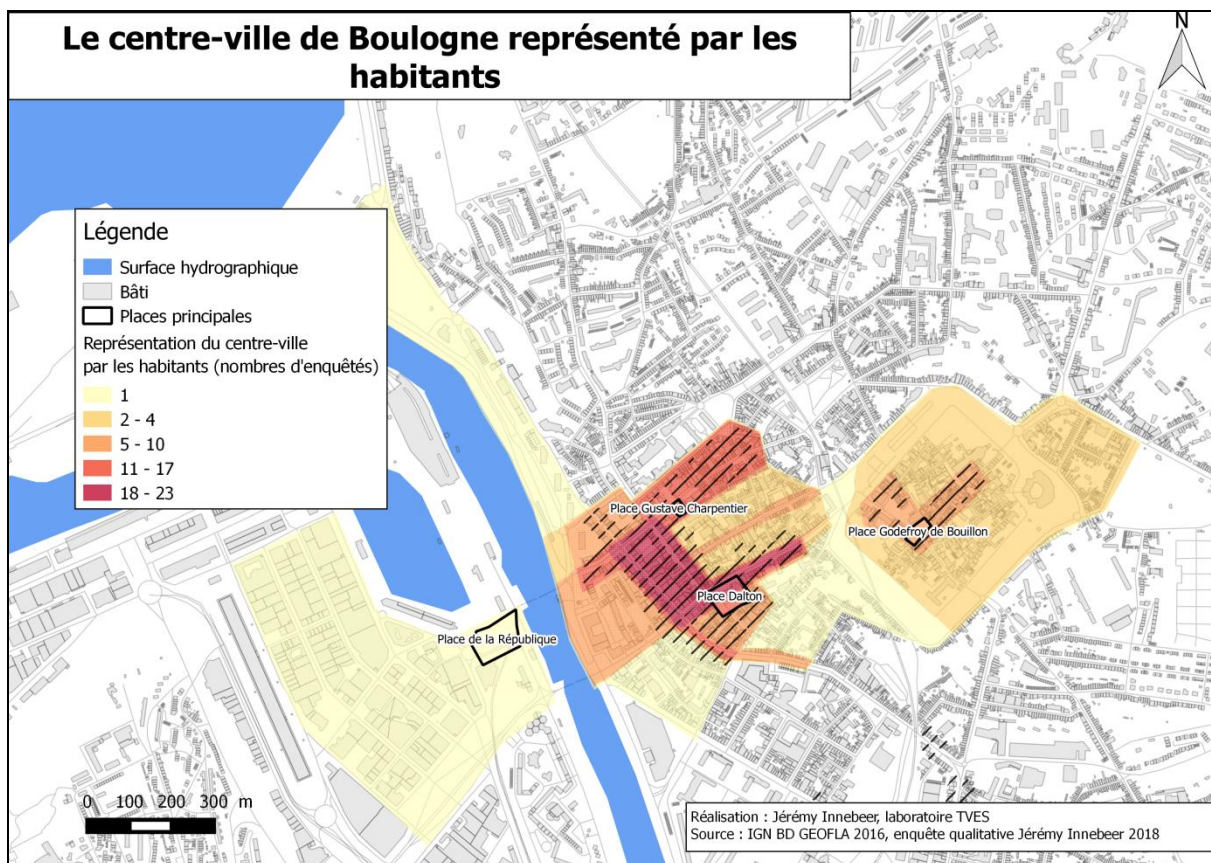


Figure 74 : cartographie de la représentation du centre-ville de Boulogne-sur-Mer par les habitants, Jérémie Innebeer, 2018

Les habitants, quant à eux, définissent le centre-ville de manière moins uniforme. Grâce aux cartographies de représentation, on peut identifier deux centres perçus par les habitants interrogés. Premièrement, le centre-ville principal semble être sans conteste celui se situant en basse-ville, autour de l'hypercentre commerçant. Cependant il est possible d'identifier la vieille ville comme une seconde polarité voire un véritable second centre-ville. Ces deux centralités n'ont cependant pas les mêmes caractéristiques, la basse-ville étant plutôt un centre commerçant dynamique, alors que la vieille ville concentre plutôt les fonctions résidentielles et administratives.

Moi pour moi Boulogne c'est le quadrilatère, vraiment les petits commerces qui sont en centre-ville et puis les petits commerces qui sont en basse-ville, et puis la haute-ville. La vieille ville c'est la rue Saint Jean avec les petits restos et les bricoles avec les magasins de souvenirs. La haute-ville c'est quand même un centre d'intérêt culturel ça attire les touristes.

[Femme, soixantaine, retraitée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Je pense qu'il est en deux parties, il y a un centre-ville historique, où on peut se promener, et un centre-ville beaucoup plus dynamique et commercial. [Homme, Vingtaine d'années, étudiant, Boulogne-sur-Mer, habitant]

L'anomalie de cette ville c'est qu'il y a un centre-ville historique, ça c'est indéniable, la vieille ville fortifiée. Le centre-ville pour ceux qui habitent ici depuis toujours c'est place Dalton, qui est un peu le cœur de la Basse-ville quelque part, toutes les ruelles qui sont autour, la rue Faidherbe, la rue Felix Adam, tous ces axes qui sont autour de place Dalton qui sont le cœur de la Basse-ville, sont à considérer comme centre-ville. C'est deux centres-villes pour moi à distinguer. [Homme, Trentaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Ces deux centralités ont par ailleurs la particularité d'avoir un espace piéton central, influençant la perception vis-à-vis de ces espaces dès lors considérés comme centraux. Pour eux, favoriser le déplacement piéton a un impact sur les pratiques et l'attractivité de ces lieux, si le caractère piéton est associé à une fonction commerciale forte par exemple. On a donc ici le cœur du centre-ville qui est identifié sur l'espace piéton principal, c'est-à-dire entre les Place Dalton et Gustave Charpentier, même si la Grande Rue coupe le cheminement piéton. On a à nouveau une description « réaliste » et tangible du centre-ville par les habitants qui se représentent le centre-ville dans leurs pratiques et donc insistent sur l'importance des rues et des places dans leurs discours, ce qui transparaît à nouveau sur la présente cartographie, à l'instar de Dunkerque et de Calais.

Enfin, certains habitants interrogés incluent également dans leur définition du centre-ville, les bords du fleuve Liane (qui ont été réaménagés récemment), et le quartier de Capécure, identifié comme important pour la pêche et l'identité portuaire et maritime de la ville.

Conclusion des représentations de la centralité par les décideurs et les habitants

La définition de la centralité se nourrit donc de nombreuses caractéristiques, qui combinées, amènent les individus à se représenter des espaces urbains comme étant des centres-villes. Cette définition du centre prend appuie sur des fonctions de la centralité telle que la fonction administrative, commerciale ou encore culturelle, et se fonde autour d'un héritage historique (on parle par exemple parfois du centre-ville de la Reconstruction). La multiplicité de caractéristiques de la centralité peut alors aboutir à des représentations assez différentes, plus ou moins influencées par cette pluralité de dimensions de la centralité, comme le suggère la citation suivante d'un acteur Dunkerquois.

Il y a le centre-ville administratif qui est plus large, qui prend Soubise, qui prend Basse-ville, mais moi je parle d'hyper centre-ville, les projets de Phoenix sont sur l'hyper centre-ville, et l'hyper centre-ville c'est le centre-ville de la Reconstruction, il faut intégrer la Citadelle dedans. [Femme, Cinquante d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel].

Cette citation est particulièrement intéressante car elle met en évidence un espace qui s'incrémente au fil des projets urbains, alors que l'espace des habitants reste très marqué par une vision plus « restrictive » des limites fondée sur un centre d'avant-projet urbain.

Pour les personnes interrogées, la définition de la centralité peut se caractériser sous des formes différentes selon les villes, en fonction de l'histoire et de l'évolution urbaine. Par exemple, la fusion de deux villes a parfois nécessité l'aménagement d'une centralité existante en la dupliquant, en fonction de deux idéologies : la ville comme objet de savoir et la ville comme objet de pratique (Devisme, 2005). Cette duplication peut se retrouver dans certaines villes, comme à Calais, où plusieurs centres-villes sont clairement identifiables, cette géographie urbaine étant héritée de la fusion de Calais et de Saint-Pierre-lès-Calais. Dans cette multipolarisation, se trouvent finalement différents paradigmes et idéologies autour desquels se développent ces centres parfois éparpillés sur le territoire (Hellequin *et al.*, 2006).

Calais c'est la fusion de Calais et Saint-Pierre avec deux centres, alors que là Dunkerque c'est une association de communes mais le centre il reste incontesté, alors que celui de Calais, on a des espaces qui ne sont pas équivalents mais on est dans des fonctions complémentaires même s'il y a une grande dominance de Calais Nord. [Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

D'un point de vue géographique, le centre-ville peut être identifié comme un espace regroupant des lieux et des éléments géographiques qui en marquent la limite (bassins, canaux, etc.), ou par des équipements spécifiques (théâtre, Hôtel de Ville, beffroi, etc.).

Pour les habitants Calaisiens interrogés, ces centralités évoluent parfois au fil des mutations urbaines, avec des centres qui pourront se déplacer ou être remplacés par d'autres. Ces évolutions se font parfois en fonction de la création de nouveaux pôles attractifs concurrentiels (la cité Europe située aux abords de Calais) qui nécessitent une redéfinition de la centralité, ou par la volonté de déplacement du centre dans un espace à proximité considéré comme plus attractif.

Je pense que le centre de gravité sur plusieurs décennies il va se déplacer vers Coquelles.
[Homme, Quarantaine d'années, cadre, Calais, habitant]

Ça a un peu évolué aussi, avant j'aurais plus eu tendance à dire autour du théâtre, mais maintenant Calais Nord je trouve que c'est plus attractif, rue royale, place d'Armes, jusqu'à la mer. Il y a des animations sur la place, quelques commerces. [Femme, Trentaine d'années, profession intermédiaire, Calais, habitante]

De même, ces villes moyennes industrialo-portuaires ont subi de nombreuses transformations du fait des destructions durant la Seconde Guerre Mondiale et de la perte d'activités industrielles (Wang *et al.*, 2011 ; Monkerhey et Guerrini, 2016 ; Clochey, 2017 ; Gros-Balthazard et Talandier, 2020). Par le biais de l'action publique et des contrats d'agglomération, les décideurs essayent de recréer une centralité, ou tout du moins de la maintenir, malgré la perte de certains aspects qui faisaient centre autrefois, tant dans les représentations institutionnelles que dans les imaginaires des habitants.

Je pense que depuis la Reconstruction on essaye de retrouver en fait une centralité. On a le côté balnéaire qui est différencié et après on a des micros, des petites centralités comme Rosendael, Petite-Synthe et tout ça, puisque ce sont des villes associées en 72 si je me souviens bien. [Homme, Soixantaine d'années, retraité, Dunkerque, habitante]

Nous pouvons ainsi affirmer que de nombreux facteurs peuvent potentiellement influencer sur les représentations du centre-ville. Un ensemble de facteurs permettent de déterminer la représentation du centre-ville par un groupe d'acteurs, et force est de constater qu'habitants et acteurs institutionnels n'ont pas forcément la même vision du centre-ville, que cela soit en termes de définition ou de délimitations.

L'importance de l'aspect commercial et le mode de fréquentation et/ou le mode de transport utilisé pour se rendre dans les centres semblent influencer directement sur la perception du centre-ville. Les habitants de quartiers autres que le centre, auront une perception influencée en partie par la manière dont ils se rendent en centre-ville, qu'ils utilisent un moyen de transport automobile ou non. C'est pourquoi certains axes de communications seront accentués dans les discours car ils sont importants dans les pratiques des habitants concernant le centre-ville.

Si les deux groupes d'acteurs s'accordent globalement sur la définition du centre comme représenté par l'hypercentre commerçant, lieu dynamique de rassemblements, situé autour de

la place centrale et des principaux bâtiments historiques (Hôtel de Ville, église, beffroi, etc.) les habitants auront une vision plus détaillée et différente concernant les limites de cet espace. Les acteurs institutionnels auront par exemple plutôt une vision d'un centre-ville qui s'agrandit, dans une optique de stratégie urbaine d'agglomération, alors que les habitants auront plutôt une vision influencée par leurs pratiques, du centre comme un espace restreint. De plus, les habitants insisteront sur l'importance de rues spécifiques par exemple et dessineront le centre de manière plus détaillée, alors que les acteurs institutionnels auront une vision généralement plus globale et à l'échelle du quartier.

Les acteurs institutionnels auront plus souvent tendance à caractériser le centre-ville comme une unité urbaine bien délimitée selon des stratégies politiques établies et en reprenant des schémas existants ou des postulats de la collectivité, tandis que les habitants se représenteront plutôt le centre-ville au travers de leurs pratiques, et donc avec des délimitations qui fluctuent selon les individus. Ces différences de perception de l'espace central pourront notamment avoir un impact sur les représentations de la décroissance et des stratégies urbaines développées pour lutter contre cette dernière. Subséquemment nous verrons que certaines politiques urbaines reçoivent un accueil plutôt mitigé voire même réfractaire de la part des habitants, car elles ne sont pas en adéquation avec les pratiques du centre-ville mises en avant par les habitants interrogés.

Finalement, le centre-ville est une entité géographique qui est perçue comme changeante, dont les limites sont floues et soumises à la définition des individus, le rendant par conséquent difficilement délimitable. Il peut donc y avoir autant de délimitation du centre que d'individus qui le pratiquent, mais nous avons vu que ces différentes définitions se superposaient à l'hypercentre commerçant, et se concentraient globalement autour des places et des axes principaux d'hypercentre.

Aussi, dans un contexte d'évolution de ces centres touchés par des phénomènes de décroissance et de revalorisation, force est de constater que les individus interrogés vont plutôt avoir tendance à se représenter un centre qui se concentre autour de ces espaces hypercentraux. A l'inverse, certains acteurs institutionnels pourront voir le centre comme une entité en expansion, y intégrant petit à petit des espaces géographiques jusqu'alors péricentraux, dans des logiques d'aménagement et d'attractivité de centres ici perçus comme centres d'agglomération.

XII- Pratiques et habitudes des habitants en centres-villes

Après nous être intéressé aux représentations des acteurs de l'urbain concernant les espaces centraux, nous avons porté notre réflexion sur leurs pratiques, afin de déterminer comment les dits acteurs vivent ces espaces centraux et qu'elle est leur proximité avec ces derniers. L'intérêt étant de déterminer si certains acteurs ont une perception qui peut être influencée par leurs pratiques quotidiennes, ou si au contraire, certains acteurs ne pratiquent que très peu les espaces de centres-urbains concernés, et en ont une vision plutôt extérieure.

Cette partie sera également l'occasion d'interroger les modes de vie des personnes interrogées, tant en termes de déplacement que de consommation, en recueillant des discours de vie qui permettront d'alimenter la réflexion concernant les potentielles divergences de représentation des espaces centraux.

XII-1. Quels modes de transports utilisés en centre-ville ? La voiture, un mode de transport privilégié ?

Le centre-ville, on l'a vu, est un espace qui rassemble les différentes fonctions de la centralité, et qui se doit d'être attractif et accessible.

« En France, en 2008, il est constaté une hégémonie de la voiture avec une part modale de 64,9 % contre 8,4 % pour les transports collectifs ; 22,3 % pour la marche ; 2,7 % pour le vélo et 1,7 % pour les deux roues motorisés » (Papon et Solère, 2010).

Ce constat est d'autant plus flagrant dans les villes étudiées qu'elles ont un passé important caractérisé par le « tout voiture » et se traduisant tant en termes d'aménagements routiers majeurs hérités des années 1970 que d'omniprésence de l'automobile dans l'espace urbain.

En termes de pratiques observées dans les centres des villes étudiées (lors des observations de terrain de 2016 et 2017), il est clair que le mode de transport principal observé est la voiture. On constate en effet une grande présence de la voiture, les chalands peinent parfois à traverser les artères principales. Le centre-ville de Dunkerque est par exemple est « rompu » par le croisement sur les côtés de la place principale par de deux axes routiers majeurs : le boulevard Alexandre III et la rue Clémenceau. Qui plus est, le passage des bus en ce même endroit ajoutait encore plus de trafic, ce qui donnait lieu à un carrefour aux priorités improvisées où l'on se doublait en tous sens et où la traversée piétonne était difficile. Dès 2016, des travaux ont cependant été entrepris en rapport avec la piétonisation de la place Jean-Bart afin de permettre un apaisement de la circulation en centre-ville. A Calais, le centre-ville de la place

du Théâtre est caractérisé principalement par les 4 boulevards, qui sont essentiellement fréquentés par les automobilistes de passage (peu de chalands observés sur les différentes phases d'observations), qui ne font finalement que traverser le centre sans réellement s'y arrêter (la faute sûrement à un manque d'attractivité commerciale et une vacance importante). En revanche, le centre-ville situé place d'Armes fait preuve d'un dynamisme de flux piétons plus importants, avec une moins grande facilité de circulation automobile rue Royale. A Boulogne-sur-Mer, le constat est similaire, avec une présence importante d'automobilistes en centre-ville, mais au contraire du centre place du Théâtre de Calais, une présence tout aussi forte des chalands. Les personnes interrogées ont des pratiques qui correspondent à cette dynamique, et utilisent principalement la voiture comme mode de déplacement pour se rendre en centre-ville.

Moi c'est plutôt voiture, ensuite pour se balader, faire des achats. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

On y va en voiture, mais c'est rare qu'on y va, on cherche les bars pour ne pas mentir, donc on va à place d'Armes. Femme, Vingtaine d'années, chômeuse, Calais, habitante]

Les centres sont parcourus de flux piétonniers (Terrin, 2011 ; Brenac *et al.*, 2014), mais aussi de flux d'automobiles importants. Ces derniers participent alors à la création d'une identité du centre-ville (qu'elle soit perçue comme positivement ou négativement). Les usagers ont donc une pratique de déplacement vers le centre-ville qui se réalise en voiture, mais ils vont ensuite se rendre en centre à pied ou en navette, et s'orienter ensuite sur un mode de déplacement piéton une fois sur place. Dans tous les cas, la captation de ces flux routiers est importante pour la bonne attractivité du centre, et les automobilistes recherchent une bonne accessibilité ainsi qu'une facilité de stationnement pour faire le choix de venir en centre et de s'y arrêter. Pour les usagers majoritairement automobilistes, les lieux de stationnement sont donc importants dans leurs pratiques du centre-ville (Gelot, 2017). Ils vont donc rechercher un stationnement dans le centre-ville ou sa périphérie immédiate, dans des équipements (parking relais) prévus pour accueillir les véhicules et redistribuer les flux par des navettes gratuites.

Quand je vais là-bas je me gare au môle 1 et je prends la navette. Ça c'est bien la navette c'est pratique, il faudrait développer ça plutôt avant de faire des travaux. [Femme, soixante-dizaine d'année, retraitée, Dunkerque, habitante]

Je ne rentre jamais en voiture à Dunkerque, même avant les travaux, je me gare stade tribut, et après à pied. Moi d'ici à la gare j'ai 20 minutes, qu'est-ce que c'est 20 minutes à pied ?

[Homme, Soixantaine d'années, profession intermédiaire, Dunkerque, habitant]

Le stationnement est gratuit sur la haute-ville, intérieur et extérieur des remparts, notamment boulevard Mariette, le parking est gratuit. Donc ça je dirais c'est un atout supplémentaire.

[Homme, Cinquantaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

Les modes de transports en commun sont quant à eux, pour les personnes interrogées, considérés comme des modes de déplacement de substitution à la voiture. Ils n'ont recours à ces derniers que s'ils ne possèdent pas de véhicule (qui peut être un choix pour certains individus mais qui ne concerne qu'une minorité de la population), ou si l'offre est avantageuse. De nombreuses personnes affirment en effet qu'ils prendront le bus si ce dernier était gratuit, politique qui a été mise en œuvre à Dunkerque (Briche et Huré, 2017 ; Huré *et al.*, 2019).

Pour l'instant tant que je peux conduire, le bus ne m'intéresse pas. Mais je trouve que c'est bien le bus gratuit car au marché on trouve plus facilement de gens avec les bus gratuits, quand il sera gratuit tout le temps on verra bien.

[Femme, soixante-dizaine d'année, retraitée, Dunkerque, habitante]

Moi je n'ai pas de voiture donc j'y vais en transports en commun, pour faire les courses du quotidien. J'utilise que les transports en commun ce qui veut dire que j'étudie mon parcours, d'un magasin à l'autre si on ne peut pas rentrer avec les courses j'étudie mon parcours.

[Femme, Cinquantaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Certaines personnes font toutefois le choix du déplacement piétonnier, et qui a été central dans leur choix résidentiel.

On a emménagé ici il y a trois ans et c'est vrai qu'on profite d'y aller souvent à pied, on est à 5 minutes donc c'est super agréable, d'ailleurs on travaille en centre-ville, donc on va au travail à pied, on fait sa pause, on marche beaucoup, on fait les courses.

[Homme, Trentaine d'années, profession intermédiaire, Calais, habitant]

Nous notre philosophie de vie c'est ça, et moi j'essaye de faire un maximum à pied, si je peux éviter la voiture.

[Homme, Trentaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Le mode de déplacement piétonnier peut également être choisi par contrainte, si l'usage de la voiture devient trop compliqué (contraintes de stationnement, de circulation, prix du carburant, etc.) (Rocci, 2007 ; Vincent, 2008 ; A'Urba, 2015). Mais cette catégorie ne concerne pas les habitants interrogés dans nos villes d'étude, qui n'ont pas de contraintes observées d'utilisation de la voiture.

Par ailleurs, les décideurs interrogés mettent également en avant une certaine prise de conscience de la nécessité de modifier les modes de déplacements en favorisant les modes de transports actifs (à pied, à vélo) dans le cadre du développement durable. Toutefois, ils signalent également un manque de contrainte dans les villes étudiées (et dans les villes moyennes en général) pour le basculement vers des modes de déplacements actifs, contrairement aux grandes villes ou aux métropoles, qui sont peut-être plus coercitives dans l'usage de la voiture car plus confrontées aux problématiques de qualité de l'air et à des populations dans l'ensemble plus mobilisées (Dumont, 2010).

Cependant, pour ces personnes privilégiant la marche, des contraintes dues à la perte d'attractivité des centres apparaissent. En effet, certaines personnes interrogées, notamment à Calais et Boulogne-sur-Mer, évoquent une désillusion, en ayant fait le choix de venir vivre en centre-ville mais en ayant aujourd'hui de plus en plus la contrainte d'avoir recours à un véhicule pour trouver les commerces, services et loisirs qu'ils recherchent. Ils mettent ainsi en cause la décroissance des centres et la perte de commerces et d'activités.

Moi ce que je voulais c'est être à 10 minutes à pied de la gare. C'est une ville que vous pouvez faire à pied. Moi avant j'aimais bien me promener dans le centre-ville, maintenant je n'y vais plus. Je ne suis pas du genre à prendre la voiture pour aller à la cité, ça ne me plait pas trop, donc c'est soit à la plage soit à la maison. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Calais, habitant]

Moi je fais tout à pied, j'essaye encore de tout faire à pied, mais à part le Carrefour dans le centre Liane il faut une voiture. [Femme, Cinquantaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Les contraintes climatiques sont en définitives mises en cause aussi pour justifier la faible part de piétons et de cyclistes dans les déplacements en centre-ville.

J'y vais à pied parce que ça me fait marcher, en vélo parce que c'est pratique et en voiture quand il y a du mauvais temps ou que je n'ai pas le temps. [Femme, Quarantaine d'années, employée, Dunkerque, habitante]

Si je vais chercher un magasin de vêtement ce que je vais rechercher c'est que ce soit facile de se garer, que ce ne soit pas trop loin, pas trop marcher parce qu'il pleut il y a du vent, il fait froid. [Femme, Trentaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

La voiture est donc le mode de déplacement privilégié par les usagers des centres-villes étudiés, même si le développement des stratégies de transports en communs permet une multimodalité de plus en plus prononcée, notamment à Dunkerque et Calais, où la gratuité des transports en communs a été mise en place. D'autre part, force est de constater que la fréquentation en centre-ville se fait selon des logiques d'attractivité influencée par l'attractivité des espaces centraux, mais aussi par la saisonnalité (polarités au niveau des plages l'été).

XII-2. Un essai d'évaluation de la fréquentation en centres-villes, des polarités saisonnières influencées par les animations

Comme nous l'avons vu, le centre-ville est un lieu parcouru par des flux diversifiés (piétons, voiture, cyclistes, transports en communs). Les cartographies suivantes représentent les résultats de l'enquête de terrain concernant la fréquentation du centre-ville (en fonction des différentes phases d'observations réalisées). Elles donnent un aperçu de la fréquentation dans les zonages de centre-ville tels que définis précédemment par les habitants (voir méthodologie des observations).

Les premiers constats concernent l'évolution de la fréquentation de manière saisonnière, avec plus de personnes observées au cours de l'été (et plus particulièrement à la plage) qu'en hiver. Force est de constater que les conditions climatiques influent bel et bien directement sur la fréquentation et les usages de l'espace, ces observations ont été confirmées par M. Huré (2019) dans l'analyse des effets de la gratuité du bus à Dunkerque en 2019. Par temps de pluie et/ou de vents forts, il y aura moins de monde en extérieur en centre-ville et les personnes resteront à l'abri (dans les centres commerciaux, dans leurs voitures pour la plage, etc.) et/ou auront recours à la voiture comme mode de transport plutôt que la marche ou le vélo. La fréquentation est également directement influencée par les événements et animations proposés en centre-ville. Ainsi, en période de Noël, pendant les animations tout au long de l'année

(fêtes de la mer, printemps de la place Jean-Bart, etc.) force est de constater que la fréquentation est nettement supérieure qu'en temps normal.

Nous verrons donc différents exemples de fréquentation des espaces centraux, et nous montreront l'alternance entre les places et les axes principaux, les espaces urbains centraux et les plages, ou encore les espaces en fonction des animations.

Le cas Dunkerquois

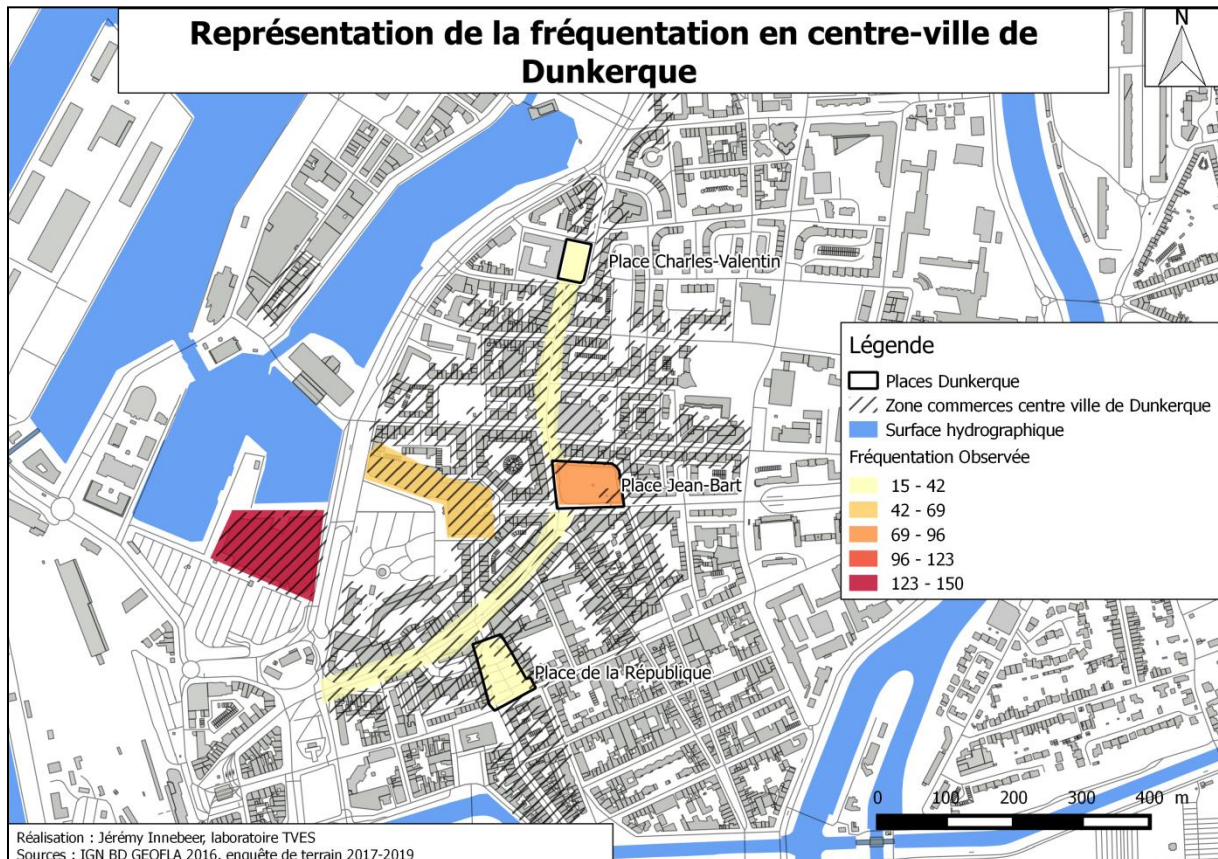


Figure 75 : cartographie de la fréquentation observée en centre-ville de Dunkerque, en hiver, pendant les travaux, Jérémy Innebeer, 2018

Cette première cartographie représente la moyenne des observations en période hivernale, en centre-ville de Dunkerque, lors d'une période de travaux de voirie. Les espaces qui apparaissent comme les plus fréquentés en cette période sont les centres commerciaux de centre-ville (le Pôle Marine, en rouge, avec jusqu'à 150 personnes observées et le Centre Marine, en orange, avec jusqu'à 70 personnes), ainsi que la place Jean Bart (jusqu'à 100 personnes), et pour finir les axes routiers principaux d'hypercentre (boulevard Alexandre III et rue Clémenceau) et les places principales de centre-ville (place de la République, place

Jean-Bart et place Charles-Valentin), avec jusqu'à une quarantaine de personnes observées. Le centre commercial du Pôle Marine est le lieu qui présente la plus forte fréquentation sur la période observée, cela peut s'expliquer par le fait que c'est un lieu couvert, qui regroupe des restaurants variés, un espace culturel et un cinéma. C'est aussi un lieu facilement accessible avec un parking dédié, gratuit le soir et le midi et payant seulement au-delà de 2h de stationnement. Il est à noter cependant que pour les habitants il n'apparaissait pas clairement comme central, leurs pratiques observées sont donc en contradiction avec leurs représentations. Vient ensuite la place Jean-Bart qui est la place principale de la ville et qui propose des commerces, restaurants et des services divers, et qui est de fait un lieu très fréquenté. Ensuite, le centre commercial de la Marine, lieu couvert, qui regroupe des commerces d'habillement, de beauté et un centre commercial Leclerc. Finalement, seuls la place principale d'hypercentre et les centres commerciaux de centre-ville sont bien représentés en termes de fréquentation. Les boulevards principaux de centre-ville sont ici moins fréquentés par tous les modes de transports, mais cela peut s'expliquer en partie par le fait que les observations se déroulaient en pleine période de travaux de revalorisation du centre-ville. La fréquentation observée ici à Dunkerque reste plutôt élevée compte tenu de la taille de la ville et des problématiques de décroissance du centre-ville (et contraintes liées aux travaux de revalorisation), avec sur certains espaces plus de 100 personnes observées lors des phases d'observations, dans des lieux confinés (Pôle Marine), ou peu étendu (Place Jean-Bart), de moins de 100m². Il est intéressant de noter une première différence entre les pratiques et les représentations. En effet, nous évoquons l'importance des places de centre-ville dans la définition de ce dernier, mais il est évident que les places de la République et Charles Valentin ont ici une fréquentation assez marginale (qui correspond finalement à leur emplacement, en marge du centre commerçant) seule la place Jean-Bart étant véritablement très attractive.

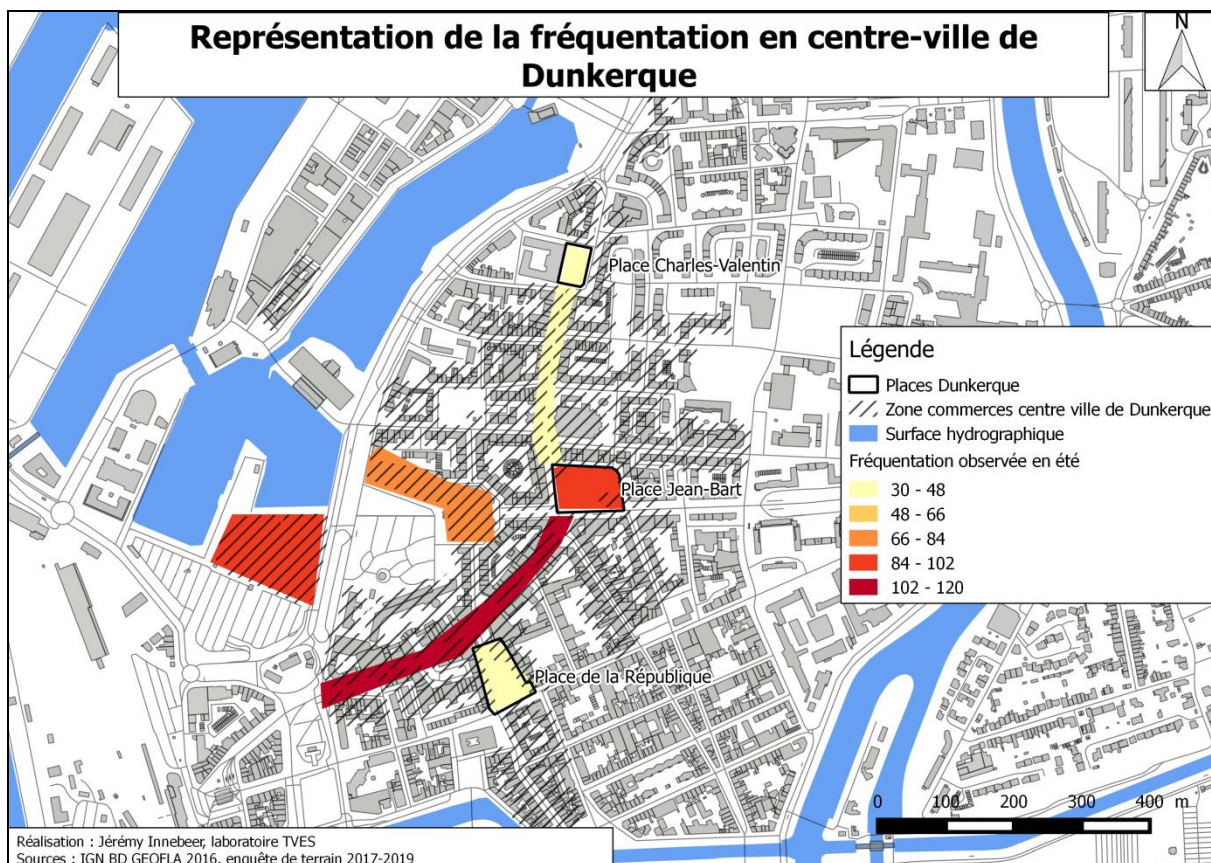


Figure 76 : cartographie de la fréquentation en centre-ville de Dunkerque, en été, post travaux, Jérémy Innebeer, 2018

En été et post travaux, beaucoup plus d'espaces sont concernés par une fréquentation de plus de 100 personnes sur des espaces de moins de 100m² (en dehors des animations). Cette fréquentation importante concerne désormais non seulement les deux centres commerciaux, la place principale, mais aussi principalement le boulevard d'accès., et qui devient l'espace dont la fréquentation est la plus importante en été (entre 100 et 120 personnes observées). Les centres commerciaux sont un peu moins fréquentés en été. On peut penser que la fréquentation importante observées dans les centres commerciaux en hiver se répartit en été à l'extérieur, au niveau du boulevard commerçant principal et de la place d'hypercentre. Cela ne concerne cependant pas tous les espaces extérieurs du centre, car on constate que les places de la République et Charles Valentin demeurent encore peu attractives, de même que la rue Clémenceau (entre 30 et 50 personnes observées). Cette attractivité estivale en centre-ville concerne donc des espaces en extérieur, mais seulement si ces derniers bénéficient d'un potentiel d'attractivité déjà important en toute saison, comme c'est le cas pour le boulevard Alexandre III, espace de commerce le plus important du centre-ville de Dunkerque, ou encore

la place Jean Bart, symbole de la centralité Dunkerquoise. La revalorisation piétonne de cette dernière joue probablement dans cette fréquentation plus importante.

Par ailleurs, selon nos observations, la plage apparaît comme un espace attractif non négligeable en été (beaucoup plus attractif que le centre-ville), avec une fréquentation importante toute la journée, attirant même des visiteurs de la métropole lilloise, d'autres villes de la région ou de Belgique. La plage dispose également de nombreuses animations et festivals estivaux (fêtes de la mer, festival de la Bonne Aventure ainsi que la fête de la musique) qui attirent énormément de visiteurs sur la station balnéaire. La fréquentation sur la station en période estivale est difficilement quantifiable, et peut se compter en millier d'individus, en lien direct avec l'ensoleillement observé.

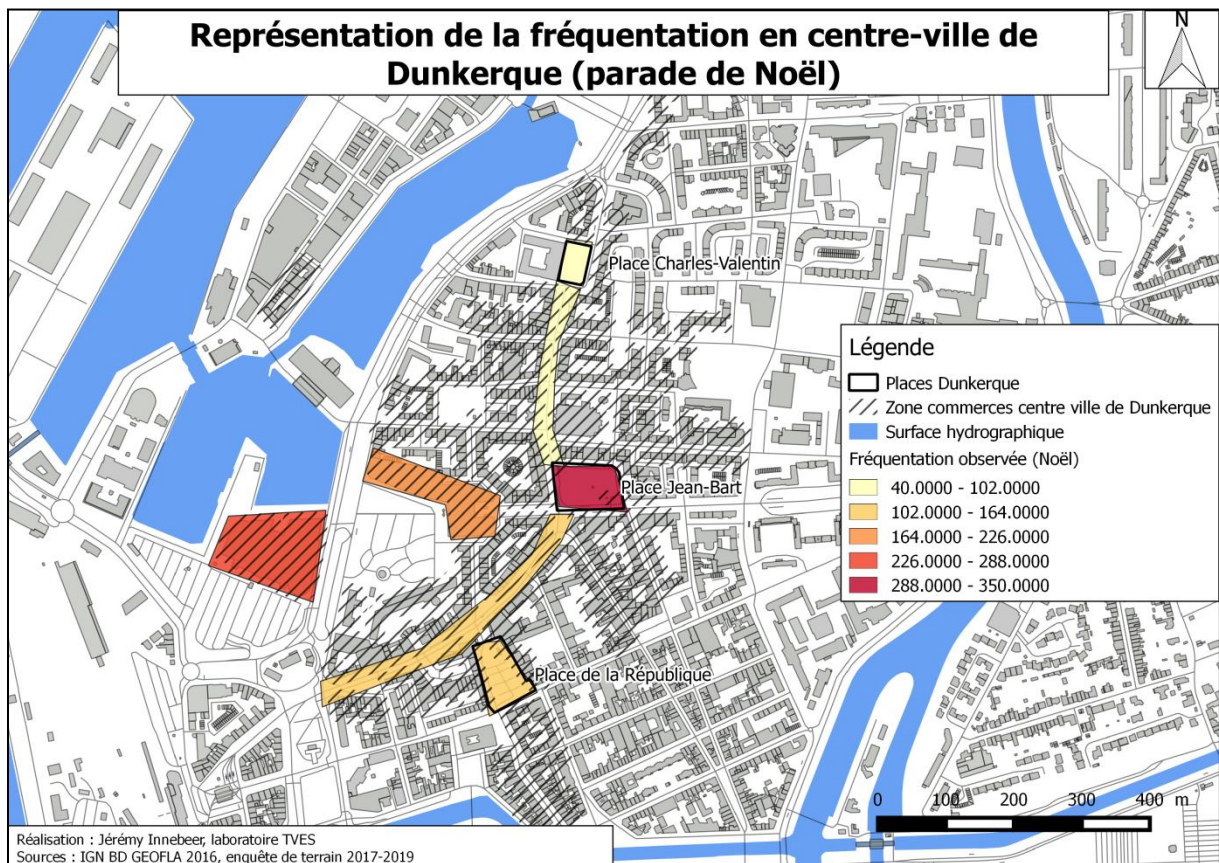


Figure 77 : Cartographie de la répartition des animations de Noël en centre-ville de Dunkerque (durant la parade de Noël), Jérémy Innebeer, 2018

Après avoir observé la fréquentation selon les saisons, nous nous sommes intéressés au rôle des animations dans l'évolution de la fréquentation des espaces urbains centraux. Les animations de Noël représentent le point d'orgue de ces observations.

Globalement, en période d'animation de Noël, la fréquentation observée est plus importante sur tous les lieux étudiés. Si les centres commerciaux de centre-ville conservent ici leur dynamisme en termes de fréquentation, force est de constater que la place principale devient le lieu incontournable, avec plus de 300 personnes observées. Lors de la parade de Noël, les flux se redirigent également vers la place principale et les boulevards commerçants (Alexandre III, Rue Clémenceau), pour se redisperser toutefois assez rapidement. Ce constat se fait également pour les autres villes et les autres formes d'animations.

Ainsi donc à Dunkerque, on peut observer des fréquentations marquées par la saisonnalité et par la concentration dans les espaces clos et de la place principale.

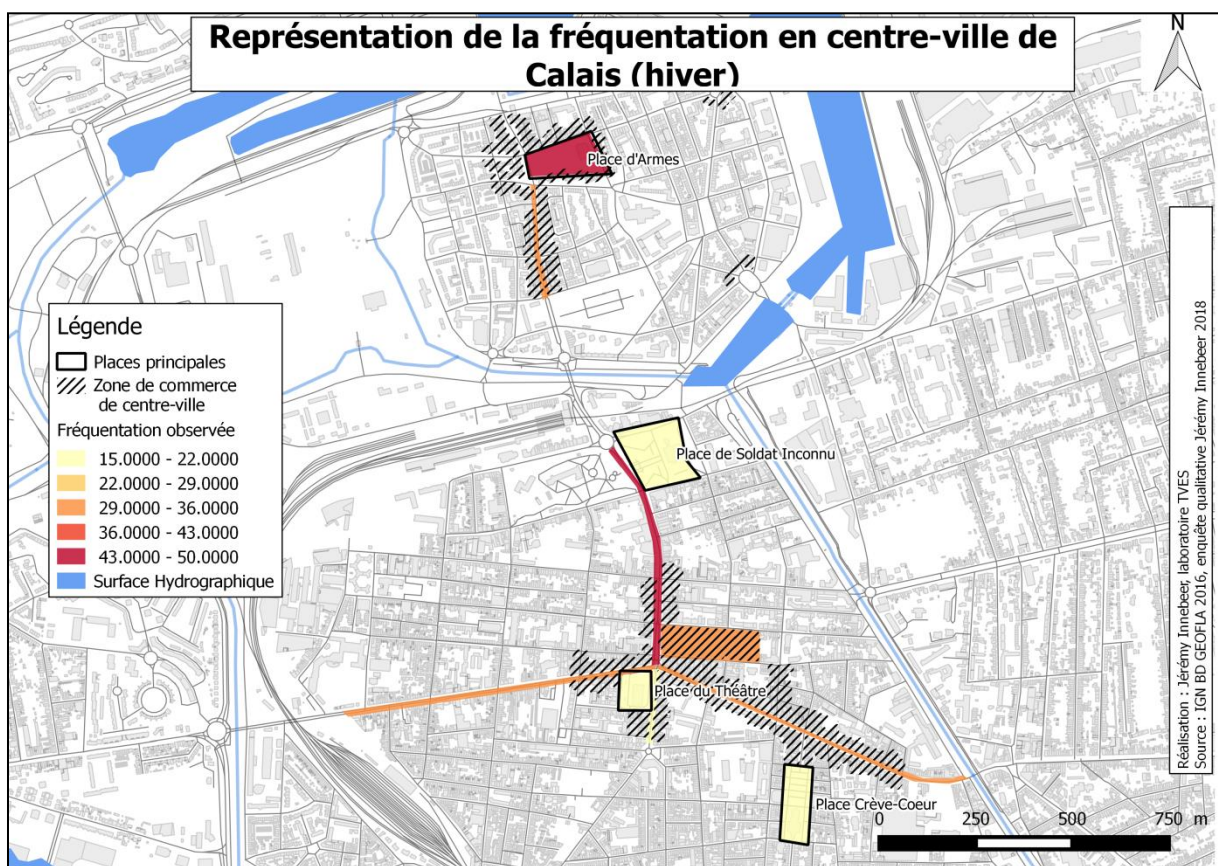


Figure 78 : cartographie de la fréquentation en centre-ville de Calais, en hiver, Jérémy Innebeer, 2018

Concernant Calais, premièrement, force est de constater que la fréquentation du centre-ville en hiver est assez faible. Elle se concentre principalement autour des grands places (place d'Armes) et du boulevard Jacquard, avec une cinquantaine de personnes observées. Les autres places sont peu fréquentées, et on voit bien que l'Hôtel de Ville situé place du Soldat Inconnu ne fait visiblement pas le lien entre les deux centres-villes identifiés (place d'Armes et place

du Théâtre). On retrouve donc le *no man's land* entre les deux centres-villes identifiés dans la cartographie par les personnes interrogées. Nous constatons également que les grands boulevards commerçants sont peu fréquentés, et dégagent une impression de vide, quasiment essentiellement fréquentés par les automobilistes qui traversent le centre. Le centre commercial cœur de vie (représenté ici en orange) reste peu fréquenté malgré les refontes qui ont été réalisées (fermetures de certains commerces et implantation de services spécifiques), à l'exception de la salle de sport qui parvient à créer un flux.

Cette faible fréquentation est probablement due à la dispersion des fonctions de la centralité et des équipements attractifs, ainsi qu'à la forte vacance de commerces et de logements directement en centre.

Toutefois, lors des animations en centre-ville, la fréquentation augmente presque du double, notamment lors des défilés de la compagnie La Machine.

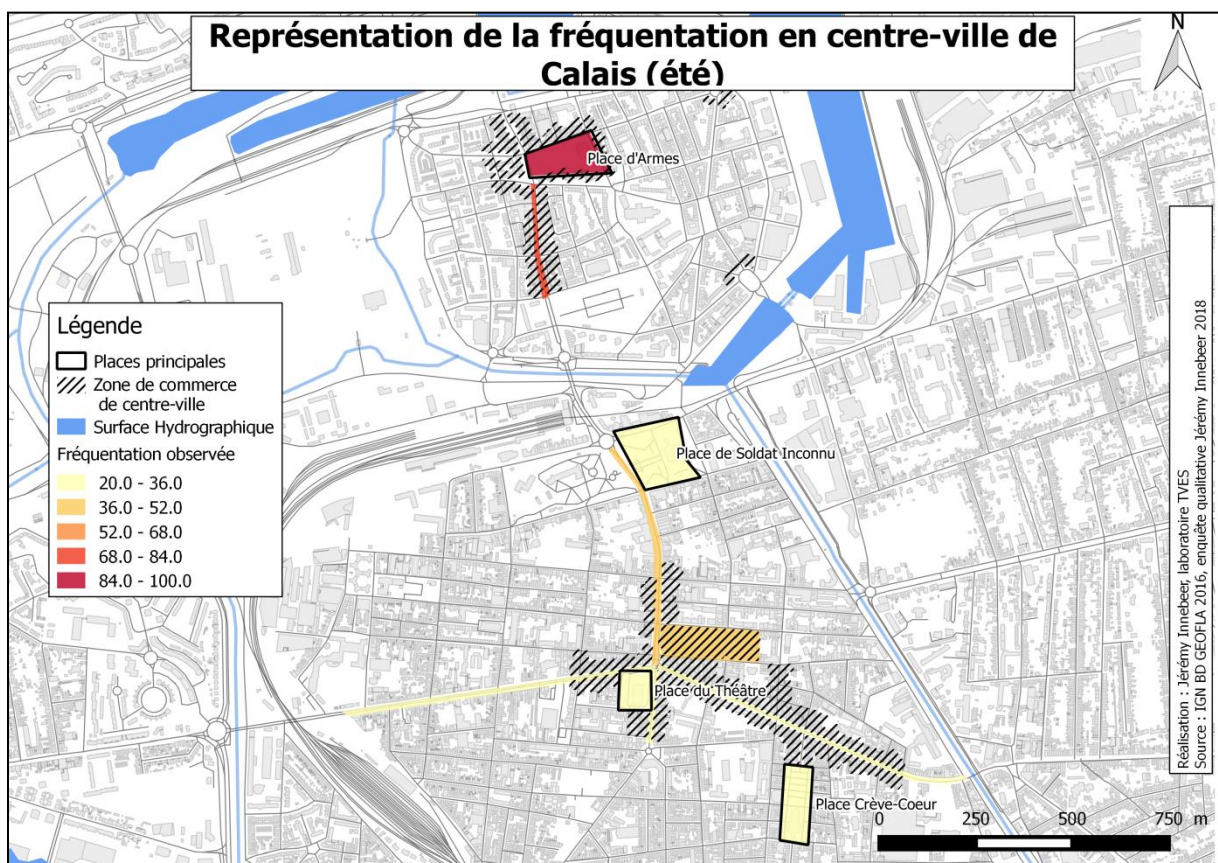


Figure 79 : cartographie de la fréquentation en centre-ville de Calais, en été, Jérémy Innebeer,

2018

En été, en centre-ville de Calais, la fréquentation observée en centre-ville double dans tous les espaces, sauf sur les boulevards où elle ne dépasse pas la quarantaine de personnes observées. Toutefois cette fréquentation reste faible (moins de 70 personnes) à l'exception de la place d'Armes (jusqu'à 100 personnes observées) qui devient un espace attractif notamment avec l'augmentation de la fréquentation dans les bars et sur terrasses.

Les places de Calais, si elles font bel et bien parties du centre-ville perçu par les habitants, restent pourtant fréquentées de manière assez marginale, que ce soit en hiver ou en été hormis la place d'Armes et la rue Royale (et leurs bars). Les espaces de centres-villes fréquentés à Calais, que ce soit en hiver ou en été, correspondent également à la zone définie comme hypercentre commerçant (zone de commerces). Dans tous les cas, ces espaces restent peu fréquentés et souffrent de la vacance commerciale et de logement très présente en centre-ville.

A l'instar de Dunkerque, la plage capte ici de nombreux visiteurs supplémentaires, mais cela est moins important qu'à Dunkerque, avec moins d'animations et seulement quelques centaines de personnes observées les plus beaux jours. De plus, la plage est à Calais beaucoup moins reliée à la ville qu'à Dunkerque, et ne fait donc pas, en l'état, bénéficier de son attractivité estivale les quartiers alentours (le projet de redynamisation du centre-ville et de la plage autour de l'expérience du « dragon de Calais », démarré au cœur de la crise sanitaire de 2020/2021, pourrait participer d'une reconfiguration des résultats observés).

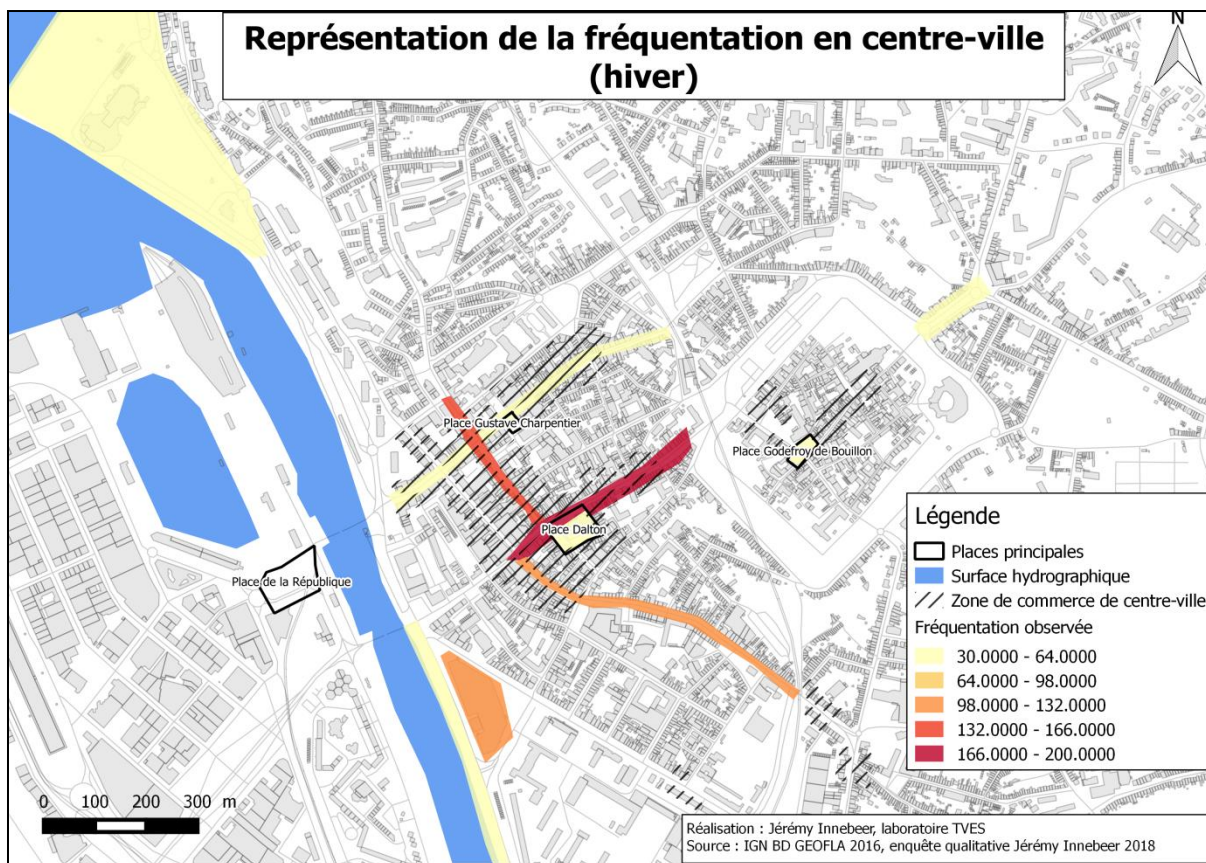


Figure 80 : cartographie de la fréquentation en centre-ville de Boulogne-sur-Mer, en hiver, Jérémy Innebeer, 2018

En centre-ville de Boulogne-sur-Mer, les espaces fréquentés correspondent à nouveau aux places principales et aux rues de centre-ville. Tout comme les autres villes étudiées, on remarque que le centre commercial Liane (représenté en orange) est très fréquenté avec jusqu'à 130 personnes observées (malgré les problématiques de vacance et d'insécurité véhiculée dans les médias). L'espace Nausicaa-plage, tout au Nord de la carte, est aussi assez fréquenté avec jusqu'à une soixantaine de personnes observées (observations en extérieur et non dans l'aquarium, ne correspondant alors pas forcément au tourisme extérieur du Boulonnais). On retrouve également les bords de Liane, espace nouvellement revalorisé, puis les entrées de centre-ville qui apparaissent en termes de fréquentation avec jusqu'à 60 personnes observées (Porte-Neuve, rue Nationale, ...).

Finalement, les espaces concernés par une fréquentation véritablement importante sont plutôt les rues centrales, et surtout la Grande Rue, ici en rouge (avec jusqu'à 200 personnes observées, dans un espace pourtant assez restreint), qui remonte de la basse-ville à la vieille ville, en passant directement par l'hypercentre. Ensuite la fréquentation s'observe à partir de

cet axe majeur, et se répartie vers la rue Nationale, en orange, et la rue Thiers, en orange foncé (qui représente un espace piétonnier majeur) avec jusqu'à 166 personnes observées.

Les places sont ici finalement un peu moins représentées en termes de fréquentation (jusqu'à une soixantaine de personnes observées sur chacune d'elles). Par exemple, la place Dalton, située directement en hypercentre, est moins fréquentée que la Grande Rue qui la longe. La place Godefroy de Bouillon, en haute-ville, semble également peu attractive malgré son emplacement en vieille ville qui représente pourtant un attrait touristique important. La place de la République située dans le quartier de Capécure²⁰, et séparée du centre par le fleuve Liane, n'est quant à elle presque pas fréquentée, exceptée par des flux d'automobilistes.

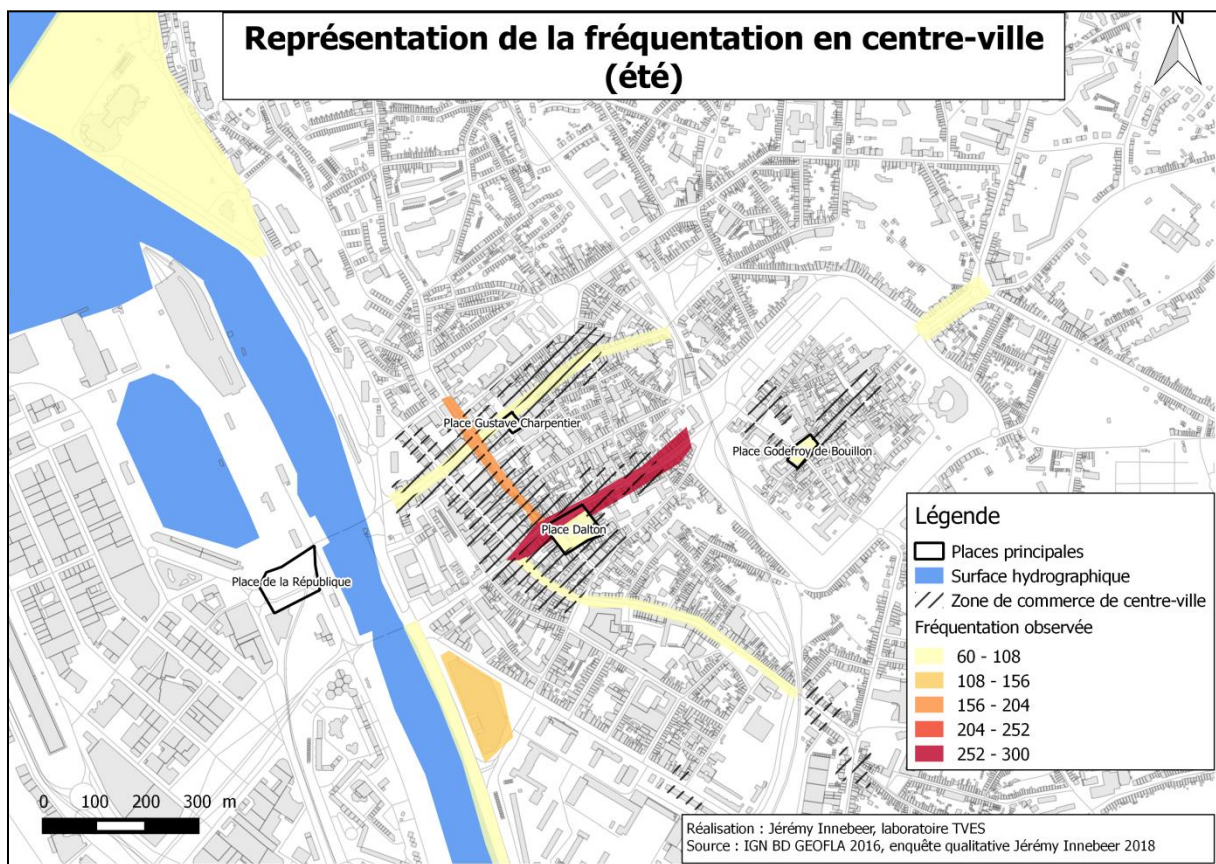


Figure 81 : cartographie de la fréquentation en centre-ville de Boulogne-sur-Mer, en été, Jérémy Innebeer, 2018

²⁰ Le quartier de Capécure est situé sur le port et propose des activités et commerces liés à l'activité portuaire, la place de la République est l'entrée de ce quartier, et elle accueille un des pôles de l'Université du Littoral-Côte d'Opale ainsi qu'un casino.

L'été, la fréquentation observée à Boulogne-sur-Mer sur les périodes d'enquête est répartie de la même manière que l'hiver, avec cependant beaucoup plus de personnes observées en hypercentre et sur la plage en période estivale.

Le centre commercial de la Liane reste assez attractif également en été (avec jusqu'à 150 personnes observées), et la zone de Capécure ne l'est toujours pas, alors qu'elle est représentative de l'image positive de la ville (le port et la pêche) et que le centre commercial véhicule au contraire une image négative selon les médias (insécurité). Ces perceptions extérieures ne sont donc pas forcément en adéquations avec les représentations et pratiques des Boulonnais eux-mêmes, et l'image de la ville véhiculée dans les médias (vieux ville touristique importante, quartier de Capécure caractéristique de la ville et centre commercial mal famé) semble déconnecté des pratiques de l'espace et la fréquentation. En effet on parle par exemple de l'insécurité à Boulogne-sur-Mer au niveau de la Porte Neuve ou encore dans le centre commercial, or ces espaces restent fréquentés. De nombreuses personnes interrogées à Boulogne-sur-Mer affirment en effet que l'image véhiculée par les médias ne correspond pas forcément à la réalité, mais qu'elle peut faire peur notamment aux touristes et nouveaux visiteurs.

Ici, la plage ne devient pas forcément l'espace le plus fréquenté en été. L'attractivité reste en effet importante en centre-ville, avec près de 300 personnes observées à la Grande Rue, et seulement une centaine observée sur l'espace plage-Nausicaa (la fréquentation à l'intérieur du centre aquatique est sûrement plus importante).

Pour conclure cette analyse des pratiques dans nos trois centres-villes, nous pouvons relever plusieurs éléments intéressants. Il existe d'abord une dissonance entre les pratiques et les représentations du centre-ville : en effet, alors que les centres commerciaux n'étaient pas inclus dans la définition et la délimitation du quartier, ils polarisent à chaque fois des flux importants. En second lieu, il nous faut remarquer qu'à Dunkerque, il existe des polarités saisonnières très marquées entre le centre et la digue de mer, et que les fréquentations sont très différentes pour les trois villes selon la saison, montrant encore plus s'il était nécessaire que le centre-ville ne constitue pas seulement un espace fonctionnel mais un espace d'expériences du citoyen ou de l'usager (Hellequin, 2002).

XII-3. Quels sont les éléments recherchés en centres-villes, qui influent sur l'intensité de la fréquentation

Ayant rendu compte des différentes dynamiques de fréquentation des espaces centraux, nous allons ici nous intéresser aux éléments recherchés en centre-ville par les usagers, qu'ils soient habitants ou personnes venant de l'extérieur de la ville ainsi que leur fréquentation. Cette analyse, couplée à celle des pratiques, permettra de mettre en évidence des motifs potentiels de décroissance de la fréquentation dans les espaces centraux étudiés.

La fréquentation décroissante en centre-ville est un des premiers éléments ressortant des discours des habitants. Ces derniers déclarent avoir pour la plupart une pratique important du centre et qui s'est raréfié à cause des problématiques de décroissance.

Moi j'aimais bien me balader, j'allais à Majuscule je fouinais, et puis de temps en temps j'allais au marché, on voit les trucs on s'arrête on prend un café machin, là c'était agréable, là on fait plus ça, c'est fini. [Homme, Cinquante d'années, cadre, Dunkerque, habitante]

Certaines personnes recherchent également une ambiance particulière et agréable, un cadre de vie de qualité et une bonne humeur (des commerçants et autres chalands). Ils recherchent le lien social, des espaces verts, de nature, de rencontre. Ils recherchent également une interaction (Gaschet et Lacour, 2002 ; Lussault, 2010 ; Lévy et Lussault, 2013), une proximité et une bonne entente avec les autres les commerçants et les individus. Le centre doit être, pour les habitants interrogés, un lieu de détente, de plaisir et de récréation (Gibout, 2016), permettant d'oublier les contraintes et tracas quotidiens.

Moi ce que je recherche c'est le côté agréable, pouvoir se balader, croiser les gens etc. sans pour autant consommer. Donc à défaut d'avoir des espaces de verdure, canaux, etc. avoir des commerces et des gens c'est agréable. [Homme, Vingtaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

On recherche une ambiance dans un centre-ville. Au moment où on a fait venir l'université du littoral il aurait peut-être fallu à ce moment la créer une ambiance. [Homme, soixantaine, employé, Calais, habitant]

Ce que je recherche c'est de m'y sentir bien, que les commerces soient accueillants. Une ville ouverte, qui soit propre. [Femme, soixantaine, retraitée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Certains acteurs interrogés s’y rendent plutôt pour se balader et dans une pratique de loisir, sans forcément y rechercher quelque chose en particulier.

Moi j’ai une pratique assez limitée malgré tout, une pratique du midi, commerciale essentiellement, j’y flâne peu finalement. [Homme, Quarantaine d’années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Une des autres raisons évoquées par les personnes interrogées pour se rendre en centre-ville est le travail. Les centres-villes regroupent en effet un ensemble de fonctions de la centralité (Lévy et Lussault, 2013), qui permettent de concentrer en quelque sorte les emplois en centre-ville. On trouve non seulement la fonction commerciale et donc la présence de commerçants, mais aussi les personnes travaillant dans les services et surtout l’administration. En effet, les centres-villes hébergent les Hôtels de Ville et les principaux lieux de l’administration (bâtiments des services communaux, intercommunaux, juridiques, etc.) qui représentent l’un des pôles d’emplois les plus importants en termes d’effectifs. La présence de ces lieux de travail en centre-ville fait donc de ces espaces des lieux de vie du quotidien, fréquentés pour la pause du midi par exemple.

Moi je suis dans des missions ou j’ai toujours travaillé en centre-ville. Donc j’ai déjà un aller-retour quotidien c’est la destination travail. [Homme, Quarantaine d’années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel].

En fait le centre-ville est juste entre mon lieu de travail et mon domicile, donc je fais les courses, je vais au primeur, chez le boulanger, je fais vraiment mes courses de proximités, donc c’est vrai qu’instinctivement moi c’est plus les commerces que je recherche. [Femme, Quarantaine d’années, cadre, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Toutefois, une problématique évoquée par les personnes interrogées se trouve dans le fait que de se retrouver en centre-ville dans le cadre professionnel peut également inciter ces travailleurs à ne justement plus revenir en centre-ville pour leurs loisirs (en dehors de la semaine), car ils fréquentent déjà le centre tous les jours (sans forcément se rendre dans les commerces ou y pratiquer un loisir). Ce dernier devient un lieu associé au travail, et ces personnes souhaitent plutôt « changer d’air » vers d’autres lieux pour leurs loisirs, dissociant ainsi les lieux de travail et de détente.

Les usagers rencontrés affirment également rechercher une atmosphère vivante et dynamique, fréquenter des lieux de rencontre de flux. L’aspect touristique et culturel est également mis en

avant, avec la recherche d'un aspect patrimonial valorisable qui attire les flux, créant une dynamique et participant à la création d'une identité d'un centre-ville vivant. L'aspect piétonnier des espaces centraux (Terrin, 2011 ; Brenac *et al.*, 2014) concorde avec cette vision d'un centre-ville dynamique et de qualité.

Ce que je recherche dans le centre-ville c'est que ce soit moins mort. Je pense que s'ils faisaient des trucs piétonniers ça serait déjà mieux. [Homme, Cinquante d'années, ouvrier, Calais, habitant]

Moi ce que je recherche dans un centre-ville c'est d'avoir de l'activité, c'est de croiser des gens. Après il faut que ce soit touristique, j'aime visiter la basilique parce que c'est un super monument mais je fréquente beaucoup plus en revanche le centre-ville commercial de la ville basse, déjà parce que c'est un centre-ville qui répond aux besoins quotidiens. [Homme, Vingtaine d'années, étudiant, Boulogne-sur-Mer, habitant]

En dehors de ces différents aspects qui apparaissent comme étant particulièrement importants pour les usagers du centre-ville, force est de constater que les personnes interrogées se rendent principalement en centre pour son aspect commercial, et vont rechercher notamment des commerces d'habillement.

Moi principalement je vais faire mes achats d'habillement en centre-ville de Dunkerque. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Moi les activités c'est beaucoup des commerces surtout, je n'y vais pas pour la salle de sport, j'y vais vraiment quand j'ai envie quoi. Habillement en général, après il y a quelques cafés, c'est sympa aussi, soirée aussi, et voilà. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Je recherche dans un centre-ville tout ce qui est magasin de femme/enfants [Femme, quarantaine, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

La majorité des personnes interrogées est également attirée par l'aspect alimentaire du centre-ville, recherchant de la restauration, des bars, des terrasses, des commerces de bouche, et sont également très attirés par le marché en centre-ville (De la Pradelle, 1996 ; Nordin, 1997). La fonction nourricière, associée à la détente, est de fait, encore aujourd'hui, très importante pour l'attractivité des espaces urbains centraux, comme les citations suivantes de décideurs et d'habitants le montrent clairement.

Un usage qui est lié à cela et qui est très fonctionnel c'est l'aspect nourricier [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel].

Je recherche des commerces de proximité, boucheries, tabacs, vraiment les commerces habituels, du quotidien, après l'avantage c'est vrai que quand on a envie d'aller faire ses courses on peut faire, quand on va se promener on peut le faire, pour moi il faudrait que dans chaque quartier globalement il y ai tous ces commerces de proximité là. [Homme, Trentaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteurs institutionnels]

Moi mes habitudes je vais au marché tous les samedis matin, je vais à la ferme chercher ma viande, j'achète mon pain à la boulangerie. Mes enfants je les ai appris comme ça je pense que ça, c'est gagné. [Homme, Trentaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

L'aspect nourricier sert alors de tremplin pour une pratique du centre-ville basée sur la détente, la flânerie, la qualité du cadre de vie, etc.

Je recherche tout ce qui est sandwicherie, bars et restaurants. Pareil on n'a pas vraiment de bar de plage à Boulogne, le bar Hamiot il est vieux, il est sale quoi. Il manque aussi des sandwicheries qui soient un peu naturelles quoi, pas des trucs gras. Des petites boutiques où on peut manger naturel. [Femme, quarantaine, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

En cohérence avec les éléments précités, un des autres éléments recherchés en centre-ville, et qui influence le choix résidentiel des habitants, est la proximité des différents commerces et services (administratifs, écoles, etc.) entre eux, le prestige de quelques-uns travaillant comme moteurs d'attraction pour les autres comme pour les chalands (Brailly et Coulondre, 2016), et enfin, leur accessibilité directement en centre-ville (Claval, 2000 ; Devisme, 2005 ; Pumain ; 2014).

Moi ce que je recherche dans un centre-ville c'est d'avoir tout à proximité, l'école, les commerces, tout ce qu'il faut quoi. [Femme, Trentaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Concernant les acteurs institutionnels interrogés, on remarque que certains (les élus) font l'effort de pratiquer le centre-ville au quotidien, créant un lien notamment avec les commerçants. Ils s'inscrivent alors dans une certaine cohérence entre les politiques de revalorisation qu'ils prônent et leurs propres pratiques des milieux urbains concernés.

Moi en tant qu'élu j'essaye d'avoir une relation quotidienne avec les commerçants de centre-ville, j'essaye d'aller les voir individuellement, tous les commerçants qui sont concernés par les travaux, je vais tous les voir, tous les commerçants qui ouvrent je vais les voir, ils sont très contents de voir un élu qui s'occupent d'eux. [Homme, Cinquante d'années, élu, Dunkerque, acteur institutionnel]

Je m'interdis d'aller à Calais, Boulogne, etc. Maintenant je trouve qu'il y a des bons choix à Dunkerque, donc il n'y a pas de raisons. Moi tous les samedis je fais mon tour de centre-ville. Et j'essaye de voir s'il y a du monde, par exemple samedi dernier j'ai trouvé qu'il y avait peu de monde, mais bon c'était avant les soldes, j'essaye de voir 2-3 commerçants ou plus pour avoir une vision quand il y a les soldes. [Homme, Cinquante d'années, élu, Dunkerque, acteur institutionnel]

J'essaye de vivre avec mon centre-ville, tous les jours j'y passe. [Homme, Cinquante d'années, élu, Dunkerque, acteur institutionnel]

Ces différents constats se rapportent alors à la définition du centre-ville comme lieu important pour les loisirs des citoyens et du point de vue commercial. Les pratiques observées chez les personnes interrogées entrent en cohérence avec les observations réalisées dans les centres-villes, et avec la définition de la centralité telle que nous l'avons proposée au préalable. Il existe cependant des expériences distinctes.

XII-4. Des représentations différenciées du centre-ville et de ses dynamiques en cinq discours.

Le graphique suivant représente une transposition sur un plan factoriel de l'ensemble des pratiques en centre-ville telles qu'elles ont été énoncées par les personnes interrogées. Nous avons utilisé pour cela l'ensemble des discours d'habitants des trois villes étudiées, triés selon les 177 formes retenues (voir méthodologie chapitre IX-1.4.). Cette analyse nous intéresse en premier lieu pour mettre en évidence les différentes formes des usages du centre-ville. On a ainsi les moyens de transports utilisés pour se rendre en centre-ville, ou encore ce qui est recherché en centre-ville par les habitants, et quelles peuvent être les raisons de la diminution de la fréquentation. Cette représentation graphique permet de montrer la proximité entre les pratiques des habitants (motifs et modes de déplacement caractérisés par les points verts) et les autres thématiques concernant la décroissance et la revalorisation des centres, et abordées par les habitants au cours des entretiens (répartis entre les représentations de la décroissance,

de la revalorisation et de la concertation, par des points rouges). L'analyse factorielle permet ainsi d'identifier les thématiques abordées par les habitants lorsqu'on les interroge sur leurs pratiques du centre-ville. Grâce à ses axes, le graphique en AFC permet ici de mesurer, en F1, la proximité des formes d'usages avec la notion d'amélioration ou au contraire d'évolution négative du centre-ville. L'axe F2 quant à lui, permet de faire le lien d'une part entre les thématiques abordées lors des entretiens et les nouvelles pratiques, et d'autre part avec la question de la qualité d'écoute et la cohérence des actions menées par les décideurs.

AFC et Pratiques : Graphique symétrique (axes F1 et F2 :

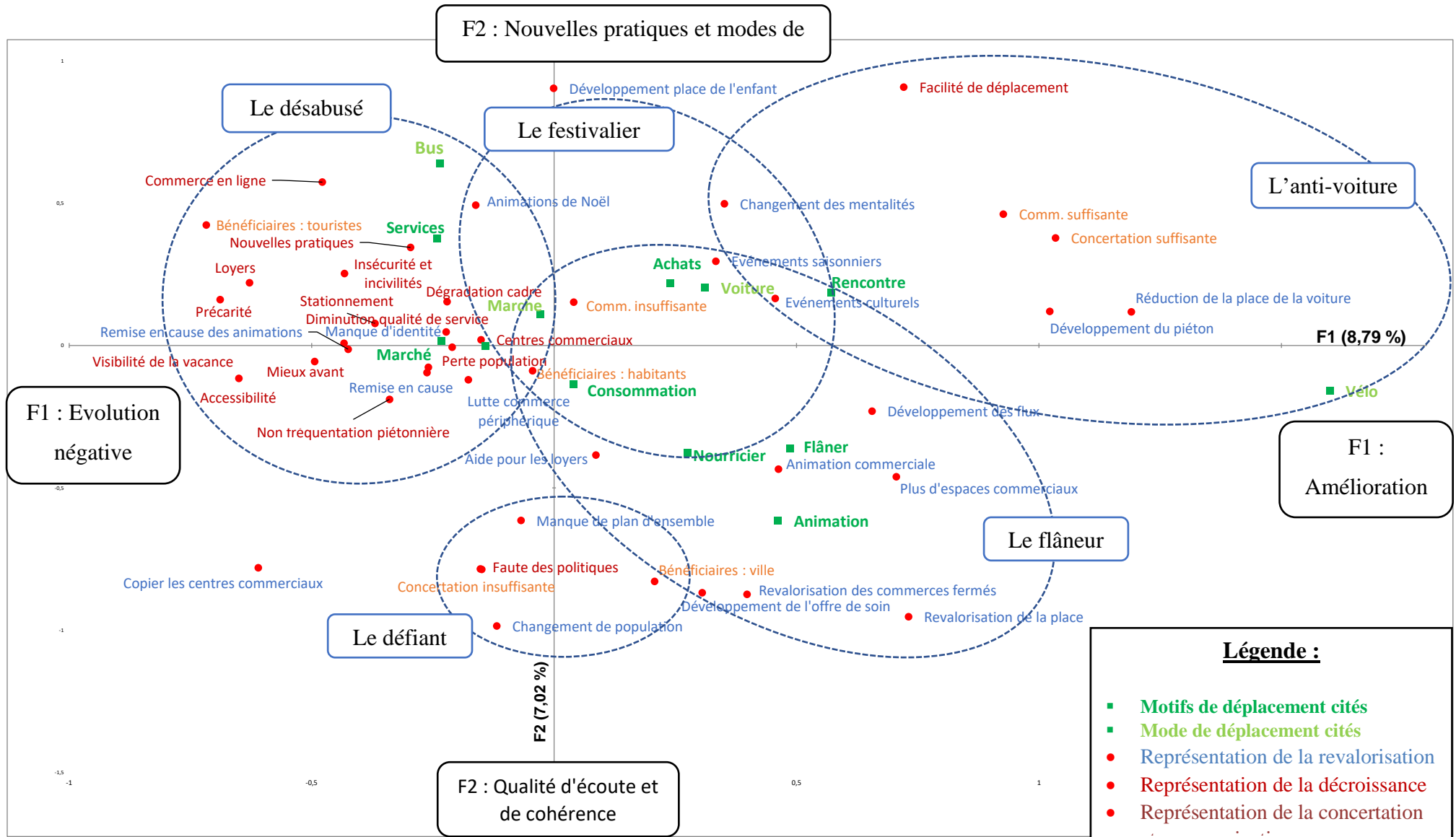


Figure 82 : AFC en fonction des pratiques en centre-ville des habitants interrogés à Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer, Jérémy Innebeer & Philippe Chagnon, 2019.

On peut voir comment s'associent les différents thèmes évoqués lors des entretiens, aux pratiques des usagers du centre-ville, montrant une cohérence dans les discours. En premier lieu, il est possible de mettre en opposition les discours tournés vers un optimisme vis-à-vis de l'évolution urbaine d'une part, et un certain défaitisme associé aux thématiques de la décroissance d'autre part (axe F1). On constate que les discours associés à la revalorisation se trouvent plutôt dans la partie du graphique traitant d'une évolution positive, à droite, tandis que ceux portant sur la décroissance se trouvent plutôt dans la partie traitant de l'évolution négative, à gauche de l'axe F1. Il y a toutefois certaines exceptions, montrant que la revalorisation n'est pas toujours perçue de manière positive et à l'inverse, que des éléments liés à la décroissance ne sont pas forcément négatifs. Par exemple, les politiques de revalorisation visant à copier des stratégies des centres commerciaux pour le centre-ville, sont jugées plutôt négativement et s'inscrivent dans la partie du graphique traitant du manque d'écoute et de cohérence des politiques (bas de l'axe F2). Il en est de même pour les discours portant sur les « changements de population » et le danger de l'éviction de certaines populations, induits par certaines politiques de revalorisation, ainsi que le « manque de plan d'ensemble » parfois perçu dans ces dernières. Ces politiques de revalorisation sont alors parfois « remises en cause », et il en va de même pour les animations. Aussi, elles sont parfois associées à des discours portant sur le « manque d'identité » des actions menées pour la revalorisation. D'autre part, « la décroissance liée aux facilités de déplacement », est évoquée comme un élément de décroissance du fait de la disponibilité des véhicules particuliers pour devenir usager d'espaces périphériques ou d'autres centres plus attractifs. Mais ce dernier élément se situe sur le graphique dans la partie regroupant les discours concernant l'amélioration et les nouvelles pratiques, car ces facilités de déplacement contemporaines représentent également un atout majeur pour l'attractivité des territoires à d'autres échelles et l'évolution des modes de vie (haut axe F2).

Cette analyse nous permet de proposer cinq grands « types » de discours, en regroupant les thématiques entre elles : le flâneur, le festivalier, le défiant, le désabusé et l'anti-voiture. Ces types ne représentent pas forcément des individus, mais des regroupements de thématiques transversales entre les discours, un individu pouvant participer à deux types de discours, à l'instar de ce que nous pouvons retrouver dans la logique des idéaux-types wébériens (1971).

Le premier grand type identifié, que l'on qualifiera ici comme celui « d'anti-voiture », associe les thématiques de la « réduction de la place de la voiture » et du « développement piéton » avec la pratique du « vélo » et à la sensation d'une décroissance due aux « nouvelles facilités

de déplacement » et donc de l'usage de la voiture. On peut également noter que ces thématiques s'associent à la perception d'une « concertation et d'une communication jugées suffisantes ». Ce type de discours peut également être étendu jusqu'à englober les discours liés aux « changements de mentalités » pour marquer l'évolution souhaitée dans les discours. Aussi, il peut être associé à la recherche de « rencontres » et d'événements « saisonniers » ou encore « culturels » en centres-villes. Ces thématiques s'inscrivent par ailleurs dans la partie du graphique traitant des discours correspondant à la perception d'une amélioration grâce aux nouvelles pratiques et nouveaux modes de vie. On peut conclure que les cyclistes interrogés sont plus enclins à inscrire une partie de leur discours dans les thématiques précitées, et sont intéressés par l'aspect apaisant d'une revalorisation en réduisant la place de la voiture et en permettant les rencontres.

Deux autres types de discours identifiés correspondent au « flâneur » et au « festivalier ». Ces types sont étroitement liés dans le sens où ils représentent tous les deux des pratiques de l'espace concordantes autour du récréatif (recherche de l'animation, de lieux de rassemblements, etc.). Leurs modes de déplacement se situent entre les pratiques de la « voiture » et de la « marche », et associe également les discours liés à « l'achat » et la « consommation » comme motif pour se rendre en centre-ville. Ces deux types identifient les bénéficiaires des actions de revalorisation et des animations comme étant en premier lieu les « habitants », mais la communication autour de ces événements est jugée plutôt « insuffisante » (ce dernier constat est moins vrai pour les habitants Dunkerquois). Enfin ils se rapprochent également, dans le sens où les deux peuvent s'inscrire dans des discours en partie orientés vers la recherche de l'aspect « nourricier » du centre-ville. Ils divergent toutefois sur leurs spécificités. Le « festivalier », va en effet s'inscrire dans des discours plutôt liés aux animations elles-mêmes (« animation de Noël », « événements saisonniers », « événements culturels »). Tandis que le type « flâneur » s'inscrit plutôt dans des discours liés à la qualité des animations et des espaces urbains. Les personnes qui aiment « flâner » vont plutôt se rendre en centre-ville pour « l'animation », et verront une importance dans le « développement commercial » et la « revalorisation des places principales » par exemple. Les discours liés à ce type vont également mettre en avant l'importance de « l'animation commerciale » et la nécessité d'avoir « plus d'espaces commerciaux ». Ces deux idées s'associent aux discours concernant l'importance du « développement des flux ». En lien avec la « revalorisation de la place », les discours du type « flâneur » vont également s'intéresser à l'importance du « développement de l'offre de soins » et de la « revalorisation des commerces fermés ». Le

flâneur, va donc s'inscrire dans des discours portant sur la revalorisation de l'espace et la minimisation de l'effet anxiogène des résultats de la décroissance (revaloriser les commerces fermés, l'offre de soin, etc.).

Le graphique permet également de mettre en évidence un autre type que l'on qualifiera de « défiant », cristallisant le lien dans les discours entre le fait de percevoir une « concertation insuffisante », tout en pensant que « l'évolution négative » est la « faute des politiques », en lien également avec l'idée d'un certain « manque de plan d'ensemble » dans les actions de revalorisation. Dans les discours du type « défiant », « la ville » (au sens de la collectivité, des décideurs) est le principal bénéficiaire de la revalorisation en termes de prestige ou de savoir-faire mais celle-ci est jugée inadaptée pour les habitants et peu concordantes avec leur perception de l'identité locale.

Un dernier type que l'on peut identifier sur ce graphique est celui du « désabusé » ou encore de « l'observateur ». Ce dernier type de discours englobe les différents signes de décroissance qui s'associent très bien dans les discours, comme le confirme leur proximité dans le plan factoriel. Ainsi on voit des liens croisés entre la « dégradation du cadre de vie », la « diminution de la qualité des services », et « l'insécurité et incivilité ». Ils sont associés également aux « nouvelles pratiques » permettant cette évolution (facilité de déplacement induisant sur le départ des commerces et usagers d'une part, et permettant le mélange social d'autre part, parfois synonyme de sensation d'insécurité et de crainte d'incivilités). A ces problématiques et toujours lié aux nouvelles pratiques, s'additionne la sensation d'une décroissance à cause du « stationnement », objet de débat pour certains, jugé en nombre insuffisant (pesant sur « l'accessibilité »), et au contraire pour d'autres, en nombre trop conséquent et nuisant à la « qualité du cadre de vie ». Les éléments de discours liés au « déclin à cause des centres commerciaux » sont directement associés également à la « perte de population » (les habitants n'ayant plus de nécessité de rester en centre-ville en raison des facilités de déplacement d'une part et de l'attractivité des centres périphériques et de la fermeture des commerces de centres-villes d'autres part) et la « nécessité de lutter contre le commerce périphérique ». Ces éléments de la décroissance sont liés pour la plupart aux nouvelles pratiques, et pour les autres comme conséquences d'un manque d'écoute et de cohérence dans les politiques menées. Les éléments de la revalorisation, perçus plutôt négativement, recouvrent la « remise en cause des animations » et la « remise en cause des aménagements », directement associés à l'idée du manque de mise en avant de l'identité locale (« manque d'identité ») dans ces dernières et de manque de « fréquentation

piétonnière ». La « précarité de la population » est directement associée aux problématiques de « loyers trop élevé » pour les commerces ou les habitants. De plus, les thématiques du « commerce en ligne » et du « manque d'accessibilité » sont également évoquées, la première mettant en cause les nouveaux modes de vie, et la seconde la manque d'écoute et de cohérence des politiques. Enfin, les discours du « désabusé/observateur » s'associent à un mode de déplacement plutôt liés à la « marche » ou au « bus », et à des motifs de déplacement liés au « marché » et aux « services » liés à des besoins essentiels (non récréatif).

On peut penser également qu'une personne pratiquant l'espace urbain de manière pédestre et prolongée aura en effet plus d'efficacité pour se rendre compte des signes de décroissance inhérentes aux centres-villes qu'ils parcourent (surtout par rapport au « manque de fréquentation » et « d'accessibilité »), à l'inverse d'utilisateurs de « la voiture » ou du « vélo », plus concentrés sur la route pour les premiers et plus minoritaires pour les seconds (impactant de fait moins les résultats de l'analyse). Les bénéficiaires identifiés par les discours du type « désabusé », s'inscrivent entre « habitants » et « touristes », associant avec les premiers l'importance de la « consommation » et la « lutte contre le commerce périphérique ». Cela renvoie également au sentiment que les touristes sont les seuls bénéficiaires des politiques d'aménagement proposées pour la revalorisation, car ces dernières ne semblent pas répondre aux problématiques de paupérisation des centres et de précarisation de la population. Finalement, pour les discours liés à ce type, le point de rassemblement dans les discours se fera autour de la sensation que « c'était mieux avant ».

L'étude des discours concernant les pratiques et habitudes des habitants dans les centres-villes montre donc que ces espaces centraux sont caractérisés par l'importance de leur accessibilité pour tous les modes de déplacement, mais principalement pour la voiture. Les axes principaux menant à l'hyper centre sont dès lors considérés comme faisant partie intégrante de la centralité (qu'ils soient parcourus de manière piétonne ou motorisée). Aussi, les personnes interrogées montrent l'importance des places principales, au cœur de la représentation de la centralité, lieux de regroupement des commerces et des flux (notamment de rassemblement de populations). C'est par ailleurs l'ambiance créée par l'aspect commercial, liés à la qualité du cadre de vie ainsi qu'aux animations sur les places principales qui créent une identité au centre-ville.

XIII- Préambule à l'analyse : quelles représentations de la décroissance et de la revalorisation des centres-villes ? Une étude du positionnement des individus dans les nuages de mots et plans factoriels

La multiplicité de définition du centre-ville se traduit par de nombreuses pratiques différentes du centre-ville, allant de la simple balade à l'achat, en passant par les fréquentations essentiellement sportives ou de loisir. Les modes de transports que l'on retrouve en centre-ville sont également très diversifiés, de l'hégémonie encore bien présente de la voiture, au développement de plus important du piéton, en passant par les transports en communs et le vélo. Cependant, nous avons identifié dans notre corpus un certain nombre de facteurs de décroissance tels qu'ils ont été définis précédemment, qui influent sur ces pratiques et qui favorisent de plus en plus la dispersion des populations depuis le centre-ville vers la périphérie, pour la proximité avec le commerce par exemple. Ces centres paraissent affectés par une réelle décroissance, parce qu'ils manquent de stationnement ou qu'il y a trop de voiture, parce qu'ils manquent de commerces et de services, parce que l'offre commerciale et de service est trop éclatée, ou encore parce que ces centres sont trop difficilement accessibles.

XIII-1. Pour les habitants, une perception négative de l'évolution du centre-ville ?

En préambule à l'analyse, il est intéressant d'étudier la perception des habitants quant à l'évolution du centre-ville, défini selon les pratiques des habitants préalablement étudiés. Pour les graphiques suivants, nous reprendrons la méthodologie que nous avons détaillé concernant l'analyse structurale par thématiques.

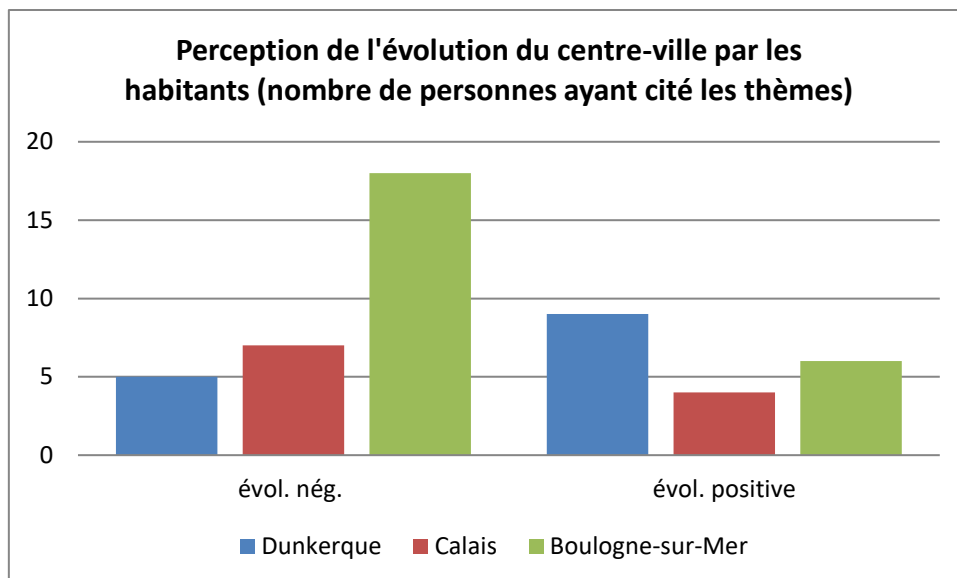


Figure 83 : graphique de la perception du centre-ville par les habitants, entre évolution positive et négative, Jérémy Innebeer, 2018

Force est de constater que les habitants des communes étudiées n'ont pas la même vision quant à l'évolution de leur centre-ville, avec globalement une évolution plutôt négative perçue pour les habitants à Boulogne-sur-Mer et Calais, et à l'inverse une évolution plutôt positive perçue à Dunkerque. Ces constats peuvent être directement reliés aux contextes temporels des enquêtes réalisées, dans une période de travaux de revalorisation à Dunkerque, au contraire de Calais et Boulogne-sur-Mer.

Comme en témoignent les citations suivantes, la grande majorité des habitants interrogés trouvent que le centre a subi une décroissance importante, sans conteste, et continue de s'inscrire dans une évolution négative.

L'évolution est négative, il n'y a pas photo, d'un point de vue commerce tout ça, vie, à tous les points de vue. Mais bon ça c'est un tas de ville, c'est à l'échelle nationale. [Homme, Trentaine d'années, profession intermédiaire, Calais, habitant]

J'ai vu une évolution plutôt négative. Avant ma mère elle disait si on faisait un petit tour en ville, on faisait tous les magasins, maintenant il n'y en a plus. [Femme, soixantaine, retraitée, Calais, habitante]

Evolution plutôt négative, par rapport à tous les aspects, friche commerciale, saleté, paupérisation pour faire court. [Femme, Cinquante d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Certains discours permettent toutefois d'appuyer la nuance entre déclin et décroissance, en soulignant que la dynamique n'est probablement pas inéluctable, et que le centre-ville n'est pas totalement mort. L'idée de cycles de décroissance et de croissance peut se retrouver dans ces discours, montrant de fait un « longue agonie » ponctuée de regains de croissance (Languillon, 2013).

Je ne suis pas sûr que ça a décliné, quelqu'un qui rampe, on ne peut pas dire qu'il ne bouge pas. C'est vivace, on voit que les commerces tournent et ferment, moi je vois juste un truc qui ne va pas bien, [...] je dirais que c'est une agonie longue. [Homme, Trentaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Cette évolution négative est surtout perçue au travers de la fermeture de commerces, qu'elle soit liée à des problématiques locales ou de stratégies nationales comme le montre la forte médiatisation de la fermeture de H&M à Boulogne, « véritable coup de poignard » selon F. Cuvilliers, (maire de la ville) dans une conférence de presse donnée en novembre 2017²¹ et largement diffusée dans les médias régionaux et nationaux. Cette décroissance commerciale associée à une vacance et des problèmes de population (incivilités et insécurité), de propreté ou de sécurité, nuit à l'image de la ville. Ces constats marquent surtout les discours des Boulonnais, semblant particulièrement affectés par des fermetures importantes et récentes, développant la dynamique de décroissance depuis quelques années.

Une évolution négative au niveau dynamisme de la ville, on a pas mal de commerce qui ont fermé, des commerces comme H&M, on perd quelque chose. [Femme, quarantaine, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Le centre-ville en soit je ne peux pas dire que ça a évolué positivement, je trouve qu'il y a eu beaucoup de commerces qui ont fermés. Cinq ans ce n'est pas beaucoup sur l'histoire de la ville mais ça m'a permis de voir des magasins presque tous les jours qui fermaient, et mes collègues qui habitent ici depuis longtemps m'ont dit que c'était la catastrophe. Même des grandes chaînes qui ont changées d'air pour je pense des raisons financières. [Homme, Trentaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Evolution plutôt négative évidemment parce que j'ai connu quand même le transmanche avec les touristes anglais qui venaient, ça faisait du monde, même en semaine c'était « blindé ». Une perte de fréquentation importante depuis pas mal d'années et puis de grandes enseignes

²¹ Une campagne d'affichage sera mise en œuvre dans la ville

qui ont fermées parce qu'aussi c'est l'évolution, les grandes galeries par exemple ce n'est pas propre à Boulogne. [Homme, Cinquante d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Pour d'autres personnes interrogées, le centre a en effet subi une décroissance importante au cours des dernières années, mais a aujourd'hui plutôt tendance à se maintenir voir à s'inscrire dans une évolution positive, grâce notamment aux opérations de revalorisation mises en œuvre par les collectivités. Ces constats sont plus marqués à Dunkerque et Boulogne-sur-Mer, où la récente promotion de projets de revalorisation participe probablement à donner une l'image d'une évolution positive.

Très négative, le centre-ville c'est vraiment devenu triste, il y avait plus de commerces. Alors triste sur les commerces et le centre-ville, mais très positif sur la politique de la ville, les aménagements qu'ils ont fait au niveau de la Liane, il y a vraiment une volonté de faire vivre la ville, mais au niveau des commerces c'est catastrophique. [Femme, Quarante d'années, cadre, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Une évolution positive dans le sens où il y a une rue piétonne tout ça et le centre-ville s'est énormément amélioré, décoration du centre-ville. C'est plus clair, au niveau du cadre de vie. [Femme, Soixante d'années, retraitée, Boulogne-sur-Mer, habitant]

On voit qu'il y a une dynamique qui essaye d'être recréée, de nouveaux magasins qui se créent aussi. Moi mon ressenti c'est que ça reprend tout doucement. [Femme, Trentaine d'années, employée, Dunkerque, habitante]

Là il a tendance à s'améliorer, avant je pense qu'il était moins attrayant à cause du cadre. Là avec les travaux c'est des nouveaux matériaux, ça remet un peu à neuf ce qu'il y avait. Ça donne plus envie d'y aller déjà. [Homme, Quarante d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

De leur côté, certains acteurs Dunkerquois parlent d'ailleurs d'un maintien du centre-ville plutôt qu'une réelle décroissance ou d'une évolution positive. Globalement ce maintien est vu comme pouvant permettre, à terme, une évolution positive grâce à la revalorisation. Le centre-ville serait donc, pour ces acteurs, un espace géographique soumis à des dynamiques de décroissances et de croissance, schématisées par une perte de commerces par exemple, avant d'entrer dans un nouveau cycle de croissance potentielle grâce à des opérations de revalorisation.

Moi je ne suis pas là depuis assez longtemps pour dire s'il a décliné ou pas décliné, mais ce qui est certain c'est qu'on a un centre-ville pour moi qui est plutôt un centre-ville qui se maintient. Qui est un peu étalé, un peu trop large sans doute par rapport aux besoins de la ville de Dunkerque, mais qui se maintient. [Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Le centre-ville est en voie d'amélioration, il est dans un immobilisme mais a tendance à s'améliorer. On voit que ça s'améliore avec les nouvelles enseignes et les travaux du projet phénix, le programme de ravalement ainsi que les animations en centre-ville. On tend vers une amélioration du centre-ville sur le long terme avec un effet de boost de la nouvelle municipalité. [Femme, Cinquantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Pour ces acteurs ce cycle de perte et de retour des commerces en centre-ville n'est donc pas forcément lié aux caractéristiques urbaines du centre en lui-même, mais s'inscrit plutôt dans une logique plus globale de la croissance et décroissance d'un système. Pour eux, cette dernière n'est donc pas structurelle et inéluctable, et elle sera suivie d'un nouveau cycle de croissance, marqué par une mutation de l'offre commerciale par exemple (nouvelles enseignes et/ou nouveaux types de commerce). D'autant que ce déclin ne concerne qu'une des dimensions du centre-ville.

Certaines personnes ont même tendance à relativiser sur la situation perçue, parlant plutôt de mouvements nationaux des commerces (stratégies de fermetures de certaines enseignes) et de changements globaux dans les modes de vie (Bourdeau-Lepage *et al.*, 2010) plutôt que de véritable décroissance structurelle ancrée dans la ville elle-même.

On sait très bien que les villes de taille moyenne Boulogne ou une autre, on va prendre l'exemple de Calais, Dunkerque, Saint Omer, le centre-ville ça a toujours été pareil, on sait bien qu'on a perdu des commerces et des commerçants, dans les centres-villes on sait ce que ça a fait, en tout cas depuis 2-3 ans on voit que ça redémarre. On sait qu'on a perdu des commerces, après toutes les villes de taille moyenne ont connues ça. [Homme, Trentaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteurs institutionnels]

C'est en déclin commercialement parlant, par contre la ville est plus agréable qu'elle l'a été, au niveau du cadre de vie ça s'est amélioré. [Homme, soixante-dizaine, retraité, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Le centre-ville est finalement pour certains acteurs interrogés, un espace urbain qui évolue en fonction de la ville elle-même, au grès des extensions et mutations urbaines et des différents projets d'aménagements (Macario, 2012 ; Santamaria, 2012 ; Huré *et al.*, 2019). Le développement ou la décroissance du centre-ville suivrait dès lors les dynamiques de l'agglomération, en fonction de différentes périodes, avec parfois des difficultés à se reporter sur la capacité de développement de l'agglomération, et d'autre fois une incapacité du centre à se développer au même rythme que la périphérie. La citation suivante d'un acteur Dunkerquois permet de rendre compte des différentes étapes d'évolution du centre-ville, parfois positives, d'autres fois plutôt stagnantes, en fonction des autres évolutions urbaines.

Si je regarde un certain nombre d'indicateurs et si je regarde le document sur Neptune, est-ce que je dirais que le centre a décliné alors qu'il s'est accru de manière relativement impressionnante ? La ville ne s'est développée de manière conséquente que dans les années 50-60 en fait, avec une incapacité du centre à se développer au même rythme que l'ensemble de sa périphérie, d'où sa relative faiblesse aujourd'hui et puis l'extension urbaine se fait plutôt nettement en périphérie et le centre il a commencé une mutation forte au cours de cette séquence qui a été suspendue à cause de la crise et il ne reste que la tour du Reuze et la maison communale qui sont les traces de cette période-là. Dans les années 90 il y a quand même le Pôle Marine et le centre marine qui sont créés et qui ont entraînés une extension du centre et son déploiement vers les bassins. Dans le même temps le centre s'est peut-être en partie resserré parce que des rues ont pu perdre en partie leur commercialité, mais globalement il me semble qu'entre le moment où ces opérations sont engagées et aujourd'hui, le chiffre d'affaires s'est accru et donc est ce qu'on peut parler de déclin ? [Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Ces éléments de discours montrent ainsi des perceptions assez variées voire contradictoires qui tiennent en partie aux opérations et projets en cours notamment à Dunkerque et à Boulogne, alors qu'à Calais les personnes interrogées sont plus discrètes quant aux évolutions positives. Il semble par ailleurs, que cette évolution est très liée à l'action municipale. On voit ici clairement l'importance du maire bâtisseur pris comme métaphore de l'évolution du centre-ville.

XIII-2. Comment les habitants interrogés dans les villes étudiées perçoivent-ils le centre-ville au travers des questions de décroissance et de revalorisation ?

Les nuages de mots présentés dans cette partie sont le fruit de l'analyse lexicale procédée sur le logiciel Sphinx, en reprenant les discours des habitants interrogés. Comme spécifié dans la méthodologie, les mots présents dans ces nuages correspondent à ceux retenus après un filtrage de l'ensemble des mots des entretiens, ayant plus de 5 occurrences (voir liste des formes retenues en annexe). Dans les nuages des 177 mots retenus, la taille de chacun d'eux correspond à la fréquence d'occurrences des mots du lexique. L'analyse de ces termes s'appuie sur cette représentation schématique du nuage, mais aussi sur les éléments associés recueillis lors des entretiens (en vérifiant le contexte à travers les verbatims associés à chacun des termes), qui permettent d'expliquer le sens des mots présentés.



Figure 84 : Nuage de mots des entretiens sur la décroissance et la revalorisation des centres-villes, Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer, Jérémy Innebeer, 2019

Ce premier nuage de mots nous informe sur les termes les plus utilisés lors des entretiens sur le thème de la décroissance et de la revalorisation des centres-villes, et compile les réponses des habitants interrogés à Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer. Se retrouvent donc ici des mots importants qui caractérisent le centre-ville, et qui ont trait à sa décroissance et/ou sa revalorisation.

Au centre de la représentation graphique, on retrouve le terme « population » qui montre bien l'importance de l'humain dans ces questions d'évolution des espaces urbains centraux. C'est un point majeur dans la définition de la centralité, et cet élément s'observe bien dans les discours des personnes interrogées. On parle tant de la population comme caractéristique intrinsèque des centres-villes, mais également comme enjeux importants de « déclin » (départ de population) et de revalorisation (nécessité d'attirer les flux et de maintenir et/ou faire revenir les populations en centre). Cette position de la « population » au centre du nuage de mots permet ensuite de donner corps à l'ensemble des autres mots du lexique, présentés ici, et on retrouve les principales fonctions urbaines dans les mots les plus employés.

La « ville », apparaît ensuite comme caractéristique du milieu urbain dans lequel se développent les centres, et s'associe assez bien aux mots « commerce » et « place principale », qui témoignent de l'importance primordiale de ces notions dans la définition même du centre. Le nuage de mots confirme la définition du centre-ville comme une entité urbaine « importante » et qui doit se montrer « attractive », étroitement liée à la population, qui va venir se rassembler au cœur d'une « place principale » (symbole et lieu de rassemblement), autour de laquelle les commerces seront agglomérés, insistant à nouveau sur « l'importance » du centre en tant que lieu de rassemblement et de densité commerciale.

Ces quatre mots principaux que sont la « population », la « ville », la « place principale » et le « commerce », vont alors structurer le schéma, et les autres mots que l'on va y retrouver correspondront à des déclinaisons des enjeux liés à ces mots que l'on pourrait qualifier de directeurs et de structurants. Ils sont donc importants dans les perceptions des habitants, et on peut émettre l'hypothèse qu'ils doivent se trouver au centre des politiques de revalorisation pour que ces dernières soient véritablement perçues positivement et comme étant efficaces.

On retrouve ensuite des mots permettant de détailler principalement les enjeux liés à la décroissance commerciale. Les mots « centre commercial » et « Cité Europe » mettent l'accent sur la concurrence des centres commerciaux périphériques, en opposition aux difficultés des « petits commerces ». Les difficultés liées aux « loyers élevés » sont également évoquées, et les pratiques d'évasion commerciales se traduisent au travers de la mention des « autres villes ». Les mots « commerçants », « magasin », « courses » ou encore « enseignes », contribuent à l'identification de la caractéristique commerçante prédominante des centres-villes.

Pour les habitants, le centre-ville est un lieu de rassemblement où l'on se retrouve pour « boire un coup », et qui se structure principalement autour de la « place principale » et des « rues » et « boulevards », qui composent l'hypercentre commerçant. La caractérisation d'un centre-ville « piéton » semble importante pour les personnes interrogées, en opposition à la prédominance de l'usage de la « voiture » et la présence de « parkings » plutôt caractéristiques d'espaces urbains peu agréables (même si la présence de parking à proximité des centres reste un facteur important pour les personnes interrogées en termes d'accessibilité). Le centre doit également être un espace « agréable », « beau » et vivant (« vie »), et le travail de revalorisation autour des modes de transports « piétons » et en « bus » semble plutôt bien perçu et participe à la création de centres de qualité et « agréables ». Interviennent alors les éléments liés à la qualité du cadre de vie, avec par exemple les mots « arbres » et « propreté », qui renvoient au bien-être et à la nature pour le premier, et à la sensation d'un espace urbain agréable à fréquenter pour l'autre. Toutefois, ces deux derniers mots permettent également d'expliquer en partie le « déclin », par une perte de qualité du cadre de vie et une création d'espaces anxigènes, « vides » et dégradés, liés à la décroissance démographique.

C'est un ensemble de mots qui s'organise ici autour de la notion de communication et de convivialité, liant les enjeux sociaux aux questions d'aménagement du cadre de vie. Ainsi cette 1ère phase d'analyse commence à faire ressortir les premiers éléments clefs qui structurent les représentations des personnes interrogées.

Les relations entre habitants et acteurs décideurs (caractérisés au travers du terme « mairie ») apparaissent également dans ce nuage de mots. On parle en effet des évolutions urbaines au travers des « projets » et par le biais de « travaux », qui vont permettre de « construire » et reconstruire le centre comme un espace urbain « attractif ». Ces « projets » de revalorisation sont aussi globalement bien acceptés et participent à une évolution plutôt « positive » de la ville. Ils sont toutefois qualifiés au travers d'un certain « manque de plan d'ensemble », d'un manque de « concertation », qui posent finalement la question d'une certaine lacune en termes de « communication » entre les décideurs et les habitants, et qui peuvent engendrer des difficultés.

Finalement, les mots que l'on retrouve ici correspondent directement aux grandes thématiques de la décroissance et de la revalorisation des centres que nous avons préalablement identifiées, et qui structurent la thèse. Ces mots renvoient alors aux spécificités et itérations

locales des problématiques liées aux centres, mais ils renvoient plus généralement aux grandes problématiques étudiées à l'échelle nationale et que l'on a déjà rencontré plusieurs fois, évoquées par les chercheurs mais aussi par les médias. Le nuage de mot permet de dresser une situation locale des enjeux des centres-villes de la Côte d'Opale, mais il fait aussi écho aux problématiques nationales des centres des villes moyennes étudiées dans les premiers chapitres de la thèse (Moricani-Ebrard, 2010 ; Fol et Cunningham-Sabot, 2010 ; Wolff et *al.* 2013 ; Courcelle et *al.* 2016 ; Béal *et al.*, 2017 ; Fol et Baudet-Michel, 2019). La spécificité des villes moyennes industrialo-portuaire apparaît peu sur cette représentation, en dehors de la « plage », du « port », et l'identité de la Côte d'Opale n'est visible qu'à travers son aspect commercial avec la « Cité Europe ». Pour les habitants interrogés, les origines de la décroissance qu'il perçoivent n'est donc pas mise en rapport avec l'aspect industriel ou portuaire de ces villes. Le nuage de mots pourrait donc presque correspondre à d'autres centres-villes en déprise, et il représente finalement assez bien les caractéristiques générales des centres et des enjeux de la décroissance.

Les nuages de mots suivants permettent de mettre en évidence les spécificités des trois villes étudiées concernant cette même définition du centre, entre décroissance et revalorisation. Si ce graphique de mots communs permet de mettre en évidence un ensemble de facteurs de centralité et de problématiques liées à la décroissance et à la revalorisation des centres-villes, les nuages par villes étudiées permettent de mettre plus en évidence les spécificités locales et les enjeux plus importants pour certains territoires. En effet, la question du commerce apparaît omniprésente dans les discours des habitants à Boulogne, la « population » est beaucoup citée dans une vision plutôt négative à Calais, alors que c'est la place principale qui apparaît le plus à Boulogne.

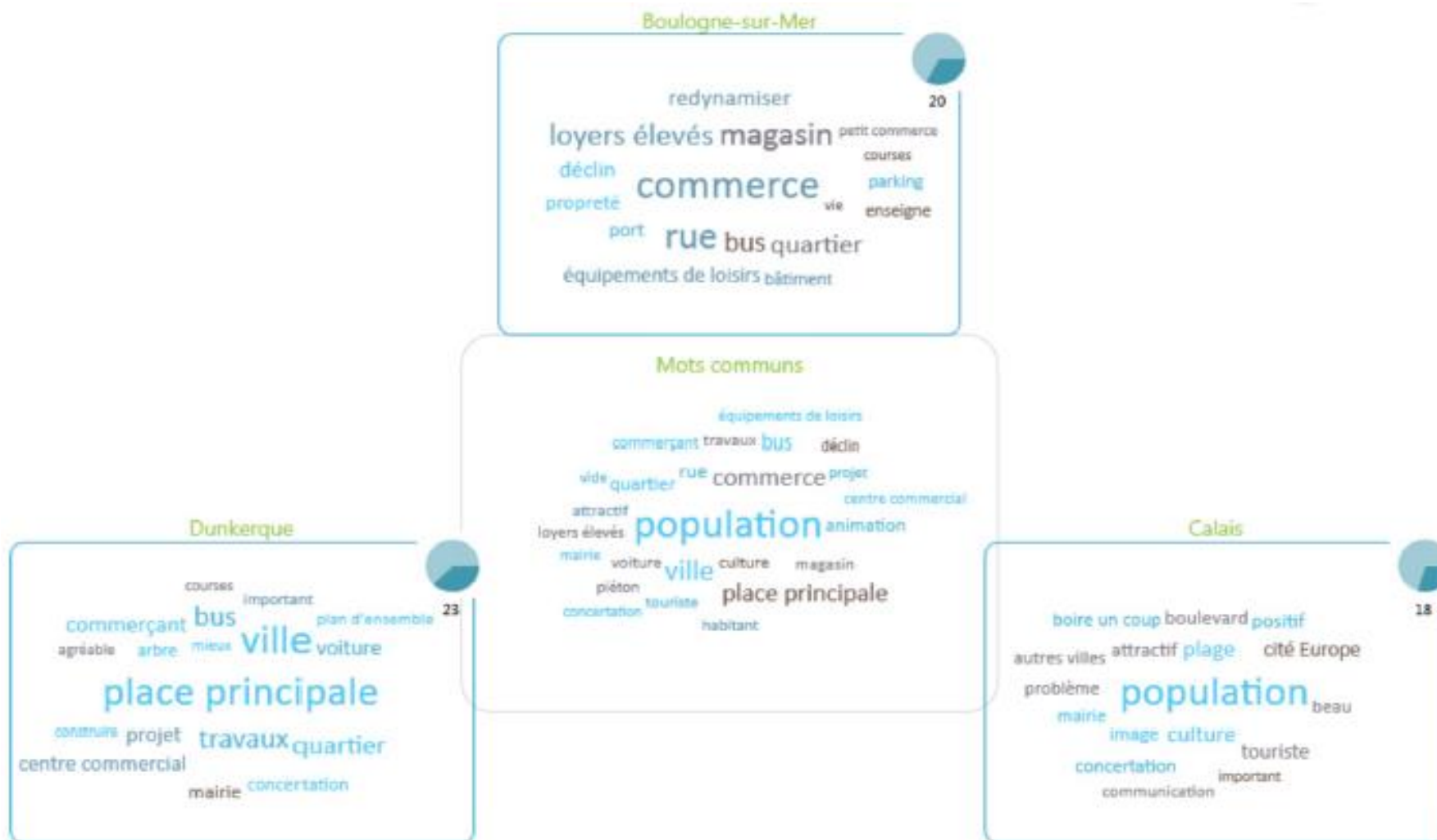


Figure 85 : Nuage de mots des entretiens sur la décroissance et la revalorisation des centres-villes, par villes, Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer, Jérémy Innebeer, 2019

Si l'on prend la représentation des mots de Boulogne-sur-Mer, on remarque que l'aspect commercial semble être l'élément le plus important en termes de revalorisation du centre. En effet, la quasi-totalité des mots du nuage ont attiré à la question commerciale, que cela soit pour caractériser le commerce (« commerce », « petit commerce », « enseigne », « magasin »), pour évoquer les problématiques liées à son « déclin » (« loyers élevés » et la dégradation des « bâtiments ») ou pour parler des pratiques liées au commerce (« courses »). Le centre-ville est également caractérisé par ses « rues » et sa « vie », et la ville par ses différents « quartiers », opposant les usages du centre-ville à ceux du « port ». L'identité de Boulogne-sur-Mer se traduit donc également autour du « port » et les questions de la « redynamisation » du centre-ville se focalisent notamment sur les enjeux de la « propreté » (notamment autour de la question des goélands) et sur la création de nouveaux « équipements de loisir » à Capécure (« port »). Enfin, les pratiques importantes d'accès à la ville en voiture soulignent l'importance des « parkings », que les habitants souhaiteraient gratuits, et la question du développement des transports en commun se posent également (« bus »).

A Calais, les personnes interrogées identifient le centre-ville comme un espace devant être « attractif » et « beau », mais qui souffre d'une « image » plutôt négative. En termes de pratiques, le centre-ville est l'endroit où l'on va « boire un coup » (plutôt dans le centre-ville place d'Armes). D'autre part, il est caractérisé par ses « boulevards », lesquels sont également évoqués pour parler des commerces, de la décroissance et de la vacance commerciale (centre-ville place du théâtre). L'aspect commercial est ici évoqué principalement au travers de ses problématiques d'évasion commerciale (« Cité Europe », « autres villes »), et les questions des pratiques commerciales en centre-ville apparaissent donc assez peu dans les discours. En dehors de la question commerciale, le principal « problème » de Calais, et plus particulièrement de son centre-ville, se situe dans sa « population ». Le terme renvoie ici à une perception des enjeux de précarité, mais aussi d'incivilités des habitants même de Calais, et non pas en lien avec la problématique migratoire comme c'est communément le cas lorsque les médias se penchent sur les problématiques de cette ville. Le manque d'accès à la « culture » est aussi fortement évoqué. Le centre-ville de Calais est également qualifié au travers de sa proximité avec « la plage », et les projets d'aménagements, notamment « Les Machines de Calais », sont alors perçus de manière plutôt « positive » et identifiés comme des moyens de faire revenir les « touristes » et de changer « l'image » plutôt négative de la ville de Calais. Toutefois, concernant ces projets de revalorisation, les habitants interrogés

soulignent un certain manque de « concertation » et de « communication » de la « mairie » (décideurs) envers la « population ».

Enfin, le nuage de mots de Dunkerque permet lui aussi d'identifier le centre-ville au travers de discours grandement axés autour du commerce (« commerçant », « courses ») et de sa décroissance liée à l'évasion commerciale vers les « centres commerciaux » périphériques. Aussi, le « centre commercial » prévu pour revaloriser le centre-ville est accueilli de manière assez mitigée, certains pensant qu'il participera à améliorer l'attractivité commerciale du centre, d'autre pensant qu'un tel aménagement n'est pas nécessaire et que le maintien des commerces déjà présents serait suffisant. Toutefois, les habitants Dunkerquois qualifient surtout le centre-ville autour des enjeux de la « place principale » (marquant une forme de hiérarchie des places) comme un cœur urbain qui symbolise le dynamisme et l'évolution du centre, au travers des caractéristiques de densités et de diversité des hommes et des activités (notamment commerciale). L'importance dans les mœurs et les pratiques de la « voiture » est également citée, et celle du « bus », souhaitée croissante par la municipalité, est plutôt bien acceptée par la population. Les discours sont également assez fortement influencés par la période de « travaux » pour les « projets » de revalorisation durant laquelle les entretiens étaient menés. On parle alors de ces aménagements de manière assez positive, car ils permettront de « construire » et de rendre le milieu urbain plus « agréable ». Les habitants pensent alors globalement que ce sera « mieux ». Cependant, à l'instar de Boulogne-sur-Mer et de Calais, les habitants estiment qu'il y a un certain manque de « concertation » de la « ville » envers les habitants concernant ces « projets » de revalorisation, notamment durant la période de « travaux », où habitants et commerçants ont dû faire face à de nombreuses difficultés. Certains remettent en cause les choix faits en matière d'aménagement, et notamment concernant la réduction des espaces de verdure et le plan de plantation de 10 000 « arbres » que les habitants perçoivent de façon peu positive. Les discours soulignent un certain manque de « plan d'ensemble » perçu dans ce projet d'aménagement qui se veut global, mais qui finalement est reçu de manière mitigée sur certains aspects (jugés non primordiaux comparé à d'autres actions non entreprises). Enfin, certaines personnes interrogées affirment avoir le sentiment d'être délaissées, tous les efforts étant faits au profit du centre-ville, en délaissant les « quartiers ».



Figure 86 : Nuage de mots des entretiens sur la décroissance et la revalorisation des centres-villes, différenciation hommes-femmes, Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer, Jérémy Innebeer, 2019

Nous avons ensuite procédé à une analyse des nuages de mots par CSP, âge et sexe. Toutefois, la répartition des mots par CSP et par âge n'a pas donné de résultats interprétables en raison des faibles effectifs dans chaque classe. Nous avons en revanche procédé à la répartition des nuages de mots entre hommes et femmes, dans une représentation combinant les trois villes étudiées. Force est de constater que les hommes et femmes ont des approches différentes des questions de décroissance et de revalorisation des centres-villes (Coutras, 1996 ; Deneffe, 2009 ; Di Méo, 2011 ; Kamala et Raibaud, 2013). Les discours des femmes vont ici se tourner principalement vers les questions de la pratique et de la valorisation commerciale des centres ; aussi on retrouvera l'importance de « l'animation » et de la qualité du cadre de vie (« propreté », « beau », « image ») qui viennent appuyer ces pratiques liées aux commerces. Les discours concernant la décroissance vont se porter sur les problématiques d'évasion commerciale, qui correspondent aux nouvelles pratiques commerciales des personnes interrogées en raison de la décroissance des centres (« cité Europe », « autres villes »). Les femmes de l'enquête vont également avoir plus tendance à parler des modes de transports pour se rendre en centre-ville (« voiture », « bus »), et porteront alors leurs discours sur la question de la problématique de stationnement (« parkings »). Les hommes interrogés vont quant à eux adopter un discours plus diversifié, et s'intéresser à un ensemble plus vaste de facteurs de la centralité et de la décroissance. Ils s'intéresseront moins à l'aspect purement commercial du centre (en dehors des « courses » et des questions liées aux « commerçants »), mais vont adopter tout de même des pratiques de consommation (« boire un coup »). Ils vont s'intéresser plus particulièrement aux « projets » d'aménagement et aux nouvelles « constructions », portant leurs réflexions sur les problématiques de « population » (précarisation) et sur l'importance de ces projets de revalorisation sur l'attractivité pour les « habitants », comme pour les « touristes ». Les hommes vont donc également ici être ceux qui vont s'intéresser à la « concertation », et qui vont remettre en question la cohérence des actions de revalorisation et réfléchir en termes de « plan d'ensemble », pour des espaces urbains plus « vivants », « agréables » et « attractifs ». En termes de morphologie urbaine, les hommes vont être attentifs aux « boulevards » qui portent les flux, et aux différents « quartiers », à l'instar des femmes qui vont s'intéresser aux « rues » et plus généralement aux « magasins » et aux « bâtiments » qui vont structurer les centres.

Cette analyse lexicale montre donc les spécificités dans les représentations de la centralité pour chacune des villes étudiées, et permet de mettre en évidence des dynamiques de

décroissance liées à des problématiques locales, et à l'inverse de mettre en avant des dispositifs de revalorisation.

XIII-3. Quelles sont les thématiques associées à la décroissance et la revalorisation des centres, et quelle est leur place dans le plan factoriel ?

L'analyse par thématique permet d'obtenir une autre approche, en mettant en évidence non plus les mots évoqués, mais les thématiques dans lesquelles les discours s'inscrivent. Résultats du tri des discours par thématiques, les graphiques ci-dessous permettent de mettre en évidence l'intensité des occurrences des différents thèmes dans les discours des habitants interrogés et d'ainsi savoir combien de personnes ont évoqués chacun des thèmes, par villes.

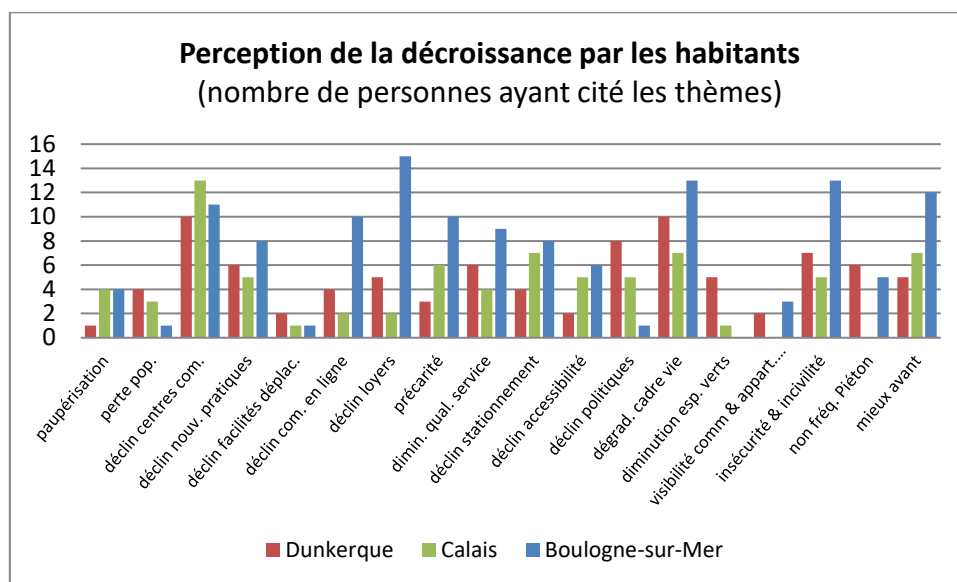


Figure 87 : Nombre de personne ayant cité les thématiques de la décroissance lors des entretiens, Jérémy Innebeer, 2019

Concernant les thèmes liés à la décroissance, on remarque une importance des questions de déclin commercial notamment dû aux loyers élevés et au commerce en ligne (surtout évoqués à Boulogne-sur-Mer), mais aussi concernant les nouvelles pratiques de consommation et à la concurrence des centres commerciaux périphériques (qui est une thématique très présente dans les discours dans les trois collectivités). A Boulogne-sur-Mer, force est de constater que les habitants vont surtout évoquer les questions de précarité, de dégradation du cadre de vie, ou encore d'incivilité et d'insécurité, soutenant que « c'était mieux avant ». Si ces questions sont également évoquées à Dunkerque et Calais, elles caractérisent alors principalement Boulogne-sur-Mer en termes de nombre de personnes ayant évoqué ces thématiques.

Certaines problématiques fortement évoquées seront également celles qui concernent les thématiques liées au stationnement, à l'accessibilité, mais aussi à la remise en cause des politiques passées. D'autre part, certaines thématiques sont moins évoquées (paupérisation, perte de population, décroissance due aux facilités de déplacement) ou plus spécifiques à certaines collectivités (question de la visibilité de la vacance non évoquée à Calais, dégradation des espaces verts non évoquée à Boulogne-sur-Mer).

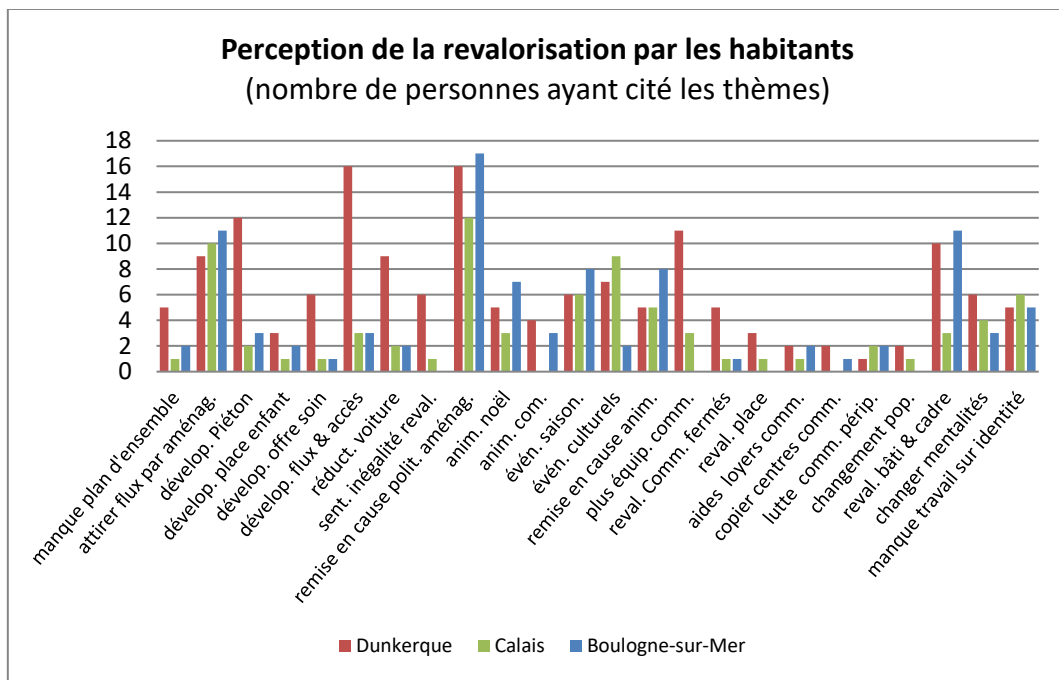


Figure 88 : Nombre de personnes ayant citées les thématiques de la revalorisation lors des entretiens, Jérémy Innebeer, 2019

En termes de revalorisation, les habitants interrogés établissent leurs discours entre les thématiques principalement autour de la nécessité de favoriser l'attraction et le développement des flux, mais aussi en termes de remise en cause des politiques menées. Globalement, les personnes interrogées vont s'intéresser aux questions de revalorisation du bâti et du cadre de vie, mais aussi de la nécessité de redynamiser le commerce et favoriser l'animation. Certains thèmes sont moins abordés mais semblent tout aussi importants pour les personnes interrogées (nécessité de revaloriser les commerces fermés, revalorisation de la place principale, nécessité de lutter contre la concurrence du commerce périphérique, etc.). On remarque que certaines thématiques sont plus abordées dans certaines villes, avec à Dunkerque une forte mise en avant de la nécessité de réduire la place de la voiture tout en améliorant la place du piéton, dans une logique d'amélioration de l'accessibilité et des flux en ville (discours probablement influencés par la période de travaux et de revalorisation du

centre-ville initié par la nouvelle municipalité). D'autre part, la question de l'amélioration de la qualité des services notamment de l'offre de soin ainsi que des commerces est une thématique très présente à Dunkerque, notamment dans les politiques publiques. Concernant Calais et Boulogne-sur-Mer, les collectivités ne se démarquent pas par une spécificité des discours autour de thématiques bien délimitées, et les questions de revalorisation semblent alors être évoquées de manière assez globale dans les discours.

Afin de compléter cette première phase d'analyses lexicales, l'Analyse Factorielle des Correspondances nous aide à mettre en évidence et conforter plusieurs idées et concepts, à travers l'étude de plusieurs axes factoriels ciblés et interprétables, voire de plan(s) factoriel(s), et ainsi approfondir nos premières observations. Nous pouvons ici étudier les liens entre les thèmes et lieux d'habitation par quartiers des personnes interrogées, et les associations des thèmes entre eux. Les graphiques que nous allons étudier grâce à l'AFC²² se portent sur les axes F1-F2 et F3-F5 ; Nous avons choisi ces axes, car ils sont interprétables²³ et ils représentent les plus grosses parts d'information entre les différents axes (F1=8,76%, F2=7,02%, F3=6,26% et F5=5,03%). Les thèmes qui structurent l'espace factoriel sont alors insérés dans l'AFC en qualité de variables actives, et les lieux qui complètent l'analyse sont associés à l'espace factoriel en tant que variables illustratives. Selon la place et l'association des éléments actifs (thèmes) sur l'espace factoriel, nous pourrions définir le sens des facteurs sur lesquels ils s'expriment, et trouver si les éléments illustratifs, pris individuellement (comme par exemples les lieux ou les termes du lexique), se relie suffisamment avec eux. Si une direction d'un axe est plutôt caractérisée par un aspect négatif ou défavorable, les thèmes placés dans le sens de l'axe, s'associent à cette idée. L'analyse des graphiques sur les axes ciblés, en association avec notamment les lieux en variables illustratives, nous permet de mettre en évidence les différents sujets évoqués par quartiers.

- L'analyse du graphique sur F1 et F2 nous permet d'identifier les différents grands enjeux par villes et par quartiers. L'analyse du graphique montre l'inscription des discours Calaisien, et en moindre mesure Boulonnais, dans des dynamiques d'évolution plutôt

²² Choix de l'AFC à la place de l'ACP ou AFM car on a choisi de travailler sur un tableau de contingence binaire, ce que les autres méthodes ne permettent pas.

²³ En AFC on s'intéresse peu à la valeur propre, mais il est important de vérifier qu'un nombre suffisant d'éléments contribue à la construction des facteurs étudiés. (Analyse factorielles simples et multiples, Brigitte Escofier, 2008).

négative, au contraire des discours des Dunkerquois, plutôt orientés vers l'amélioration. A Dunkerque, on sera plutôt concerné par les questions liées à la « concertation et la communication », ainsi que par les projets de revalorisation liés au « développement des flux » et à la « revalorisation du cadre de vie ». Les questions « d'inégalités » perçues dans les aménagements se retrouvent surtout auprès des habitants du quartier de Saint-Pol-sur-Mer, commune associée, qui se sentent encore comme appartenant à une commune à part entière. On remet ici en question l'équité territoriale, comme une configuration géographique qui assurerait à tous la même condition d'accès aux biens et services (Berroir *et al.*, 2019), la faisant plutôt se rapprocher d'une forme d'optimisation des inégalités dans les aménagements. Ces problématiques d'inégalités dans la revalorisation entre les quartiers et les habitants prennent leurs sources dans ce statut particulier de commune associée, dont le sentiment d'appartenance au centre reste assez faible. On va retrouver à Fort-Mardyck et Petite-Synthe, des discours plutôt orientés vers une « concertation » et une « communication » qualifiés de « suffisantes », ce qui peut notamment s'expliquer par les Fabriques d'Initiatives Locales et les actions des maisons de quartiers particulièrement actives dans ces quartiers. Ces deux quartiers vont également avoir un lien assez fort avec les thématiques de « réduction de la place de la voiture » et de « développement de la place du piéton ». Les quartiers de Dunkerque Centre, Malo les Bains et Rosendael vont être les plus concernés par les questions relatives directement à la centralité, et ce potentiellement car ils sont les quartiers les plus proches du centre-ville. À Dunkerque Centre on s'intéressera particulièrement aux questions du « développement des flux et de l'accessibilité », mais aussi au « développement commercial », ce qui renvoie à l'importance des aménagements urbains, liés au cadre de vie, au nouveau réseau de bus et à la revalorisation commerciale (projet DK Plus et Phénix). En outre, la proximité de la thématique de la « revalorisation du cadre bâti » s'explique parfaitement par les opérations de ravalement de façades mises en œuvre dans le quartier Dunkerque Centre. Les habitants interrogés dans le quartier de Malo les Bains (population plus aisée), vont également s'intéresser à cette question de la revalorisation urbaine, et vont avoir un discours plus étoffé concernant les problématiques liées à « l'animation commerciale » ou encore les « aides pour les loyers commerciaux ». A Rosendael les habitants vont particulièrement s'intéresser à la question de la « revalorisation de l'offre de soin » (la présence de l'hôpital dans ce quartier influence probablement les discours quant à cette question de l'offre de soin) et à celle des « commerces fermés ». Finalement, les thématiques centrales à Dunkerque

vont être celles qui renvoient aux projets de revalorisation du centre-ville mis en œuvre à Dunkerque, et qui placent alors les discours du centre-ville au cœur des thèmes évoqués à Dunkerque. C'est également à Dunkerque que l'on parlera le plus d'une « évolution positive » et d'une « décroissance liée aux facilités de déplacement » automobiles (en opposition au projet de revalorisation par les transports en communs). A Boulogne-sur-Mer, les thématiques évoquées vont être assez liées avec celles de Calais, et vont concerner les questions de « précarité », de « paupérisation », « d'insécurité et incivilité », mais aussi de décroissance du fait des « nouvelles pratiques » et du « commerce en ligne ». C'est également dans ces communes que l'on va particulièrement penser que les « touristes » sont les premiers privilégiés par les politiques de revalorisation, notamment dans les quartiers de Boulogne Centre, Chemin Vert ou encore Nouvelle France à Calais. Les quartiers de Calais Saint-Pierre et du Petit Courghain vont cristalliser les thématiques liées à la « revalorisation par des aménagements attracteurs de flux », les « événements culturels » (Machines de Calais) mais aussi la « revalorisation du cadre bâti ». Enfin, c'est à Calais que l'on va retrouver les thématiques centrales présentées sur le graphique, entre la question de « l'évolution négative », de la « dégradation du cadre de vie », du « déclin en raison de la concurrence des centres commerciaux », ou encore de « la remise en cause des politiques d'aménagement ».

- Le graphique sur plan factoriel construit à partir de F3 et F5 porte plutôt sur les problématiques centrales (liées à la centralité et considérées comme importantes), au centre du graphique, et des problématiques plus périphériques, spécifiques et moins primordiales, plus éloignées du centre du graphique. Les quartiers représentés au centre du graphique correspondent aux différents centres de Calais et de Boulogne-sur-Mer, et on y retrouve également la ville de Dunkerque et de Boulogne (et pas seulement leur centre), montrant la position de ces villes directement au cœur des questions de centralité (ce que l'on retrouve bien avec les projets d'aménagement du centre-ville prévus dans ces deux collectivités). La ville de Calais apparaît quant à elle un peu plus en marge, et l'on peut expliquer cette disposition par sa proximité avec des thématiques plus marginales et moins centrales. Le centre du graphique est alors caractérisé par les thématiques globales qui ont attiré à la définition de la décroissance et de la revalorisation des centres-villes, que l'on peut retrouver également à l'échelle nationale. Ces thématiques s'articulent entre une « évolution positive » et une « évolution

« négative », renvoyant à la complexité de ces espaces centraux qui oscillent entre des dynamiques opposées de décroissance et de revalorisation. Parmi ces thématiques centrales on peut citer les questions liées à « l'accessibilité », « la réduction de la place de la voiture » et les questions de « stationnement », mais aussi les questions de « précarité » et de « dégradation du cadre de vie » et « dégradation du cadre bâti ». Le cœur du graphique concerne également les thématiques de « perte de population » et on retrouve enfin les questions de la « communication insuffisante », qui induisent sur une certaine « remise en cause des animations » et une « remise en cause de la politique d'aménagement ». Enfin, en termes de décroissance commerciale, on retrouve les thématiques du « commerce périphérique », du « commerce en ligne » et des « loyers élevés ». La thématique du « déclin du centre commerçant » apparaît ici un peu en marge du centre du graphique, mais cela s'explique par l'importance de ce thème à Calais en raison notamment de la concurrence de la Cité Europe, le thème est alors attiré sur le plan factoriel par les autres réponses à Calais. Concernant les thématiques plus périphériques, on retrouve les questions du « sentiment d'inégalité dans la revalorisation » et « d'inégalité entre les habitants », thématiques liées plus particulièrement à certains quartiers. On va également retrouver les questions « d'insécurité et d'incivilités » qui, bien qu'importantes pour l'attractivité des centres, ne sont pas les problématiques les centrales. Le centre-ville de Dunkerque apparaît quant à lui en dehors des questions directes de centralité présentes au centre du graphique, et cela peut s'expliquer par le fait que les personnes interrogées à Dunkerque Centre vont plutôt s'intéresser à l'éloge (« développement de l'offre de soin », « développement des flux », « animation de Noël ») ou la critique (« manque de plan d'ensemble », « déclin à cause des politiques menées ») du vaste projet de revalorisation du centre-ville qui est mis en œuvre. On retrouvera également certaines gestions assez spécifiques de la problématique commerciale à savoir « l'aide pour les loyers commerciaux » et celles qui consistent à « copier les centres commerciaux » ou encore à avoir « plus d'équipements commerciaux ».

Ces analyses thématiques et lexicales permettent alors de pré-identifier un certain nombre de thèmes, puis de mots, utilisés lors des entretiens pour répondre aux questions posées concernant l'identification du centre, entre des dynamiques de décroissance et de revalorisation. Aussi, ce préambule à l'analyse a permis de mettre en évidence plusieurs relations de ces thématiques entre elles, et envers la question de la centralité.

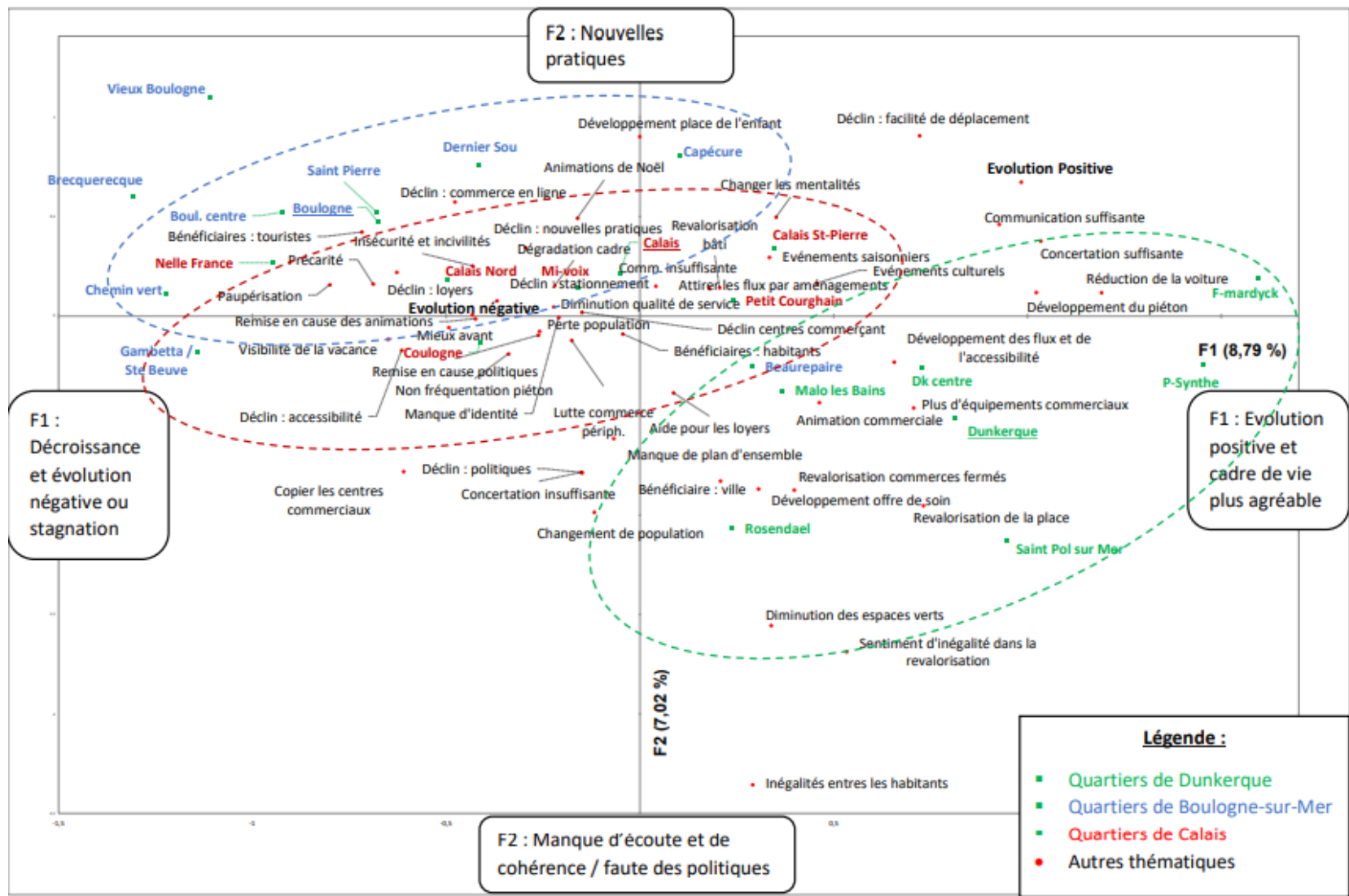


Figure 89 : AFC en fonction des lieux d'habitation sur F1 et F2, Jérémy Innebeer, 2019

XIV- Représentation des phénomènes de décroissance, quelles dynamiques à l'œuvre ?

Comme nous l'avons vu dans l'état de l'art, les centres-villes sont des espaces largement caractérisés par leur capacité à proposer des commerces de détail qui répondent aux besoins des habitants du centre, et plus généralement à ceux de l'agglomération. Cependant, il est aujourd'hui clairement acté que ces centres des villes moyennes perdent en dynamisme et en attractivité et sont touchés par des problématiques de décroissance démographique et d'usage, accompagnées de la perte de ces commerces et d'activités liées à l'économie présentielle (Davezies, 2008, 2009 ; Delaplace, 2013). Ces phénomènes de décroissance sont largement étudiés et relatés notamment par les médias (Razemon, 2016), et les habitants et acteurs des communes concernées en sont bien conscients comme l'indique cet élu de Dunkerque : *Le thème de la vacance commerciale, de la désertification des centres-villes, il ne se passe pas de mois sans qu'il n'y ait un article dans la presse nationale qui sorte dans ce sujet-là.* [Homme, cinquantaine, élu, Dunkerque, acteur institutionnel]

Si le centre-ville paraissait être la synecdoque du déclin des villes moyennes, le commerce en est la figure principale pour les habitants et les acteurs à travers la fermeture ou le changement d'usage. Interrogeant leurs propres pratiques, les raisons évoquées de ce déclin perçu tiennent aux évolutions des modes de vie, à la recomposition des formes urbaines à différentes échelles et aux dynamiques économiques globales qui touchent les villes. Les premières s'expliquent globalement par la modification du rapport au temps et à sa gestion dans la vie quotidienne qui s'illustrent d'abord par une modification des distances perçues, qu'elles soient piétonnes ou véhiculées. Bien entendu, liées aux précédentes, les pratiques de consommation ont aussi beaucoup évolué ces deux dernières décennies, passant d'un recours de proximité immédiate aux recours périphériques, voire au commerce en ligne, dont on ne sait aujourd'hui (2020-2021) s'il ne restera pas dominant après la fin des restrictions de circulation (XIII.1). En second lieu, et perceptible à d'autres échelles aussi, les formes urbaines se sont desserrées accompagnées par de nouvelles circulations à l'échelle des villes, puis, plus largement des régions urbaines (XIII.2). Enfin les facteurs évoqués par les personnes interrogées peuvent être regroupés autour des dynamiques socio-économiques intrinsèques des espaces centraux, de leurs habitants et plus largement de leurs usagers (XIII.3). Enfin, ces différentes dynamiques fabriquent des espaces anxiogènes (voir chapitre XIII.4).

En préambule, l'analyse des discours de la décroissance urbaine montre une mise à distance importante. En effet, à l'instar des réflexions sur le déclin urbain analysé par S. Fol et E.

Cunningham-Sabot en 2010, les habitants et les acteurs repèrent d'une part la fermeture des commerces comme un processus au sens d'un phénomène actif et organisé dans le temps (Le Robert, 2020) c'est-à-dire non pas un déclin compris dans une évolution linéaire mais plutôt un état temporaire du centre-ville avec d'autre part des réouvertures sur place ou des glissements vers d'autres quartiers. Nous verrons plus loin que la réouverture sur place ou le glissement correspondent notamment à des changements dans la répartition des activités économiques urbaines.

Le commerce est donc bien la figure du déclin du centre-ville dans un processus qui semble de plus en plus rapide :

Quand il y a un commerce qui ouvre à Boulogne on se dit bon aller on lui donne combien de temps ? 6 mois ? Et souvent on ne se trompe pas en fait. [Femme, Trentaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Un déclin total, qui continue et qui aurait plutôt tendance à s'accélérer d'ailleurs. C'est la fermeture de tous les commerces de proximité. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Calais, habitant]

Pour les personnes interrogées, acteurs comme habitants, certains de ces commerces ne ferment pas d'ailleurs définitivement, et se déplacent parfois en périphérie. Les personnes interrogées parlent de commerces qui « tournent », dans un cycle de fermetures (en centre-ville), de « *turn over* » et de réouvertures (parfois en centre-ville, mais la plupart du temps plutôt en périphérie), qui organisent des cycles de décroissance et de revalorisation des dits centres (Languillon, 2013).

Je pense que décroissance oui, au moins pour le centre-ville commercial, de la ville Basse, il y a eu beaucoup de commerces qui ont fermés, mais dans le même temps ça rouvre, ça tourne, ça ne reste pas ici en fait. [Homme, Vingtaine d'années, étudiant, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Il y a un an et demi, la presse titrait « qu'est ce qui se passe la rue Wilson tous les commerces ferment », il y a eu 4-5 magasins fermés et qui ont profité de la fin d'année pour faire leur liquidation, mais en l'espace de 6 mois- 1 ans tout était repris. [Homme, cinquantaine, élu, Dunkerque, acteur institutionnel]

Ce phénomène de décroissance commerciale cyclique est également perçu comme assez récent et pesant sur la perception globale du quartier (voir chapitre XIII-5.4).

Là depuis 5 ans on voit que le commerce de proximité a plus baissé, après ça tourne, c'est différents types de commerces et services. [Homme, Trentaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteurs institutionnels]

Les idées de cycle et de processus sont à ce titre associés plus largement à la dynamique urbaine et même utilisent la métaphore organiciste qui compare les commerces à un organisme vivant (Berdoulay, 1982 ; Hellequin, 2016).

A Boulogne ils ont encore la chance d'avoir de belles enseignes, et leur centre-ville il a encore un parcours commercial. Après le commerce c'est une affaire vivante, ça ferme ça ouvre. [Homme, cinquantaine, élu, Dunkerque, acteur institutionnel]

Cette compréhension des aspects processuel et cyclique du centre-ville est à mettre en relation avec les nouveaux modes de vie dans les villes, les recompositions contemporaines des espaces urbains liées elles-mêmes aux dynamiques socio-économiques des quartiers et de leurs usagers.

XIV-1. Nouveaux modes de vie dans les villes : un nouveau rapport aux distances perçues et au temps et nouveaux modes de consommation

Même si ce n'est pas spécifique aux villes moyennes, et datés de plusieurs années, les nouveaux modes de vie peuvent se traduire par une réduction des distances « marchées » et une augmentation des distances « roulées », notamment grâce à l'automobile, qui a pris aujourd'hui une place primordiale dans les modes de vie quotidiens (Rocci, 2007 ; Vincent, 2008 ; Martinez-Tabares, 2013). A l'inverse, le centre dans son historicité est un espace de vie qui s'est construit par agrégation de proche en proche, hors projets de rénovation urbaine de nouveaux espaces, des années 70. L'évolution des modes de déplacements (moins piétons) et des distances maximales parcourues à pied (moins importantes) par les usagers en font une forme urbaine remise en cause. Et même si la part de la marche dans les déplacements semble connaître un nouvel essor depuis quelques années, elle reste aujourd'hui très minoritaire avec près de 6% des domiciles-travail même s'il existe des différences selon les types de communes (Brutel et Pages, 2021).

Ça rejoint ce que je disais tout à l'heure, les gens ne savent plus cuisiner mais aussi ils ne savent plus marcher. [Homme, Trentaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

La zone commerciale extérieure est venue flatter un penchant qu'on a : rester les pieds dans la bagnole et en faire le moins possible. Je pense que ce déclin-là est surtout lié à un mode de vie où on n'a pas de temps à perdre à chercher un stationnement, à courir entre deux commerces, mais ça vient aussi d'une recherche de facilité et un peu de paresse, c'est comme ça que je le décrirais. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Les personnes interrogées évoquent également la question des changements d'habitudes et de pratiques liés à l'essor de l'internet (Bidou-Zachariasen, 2003 ; Jousseume et Talandier, 2016) qui facilite grandement certaines démarches et permet de ne plus se déplacer systématiquement ; on observe ainsi une dissolution de la distance puisque le choix, la commande de tel ou tel produit se fait au domicile ou sur un temps de pause sur le lieu de travail. Si les sciences de gestion se sont intéressées à cette question du temps dans le choix des clients (Djelassi et Ferrandi, 2006), à notre connaissance, une recherche sur la distance par rapport aux achats en ligne reste à faire, des recherches bibliographiques plus approfondies étant à mener.

Cependant, on peut se poser la question de la perception potentiellement erronée ou modifiée des usagers concernant le centre-ville et les centres commerciaux périphériques à travers la question de la perception de la distance. En effet, la majorité des personnes interrogées perçoivent les centres commerciaux périphériques comme de grands espaces facilement accessibles et permettant de gagner du temps en marchant moins (parking à proximité, accessibilité directe grâce aux grands axes routiers, ...). La citation suivante d'un élu Boulonnais permet de mettre en évidence ce constat, en mettant en avant le biais de perception qu'il peut y avoir dans les représentations des centres-villes et des centres commerciaux :

Donc on dit on va dans les centres commerciaux parce que au moins c'est gratuit, oui à part que de là où on est garé, on va à la galerie marchande et on fait tout à pied, on ne prend pas sa voiture pour rentrer dans la galerie marchande, [...] on a une place de parking et on fait tout à pied. On allait à la Cité Europe, on rentrait j'étais crevé, complètement crevé, on y reste l'après-midi et puis on marche on marche, on fait des kilomètres et des kilomètres. « Ah bah oui mais on est garé tout près », non ce n'est pas vrai on n'est pas garé tout près, on doit

traverser tout le parking et puis les grandes allées. Donc il ne faut pas dire on va là-bas parce que on arrive en voiture et puis ça y est tout est là, non ce n'est pas vrai je suis désolé, c'est exactement la même chose qu'on se gare au parking lumière et puis on fait le tour de la ville, et on peut même être beaucoup plus près et faire beaucoup moins de pas. Mais ce n'est pas perçu de la même façon. [Homme, Cinquantaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel].

Finalement, une sortie en centre-ville peut être bien plus courte, accessible et nécessitant moins de distance marchée, qu'une sortie en centre commercial, mais elle n'est pas perçue comme telle. Cette question de la perception de la distance pourrait apporter de nombreux éléments grâce aux apports des psychologues qui montrent que celle-ci est liée aux caractéristiques de l'environnement, à la condition physique des personnes et à leurs capacités visuelles (Ramadier, 2002).

Pour nous, ce renouvellement des pratiques de franchissement de la distance et de ses perceptions, qui peuvent être erronées, s'expliquent plus largement aussi par un nouveau rapport au temps des citoyens.

Les modes de vie contemporains, jusqu'aux confinements 2020-2021, se caractérisent par des temps cloisonnés entre travail et loisirs, ou plus largement de non-travail, et toute limitation supplémentaire apparaît contraignante : ainsi la question de horaires des commerces apparaît aussi comme une nouvelle modalité problématique des modes de vie.

Le manque d'adaptation des anciens commerces aux nouvelles pratiques de la société est ainsi mis en cause par les personnes interrogées. En effet, on parle par exemple communément de l'évasion commerciale comme un fléau pour les centres-villes (Razemon, 2016), mais les personnes interrogées affirment que les commerces n'ouvrent que sur des horaires « de bureau », ne permettant pas forcément de faciliter les achats pour les catégories actives de la population. L'évasion commerciale serait donc due en partie à cette inaccessibilité des commerces de centre-ville, qui ne proposent pas de solution pratique et qui n'évoluent pas en suivant les nouveaux modes de consommation. Les commerces du centre-ville, par cette rigidité, ne permettent pas au centre de faire bénéficier pleinement d'une partie de ce qui le définit et le rend important : son accessibilité horaire. La question de l'adaptation des horaires d'ouverture des commerces en fonction des horaires de travail des usagers, et notamment la grande question de l'ouverture le dimanche semblent alors importantes en termes d'attractivité commerciale du centre-ville. Toutefois, les difficultés d'évolution des pratiques

commerciales sur cette question apparaissent comme un frein bien ancré dans les modes d'organisation des commerçants et de la réglementation qui oblige par exemple les boulangers à avoir un jour de fermeture, obligation qui n'est pas appliqué aux centres commerciaux.

Et peux être aussi moi qui travaille, les magasins quand ils sont ouverts le dimanche ça m'arrange quand même car je ne travaille pas le weekend. [Femme, Vingtaine d'années, employée, Dunkerque, habitante]

Et pour ma femme qui n'est pas française et moi qui fait partie d'une autre génération, les pharmaciens il faut qu'ils apprennent aussi à travailler autrement. Parce que quand on a le monopole on ne ferme pas entre midi et 2 quoi. Vous allez à la cité vous trouvez tout d'ouvert, vous allez en centre-ville entre midi et 2 il y a tout qui ferme. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Calais, habitant]

La question de la décroissance commerciale est aussi expliquée par les pratiques routinières au travers des générations. En effet, les enfants vont trouver leurs repères et calquer leurs pratiques sur celles de leurs parents et de leur entourage (Anaïs Rocci, 2007). Or, si les pratiques de ces individus sont actuellement exclusivement de se rendre en centre commercial et/ou d'avoir recours à des services dématérialisés, ou encore de réaliser tous leurs déplacements en automobile, les pratiques des générations futures seront automatiquement influencées par ces modes de faire, nous connaissons aujourd'hui la deuxième génération de périurbains (Delebarre et Pfirsch, 2016).

Je l'expliquerai plutôt par un changement des mentalités. Par exemple si je prends ma fille elle n'a pas été habituée à ça, est-ce qu'elle aura le déclic d'elle-même d'aller en centre-ville ou est-ce qu'elle va se diriger vers les grands centres commerciaux parce qu'elle a toujours connue ça ? on reproduit un peu aussi ce qu'on a connu. [Femme, Trentaine d'années, emploi non renseigné, Calais, habitante]

Je pense que les jeunes la démarche du commerce de proximité ce n'est pas quelque chose qui leur parle, donc un changement dans les mentalités, les comportements. [Femme, Cinquantaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

La transmission des modes de vie pose d'ailleurs plus largement la question des routines dans les modes de vie au sens de J. Aimé (2018) c'est-à-dire de « liens affectifs forts qui donneraient sens au moi » comme à une identité territoriale citadine personnelle (Ramadier,

2002 cité par J. Aimé, p. 292). J. Aimé ainsi propose de parler de centralités biographiques qui réinscrit l'individu par ses pratiques dans son histoire personnelle.

Les personnes interrogées évoquent également la question des changements d'habitudes et de pratiques liés à l'essor de l'internet (Bidou-Zachariassen, 2003 ; Jousseau et Talandier, 2016). Ces pratiques semblent conscientisées par une partie des personnes interrogées.

Après j'achète aussi via le net maintenant, ce qui n'a pas aidé le centre-ville bien sûr, [...] pour moi c'est un cercle vicieux c'est sûr comme il n'y a plus on achète sur internet et on s'habitue à acheter sur internet donc forcément ça ne fera pas non plus qu'un magasin en électroménager s'installe en centre-ville. [Femme, Quarantaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Ces pratiques plus ou moins conscientes qui s'avèrent relever plus largement des dynamiques des modes de consommation voire des modes de vie contemporains peuvent être relativement clivées selon les catégories sociales. En effet, si on prend par exemple l'alimentation à domicile ou à l'extérieur et donc des commerces importants des centres-villes, dans un contexte général de baisse de leur part dans le budget des ménages (de 35% en 1960 à 19,4 % en 2015), les commerces alimentaires de proximité sont particulièrement touchés dans les centres-villes, aggravés par la hausse rapide du coût de la restauration hors du domicile (INSEE, 2015) réduisant de fait son recours. D'autant que celui-ci est très différenciée selon la CSP de la personne de référence du ménage et va donc être influencée par les caractéristiques sociales des usagers.

Mais après il ne faut pas rêver c'est le mode de consommation qu'on a choisi, donc les grands centres commerciaux, on y va en bagnole, en centre-ville bah le loyer il est plus cher et puis on fait des drives et puis voilà. Les gens ils y vont pour se balader en plus, ça c'est un mode de consommation on a tout faux. Moi ici on me demande une bonne brasserie poisson pas trop chère il n'y a plus rien, tous les mecs ils vont à la Pizza Pai hein et puis ils vont à Flunch, on vit comme des Américains bah voilà le résultat, c'est une catastrophe. On m'a dit que le plus gros chiffre d'affaires dans la restauration sur le Boulonnais c'est le Mc Donald d'Outreau. Le marché c'est tous les bobos qui vont là, tous les prolos ils vont à Auchan. [Homme, Cinquantaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Pour certaines personnes interrogées, cette évolution des pratiques se fait de plus en plus vers un isolement social (dématérialisation, internet...), conduisant à une perte progressive de la

dimension relationnelle qui construit une partie de la définition du centre et qui trouvait son paroxysme dans le marché et la place principale.

Ce que les gens ne comprennent pas c'est que ce qu'on perd c'est le conseil, c'est l'accueil, c'est l'échange, tout ça c'est important. Nous on est en train de s'isoler, moi j'ai peur, franchement je suis effrayé de ça, on est en train complètement de s'isoler. Les conversations on les as où ? Facebook, c'est pu le café du commerce c'est Facebook, les achats on les fait sur internet donc voilà, on rencontre qui ? on voit qui ? on échange avec qui ? [Homme, Cinquantaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel].

Les pratiques de consommation en centre-ville sont donc fortement influencées par des logiques de transmissions et de routine, marquant une prise de distance sociale croissante dans les usages. Avec le développement des nouvelles technologies, de la dématérialisation des biens et services ou encore de la livraison, la nécessité de se rassembler et de se rencontrer est de moins en moins liée aux pratiques de consommation.

XIV-2. La recomposition des formes urbaines et nouvelles circulations

Sans que les modes de vie puissent être détachées de telles réalités, les espaces urbanisés ont connu depuis les années 1970 des recompositions importantes caractérisées par un étalement urbain et la métropolisation prise comme concentration des habitants et des activités impliquant une polarisation des flux. Il ne s'agit pas de revenir ici sur ces processus bien connus en géographie urbaine, mais de voir quels ont été les vecteurs de ceux-ci tels qu'ils sont perçus par les usagers des villes moyennes.

XIV-2.1. La recomposition des formes urbaines, un facteur de la décroissance des espaces centraux

Cette recomposition des formes urbaines liée notamment à la métropolisation et l'étalement urbain posent forcément la question de la place des centres des villes moyennes dans des logiques plus globales de renforcement des métropoles, accompagnée par une fluidification de la circulation grâce à des maillages autoroutier et ferroviaire de plus en plus performants. Cependant, si un centre est facilement accessible et que l'offre qu'il propose est suffisamment fournie, ce centre aura de fortes chances de demeurer attractif face à la multiplication des offres concurrentes (métropole, commerces périphériques, internet, ...). Pour autant, la plupart des centres en décroissance le sont finalement en partie à cause d'une diminution de valeur (des fonctions de la centralité) et d'accessibilité du fait des nouvelles facilités de

déplacement (Rocci, 2007 ; Vincent, 2008 ; Beaucire, 2010 ; Huré *et al.*, 2019). En effet, ces travaux montrent qu'il est plus facile de se rendre en périphérie que d'entrer dans les villes elles-mêmes, du fait de la congestion des centres-villes créés à l'origine pour le déplacement non motorisé et qui saturent face à la multiplication de l'usage de la voiture. Il y a là aussi une certaine hiérarchie des lieux, entre centres et périphérie en fonction du potentiel d'accessibilité. Les centres étant autrefois les endroits les plus accessibles, ce qui est de moins en moins vrai aujourd'hui, les périphéries s'étant mieux adaptées aux changements de pratiques des habitants (Rudolph, 2017). Les personnes interrogées affirment en effet que pour qu'un centre demeure attractif, il se doit d'être facilement accessible.

Dans le cadre d'une métropolisation commerciale prise comme une polarisation des flux commerciaux, la métropole lilloise apparaît ici comme l'eldorado d'un commerce plus diversifié favorisant la multiplicité des expériences. En effet, concernant les centres-villes de la Côte d'Opale, les principales sources d'évasion vont donc être la métropole lilloise, le centre commercial de la Cité Europe qui devient le centre commercial périphérique de tout le littoral, mais aussi les autres centres des villes de la Côte d'Opale. Viennent ensuite Paris, puis les pays frontaliers (Belgique, Angleterre), mais de manière beaucoup plus occasionnelle comme le montre la figure suivante pour Dunkerque. Cette extension des lieux de recours est liée là aussi à la transformation de la distance et au développement des axes de communication qui vont rendre la région plus « lisse », sans aspérité, diminuant la distance-temps pour se rendre d'un point à un autre.



4 DESTINATIONS MAJEURES

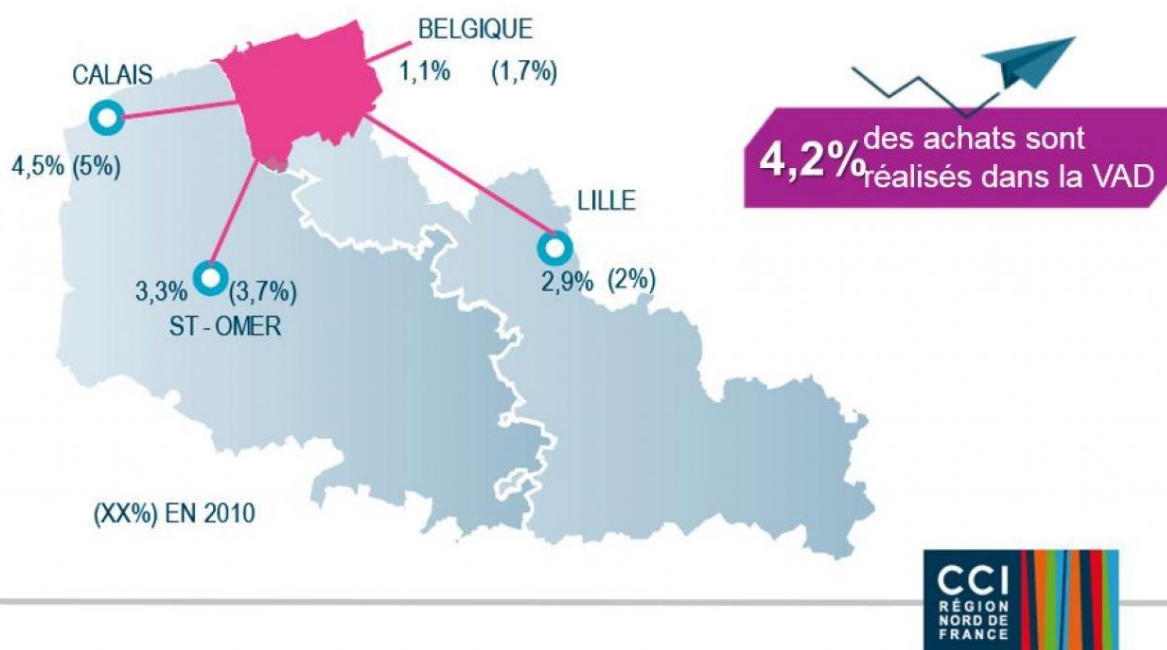


Figure 48 : source d'évasion commerciale de Dunkerque, CCI Nord de France, 2014

Ils ont fait une étude ici à Dunkerque, il y a 3-4 ans on s'était rendu compte que c'était catastrophique le nombre de gens qui partaient là-bas à la Cité Europe, et donc en plus il y avait le phénomène des bus qui avaient été mis en plus, les transports, qui donnaient encore plus la possibilité aux gens d'aller là-bas. [Femme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Pour ma part et pour beaucoup de gens que je côtoie autour de moi on me dit de toute façon la gratuité du bus ne me motivera pas à le prendre. Et au contraire, d'après ce qu'on peut ressentir, à partir du moment où la facilité sera donnée au transport en commun, ça veut dire qu'on va freiner la facilité de se déplacer en voiture ou on ne fera rien pour favoriser la circulation automobile. Les gens s'ils se sentent freinés pour venir en ville ne viendront pas. Ça peut être contreproductif surtout si on prend en considération que les CSP qui ont un véhicule sont quand même plus nombreux que ceux qui n'en ont pas. [Homme, Cinquante d'années, employé, Dunkerque, Habitant]

A Lille donc (75 km de Dunkerque, mais 30 minutes de TERGV de Dunkerque ou de Calais et 60 minutes de Boulogne-sur-Mer) les personnes interrogées vont rechercher une

concentration de commerces et s'y rendront la plupart du temps pour une balade commerciale qui change de leur quotidien en ville moyenne.

Après je vais à Lille, c'est la capitale du Nord. Par contre Lille c'est balade et consommation.

[Homme, Vingtaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Certaines personnes interrogées affirment même avoir pris une nouvelle habitude de consommation vers la métropole lilloise en raison de la perte d'attractivité commerciale de leur centre-ville, comme en témoignent les *verbatim*s suivants.

Les 4B ça n'a pas tenu, il n'y avait pas assez de magasin. Sur Lille il y a plus de magasins donc c'est vrai qu'on a aussi vite fait de se programmer un week-end et aller sur Lille voir s'il y a des choses. [Femme, Trentaine d'années, emploi non renseigné, Calais, habitante]

Malgré tout si les pratiques commerciales semblent enchâssées dans la trame urbaine, certains portent en étendard leur choix de pratiquer le commerce de proximité dans un souci de distinction.

Moi je reste ici sur Dunkerque, je trouve tout ce que j'ai besoin ici, je ne vais que une fois par an sur Lille. [Femme, soixante-dizaine d'année, retraitée, Dunkerque, habitante]

Moi je vais chercher les commerces de proximité, j'ai choisi Calais Nord pour ça, et de l'animation, un peu culturelle. [Femme, Trentaine d'années, profession intermédiaire, Calais, habitante]

XIV-2.2. Le développement de nouveaux modes de circulation comme facteur de décroissance ?

La démocratisation et le développement de l'usage de l'automobile au cours du siècle précédent et plus encore lors des dernières décennies a permis de plus en plus de facilités de déplacement, et a favorisé une évolution urbaine basée sur la dispersion spatiale de l'habitat. Cette évolution des choix résidentiels s'accompagne alors d'un départ croissant des populations des communes centres et des centres-villes vers les périphéries, une augmentation des distances domicile-travail et finalement une accentuation du trafic routier. A son tour, la périurbanisation peut être citée comme une cause de l'usage croissant de la voiture, engendrant l'étalement urbain, entraînant une augmentation des mobilités automobiles et donc de la pollution (Delebarre et Pfirsch, 2016). De plus les réseaux routiers ou ferroviaires,

notamment dans le Nord-Pas-de-Calais permettent une circulation assez fluide dans des espaces très urbanisés.

Après aussi on nous facilite pour partir, avec les trains et les bus, pas cher pour aller sur Lille ou à la Cité. Les gens ils viennent beaucoup. [Femme, Vingtaine d'années, étudiante, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Les réseaux routiers sont eux même directement des facteurs de décroissance des centres et de croissance des centres commerciaux périphériques, dans le sens où ils contournent les villes et permettent de se rendre directement à la porte des centres commerciaux périphériques, alors même qu'il est plus long d'entrer en ville et de s'y stationner du fait de la circulation et de l'inadaptation des espaces urbains centraux aux flux importants de véhicules.

Calais c'est une ville toute petite avec une rocade d'autoroute, et vous allez mettre 10 minutes pour rentrer en centre-ville, alors pourquoi s'enquiquiner à entrer en centre-ville ? [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Calais, habitant]

Paradoxalement, le centre-ville de Calais, s'il est affecté par le phénomène de contournement précédemment cité, est aussi assez saturé par les flux routiers. Cette présence de l'automobile peut s'expliquer d'une part par les déplacements domicile-travail des Calaisiens, et s'observe notamment en heures de pointe. Mais on peut également expliquer ce phénomène par l'inadaptation des boulevards à l'accueil des flux routiers du XXIème siècle. Le centre-ville de Calais, à l'instar de nombreux autres centres de villes moyennes, est donc assez peu fréquenté par les piétons, mais assez saturé en voitures, rendant l'espace urbain peu agréable à la balade et plus propice à une certaine décroissance.

Après la ville change c'est normal, moi je me plais bien à Calais, mais le boulevard c'est triste. Mais quand tu vas à Boulogne tu vois que ça ramène plus de monde, ici c'est bagnoles et puis voilà. [Homme, Cinquantaine d'années, ouvrier, Calais, habitant]

La généralisation de l'usage de l'automobile et le maillage routier, avec des autoroutes qui permettent de traverser rapidement le territoire de la Côte d'Opale, réduisent considérablement les distances, si bien qu'il est parfois plus difficile et plus long (en termes de distance perçue) de se rendre dans un centre-ville à proximité, alors qu'il est rapide et facile de se rendre dans un centre commercial périphérique (et plus particulièrement la Cité Europe).

Après on est plus loin de la cité Europe mais on prend la voiture en 10 minutes on y est donc c'est proche. [Femme, Quarantaine d'années, cadre, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Selon une étude récente, les français auront plus tendance à réaliser les trajets exclusivement en voiture s'ils habitent en dehors des métropoles, et plus particulièrement dans les communes petites, moyennes et isolées (L'ObSoCo et Chronos, 2017). Les villes d'études sont donc des espaces urbains particulièrement concernés par cette évasion commerciale et d'autant plus affectées qu'elles ont un rapport particulier à l'automobile.

Cette circulation perçue comme aisée est vers la métropole lilloise s'oppose aux freins là-aussi perçus que présente le stationnement payant en ville. Etant donné que le transport automobile représente une identité forte des villes moyennes, les habitants ont recours à ce mode de transport quotidiennement et de manière intensive. Cette forte présence de la voiture dans ces milieux urbains non adaptés à l'accueil de flux routiers importants s'accompagne de nombreuses problématiques. Ces dernières sont notamment liées à la saturation des voies routières, mais aussi liées au stationnement, et finalement, à la qualité générale du cadre de vie (pollution sonore et visuelle des véhicules) pour les habitants des centres-villes. Cependant, le stationnement (surtout résidentiel) consomme actuellement beaucoup d'espace, et la disponibilité du stationnement est un facteur déterminant du choix modal. La question du stationnement est d'autant plus importante qu'elle influe directement sur l'accessibilité et l'attractivité du centre-ville. A terme, une offre de stationnement limitée peut même favoriser le report modal vers d'autres modes de transport, ainsi que l'évasion commerciale.

La régularisation du stationnement peut donc représenter une solution pour libérer de l'espace public mais aussi pour instaurer des modalités des déplacements durables. Limiter le temps de stationnement peut donc permettre d'assurer la rotation des véhicules et rendre le stationnement plus disponible. D'un autre côté, si les individus se sentent contraints dans leur mode de transport pour se rendre en centre-ville, cela pourrait avoir un effet répulsif, et favoriser l'évasion commerciale, même si le centre est attractif sur d'autres aspects. Les pouvoirs publics recherchent alors un juste milieu et proposent par exemple un stationnement limité dans le temps et situé en marge du centre-ville. Pour certains, favoriser les autres modes de transports (marche, vélo, transports en communs) en contraignant l'utilisation de la voiture peut avoir le même effet répulsif et favoriser tout autant l'évasion commerciale.

S'il y a une offre attractive et diversifiée, le commerce et le service y viendra, il faut lui donner le minimum de frein et de réticence à venir, donc c'est vrai que l'image des centres-

villes effectivement c'est le stationnement notamment payant qui est tabou. Donc faciliter du stationnement c'est important, avoir une franchise de temps libre gratuit je pense que c'est une bonne chose. [Homme, Cinquante d'années, employé, Dunkerque, Habitant]

Le stationnement payant ou insuffisant est perçu par les habitants comme un des éléments principaux de la décroissance urbaine, car il nuit selon eux à l'accessibilité directe du centre-ville.

Maintenant si vous venez dans le centre-ville, vous prenez votre voiture, l'inconvénient c'est que vous ne pouvez pas y stationner. [Femme, soixante-dizaine, retraitée, Calais, habitante]

Il n'y a pas de parking pour les résidents, on doit payer pour se garer devant chez soi, ça n'incite pas à aller en centre-ville. Les gens délaissent le centre-ville s'il faut payer pour se garer. [Femme, quarantaine, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante].

Toutefois cette problématique du stationnement payant est à nuancer selon les acteurs institutionnels interrogés, car il est considéré par ces derniers comme peu cher et représente selon eux un frein psychologique avant tout. Ces acteurs justifient le stationnement payant comme un moyen de limiter les véhicules tampons, et permettre un turn-over plus important des voitures en centre-ville, sans que ce dernier ne soit saturé. Par conséquent, la solution des parkings à 2h gratuites représente un compromis entre gratuité et parkings payants, dans le but de permettre finalement un meilleur stationnement.

Pas vraiment, c'est essentiellement psychologique le stationnement payant, sauf bien entendu à dire c'est 5^e de l'heure bon c'est un peu cher je n'y vais pas quoi, mais à 0.82ct de l'heure il ne faut pas déconner, c'est essentiellement psychologique, les gens disent « ah bas on ne vient pas à Boulogne par ce que c'est payant », ah bon ? Et c'est gratuit où ? Tout est payant partout, partout, partout c'est payant. [Homme, Cinquante d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

Si on ne fait pas parking payant il n'y a plus de place pour se garer. Les panneaux en entrée de ville avec les places restantes je pense que ça va être fait, après on est encore en période de travaux mais oui ça va se faire ça me semble logique. [Homme, Trentaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteurs institutionnels]

En définitive, le stationnement payant est perçu comme un facteur de décroissance commerciale majeur pour les usagers, mais finalement, on constate que la plupart du temps ce

sont les commerçants eux-mêmes qui se garent devant les commerces, ou encore des véhicules qui restent stationnés toute la journée et qui ne permettent pas de rotation de stationnement en centre. Le stationnement payant pour les décideurs est donc là pour garantir une meilleure facilité de stationnement dans les centres, en limitant les voiture ventouse.

La reconsidération des distances, la recherche du temps et de la distance gagnés et les nouvelles circulations ont favorisé l'émergence des centres commerciaux périphériques qui paraissent être les principaux responsables de la décroissance des centres-villes.

XIV-3. La décroissance des centres-villes, la faute des centres commerciaux périphériques et du commerce en ligne ?

Sans que soient directement cités ces deux éléments de titre dans les entretiens, les personnes interrogées soulignent en effet la concurrence importante des centres commerciaux périphériques et du commerce en ligne, ceux-ci pouvant aussi être concurrents entre eux, d'autant que la pandémie a encore modifié les concurrences commerciales et qu'il est encore trop tôt pour désigner les gagnants.

XIV-3.1. Une décroissance commerciale due au développement des centres commerciaux périphériques

Les centres commerciaux périphériques sont en effet souvent pointés du doigt comme les sources principales de l'évasion commerciale des centres et donc de leur décroissance (Duhamel *et al.*, 2016). Les habitants, acteurs du territoire, ou encore les médias (Razemon, 2016), relayent ainsi ce fait et le considèrent comme acquis. La présence de centres commerciaux périphérique est alors directement associée à la décroissance des centres-villes situés à proximité, comme l'appuient les citations ci-dessous, d'acteurs et d'habitants. Dans un premier temps, la multiplication, la surabondance des centres commerciaux est bien identifiée.

Il y a une surabondance de centres commerciaux, de galeries commerciales, il y a une culture du centre commercial. Là on fêtait les 50 ans du premier centre commercial, et en même temps le début du déclin du centre-ville. [Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

On est bouffé par les grands magasins, on ne fait pas 5km on a un centre commercial. [Homme, soixante-dizaine d'année, retraité, Dunkerque, habitant]

Le centre commercial de la Cité Europe représente un lieu d'évasion commerciale majeur en région Haut-de-France. Construit à l'époque de la création du tunnel sous la Manche (1995), ce centre représente en effet un espace privilégié regroupant commerces et activités, dans un vaste lieu couvert et facilement accessible par le biais de l'autoroute A16, qui longe la Côte d'Opale. A l'origine créé pour capter les flux de voyageurs en provenance ou en destination de l'Angleterre, il représente de fait une source d'évasion commerciale majeure pour les villes de la région, en raison notamment de son emplacement privilégié dans le réseau routier. Ces infrastructures routières isolent naturellement la ville de Calais, qui se retrouve contournée par les axes routiers menant directement de l'Angleterre (en passant par le ferry ou le tunnel sous la Manche) à l'autoroute et à la Cité Europe, avant de redistribuer les flux dans la région.

Le tunnel ne peut pas expliquer à lui seul tout, parce qu'effectivement c'était au départ favorable et positif. Donc ça allait en même temps à Calais et attirait autre chose. Effectivement on aurait pu faire en sorte que les gens s'y arrêtent et non contournent la ville vu la disposition de l'autoroute à 5 km d'ici quoi. Le potentiel de cette ville a été mal exploité ça c'est sûr. [Homme, soixantaine, employé, Calais, habitant]

Donc mauvaise volonté des gens et Eurotunnel qui fait en sorte que les flux soient dirigés en dehors de la ville et puis leur construction de nouvelle zone près de l'autoroute. [Homme, Vingtaine d'années, employé, Calais, habitant]

Certaines personnes interrogées affirment même qu'elles (ou que leur entourage) ne pratiquent plus du tout le centre-ville. On parle même de sorties et balades dans les centres commerciaux, et plus particulièrement dans la Cité Europe, qui devient très rapidement en région un lieu important pour les sorties, notamment familiales et pour les jeunes, comme le spécifient les citations suivantes d'habitant et d'acteurs. Ces pratiques ont déjà été bien montrées par N. Lemarchand (2005) et R. P Desse (2002). Elles montrent cependant une certaine fracture générationnelle entre les plus jeunes et les plus âgées ce qui pose la question de la transmission des modes de vie.

Et la jeune génération, j'ai un beau fils qui a 23 ans, il ne se promène jamais en centre-ville c'est directement la cité. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Calais, habitant]

A mon avis c'est plus les jeunes qui vont dans les centres commerciaux, il y a plus d'activités, un peu plus d'enseignes quand même, parce qu'il ne faut pas non plus se mettre la tête dans le sable, et puis c'est comme ça on a tout sur place. Mais en ville aussi, on veut s'arrêter et

manger un hamburger, bah il y en plein en ville. [Homme, Cinquantaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

Le centre commercial Cité Europe est donc considéré comme le paroxysme de cette création d'une concurrence commerciale périphérique de la fin du XXème siècle et de l'adaptation des centres commerciaux aux nouvelles pratiques des Français. Ce centre commercial est une des sources d'évasion commerciale pour les villes moyennes de la région, mais il est aussi considéré comme la source principale de la décroissance commerciale de la ville de Calais.

L'arrivée de la Cité Europe a été un cataclysme pour les commerces du centre-ville de Calais. La cité Europe et les centres commerciaux périphériques attirent la quasi-totalité des chalands [Homme, Quarantaine d'années, service patrimoine, Calais, acteur institutionnel]

Je pense que la cité Europe ça doit marcher mieux que le centre-ville et je pense que c'est ce qui a fait vider aussi le centre-ville. Si ça ce n'était pas ouvert je pense que ça marcherait mieux là (au centre). [Homme, soixante-dizaine, retraité, Calais, habitant]

Moi je pense que la cause c'est la cité de l'Europe, même en habitant Boulogne je vois que ma fille et toutes ses copines elles prennent le bus pour aller à la cité Europe, le train. Les gens automatiquement le weekend ils vont à la cité de l'Europe, pas en centre-ville. [Femme, Quarantaine d'années, cadre, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Pour certains, toutefois, la présence simple de la Cité Europe ne fait pas la décroissance du centre de Calais qui se trouve à proximité, mais c'est l'accumulation et la succession de création de zones commerciales périphériques qui impactent finalement ce centre de manière importante.

A Calais ce qui m'amuse c'est qu'ils sont entrain de retirer tout le dynamisme en centre-ville parce qu'ils ont créé auprès de l'autoroute plein de magasins Décathlon, Action, des magasins qui attirent du monde. Donc au niveau de la zone commerciale Saint Pierre, il y a Mac Do, Bricoman etc. plein de choses qui n'incitent pas du tout à aller en centre-ville, en plus en ce moment c'est un chantier aux heures de pointe pour passer là, on ne peut pas du tout entrer en centre-ville. C'est vrai que le centre-ville de Calais il est mal barré. [Homme, Vingtaine d'années, étudiant, Boulogne-sur-Mer, habitant]

A Calais c'est pire, je crois que c'est là où tu as le plus de centres commerciaux par habitants. Il y a des choix qui ont été faits. [Homme, Cinquantaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Ces « centres » commerciaux, sont des lieux qui se rapprochent de la définition des centres-villes, en proposant une concentration de commerces, d'individus, et parfois même d'activités, le tout sans les contraintes perçues de stationnement et du centre-ville et la crainte des conditions climatiques. Pour les acteurs interrogés, leurs stratégies d'attractivité s'apparentent également à celles des centres-villes, avec les animations de plus en plus nombreuses, notamment pour les fêtes.

Ils font des animations, ils remplacent un peu le rôle du centre-ville, on regroupe toute activité commerciale dans un seul endroit, tout est complètement compacte, et on sait exactement ce qu'il y a où est que c'est etc. donc quelque part c'est assez attractif, mais remarquez c'est pareil on doit marcher et tout traverser pour aller chercher autre chose, mais ce n'est pas perçu de la même façon. [Homme, Cinquantaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

Les centres commerciaux périphériques sont donc considérés comme des lieux importants pour trouver tout ce que l'on cherche, sans faire d'efforts pour se stationner, etc. Cependant, force est de constater qu'ils font face eux aussi à des problématiques de décroissance de plus en plus marquées, et sont eux aussi affectés par le cycle de départ et retour des commerces (Fol et Baudet-Michel, 2019). Les acteurs et habitants, pour certains, ont conscience également de ce phénomène, comme en témoignent les citations suivantes.

La cité Europe, mais quand on regarde ça ferme aussi. [Femme, Cinquantaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Mais ce n'est pas pour autant que Cité Europe fonctionne bien car ils viennent de perdre quelques enseignes, donc c'est vraiment tout le commerce qui souffre et c'est paradoxal car on continue de créer des millions et des millions de m² de commerces de centres commerciaux tous les ans en périphérie. [Homme, cinquantaine, élu, Dunkerque, acteur institutionnel]

Les centres commerciaux périphériques, longtemps considérés comme les causes de la décroissance des centres-villes, sont finalement aujourd'hui soumis aux mêmes logiques de dépréciation. Ces deux entités se rapprochent dans leur définition, et donc dans leurs

problématiques, et sont toutes les deux affectées par l'évolution des pratiques de consommation et le développement du commerce en ligne.

XIV-3.2. Le commerce en ligne comme disparition de la distance ou de l'accessibilité absolue

En dehors de la question de l'évasion commerciale vers les centres périphériques, force est de constater que cette évasion se ferait aussi de manière dématérialisée pour les personnes interrogées, par internet, depuis l'essor du commerce en ligne. Ce phénomène s'inscrit au cœur des nouvelles pratiques de consommation induites par leur inscription dans l'ère du numérique, et apparaît de plus en plus comme la principale source de la décroissance commerciale des centres-villes, supplantant les centres commerciaux périphériques, encore considérés jusqu'à récemment comme les principaux facteurs d'évasion commerciale.

Et deuxième facteur de déclin c'est internet, énormément. [Homme, Cinquantaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

Certains habitants évoquent également une certaine forme de cycle de décroissance des différents modes de consommation, les centres commerciaux ayant un impact négatif sur les commerces de centres-villes, mais le e-commerce ayant lui aussi un effet néfaste sur les centres commerciaux.

Ils refont maintenant ce qu'ils ont détruit par le passé. De toute façon les grandes surfaces ont détruit le petit commerce, maintenant les grandes surfaces pleurent parce qu'il y a internet, la vente par correspondance avec la Redoute etc. ...après les grandes surfaces ont achevé les petits commerces, internet achève les grandes surfaces et après qu'internet disparaisse ça va se faire. [Femme, Cinquantaine d'années, profession intermédiaire, Dunkerque, habitante]

Les deux modes de consommation sont parfois utilisés de manière complémentaire (parfois aussi avec le centre-ville) par les populations afin de subvenir à leurs besoins, là où le commerce de centre-ville peine à s'adapter aux évolutions des modes de consommation qui favorisent une plus diversité des achats.

Et j'utilise beaucoup internet, je pense que le commerce en ligne pallie énormément avec ce qu'on ne peut pas trouver ici. Souvent je vais en Cité Europe pour comparer les prix avec le commerce en ligne alors qu'ici ils vendent le même prix voir plus cher. En combinant les deux

il est possible de tout avoir à Boulogne. [Homme, Vingtaine d'années, étudiant, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Le e-commerce peut alors apparaître aujourd'hui comme un outil pour les commerçants, et l'offre multi-canal pourrait représenter une solution privilégiée pour la conservation du dynamisme des anciens modes de consommation (en centres-villes et en centres commerciaux). Le commerce en ligne peut donc devenir un complément aux pratiques commerciales en centres commerciaux et en centres-villes.

Il y a quelque temps j'aurais dit le e-commerce c'est véritablement l'ennemi frontal du commerce traditionnel. Ça l'est encore en partie, mais il y a une évolution je pense globalement dans la démarche, ce qui permettra de ne pas provoquer d'erreur qu'il y a pu avoir dans l'implantation des zones périphériques. Aujourd'hui il y a beaucoup d'outils qui sont proposés, soit par les chambres consulaires, soit par les franchiseurs ou un ensemble de commerçants, pour proposer des outils qui permettent l'offre multi canal. Donc pour moi le e-commerce n'est plus un concurrent, c'est un outil pour le commerçant. [Homme, Cinquantaine d'années, employé, Dunkerque, Habitant]

Finalement les centres commerciaux ont été mis en cause pour expliquer la décroissance du commerce de proximité, et le commerce en ligne a été mis en cause pour expliquer la décroissance des centres commerciaux. La décroissance commerciale serait donc principalement due à une évolution des modes de consommation et un manque d'adaptation des anciens modes de faire, qui étaient efficaces par le passé.

Si les représentations spatiales sont en cause, si les modes de vie ont évolué, favorisés par des circulations facilitées, jusqu'à annihiler la distance et le temps, d'autres logiques participent à l'évolution des centres-villes. Elles tiennent à la plus grande marchandisation des villes, associée à l'émergence d'une ville néo-libérale dont l'objectif est de maximiser les profits (Harvey, 2010 ; Béal, 2014).

XIV-4. Dynamiques socio-économiques des espaces centraux, de leurs habitants et des usagers ?

XIV- 4.1. Loyers des locaux commerciaux trop élevés et recherche de responsabilité

En dehors de la concurrence des nouveaux modes de consommation, les personnes interrogées évoquent des problématiques économiques plus générales qui affectent le centre-ville dans des logiques de libéralisation de la ville (Vergriete, 2013). Ainsi est bien perçue la financiarisation des villes, peut-être encore plus forte ou plus décalée dans les villes moyennes à travers différentes infrastructures financières (Halbert 2018). Parmi celles-ci, on peut citer principalement la question des loyers commerciaux considérés comme trop élevés (Berlioux, 2014 ; Wolff, 2019) et en inadéquation, selon les habitants interrogés (comme le soulignent les citations suivantes), avec la réalité des chiffres d'affaires des commerçants. Cette problématique, associée aux autres facteurs de décroissance, fait que les commerces de centres-villes ont des difficultés de plus en plus importantes à se maintenir sur le territoire, ce qui explique certainement les phénomènes de cycles de plus en plus importants des commerces de centre-ville évoqués précédemment (Languillon, 2013).

La décroissance démographique est également mise en cause, et participe à compléter l'explication sur la décroissance commerciale liée aux loyers. En effet, la hausse des loyers commerciaux va influencer sur les prix des produits proposés en centre-ville, qui ne seront pas vendus si les usagers du centre-ville se rendent plutôt dans les centres commerciaux périphériques ou font leurs achats en ligne. De ce fait, les commerces de centres-villes seront affectés par un manque à gagner plus important en raison du départ des populations. Les facteurs de décroissance, commerciale ou démographique, sont donc intimement liés et participent ensemble à une évolution urbaine vers la croissance ou la décroissance des espaces centraux. Selon les personnes interrogées, plus les commerces vont fermer, plus l'offre va se restreindre et plus la décroissance démographique sera importante, créant ainsi un cycle de décroissance difficile à enrayer.

On peut se dire aussi que s'ils ferment c'est qu'ils ont trop de charge de loyer. Dunkerque n'est pas « the place to be » pour les loyers élevés, à mon avis s'ils ferment c'est simplement qu'ils n'ont pas de clients. Et compte tenu des loyers élevés, ils n'arrivent pas à vendre assez pour que ce soit rentable. Donc ils ferment. [Homme, Trentaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Déjà économiquement parlant je pense que c'est déjà le premier point et puis après vous avez les loyers des structures commerçantes qui apparemment sont hyper chers. Donc c'est un cercle vicieux, le loyer est cher, l'économie ne fonctionne pas il n'y a pas assez d'entrée donc je pense que c'est peut-être pour ça qu'il y a un roulement des commerces dans Boulogne qui ne sont pas fixes. [Homme, Quarantaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

La question des loyers jugés trop élevés peut également être un frein non négligeable pour l'arrivée de repreneurs, laissant alors les espaces centraux dans un état de stagnation et de vacance commerciale (et par extension de logement) important, influant encore plus sur la décroissance et l'aspect répulsif de ces espaces centraux.

Le centre-ville on ne laisse pas l'opportunité aux gens de s'installer avec les loyers élevés. [Femme, Trentaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Mais il est vrai que c'est tellement cher, nous on est allé au salon des franchisés, on a vu des franchises, ça les intéressaient bien de venir à Boulogne, il était du Nord il avait une imprimerie, il a revendu son imprimerie, il a de l'argent il est prêt à s'investir, je l'ai appelé, nous l'enseigne nous plaisait, et puis il a dit « qu'est-ce que vous avez à louer ? parce que je veux être dans le centre-ville forcément » on lui a montré un peu ce qu'il y avait, il a dit oulalalala, 6700€ le loyer pour 50m² il faut pas déconner quoi. Et ça fait fuir, complètement. [Homme, Cinquantaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

Afin d'expliquer cette problématique de loyers inadéquats, les personnes interrogées évoquent des propriétaires privés avec lesquels il est difficile (pour les pouvoirs publics) de dialoguer. Ils évoquent également la problématique des rez-de-chaussée commerciaux en centre-ville, avec des appartements à l'étage qui ont des difficultés à être loués.

C'est des propriétaires privés donc je ne sais pas si la mairie peut faire quelque chose. [Femme, Cinquantaine d'années, profession intermédiaire, Dunkerque, habitante]

Moi à mon sens je pense que les loyers des propriétaires qui mettaient à disposition le loyer commercial c'était trop élevé, donc soit l'enseigne c'est national qui ils doivent licencier, soit un petit commerce de proximité il ne peut même pas s'y arrêter. Tant qu'on mettra les loyers à des prix exorbitants... [Femme, Quarantaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Cette question des loyers élevés affecte les commerces de manière importante, mais on parle aussi de prix des logements trop élevés en centre-ville. Ces deux facteurs, selon les personnes interrogées, influencent les choix d'habitation, et le départ des populations vers les périphéries plus accessibles (financièrement et en termes de trajets routiers).

Le prix du marché est quand même assez haut (à Calais) par rapport à un centre-ville où il y a tout qui est fermé quoi. Quand même au niveau de l'habitation comme si c'était une grande ville. A la limite il vaut mieux vivre en périphérie de la ville où les prix sont plus bas.
[Homme, Vingtaine d'années, étudiant, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Pour certaines personnes interrogées, la question des loyers élevés n'est pourtant pas un élément principal pour expliquer la décroissance du centre-ville, mais elle vient s'ajouter à d'autres facteurs majeurs de décroissance. Pour les personnes interrogées, comme en témoignent les citations suivantes d'acteurs et habitants, les loyers élevés ne sont donc pas l'élément déclencheur de la décroissance, mais participent, *in fine* à son inscription dans la durée.

Alors c'est un élément effectivement de choix d'implantation du commerce le coût de la charge locative, mais c'est un élément pour moi pas forcément essentiel quand on parle de désertification du centre-ville. Parce que c'est une façon facile pour se désengager de la part d'un politique en disant c'est de la faute des bailleurs si les commerçants n'arrivent pas à vivre en centre-ville. Il faut raisonner économiquement. Si un commerçant génère du chiffre d'affaires et une marge suffisante pour payer son loyer il restera là où il est. C'est un élément sous-jacent. [Homme, Cinquantaine d'années, employé, Dunkerque, Habitant]

Ce n'est pas un problème essentiel des centres-villes mais c'est un problème, car on voit que à partir du moment où un commerce va être bien placé, même s'il a un loyer élevé, ça arrive à fonctionner. [Homme, cinquantaine, élu, Dunkerque, acteur institutionnel]

Les acteurs interrogés affirment que la question des loyers élevés n'est plus problématique si le chiffre d'affaires est suffisant, et pour cela, le centre (et le commerce) doit se montrer attractif afin de faire venir les flux.

Je dirais que le problème des loyers, si vous avez beaucoup de clients, c'est plus un problème. J'ai un exemple d'un commerçant, il y a 12-13 ans le loyer était supportable, parce que le chiffre d'affaires était suffisant pour payer deux salariés, payer le loyer et continuer à faire du bénéfice. Le problème c'est que le centre-ville continue de souffrir donc on a une baisse du

chiffre d'affaires en centre-ville. Le problème c'est que les loyers n'ont pas suivi la courbe de baisse d'activité des centres-villes. [Homme, cinquantaine, élu, Dunkerque, acteur institutionnel]

Pour les acteurs interrogés, ces loyers jugés en partie comme étant inadéquats, seraient fixés par des propriétaires qui ne résident pas au sein de la commune et qui n'ont pas conscience de la réalité du marché local. Certains acteurs évoquent de riches retraités, des personnes résidentes sur la Côte d'Azur ou encore la forte présence de gros propriétaires disposant de nombreux locaux en centres-villes. On retrouve cette explication dans les différentes villes pour les habitants et les décideurs.

On a ici une dame retraitée, 65ans qui habite à Paris, qui paye l'impôt sur la fortune, qui n'en a rien à cirer. Le souci c'est qu'on a à la fois un gros propriétaire sur le Dunkerquois qui est Beci, donc vous avez quelqu'un qui possède 8% du centre-ville c'est quand même beaucoup, et il peut continuer à maintenir des loyers élevés, et parmi les propriétaires des murs on a beaucoup de retraités sur la Côte d'Azur et qui sont un peu déconnectés de la réalité du marché quoi. [Homme, cinquantaine, élu, Dunkerque, acteur institutionnel]

Les propriétaires de commerces c'est des gens de Paris, donc les loyers ils sont cher parce qu'ils ne sont pas d'ici. A Boulogne tu as 3-4 grands propriétaires qui ont des immeubles qu'ils louent. C'est pour ça que maintenant la mairie elle préempte les commerces. [Homme, Trentaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Cette attribution à une personne extérieure relève sans aucun doute de la rumeur au sens « la diffusion d'énoncés informatifs non vérifiés et pertinents par leur fonction qui apparaissent dans des contextes d'ambiguïté, de danger ou de menace potentielle et qui aident à gérer le risque et à comprendre » (DiFonzo et Bordia 2006). Face à un phénomène incompréhensible qui entraîne le risque d'un déclin du centre-ville, il paraît rassurant de trouver un responsable extérieur.

Les décideurs interrogés proposent alors plusieurs solutions pour la gestion des loyers trop élevés. Parmi celles-ci, il est possible de taxer les locaux non loués ou encore d'user du droit de préemption commerciale pour que la collectivité acquiert les locaux et les rénove, les adapte à son compte pour ensuite proposer une location à des prix raisonnables. Ces méthodes sont cependant peu appréciées des décideurs interrogés, qui préféreront un dialogue avec le

propriétaire pour ne pas devoir acquérir des locaux à grands frais (préemption) ou taxer des locaux non loués au risque d'entrer en mésentente avec de nombreux propriétaires.

Taxation des locaux, c'est la mesure extrême parce que pour moi c'est quand même contreproductif. Ils l'ont fait à Calais je ne suis pas sûr que ce soit vraiment efficace. Pour les loyers il y a la préemption commerciale, mais on va dire c'est pour les indésirables. Quand il y a eu une cession, elle se faisait au profit d'une agence immobilière, si la ville préempte, elle sera obligée de payer le loyer pendant 2 ans, et surtout vu l'état des locaux, on avait aucune chance de trouver un locataire, donc la ville était obligée de faire au moins 150 000 euros de travaux, donc c'était une aberration, on ne peut pas travailler avec ça. [Homme, cinquantaine, élu, Dunkerque, acteur institutionnel]

Une solution privilégiée par les acteurs Dunkerquois est de créer une foncière commerciale, portée par la Communauté Urbaine, et qui aurait pour vocation de travailler à réduire la vacance commerciale et de réduire le coût des loyers en centre-ville.

Pour moi c'est effectivement la foncière commerciale qui peut réduire à la fois vacance commerciale et les loyers. [Homme, cinquantaine, élu, Dunkerque, acteur institutionnel]

A Boulogne-sur-Mer, la taxe sur les locaux non loués a été mise en place, et les acteurs de la ville vont devoir rencontrer les propriétaires pour négocier des loyers moins élevés. Cependant cette solution nécessite l'investissement de ressources importantes de la part de la collectivité.

Donc on va essayer de négocier, de rencontrer les propriétaires, mais c'est très très difficile parce que les propriétaires sont sous forme de sociétés, ils ont des avocats, des gestionnaires à Paris qui gèrent leurs biens. Donc il faut essayer, il y a quelques propriétaires qui commencent à négocier. [Homme, Cinquantaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

Malgré cette problématique des loyers jugés trop élevés, les personnes interrogées affirment que certains commerces spécifiques parviennent tout de même à exister, au côté des chaînes nationales moins soumises aux variations locales, du fait notamment de leur spécificité qui influe sur leur attractivité. Mais ces commerces sont plus chers étant donné qu'ils doivent subvenir à un loyer élevé et donc sont finalement peu accessibles pour certaines catégories de la population moins aisées (celles qui constituent les centres-villes étudiés).

Au-delà des loyers qui paraissent trop élevés, d'autres logiques socio-économiques affectent les commerces de toutes les villes, quelque soient leur taille ou leur évolution démographique. Pourtant, dans les villes en décroissance, elles vont avoir encore plus d'acuité. En effet, on observe des changements dans la typologie commerciale qui entraîne des changements d'usages.

XIV- 4.2. Une évolution des modes de vie impactant directement la composition de l'espace central, entre évolution de la typologie des commerces et développement des services financiers

Selon une étude de l'INSEE menée sur des villes bretonnes, et qui s'observe également à l'échelle nationale, les commerces d'habillement et d'équipements de la maison (faisant partie, rappelons-le, des typologies de commerces qui attirent les usagers en centre-ville selon les personnes interrogées) semblent être les plus touchés par la décroissance, et seuls les restaurants et débits de boissons restent assez dynamiques (Février et Le Bris, 2019).

Une évolution de la typologie commerciale des espaces centraux

Les personnes interrogées pensent ainsi que l'évolution de la typologie du centre est elle-même un des facteurs de la modification des pratiques des usagers voir de sa décroissance. Cela renvoie au constat du développement des services financiers (banques, assurances, agences immobilières), dans les centres (Duhamel *et al.*, 2016), qui ne participent pas à sa bonne attractivité, et qui influent même plutôt sur sa décroissance (en occupant d'importantes réserves foncières qui pourraient être utilisées pour la redynamisation).

Maintenant ce n'est plus attractif depuis une très longue période, les commerces ont fermé, c'est un peu partout pareil, c'est plus des banques, des agences immobilières. C'est ça qui repousse après les gens. [Homme, Cinquantaine d'années, ouvrier, Calais, habitant]

Malgré ces remises en causes, les décideurs Dunkerquois trouvent eux pourtant que le centre-ville est soumis à une décroissance contrôlée et pas forcément problématique, avec une vacance commerciale inférieure à la moyenne nationale des villes moyennes équivalentes (Inspection Générale des Finances, 2016). Ils affirment que le centre reste un espace urbain attractif, et que cette décroissance commerciale, qui est en augmentation (Procos, 2017), serait due principalement aux difficultés rencontrées par certains types de commerces à l'échelle nationale.

Dunkerque en termes de vacance commerciale on ne s'en sort pas trop mal puisque selon Procos et d'autres on tourne autour de 9% en parlant du centre-ville. On est mieux que la moyenne générale et surtout beaucoup mieux que la moyenne des villes de 50 à 100 000 habitants. On a un centre-ville qui reste encore dynamique, le problème des centres-villes, c'est qu'il y a beaucoup de commerces d'équipements de la personne, textile, et que le commerce textile souffre depuis des années et continue à souffrir. Le commerce textile en 2016, le chiffre d'affaires globale du commerce de textile a fait -5%. Et donc Dunkerque n'échappe pas à la tendance. [Homme, cinquantaine, élu, Dunkerque, acteur institutionnel]

Cette perte se traduit cependant inexorablement en une décroissance plus ou moins forte de tout l'espace central diminué, qui va également impacter les autres branches de sa définition et favoriser leur perte. Le centre va donc potentiellement perdre également son identité d'espace à la forte densité et diversité des activités et des individus (Levy et Lussault, 2013), et finalement perdre une partie des interactions entre ces différents objets de la société.

De plus, si le pouvoir d'achat des Français augmente dans l'ensemble, les dépenses contraintes ont, elles, fortement augmenté, la part des dépenses arbitrables est donc moins importante, ce qui touchant plus particulièrement les catégories modestes et moyennes très présentes dans les villes moyennes. De fait, la réduction du pouvoir d'achat en centre-ville influe alors aussi directement sur la typologie des commerces de centre-ville, et les commerces plutôt haut de gamme sont alors peu à peu remplacés par des commerces aux prix bas, qui participent finalement à abaisser l'image du centre-ville.

Moi je pense aussi à la mixité sociale, à Boulogne, je pense aussi qu'il n'y a plus de pouvoir d'achat, les magasins comme Action ils cartonnent. [Homme, Trentaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Les personnes interrogées affirment que la typologie des commerces en centres-villes évolue donc vers une offre qui n'intéresse pas forcément tous les usagers, avec des magasins au rabais mais qui ne satisfont que la partie la moins aisée de la population. Les centres sont donc soumis à une certaine dépréciation de l'offre, qui influe en grande partie sur leur décroissance et sur le départ des populations et des usagers du centre vers la périphérie.

Et puis moi je n'ai pas besoin de fringues, je n'ai pas besoin d'acheter un bien immobilier, l'offre ne correspond pas forcément aux besoins des gens, l'alimentaire on peut plus l'acheter

en centre-ville parce qu'il n'y a quasiment plus de boutiques. [Femme, Cinquante d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

De même, les personnes interrogées pensent qu'il faudrait retravailler la structure du centre-ville pour le rendre de nouveau attractif, car la présence des services qui se multiplient est perçue comme un des facteurs de la décroissance commerciale des centres. En effet, le développement des banques et autres services (Duhamel *et al.*, 2016) contribue à geler de grandes surfaces foncières et ne participent pas à l'attractivité et au dynamisme des espaces urbains centraux.

Moi je pense qu'il faudrait retravailler ces séquences et aider le commerce. Parce qu'aujourd'hui on est en train de faire de cette ville une ville service. On ne voit plus que des EDF, GDF, des banques, tout ça tue la ville. Tu te balades le soir il n'y a plus personne. [Homme, Soixante d'années, retraité, habitant, Dunkerque]

Les personnes interrogées mettent également en avant une certaine réduction de la culture en ville, avec une perte de commerces et d'activités associées et qui entraînent des déplacements vers la périphérie ou d'autres villes.

A Calais on manque d'une grande salle de concert donc quand on va voir un concert c'est Dunkerque ou Lille, après Boulogne. Calais il n'y a jamais personne donc c'est un peu un problème, c'est un peu trop basé sur le sportif. [Femme, Trentaine d'années, profession intermédiaire, Calais, habitante]

Finalement, comme en témoigne la citation suivante d'une habitante Calaisienne, c'est une dépréciation des commerces, services, et plus généralement de l'espace urbain qui est observée et vécue par les personnes interrogées dans les centres-villes en déprise. La citation montre d'une part la perte des activités et de la diversité des services de centre-ville, et d'autre part la problématique du glissement des activités et des pratiques vers les périphéries plus attractives et proposant les activités et services précités.

Pour tout ce qui est urbain, c'est la chute libre. Un simple constat, il n'y a plus de marchands de journaux importants. Plus de librairie du tout, la seule librairie c'est au Channel. [Femme, Soixante d'années, retraitée, Calais, habitante].

A Dunkerque, la perte culturelle en centre-ville se traduit également par la fermeture de la librairie Majuscule, qui bénéficiait d'une grande emprise spatiale située directement sur la

place principale. Aujourd'hui, la stratégie de revalorisation du centre-ville a remplacé cet espace par une maison de santé pluridisciplinaire, induisant un changement de modèle de cet espace.

Les places principales, qui sont les lieux de la centralité maximale dans les centres-villes, sont directement affectées par ce développement des services (notamment financiers). Les personnes interrogées, notamment à Dunkerque, pensent alors que la place principale (Jean-Bart), manque de cafés et de terrasses, et que le développement de cet aspect de la place permettrait d'accroître le développement et l'attractivité de ces espaces centraux.

Vous regardez place Jean-Bart, ça manque de cafés, aujourd'hui il n'y a que des banques.
[Femme, Cinquante d'années, profession intermédiaire, Dunkerque, habitante]

La faute aux services financiers ?

Comme nous l'avons vu, une des problématiques qui peut être citée en termes de décroissance est l'implantation des services financiers (banques, agences d'assurances) et des agences immobilières directement dans les centres-villes. Le développement de ces services gèlerait le foncier en centre-ville, en ne permettant pas l'implantation de commerces dynamiques, et en ne participant pas au dynamisme de l'espace et en occupant de grandes réserves foncières. Les témoignages suivants, d'habitants et d'acteurs, renforcent cette idée de la présence importante de services financiers, au détriment de commerces considérés comme étant plus essentiels.

Les magasins qui s'en vont, il y a essentiellement des banques, des assurances, il n'y a pas de petites boutiques. Il manque vraiment une offre de commerce en centre de Calais, ça a perdu de qualité. [Femme, Cinquante d'années, chômeuse, Calais, habitante]

A partir du moment où vous laissez faire sur des places, des banques, assurances et agents immobiliers, si vous faites ça, c'est mort. Regardez place Turenne on y est. Et pourquoi on parle encore de place Turenne ? parce qu'il y a des boulangeries. Après c'est fini. [Homme, Cinquante d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Tous les magasins sont entrain de partir, pas forcément de fermer mais de se délocaliser et ils sont remplacés par des assurances, des machins, qui ont tendance à faire décliner la rue, ou du moins lui donner un petit peu moins d'attrait. [Homme, Quarante d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Or, force est de constater que depuis quelques années, les services financiers sont également de plus en plus soumis à des logiques de décroissance comme le montre P. Pontecaille en 2018. Sont mises en causes les nouvelles pratiques des consommateurs, qui utilisent de plus en plus les services dématérialisés dans leur vie quotidienne (Les Echos, 2014).

Ainsi, les usagers du centre-ville s'y rendent de moins en moins, que cela soit pour le commerce mais aussi les différents services. Les nouvelles pratiques de consommation et la dématérialisation des services et modes d'achats contribuent alors grandement à la réduction des déplacements, et donc par extension, la réduction des flux en centre-ville, qui induit alors une décroissance.

Il faudrait de nouvelles entreprises, les nouvelles technologies. C'est nul le tourisme, déjà il y a 17 000 millions de voyageurs avec le tunnel, s'ils arrivent avec le bateau maintenant ils s'emmerdent plus ils se barrent. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Calais, habitant]

Les commerces et services ne sont pas les seuls à disparaître des centres, en effet, les personnes interrogées mentionnent également la décentralisation des administrations qui se relocalisent de plus en plus en périphérie (cités administratives et universitaires principalement) (Hellequin, 2001, Devisme 2005, Courcelle et *al.*, 2016). Certains centres peuvent également perdre cette dimension de leur définition (en plus des commerces, services, etc.), retraignant alors la plupart des éléments qui les caractérisent, et perdant d'autant plus de flux. Tous ces éléments, ces indicateurs de flux, participent directement à la définition des centres, et leur disparition des centres et/ou leur délocalisation en périphérie induit nécessairement une décroissance des espaces centraux, comme en témoigne la citation suivante d'un employé Dunkerquois.

Il y a d'autres causes, notamment la décentralisation des administrations qui ne sont plus en centre-ville et des relocalisations à l'extérieur ou en proche périphérie immédiate, tout ce qui est services publics dans leur ensemble, toutes les cités administratives en proche périphérie des centres-villes. Tout ce qui était je dirais incitateur de flux disparaît ou à disparu. [Homme, Cinquantaine d'années, employé, Dunkerque, Habitant]

Une autre problématique qui touche particulièrement les villes moyennes est celle du départ des médecins (à la retraite ou en périphérie), ce qui affecte directement les centres dont la population est plutôt vieillissante et a tendance à suivre géographiquement l'offre de soin.

Cette problématique est bien connue des acteurs des territoires étudiés, comme le montre également la citation suivante d'un élu Boulonnais.

Le jour où vous n'avez plus de kiné, vous n'avez plus de médecins, plus de podologue, etc. dans un centre-ville, vous avez 30% qui dégagent, c'est clair. [Homme, Cinquantaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

Ces déplacements de commerces et services se font vers les périphéries, les nouvelles installations, à l'instar de ce qui était fait à l'origine des villes, se fait le long des grands axes routiers, là où le flux circule. Les populations et anciens usagers du centre suivent alors cette offre et viennent s'installer plutôt en périphérie, sur les axes attracteurs de flux, et donc en dehors des centres, entraînant une déprise dans ces derniers.

XIV-5. La paupérisation des centres-villes, une conséquence de la décroissance démographique

Comme nous l'avons vu, une des problématiques qui apparaît du fait de la décroissance des centres-villes est celle du départ des populations (plutôt aisées), influant de fait sur la paupérisation des dits centres. Cette paupérisation se fait dès lors par le remplacement d'une classe sociale moyenne ou aisée (Van Criekingen, 2003) qui va se déplacer en périphérie pour suivre l'offre et les activités. Ce départ des populations disposant d'un pouvoir d'achat moyen va s'accompagner la plupart du temps de logements qui vont être laissés vacants, repris par des classes sociales plus défavorisées, ou encore qui seront séparés en différents logements à destination des populations les plus modestes.

Quand tu regardes tous les gens qui partent vivre à la campagne c'est quand même important. [Homme, Cinquantaine d'années, employé, Dunkerque, habitant]

Les centres délaissés par leur population aisée au profit des périphéries, vont conserver les logements vides (voir chapitre VIII-2.), qui vont progressivement se dégrader, et la population qui va rester en centre sera plutôt de classe moyenne voir défavorisée, dont le pouvoir d'achat n'est plus suffisant pour les commerçants restés en centre.

Les facteurs de déclin ce n'est pas compliqué c'est la facilité de déplacement de plus en plus grande, le fait aussi que les gens qui avaient beaucoup de pouvoirs d'achat sont partis en périphérie. Ils habitent plus dans le centre-ville de Boulogne, alors qu'est ce qui s'est passé ? ils avaient de grandes maisons de maître, qu'ils ont vendus, des investisseurs ont racheté ces grandes maisons et les ont divisées en 10 appartements de 15m², résultat qui logent dans des

appartements de 15m² ? Bah des « cassos » qui n'ont pas de pouvoir d'achat. Le pouvoir d'achat est parti en périphérie, et pourquoi parce que justement les facilités de déplacement. Maintenant on va en campagne et tout le monde est autonome. [Homme, Cinquantaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

En conséquence de cela, la décroissance démographique et les problématiques sociales liées sont également considérées comme des caractéristiques directes de la décroissance commerciale. En effet, le dynamisme démographique qui faisait l'intensité des flux en centres-villes et de l'emploi, s'inverse aujourd'hui dans certains centres, au profit d'une décroissance commerciale et une perte d'emploi, les différentes dynamiques s'influençant mutuellement et participant à un effet « boule de neige » qui entraîne la décroissance.

En dehors de la question des loyers (qu'ils soient commerciaux ou de logement) trop élevés en centre-ville, c'est la question de la réduction du pouvoir d'achat qui est mise en cause. En effet, c'est cette précarité de plus en plus importante, associée aux nouvelles pratiques de consommation, qui influent sur la décroissance du centre-ville. D'après les habitants interrogés, les commerces autrefois dynamiques vont ainsi perdre en chiffre d'affaires en partie du fait des revenus moins élevés des usagers du centre-ville, mais aussi des repreneurs. Suivant cette problématique, à Calais, pour certaines personnes interrogées, le principal problème est le taux de chômage élevé, à partir duquel les différents facteurs de la décroissance apparaissent. Les personnes interrogées évoquent en effet la problématique d'une partie précaire de la population inscrite dans une dynamique de chômage structurel, Cette précarité de la population ne permet alors pas d'investir en centre-ville, et contribue grandement à sa décroissance, voire en est le facteur originel.

Le principal problème de Calais c'est le chômage, donc bien sûr après vous entraînez tout. Ça fait 30 ans que ça dure. Calais a été très longtemps le taux de chômage le plus élevé et on ne s'est jamais relevé de ça. Un chômage qui est d'un côté structurel et d'autre qui pouvait éventuellement évoluer avec des modifications. [...] On a des enfants et des petits enfants qui n'ont jamais vu le père travailler et ça malheureusement ça concerne une grosse partie de la population Calaisienne quoi. [Homme, soixantaine, employé, Calais, habitant].

Les personnes interrogées parlent également d'impôts de plus en plus élevés, qui influent sur le départ des populations des centres-villes, ne conservant alors que des personnes issues des classes sociales défavorisées ou qui ne payent pas d'impôts. Pour les personnes interrogées, ce phénomène s'observe de manière plus prononcée depuis quelques années seulement, appuyant

en partie la thèse d'une décroissance non structurelle et dont les ramifications négatives ne sont que récentes.

Tout ça on peut le voir sur les 5 dernières années, tu as beaucoup de personnes qui ont du pouvoir d'achat qui quittent Boulogne parce qu'ils se font matraquer avec les impôts et puis pour le peu qu'on peut avoir au centre-ville. [Homme, Trentaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Dans un autre registre, la question de la réduction des offres d'emplois est également mise en cause par les personnes interrogées pour expliquer ces départs de population, notamment à Boulogne-sur-Mer.

La ville n'attire pas assez d'habitants parce qu'il n'y a pas beaucoup de travail et puis on en perd encore, il y a beaucoup de choses qui ferment. [Femme, Trentaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Pour un acteur Dunkerquois, le départ des populations influe directement sur l'intensité des flux en centres-villes, et donc sur leur attractivité et sur les chiffres d'affaires des commerçants. Les acteurs interrogés évoquent également des centres qui se caractérisent principalement par la présence d'une classe ouvrière, et de personnes en situation précaire. Cette décroissance démographique influe dès lors sur la perte de vitesse de différents aspects de la centralité, permettant la création d'un cycle de décroissance, notamment commerciale.

Après à Dunkerque on a une baisse de population qui est très nette, donc la baisse de population entraîne une baisse des chalands, qui entraîne une baisse de la commercialité du centre-ville, une baisse de pouvoir d'achat, avec des métiers de plus en plus précaires. [Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Ces différentes dynamiques de décroissance s'observent au travers d'une perte d'emploi, une augmentation du taux de chômage, un départ de population, et une augmentation de la vacance de logements et de commerces, qui influe directement sur le dynamisme général du centre-ville.

XIV-6. La dégradation du cadre de vie pour expliquer la décroissance : les espaces anxieux

XIV-6.1. Une dégradation du cadre bâti comme signe du déclin

Les effets de la décroissance (qu'elle soit commerciale, démographique ou liée aux services) se font ressentir très rapidement auprès des usagers des espaces urbains centraux, et un centre-ville en décroissance devient un espace très vite perçu comme dégradé, anxieux, et finalement évité. L'accroissement de la vacance, associé à un manque de réponse par le biais d'investissements, peut conduire à une dégradation du bâti, participant à nuire à l'image déjà dévalorisée de l'espace urbain central (Chouraqui, 2017).

C'est triste un centre-ville qui meurt, ça se ressent, il n'y a personne. [Femme, Quarantaine d'années, cadre, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Pour les habitants interrogés, cette dégradation du bâti est d'autant plus importante dans ces villes déjà marquées par une image plutôt négative liée à l'industrie et au climat.

Parce qu'on a un climat déjà qui n'est pas très gai, alors avec des façades grises et sales c'est vrai que ça rajoutait une couche supplémentaire. [Femme, Trentaine d'années, employée, Dunkerque, habitante]

La question de la dégradation du bâti est un des éléments primordiaux évoqués par les personnes interrogées lorsqu'elles abordent le thème de la perte de valeur du cadre de vie. Les devantures dégradées et les enseignes non homogénéisées des commerces participent également selon elles à la création d'une image négative du centre, qui fait fuir les usagers. Les façades de centre-ville sont les premiers éléments cités comme étant dégradés, et nous pouvons faire le parallèle avec l'augmentation du parc de logements considérés comme potentiellement indigne pour affirmer qu'une part des logements de centres-villes vieillissent (à l'extérieur comme à l'intérieur), et se dégradent petit à petit, donnant une impression de centres délaissés.

Oh oui il était en difficulté, c'était moche au niveau des façades etc. [Femme, soixante-dizaine d'année, retraitée, Dunkerque, habitante]

Après c'est des commerces par exemple, le rez-de-chaussée il est bien mais l'étage, on ne peut pas y aller quoi, ce n'est pas en état. Après il y a tout ce qui concerne les ravalements de

façades dans les quartiers, ça dépend des municipalités. Mais il n'y a que quelques unes qui ont été refaites. [Homme, soixante-dizaine, retraité, Calais, habitant]

Les choix architecturaux et urbanistiques faits lors de la Reconstruction sont également remis en cause et certaines personnes interrogées affirment que la décroissance est en partie liée à la mauvaise qualité de cette Reconstruction.

La ville basse a été reconstruite après-guerre, mais l'esthétisme à mon avis ça ne joue pas, surtout qu'il y a un centre historique. [Femme, Cinquantaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Pour Boulogne, il y a eu la guerre qui est passée par là, il y a eu le théâtre, la poste, le casino et tout ça ça a été rasé pendant la guerre donc après dans les années 50 on a reconstruit un petit peu d'après un architecte avec la nouvelle architecture des années 50 quoi. Wimereux a gardé son petit caché nous on a perdu notre esthétisme. [Femme, soixantaine, retraitée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

On constate donc encore aujourd'hui un réel problème d'acceptation de l'architecture de la Reconstruction, symbole bâti et souvenir des ravages de la guerre, qui n'a jamais été complètement assimilée par les habitants. Ces derniers conservent le souvenir d'une architecture ancienne jugée plus qualitative, les logements étant pourtant plus inconfortables, et rejettent les nouvelles constructions qu'ils ont subi à cause de la guerre. Cette dégradation d'une part du bâti (le plus souvent de la Reconstruction) est souvent mise en parallèle avec la qualité du cadre passé. On remarque alors une certaine nostalgie pour les constructions et l'identité passée, en opposition avec la modernité et les nouvelles constructions, jugées pour la plupart assez inesthétiques et qui vieillissent mal en comparaison des anciennes bâtisses et fortifications. C'est donc finalement aussi une confrontation de l'ancien (liant esthétisme et nostalgie) et du moderne (considéré comme peu esthétique et sans âme), auquel s'ajoute un bâti de la Reconstruction dont la mauvaise perception est sûrement en partie liée à la mémoire du traumatisme qu'il représente (Monkerhey et Guerrini, 2016). Pour les personnes interrogées, comme le montrent les verbatims suivants, seuls les spécialistes de la Reconstruction ou les acteurs de l'urbain lui trouvent un intérêt important, à l'inverse des usagers et habitants des centres qui ont plutôt une vision négative de cette partie du patrimoine bâti.

Toutes ces constructions actuelles ce n'est pas très joli, ça vieillit mal, alors qu'il y a des tas de maisons anciennes qui sont encore bien. [Homme, soixante-dizaine, retraité, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Le patrimoine de la Reconstruction en fait il est positif surtout par des gens de l'extérieur, souvent par des architectes entre autres, mais pas par les Dunkerquois. Le Dunkerquois n'aime pas le patrimoine de la Reconstruction, il n'aime pas déjà pour des raisons de traumatisme, on comprend bien, c'est lié à la démolition, à la guerre, etc. il n'aime pas aussi parce que la période de la Reconstruction a laissé beaucoup de traces, aussi en centre-ville on a remplacé beaucoup de propriétés par des maisons de villes, des copropriétés, et quand on regarde la dessus il y a eu des vraies résistance des habitants puisqu'on leur imposait un modèle d'habitat qu'ils ne souhaitaient pas. [Femme, cinquantaine, cadre, Dunkerque]

On retrouve ainsi tout à fait les propositions faites par M. Gravari-Barbas et C. Renard (2010) qui montrent comment, au Havre, s'est faite la patrimonialisation de la Reconstruction par les experts internationaux (label Patrimoine mondial de l'UNESCO en 2005) et les décideurs locaux sans appropriation par les habitants. Si l'article date de 2010, les travaux plus récents de F. Monkerkey et S. Guerrini (2016) montrent toujours un faible engouement pour les logements de la ville reconstruite et protégée par une ZPPAUP en 1995 devenue AVAP.

Cette dégradation du bâti, associée à la sensation de vide, de manque de couleurs et de dynamisme, une impression d'espaces sombres, participe à la création d'espaces urbains perçus comme anxigènes. Ce constat est notamment évoqué par les habitants et acteurs Dunkerquois.

La ville est pas du tout dynamique, à 23h c'est vide. La ville n'est pas non plus très très belle, et il y a beaucoup de quartiers qui sont un peu délabrés donc ce n'est pas non plus très attirant. C'est terne, c'est sombre, ce n'est pas coloré. [Homme, Vingtaine d'années, étudiant, Dunkerque, habitant]

Moi ce dont j'ai l'impression, j'ai un souvenir de gamin de rues qui étaient plus lumineuses. J'ai l'impression qu'un certain nombre de rues se sont assombries, sûrement avec les façades. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Pour les personnes interrogées, il faudrait mettre en œuvre d'importantes opérations de rénovations et de reconstruction concernant le bâti vieillissant et dégradé, afin de redorer le cadre bâti des centres-villes et permettre à ces derniers de se redévelopper à partir d'une

meilleure image. La redynamisation des espaces urbains centraux est donc perçue comme intimement liée à la qualité du cadre bâti, comme l'appuient les verbatims suivants d'habitants Calaisiens.

Après quand on a des bâtiments en centre-ville ou auprès du centre-ville qui sont très moches, sans reconstruction depuis 20 ans et qui vieillissent très très mal. [Femme, Trentaine d'années, emploi non renseigné, Calais, habitante]

Tout vieillit, les bâtiments, ça manque de dynamisme sur tous les plans, les dégradations ça devrait être réparé régulièrement. [Femme, Trentaine d'années, emploi non renseigné, Calais, habitante]

La conservation du patrimoine bâti est également une valeur ajoutée importante pour les centres des villes étudiées, et les personnes interrogées regrettent la destruction prématurée d'une partie de leur identité qui aurait pu être conservée et valorisée à travers le bâti. A Calais, les habitants interrogés évoquent par exemple la destruction des usines textiles, dont la sauvegarde est perçue comme trop tardive. Un manque de valorisation du patrimoine bâti, ou tout simplement sa destruction peut alors influencer sur la décroissance des espaces centraux qui perdent une partie de leur identité et de leur attractivité liée.

Les bâtiments de la Reconstruction ils ne sont pas spécialement beaux, ça reste du moderne, il y a eu des erreurs de faites, on a détruit quelque part notre patrimoine. A Calais les anciennes usines de dentelle on a sauvegardé un peu trop tard, des choses qu'on a détruits un peu trop facilement. [Homme, Cinquantaine d'années, ouvrier, Calais, habitant]

Les villes perdent également une partie de leur identité maritime, à Boulogne-sur-Mer, d'après les citations suivantes, l'identité liée à la pêche devient même parfois péjorative, entre changement des mentalités, augmentation des niveaux de vie et perte des identités passées.

Il y a un changement de mentalité aussi, maintenant quand vous dites je travaille au poisson c'est péjoratif. Alors qu'avant il n'y avait pas cet aspect-là. [Homme, Trentaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

« Si tu ne travailles pas bien à l'école, tu iras travailler au poisson ! » Il y a des migrants qui viennent à L'AFPA pour faire des boulots que ne veulent pas faire les Français. [Homme, Cinquantaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Avant il y avait des grands chalutiers, et aussi des grosses maisons d'armement qui ont disparus. Moi je vous dis Capécure avant c'était quelque chose. [Homme, soixante-dizaine, retraité, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Enfin, en dehors de la question de la dégradation du bâti et la perte d'identité, c'est celle de la dégradation des logements qui représente peut-être l'aspect le plus négatif de ce pan de la décroissance, car elle influe directement sur une perte d'habitants et une augmentation de la vacance. Le manque de couleurs, de dynamisme urbain, et les espaces urbains et bâtiments dégradés, voire laissés à l'abandon, participent fortement au développement d'un sentiment d'anxiété. Ces problématiques renvoient même dans les discours à une certaine perception liée à la guerre liés à la guerre, on parle par exemple de « *no man's land* », de maisons abandonnées, murées. La gestion de ces problématiques est donc primordiale pour le maintien d'une certaine attractivité et d'une bonne image en centre-ville, pour éviter que ce dernier ne soit perçu comme un espace à éviter.

XIV-6.2. Les incivilités dans un espace décrié

Pour expliquer ces dégradations du patrimoine bâti ou des espaces publics, les personnes interrogées mettent en évidence une certaine forme d'incivilités des usagers du centre-ville, qui, par leurs actions, participent à la dégradation des espaces publics. Les espaces centraux sont parfois également considérés comme sales et dégradés, et cette mauvaise image nuit assez fortement à l'attractivité de ces espaces, et contribue en partie à sa décroissance. La question de la propreté des espaces centraux est donc également importante pour le maintien d'une bonne image et de l'attractivité des centres. Comme le montrent E. Guitart et V. Milliot (2015) , en effet la gestion du propre et du sale en ville constituent un outil politique de pouvoir sur la ville et l'accueil d'autres groupes sociaux.

Une évolution négative, parce que quand on s'est marié, la ville était propre. Maintenant c'est dégradation et on est tiré vers le bas. [Homme, soixante-dizaine, retraité, Calais, habitant]

Parce que tu vois dans le cadre de la plateforme de l'emploi on cible des personnes à interroger, ils se plaignent que Boulogne c'est une ville sale [Femme, Cinquante d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Afin d'expliquer ce mauvais état de certains centres, les personnes interrogées mettent en évidence certains comportements des usagers des centres, qui participent à sa dégradation.

Parmi ces comportements, on identifie les problématiques liées aux déjections canines et aux déchets laissés dans l'espace public. Pour les personnes interrogées, ces comportements, s'ils ne changent pas, peuvent à terme, ternir l'image d'un centre-ville de qualité, même si des opérations de revalorisation y sont réalisées en parallèle. Les incivilités liées aux déjections canines est par exemple un problème identifié par les habitants Dunkerquois.

Et puis c'est rempli de crottes de chiens, de trucs qui traînent, et ça on a beau faire un centre-ville formidable, on ne peut rien faire contre ça, ça c'est les gens. Un problème d'incivilités. Donc ça c'est une autre partie du problème, on peut revaloriser le centre-ville, si on ne change pas les comportements... [Homme, soixantaine, employé, Calais, habitant]

Il y a qu'une chose c'est qu'il faudrait nettoyer la ville, les crottes de chiens. C'est les individus qui ne sont pas respectueux. [Femme, Cinquante d'années, profession intermédiaire, Dunkerque, habitante]

En termes de propreté du cadre de vie, une spécificité que l'on retrouve dans les discours à Boulogne-sur-Mer se trouve dans la présence importante des goélands. En effet, si l'on retrouve cette espèce dans les 3 villes étudiées en raison de leur caractère de villes balnéaires et surtout portuaires, les goélands sont perçus comme plus nombreux à Boulogne-sur-Mer, en raison sûrement de l'importance du port de pêche. La présence de cette espèce animale est vécue pour de nombreux Boulonnais comme une véritable plaie. On parle de fientes omniprésentes et notamment en centre-ville, ainsi que de la problématique de l'éparpillement des déchets que les goélands sortent des poubelles. Cette question renvoie à un questionnement de la vision du citadin sur la nature et de la place de l'homme dans cette dernière, l'impactant et la percevant comme une problématique alors que l'on vient s'installer dans un milieu naturel à l'origine.

Après la question c'est ces saletés de petits goélands. Alors au niveau propreté ça s'est amélioré mais je vois ici on se fait attaquer, quand il y a des petits, et puis les saletés avec les fientes, ils font énormément de dégâts. [Femme, Quarantaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Cette problématique a conduit à une véritable gestion particulière des déchets, afin d'éviter ce type de dégradations, conduisant à une réduction du nombre de poubelles extérieures, et à l'implantation de système d'arbres à poubelles. Cette gestion est cependant restée assez inefficace, et les usagers du centre participent également à la dégradation de l'espace public,

en y laissant leurs déchets ou en n'adaptant pas leur gestion des déchets à la contrainte des goélands.

XIV-6.3. *L'insécurité dans les centres-villes, un véritable Némésis pour l'attractivité*

Certaines formes d'incivilités peuvent également s'associer à un sentiment d'insécurité, et ainsi participer au caractère répulsif de certains espaces. Concernant les transports en communs, la question des incivilités concerne les rapports sociaux entre groupes d'individus, avec certaines catégories de la population qui se sentent moins bien traitées par les autres. On met ici par exemple en avant les comportements perçus comme indécents, de certains jeunes envers les personnes âgées, associant les discours sur les incivilités avec une forme de césure générationnelle.

Et les bus on les prend plus à cause des incivilités déjà, combien de fois on a vu des jeunes ou des familles qui ne prenaient pas en considération les personnes âgées ? Non en plus il y aura encore plus de monde et aussi les incivilités qui vont avec. [Femme, soixante-dizaine d'année, retraitée, Dunkerque, habitante]

Lié à cette question de la propreté et des incivilités, on retrouve celle de l'insécurité qui est relayée dans les médias et évoquée par les personnes interrogées comme une caractéristique importante de la dégradation de l'image des centres-villes. A l'instar des autres facteurs de décroissance précédemment évoqués, la question de l'insécurité et de la qualité des espaces publics influe, et est influée par ces autres facteurs précités. Un centre décroissant, qui voit la fermeture de ses commerces, va avoir une image plus négative, et sera plus enclin à voir apparaître d'autres problématiques.

C'est aussi un problème de sécurité, et pour moi sur les deux aspects il y a une baisse de l'attractivité du centre-ville en tout cas, la propreté la journée, la sécurité la nuit. [Homme, Trentaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Les bâtiments du centre-ville ça ne me gêne pas, par contre je n'aime pas du tout aller dans certaines rues parce que je trouve que c'est crade, et puis la sécurité aussi. [Femme, Vingtaine d'années, étudiante, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Cette insécurité perçue ne touche que certains quartiers, soumis à des problématiques urbaines ou sociétales spécifiques (gares, quartiers défavorisés, etc.). A Boulogne-sur-Mer, les personnes interrogées évoquent également la problématique de la surexposition par les

médias, qui influe grandement sur la perception de certains espaces urbains, et qui peut causer d'importants phénomènes d'évitement, menant à une décroissance. Ce phénomène, évoqué par les acteurs institutionnels, est également relayés par les commerçants, qui se sont montrés assez réticents au passage de l'enquêteur, le prenant pour un journaliste. De fait, certains phénomènes de violence ou de délinquance se retrouvent apparemment le plus souvent amplifiés par les médias, ce qui impacte assez fortement les lieux urbains concernés, amplifiant le sentiment d'insécurité et la décroissance notamment commerciale.

Non à Boulogne il n'y a pas d'agressions ou très peu, mais dès qu'il y a quelque chose c'est tout de suite médiatisé. La dernière fois les pochtrons ils ont mis le feu à une voiture et manque de pot il y a un correspondant de la voix du nord qui passe à ce moment-là. [...] Il y a eu 2 pages dans la Voix du Nord. [...] On a eu l'impression quand on lisait le machin qu'on arrivait place Navarrin on avait la gorge coupée quoi, on pouvait pu y aller, c'était une zone horrible. Je ne dis pas qu'il n'y a rien, mais ce n'est pas excessif. [Homme, Cinquantaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

L'insécurité vécue se retrouve également dans les logements, avec des relations de voisinage parfois tendue, entre des classes sociales différentes, le plus souvent en appartements. On retrouve la question du départ des populations aisées, laissant derrière elles des maisons, ensuite séparées en appartements pour accueillir des locataires plutôt défavorisés. C'est dans ce type de logements que l'on va par exemple retrouver des problèmes de « population », avec des ressentis du voisinage se plaçant entre insécurité et incivilité. Ces constats participent à la victimisation des habitants des zones en décroissance comme dans les quartiers en politique de la ville (Bigot *et al.*, 2015). Il apparaît donc comme un fait observé et ressenti par les habitants, que la décroissance et le phénomène d'insécurité sont étroitement liés au traitement médiatique. Certains espaces sont donc identifiés comme insécures, non pas par les populations et pouvoirs publics, mais par les médias. Dans ces circonstances, la décroissance commerciale induite est alors influencée par des phénomènes extérieurs à l'insécurité observée.

Après au niveau d'un quartier il y a des gens qui achètent des logements et qui mettent des locataires. Et ce n'est pas toujours des locataires agréables. Ils sont parfois violents et irrespectueux. [Homme, soixante-dizaine, retraité, Calais, habitant]

Pour certaines personnes interrogées, l'aspect social est le principal facteur de mauvaise image des centres, avec des populations, le plus souvent défavorisées, perçues comme ayant

une influence négative sur l'attractivité locale, par l'adoption de comportements jugés déplacés (dégradation des espaces, incivilités, propagation d'un sentiment d'insécurité). Cette catégorie de personne est donc considérée comme indésirable et participant à augmenter la décroissance du centre-ville par leur présence et leur comportement.

Et puis c'était lié à d'autres problèmes hein, les migrants sont revenus, ils ont été déplacés partout en France et ils sont tous revenus. Ça nuit à l'image de la ville. [Femme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

A Calais, l'attractivité du centre pâtit indéniablement depuis quelques années de la mauvaise image véhiculée autour de la crise migratoire, devenant alors une ville évitée en raison du climat et des migrants, faisant disparaître les atouts du territoire dans les perceptions.

Calais quand je vais dans le sud ça a une image terrible, avec les migrants, et il pleut tout le temps. Ce qui est dommage parce que nous je trouve qu'on a de super plages. [Femme, Vingtaine d'années, chômeuse, Calais, habitante]

Le réaménagement du front de mer ça va drainer du tourisme par rapport au climat que nous avons, mais il n'empêche quand même que quand on parle de Calais on pense aux migrants. [Femme, soixante-dizaine d'année, retraité, Calais, habitante]

Différence je ne peux pas vous dire, enfin le commerce marche moins. Avant je passais souvent en voiture, maintenant il n'y a plus personne hein. Après les migrants ça fait fuir les gens quand même hein. [Homme, quatre-Vingtaine d'années, retraité, Calais, habitant]

La gestion de la crise migratoire ne fait pas l'unanimité à Calais. Certaines personnes interrogées ont en effet insisté sur la problématique de la gestion de cette dernière, dénonçant le fascisme comme la réelle problématique. Pour certains, cette victimisation de certaines catégories de personnes est à nuancer, et le problème de décroissance lié à l'aspect social se trouverait surtout dans une forme de complaisance de la population, stigmatisant certains individus, sans eux même participer à la revalorisation.

Donc je dirais déjà un déclin moral et intellectuel, après par les mesures, après par l'image qu'elle a au niveau national avec ce que les médias veulent bien en dire. Donc déjà c'est niveau local, avec la population qui se prend la tête pour des conneries alors que limite ils ont plus à craindre avec tous les fachos qu'il y a à Calais. Il faudrait que les migrants ils soient 10 000 mecs enfermés dans un camp, qu'ils ne sortent pas et qu'ils se taisent. Tu vois ?

tu enfermes 10 000 français dans un camp je pense que ça serait 10 fois plus le bordel que ça. Et ils ne comprennent pas, non mais attend on se calme. [Homme, Vingtaine d'années, employé, Calais, habitant]

En fait mis à part les gens je ne vois pas le problème à Calais. C'est vrai hein... ici les fachos ils peuvent dire ce qu'ils pensent ? et puis quoi encore ? En fait tu as des gens très bien à Calais aussi, mais j'ai l'impression qu'ils aiment bien se plaindre, on est la ville martyre, machin, au lieu de se bouger et de faire en sorte que les choses aillent mieux, la ville je n'en parle même pas, leur politique contre les migrants je déteste ça. Avec les barrières partout, et on dit je ne comprends pas ce n'est pas attractif. [Homme, Vingtaine d'années, employé, Calais, habitant]

Ce qui fait aussi l'importance dans la perception de ces incivilités et ces comportements déviants, c'est qu'ils ont lieu dans des lieux publics d'ordinaire dissociés de ce type de déviances (centres-villes, universités, etc.), comme en témoignent ces habitants Boulonnais dans les *verbatim* suivants.

Même la drogue, l'alcool et tout ça, nous même à la fac ici il y a des gens qui viennent se piquer. Ou alors ils viennent boire et puis ils se battent. [Homme, Cinquantaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Il y a une présence un peu inquiétant des SDF, des problèmes de population en centre-ville. Ce n'est pas forcément des méchants mais c'est vrai qu'il y a souvent des dégradations, même ici en bibliothèque on a eu des gens avec des difficultés. [Homme, Trentaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

La question de la paupérisation des espaces centraux se pose à nouveau (CGET, 2018), et s'associe ici aux problématiques de population, entre incivilités et insécurité, que nous évoquions. Les personnes interrogées parlent d'un manque de civisme, de culture et de populations extrémistes ou encore précarisées, qui entrent en contraste avec des populations plus aisées. Ces discours, potentiellement perçus comme élitistes, mettent en évidence de réelles problématiques de conflits sociaux qui nuisent à la bonne image du centre-ville et à la sérénité ambiante. Cette mixité sociale fait également naître des sentiments d'incompréhension, voir même d'insécurité, pour les catégories les plus aisées, qui finissent par fuir les espaces urbains concernés.

Une population qui se dé-cultive. Moi ma rue était sympa, puis les chômeurs et procréateurs de chômeurs sont arrivés et c'est devenu la cour des miracles, et on a dû partir même si on est des gens particulièrement ouverts. Il y a de moins en moins de gens qui ont reçu une éducation. [Femme, Cinquantaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Je pense que le maire son électorat c'est ces gens-là, c'est les cas sociaux. C'est ces gens-là qui investissent plus le centre de Boulogne, qui sont plus présents. Moi par exemple le dimanche si je vais chercher du pain on ne croise que des gens bizarres, moi j'ai peur hein, je trouve que c'est de pire en pire depuis 4-5 ans. [Femme, quarantaine, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

D'après les discours recueillis, ce sont de fait les classes sociales plutôt aisées qui vont désertier le centre-ville, parce qu'elles ont les ressources nécessaires et parce qu'elles sont incommodées par les incivilités et par l'insécurité perçues.

Moi toutes les amies qui ont fait des études de droit etc. elles fuient le centre-ville. [Femme, Quarantaine d'années, cadre, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Cette évolution négative en termes de problèmes sociaux est un phénomène progressif, qui ne s'observait pas ou moins avant, et qui nécessite des actions particulières afin de redonner un sentiment de bien-être et de « ville où il fait bon vivre », une des caractéristiques majeures des villes moyennes (Jousseume et Talandier, 2016).

Moi j'ai été alitée 3 ans pour des problèmes de santé, quand je suis sortie je me suis demandé où j'étais tombée. Maintenant on entend des choses qu'on n'entendait pas avant. [Femme, Cinquantaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Moi un soir j'entendais des pétards, j'étais prête à sortir, heureusement je ne l'ai pas fait parce que d'un coup d'un seul j'ai vu arriver une armada de policiers, la BAC et tout ça, c'était des mecs alcoolisés avec des fusils qui s'amusaient à tirer dans la rue. C'est arrivé il y a 10 ans, on est confronté à une violence qu'il n'y avait pas avant. [Femme, Cinquantaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Cette insécurité perçue conduit également à l'adoption de nouveaux comportements afin de se sentir plus en sécurité. Des activités autrefois réalisées à pied vont ainsi par exemple être faites en voiture, et les usagers des centres auront de plus en plus tendance à éviter certains quartiers. L'insécurité perçue par les usagers des centres peut donc provoquer des situations

d'évitement de certains lieux ou espaces, et influencer de manière importante sur l'attractivité de des centres urbains ou de certaines de leurs artères ou places.

Moi mon fils quand il va au cinéma, je vais le chercher en voiture, et moi c'est pareil quand je sors le soir je vais avec ma voiture. [Femme, Cinquantaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Il y a la violence aussi, il y a encore dix ans j'allais sortir même à 9h du soir mais aujourd'hui même si je suis accompagnée j'ai du mal à sortir le soir, il y a des coins à éviter même pas très loin d'ici. Après c'est ça qui fait aussi le souci de dynamisme du centre-ville. [Femme, Quarantaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

En réponse à ces problématiques liées à l'insécurité, les pouvoirs publics mettent en place le plus souvent des actions liées à l'augmentation des effectifs de police. Parfois, des aménagements urbains sont également mis en place pour la gestion de cette question de l'insécurité, et se traduisent par exemple par une gestion particulière des potentiels lieux de squat, barrières, entrées d'immeubles, rues non éclairées, etc. qui peuvent favoriser les regroupements et la délinquance dans des lieux peu accessibles aux forces de police par exemple. Toutefois, le constat est plutôt que toutes les actions visant à la réduction de la délinquance ne semblent pas nécessaires, et l'insécurité perçue dans une ruelle sombre ne serait en fait que psychologique, de nombreuses études ayant montré que les endroits peu éclairés mettaient également les délinquants en situation d'inconfort, et que l'on avait alors moins d'agressions dans des lieux peu éclairés.

Aujourd'hui on va plutôt éclairer les endroits qui sont bien passants, le riverain peut se sentir en insécurité mais les études montrent néanmoins que là où il n'y a pas de lumière il y a moins d'incivilités, c'est-à-dire même le délinquant se trouve lui-même en situation d'inconfort quand il est dans le noir donc il y a moins d'actes. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

XIV-6.4. Les espaces anxiogènes : visibilité de la vacance et dégradation des espaces publics, des vecteurs d'image négative.

En dehors des questions de dégradations du cadre bâti et des problématiques d'incivilités et d'insécurité, la question de la vacance de logement et de commerces participe également à la création d'espaces anxiogènes. D'après les discours des personnes interrogées, une visibilité des commerces et appartement vacants et vides depuis l'espace public participe à un sentiment d'anxiété, de vide. Les usagers des centres-villes, et les individus de manière générale, vont toujours rechercher le flux, les espaces vivants, dynamiques, et fréquentés. Mis à part les facteurs de décroissance déjà évoqués, la visibilité de la vacance depuis l'espace public contribue également, selon les discours, à l'évitement de certains espaces urbains et à la dévalorisation des biens et des espaces.

Les appartements à vendre aussi. Sur les rez-de-chaussée ce sont les locaux vacants et de fait la vacance de logements ou on a beaucoup d'offre à louer ou à vendre, souvent c'est révélateur d'un centre-ville plutôt en difficulté. [Homme, Cinquante d'années, employé, Dunkerque, habitante]

Les commerces fermés ça donne vraiment l'impression d'une ville morte, pas dynamique, autant les commerçants sont parvenus à s'approprier la rue Thiers, mais la rue piétonne ils n'ont pas du tout réussi à s'approprier. [Femme, Cinquante d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Pour les habitants interrogés, notamment Dunkerquois, l'installation de la vacance de longue durée rend le phénomène encore plus important, il y a donc une nécessité primordiale à ne pas montrer cette vacance pour ne pas entrer dans un cycle de fermetures, entre évitement des usagers et difficultés de reprises. Les citations suivantes appuient en effet l'idée de l'inscription dans une décroissance structurelle (Martinez-Fernandez *et al.*, 2012) si l'espace urbain entre dans un cycle de dépréciation pérenne.

Je pense qu'on a des rues qui étaient vivantes à une époque et qui aujourd'hui sont complètement délaissées alors qu'elles appartiennent au cœur historique. [Homme, Trentaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Albert 1^{er} les locaux commerciaux tu vois qu'ils sont en jachère depuis un sacré bout de temps. [Homme, Trentaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

XIV-6.5. Non fréquentation piétonnière, quand le flux attire le flux, la question de la qualité des espaces urbains

En dehors de cet évitement des espaces vides où la vacance est présente, un autre phénomène lié et complémentaire est celui de l'importance de la fréquentation piétonnière des espaces centraux. En effet, comme nous l'avons dit, les usagers des centres vont rechercher un flux, un rassemblement, une dynamique, et celle-ci doit être piétonne, car les flux routiers contrairement aux flux piétons, participent à un sentiment désagréable. Ainsi, des espaces centraux non fréquentés vont avoir le même effet que des rues aux commerces et appartements vacants, et favoriser un certain évitement. Le centre-ville est directement associé à un espace de regroupement des flux, notamment piétons, et de rencontre entre les individus, autour d'éléments comme le commerce, les services, l'animation, etc. En cas de décroissance, les espaces centraux vont alors perdre en fréquentation comme nous l'avons déjà montré, mais ces espaces vont d'autant plus être évités s'ils ne sont plus fréquentés, entraînant une véritable décroissance et une perte finalement de ce qui faisait de ces espaces des centres.

Ensuite un autre élément c'est la non-fréquentation piétonnière et automobile. [Homme, Cinquante d'années, employé, Dunkerque, habitant]

En termes de qualité des espaces publics, la question de la gestion des espaces verts est également évoquée. Dans les villes étudiées, caractérisées par leur identité industrialoportuaire et leur organisation autour de la voiture, les espaces verts sont souvent sacrifiés au profit d'aménagement urbains très minéraux. La bétonisation de la ville est donc une problématique qui apparaît, dans des villes qui pourtant se sont construites grâce à une forte identité naturelle (maritime). Le manque d'arbres et d'espaces verts peut aussi jouer sur la sensation ressentie dans les centres, et des espaces très verts vont être globalement plus fréquentés que des espaces bétonnés et sans verdure. On a une contradiction entre des espaces vécus voulus plus verdoyants, et des politiques d'aménagement mettant en avant la minéralisation de ces espaces. Les personnes interrogées parlent également de la perte de l'âme des centres, liée à la réduction de leur patrimoine naturel et finalement, regrettent les choix politiques d'un développement urbain qui se fait en rasant la nature (en coupant des arbres sans en replanter, etc.).

Ici on n'est pas très friands de verdure je trouve. On est toujours en train de parler des arbres, on ne sait pas où ils sont, ils en coupent mais on n'en voit pas de nouveau. [Femme, Quarantaine d'années, employée, Dunkerque, habitante]

Pour moi le centre-ville il n'a jamais eu d'âme. Et comme il n'y a pas d'arbres, moi qui suis d'une région où il y a beaucoup d'arbres pour moi ici c'est le désert. [Homme, Cinquantaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Le parc on va l'appeler l'espace vert de l'ancien parc de la marine si ça continu comme ça. [Homme, Soixantaine d'années, retraité, Dunkerque, habitant]

XIV-6.6. Conclusion des phénomènes de décroissance perçus par les acteurs de l'urbain, une vision passéiste éclatante face à une évolution négative ?

Finalement, les personnes interrogées (qu'ils soient acteurs ou habitants) s'accordent sur un ressenti d'une véritable décroissance des espaces urbains centraux, en opposition à un souvenir passé de centres beaucoup plus dynamiques et attractifs. L'explication de ce changement se trouverait alors à priori dans l'évolution des modes de vie (centres commerciaux, commerce en ligne, rapport à l'automobile, etc.), et l'apparition des problèmes sociétaux plus globaux (paupérisation), contrastant avec les souvenirs de jeunesse des personnes interrogées.

Il y a quand même un écart phénoménal avec le souvenir que j'ai et que je confronte avec les collègues et ce que je vois aujourd'hui. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Ce qui est commerce, sur le boulevard c'est plutôt négatif, il n'y a plus rien, il y a trente ans on pouvait se balader sur les boulevards. [Homme, Cinquantaine d'années, ouvrier, Calais, habitant]

Moi quand j'y habitais j'étais beaucoup plus jeune, pour moi Boulogne c'était une ville agréable, j'étais dans le centre de Boulogne, c'était vivant et sécurisé. J'en garde de très très bons souvenirs. [Femme, Trentaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Pour les personnes interrogées, les villes d'étude ont également une image de villes pauvres, affectées par un certain nombre de problèmes de population. Les rapports sociaux ont évolué dans les mentalités, et les personnes interrogées trouvent qu'il y a plus d'incivilités aujourd'hui que par le passé. Cette mauvaise image de la ville s'associe de fait aux facteurs de

la décroissance urbaine précédemment identifiés, et amène à une perte de dynamisme en centre-ville. Les usagers des centres associent alors ces espaces urbains à cette décroissance, et le phénomène d'évitement est d'autant plus fort une fois que l'image de la ville est affectée.

J'ai très longtemps habité du côté de la place Dalton et j'ai connu un centre-ville très vivant par rapport à aujourd'hui. [Femme, Quarantaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Ce changement vers une image décroissante des centres conduit également les individus à se poser la question de la pertinence de l'existence d'entités géographiques identifiées comme des centres. L'idée de cycles de croissance et décroissance dans les espaces urbains centraux se repose ici, appuyée par les discours des habitants.

Peut-être que c'est l'évolution des villes, peut être que le centre-ville est amené à mourir. C'est le centre-ville qui devrait se réinventer mais comment ? C'est peut-être un phénomène inéluctable, peut être que le centre-ville il n'a plus d'intérêt en tant que tel. [Femme, Trentaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Ce sont finalement un ensemble de signes qui permettent de décrire la décroissance urbaine affectant les centres-villes de Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer, selon les acteurs de la ville. Les personnes interrogées mettent en effet en avant, comme nous avons pu le montrer précédemment grâce à l'étude de la littérature, un ensemble de facteurs de décroissances liés à la perte de valeur des fonctions de la centralité. Le départ des commerces, de la population, du pouvoir d'achat, sont des moteurs de la décroissance, influant sur la sensation anxieuse des espaces urbains concernés. Plus que les problématiques commerciales souvent mises en avant dans les travaux et les médias (départs des commerces à cause du développement des centres commerciaux et du e-commerce), ce sont en premiers lieux les évolutions des modes de vie et de consommation qui sont mises en causes au travers des discours. De même, les problématiques sociales semblent suivre cette même logique, avec une paupérisation des centres-villes conséquence des nouveaux modes de vie (périphérisation). De fait, ces différentes dynamiques se concluent en un délaissement du centre-ville, conduisant à une vacance, à une dégradation et finalement, au développement d'espaces anxieux, délaissés par les populations aisées et investis par des problématiques sociales répulsives (insécurité, incivilités, etc.).

C'est en réponse à ces différentes problématiques que les politiques publiques vont tenter de revaloriser ces espaces centraux décroissants. Toutefois, le traitement séparé des différents problèmes de décroissance, ou l'inadaptation des politiques menée (prenant souvent appui sur des solutions extérieures, pas forcément adaptées aux territoires), peuvent conduire à une réception mitigée de la revalorisation, par les habitants des territoires concernés. L'analyse des représentations et de la réception des politiques de revalorisation va permettre de mettre en évidence les potentiels écarts entre la vision des décideurs concernant la revalorisation, et celle des habitants.

XV- Les villes moyennes de la Côte d'Opale, quelles représentations de la revalorisation par les acteurs de l'urbain ?

S'étant intéressé à la réception du phénomène de décroissance dans les centres-villes de Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer, cette nouvelle partie s'oriente vers les représentations et la réception des différentes politiques de revalorisation menées par les collectivités pour tenter de répondre à cette problématique de décroissance dans sa diversité de causes et d'effets perçus par les usagers et les acteurs. Pour mieux qualifier la réception de l'action publique dans la revalorisation comprise comme l'action de redonner de la valeur, ici des valeurs (Tiano, 2010) qu'elles soient quantifiables ou intangibles.

Nous y verrons de nombreux sujets liés comme l'importance de la valorisation de l'identité balnéaire des villes moyennes de la Côte d'Opale, l'importance de mettre en valeur les espaces centraux, de la redynamisation par les flux et par les aménagements. Cette partie sera également l'occasion de montrer l'importance de répondre à la problématique des espaces anxigènes, image négative véhiculée par certains espaces centraux et qu'il convient de modifier. Enfin, nous y verrons l'importance de la revalorisation commerciale, entre lutte contre l'attractivité des centres commerciaux au travers du redéveloppement et de l'animation commerciale du centre-ville, ou finalement plutôt par une évolution des mentalités, des pratiques et de modes de consommer.

XV-1. Une évolution positive fondée sur la relance de l'identité balnéaire.

Comme le montrent les verbatims suivants, certaines personnes interrogées trouvent que la ville évolue de manière positive depuis quelques années, et ce grâce à la politique volontariste de revalorisation qui est mise en œuvre par la collectivité. Ces constats ne se font pas qu'à Dunkerque, où la revalorisation est le fer de lance de la politique municipale, mais aussi à Calais et Boulogne-sur-Mer, où le terme est cependant moins mis en avant.

Une évolution beaucoup plus positive depuis quelques années, je pense que pendant pas mal d'années on a stagné un petit peu et on a entamé un développement sur le centre-ville, ce qu'il y a eu comme travaux sur la plage la place d'Armes tout ça. La ville a changé depuis quelques temps, c'est très positif. [Homme, Cinquantaine d'années, ouvrier, Calais, habitant]

Avec l'axe Liane et le grand Nausicaa, tu sens qu'il y a quelque chose qui est en train de renâître, mais plus sur une qualité de vie globale, pas sur le commerce etc. [Femme, Cinquante d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Pour les acteurs interrogés, l'identité maritime de ces villes et la présence de la plage sont très importantes dans l'attractivité du territoire. C'est pourquoi le travail de revalorisation des centres-villes est ici souvent lié à celle de la plage et de la digue de mer, les actions de revalorisation tentant de recréer un lien entre le centre et la station balnéaire. Ces dernières mettent notamment en valeur le patrimoine de la Reconstruction (Monkerhey et Guerrini, 2016), pour se construire une identité forte, comme ce peut être le cas à Lorient, Brest ou encore Le Havre autour d'une identité de mer industrielle (Hellequin, 2008) moins pittoresque et peut-être moins ludique qu'ailleurs.

Aussi il y a une relation avec la plage et Malo. Jusqu'à aujourd'hui on avait deux pôles d'attractivité : le centre-ville et la plage. Maintenant on a une liaison avec le projet de réaménagement de la digue, est ce que la partie Est de la plage ne va pas finalement faire partie du centre-ville ? [Femme, Cinquante d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Il y a un projet important à Malo c'est le grand Hôtel et puis la digue, peut être que ça attirera plus notamment nos amis belges je ne sais pas. Ça c'est plutôt un bon projet, sauf qu'il ne faut pas oublier encore une fois le centre-ville. Quand on recherche à donner de l'attractivité au centre-ville il faut aussi trouver le moyen d'amener les gens qui viennent à la plage sur le centre-ville. Actuellement on va aller soit à Malo soit au centre-ville c'est l'un ou l'autre. [Homme, Trentaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Nous l'avons vu, les espaces balnéaires caractérisés par la plage et la digue de mer représentent des pôles d'attractivité importants pour les villes étudiées. La présence de la plage est en effet souvent associée à une nouvelle polarité, saisonnière, qui contrebalance l'attractivité du centre en été. Le front de mer et les berges de Liane sont, à Boulogne-sur-Mer, des espaces perçus comme dédiés à la détente à une pratique de loisirs et de balade. Les espaces équivalents à Dunkerque et Calais sont alors la plage et également les forts à Calais.

Je trouve que l'axe Liane c'est pour les sportifs, on voit beaucoup de personnes qui font le tour, ce que je regrette c'est qu'il n'y a pas de petites cabanes comme sur Calais sur la plage, pour pique-niquer. [Femme, Quarantaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

La Liane c'est des beaux aménagements, c'est apprécié des gens, c'est agréable de s'y promener. [Femme, Trentaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Dans ces villes de la Côte d'Opale en décroissance, la revalorisation du front de mer est donc importante, et une partie des stratégies de revalorisation mises en œuvre dans les territoires d'étude concernent directement ces espaces balnéaires, le plus souvent dans une volonté de renforcer le lien de ces espaces aux centres-villes. Globalement, pour les enquêtés, ces projets de revalorisation du front de mer sont plutôt bien acceptés.

Je pense que l'aménagement de la plage aussi va attirer du monde, il faudrait des restaurants, des choses comme ça. [Homme, Cinquante d'années, ouvrier, Calais, habitant]

Moi je trouve que ce qu'ils ont fait en ce moment je trouve ça bien, le réaménagement du front de mer. En fait avant c'était un fort, ils ont quasiment tout rasé pour faire le parking, je trouve ça naze d'avoir viré la base de voile. [Homme, Vingtaine d'années, employé, Calais, habitant]

Cette dimension plus ludique de l'expérience urbaine est complétée par la recherche d'une urbanité incarnée dans la place publique notamment et accessible à tous.

XV-2. Revalorisation : redonner de la valeur aux espaces centraux par des aménagements attracteurs de flux

Comme nous l'avons précédemment identifié, une des problématiques principales pour la revalorisation se trouve dans le maintien des flux en ville. Comme nous le détaillerons dans cette partie, les discours des personnes interrogées concernant la revalorisation se cristallisent autour de l'importance de la place principale, des équipements structurants ou de l'offre de soins, mais également autour de la place de l'enfant (interrogeant dès lors l'importance de la présence de toutes les catégories de population, des plus jeunes aux plus âgées). Les acteurs du territoire ont par ailleurs bien identifié cet enjeu, et les politiques de revalorisation se mettent dès lors en œuvre dans un objectif de consolidation et d'attraction des flux vers le centre-ville, autour d'équipements attractifs ou encore d'animations.

XV-2.1. Redonner une place à la place : le point de départ de la revalorisation du centre-ville

La place principale étant un condensé de la centralité, la perception d'un passé meilleur que nous avons précédemment identifiée se traduit fatalement sur la place principale, considérée

auparavant comme dynamique et attractive. Aujourd'hui, elle est plutôt perçue comme étant vide et ayant perdu une partie de ce qui la caractérise, dont ne subsistent que quelques vestiges (la statue de Jean-Bart et quelques restaurants assez anciens).

Avant c'était plus vivant [...] il n'y a plus rien maintenant pour les jeunes en centre-ville. Il y avait pleins de trucs, ça attirait tout une population. Le Grand Maurien (brasserie) il est tout seul au milieu de son truc, il attire sa clientèle. Il a traversé toutes les époques et il est toujours là. Alors pourquoi ne pas s'inspirer de ça ? Pourquoi il n'y a pas de bar brasserie ? On reste un peu dans le contexte, un truc qui attire les gens, les 3 Brasseurs ça attire du monde. [Homme, Cinquante d'années, ouvrier, Dunkerque, habitant]

Du fait de son importance dans les représentations, un des facteurs majeurs de la revalorisation du centre-ville se trouve dans la redynamisation de la place principale, qui doit se faire, selon les personnes interrogées, par le développement de lieux de consommation (café, bars, restaurants) et d'événements de rassemblement. Ces éléments sont en effet autant de facteurs de la centralité, et participent à la consolidation de la définition d'un centre-ville. Ce sont aussi les lieux principaux correspondants aux pratiques des usagers des centres.

Ce qui manque c'est des lieux de consommation, de rencontre, les cafés, les bars, les restaos. Ce qui peut dynamiser encore plus le centre. Comme à Valenciennes, c'est tout petit, t'as pas grand-chose, et à l'intérieur de la place c'est tout dynamisé tu as pleins de cafés. [Homme, Vingtaines d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

C'est sur la place principale d'hypercentre que les flux sont censés être les plus denses, et c'est donc à partir de cet espace primordial qu'il faut débiter la réflexion concernant le maintien des flux. La place principale est donc le lieu à partir duquel les politiques de revalorisation se dessinent, dans un objectif premier de conservation des flux, et ensuite d'attraction de nouveaux. Des aménagements et animations vont alors être déployés à partir de cet espace hyper-central, et la politique de revalorisation globale du centre va se construire à partir de la place principale. Il s'agira de redonner à la place principale son caractère d'espace principal, de maximisation de la diversité et de la densité des hommes, des activités, et des flux entre eux. Un des enjeux des politiques de revalorisation est de fait de redonner envie de se rendre en centre-ville, sur la place principale, à des habitants de plus en plus concernés par des changements de pratiques, vers un repli sur soi et vers la périphérie.

Il faudrait développer, reproduire un peu plus souvent, avec des choses simples et faire se rappeler ce qu'est la place publique quoi. On vit dans sa maison et on est dans un monde qui se replie un peu sur soi, chacun dans ses murs, je pense qu'il faut se rappeler qu'on vit aussi dans la rue et qu'elle appartient à tout le monde. Il faut peut-être recréer les choses pour attirer un peu et donner envie de revenir sur la place quoi. [Homme, Trentaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

La place de la place apparaît donc bien cohérente pour les usagers, elle doit jouer un relais dans l'attractivité du territoire. Les politiques publiques mises en évidence dans les trois villes semblent cependant plus disparates ou insuffisantes par rapport à cette hyper centralité. Le choix ainsi de la revalorisation des fronts de mer ou de fleuve, bien perçus pour autant, participe de la dispersion de l'action publique.

XV-2.2. Une nécessité de réévaluer la place de l'enfant ?

Le centre-ville, pour se revaloriser et redevenir attractif, doit pouvoir répondre aux besoins de la population, à tous âges. En lien avec le développement des usages piétons, l'accueil de l'enfant dans la ville devient une problématique essentielle pour l'attractivité des centres. En effet, les espaces urbains non adaptés (pas d'endroit où changer les couches, pas de toilettes, etc.) ne favorisent pas l'attraction des individus ayant des enfants en bas âge, qui préféreront se rendre dans les centres commerciaux, mieux équipés et où ils passeront moins de temps. Cet accueil de l'enfant dans l'espace urbain est une des remarques qui a été faite lors des entretiens, et auxquels les acteurs institutionnels avaient réfléchi dans leurs projets d'aménagement, dans une logique de reconquérir les jeunes parents.

Même si je ne fréquente pas tout ce qui est fait, à la plage, au théâtre, les ateliers de lectures, etc. même pour les enfants je trouve que c'est bien à mon échelle. [Femme, soixante-dizaine d'année, retraitée, Dunkerque, habitante]

La mise en place de garderies, dans les centres, en lien avec les boucles marchandes, pourraient permettre aux jeunes parents de réaliser leurs achats sans être pressés par les besoins de leurs enfants. Ces différents projets sont prévus dans le cadre du réaménagement de la gare routière de Boulogne-sur-Mer.

Il manquerait un lieu pour l'accueil des enfants, ils pourraient mettre ça avec leur centre commercial. [Femme, soixante-dizaine d'année, retraitée, Dunkerque, habitante]

La place de la gare je pense que ça va être bien, peut être plus de trucs pour occuper les enfants, un genre de garderie pour surveiller les enfants ça pourrait être bien, je ne sais pas proposer des animations pour les enfants pendant que les parents font les courses ça pourrait être bien. [Femme, Vingtaine d'années, employée, Dunkerque, habitante]

Là ils font des travaux où il y avait les bus, ils font un jardin pour les enfants, un bassin de rétention d'eau. [Femme, Cinquantaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Donc la place de l'enfant c'est essentiel. Autre truc qu'il faut faire au niveau de la gare des bus, on va faire un jardin d'enfant, pour qu'ils puissent faire surveiller leurs enfants par des professionnels, et pendant ce temps-là ils peuvent faire leurs courses. [Homme, Cinquantaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

XV-2.3. L'offre de soin, attractivité et dynamisme pour les personnes âgées

En dehors de l'accueil des enfants, les personnes âgées doivent également pouvoir s'identifier au centre-ville et y retrouver les services dont ils ont besoin. Si l'offre de soin est utile à toute la population, ce sont les personnes âgées qui sont ici les cibles privilégiées des démarches de revalorisation des services médicaux. En dehors des hôpitaux, la question du départ des médecins en centres pose un problème, et le maintien de l'offre de soin, voir la création de nouveaux équipements de santé est, pour les acteurs interrogés, une des solutions pour le maintien des flux en centre-ville. La création des maisons de santé poursuit cette idée de concentration des flux, en autorisant aux professionnels de santé de se regrouper au sein de mêmes locaux. A Dunkerque, le choix a été fait d'implanter une maison de santé (Espace Santé Jean Bart) directement sur la nouvelle place Jean-Bart piétonne.

Il faut qu'il continue à y avoir des médecins, des professions de santé, des infirmiers et kinés etc. et ça ça attire des gens en ville. Les gens ils vont voir l'infirmier, ils vont chez le médecin, ils se garent ils font un tour en ville. [Homme, Cinquantaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

Le projet de maison de santé place Jean-Bart ça crée des flux et en soit pour moi c'est positif. [Homme, Cinquantaine d'années, employé, Dunkerque, Habitant]

Nan d'abord il faudrait peut-être travailler un peu sur les soins ! parce que oui ça devient difficile de se faire soigner, c'est compliqué, on attend parfois longtemps avant d'avoir un rendez-vous et c'est ça aussi qui fait que les gens vont avoir envie de rester à Dunkerque c'est

qu'ils peuvent se faire soigner, c'est quand même important. [Femme, soixante-dizaine d'années, retraitée, Dunkerque, habitante]

L'objectif de cette implantation est de capter en centre un équipement qui aurait pu se retrouver en périphérie, tout en essayant de cristalliser une attractivité autour de celui-ci par un échange de flux avec les autres équipements du centre.

Moi je préfère dire on a 8 professionnels de santé qui viennent s'installer en centre-ville plutôt qu'on dise qu'il y en a 8 qui viennent s'installer en périphérie. [Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Si l'on peut s'interroger sur la pertinence de l'implantation des équipements de santé directement en centre-ville, force est de constater que les besoins sont bien présents et nécessitent la présence d'équipements de santé accessibles. Le centre-ville représente alors normalement l'endroit le plus facilement accessible (et doit le devenir d'autant plus grâce à la revalorisation), et doit pouvoir subvenir aux besoins de la population (en termes de commerces, services et activités). Les habitants, s'ils conviennent de la nécessité d'amélioration de l'offre de soin, pensent que sa place est plutôt en périphérie du centre, et non directement en hypercentre. A Dunkerque, la création du pôle santé directement sur la place Jean-Bart (dans un espace vacant autrefois occupé par un espace culturel), est vue par certains habitants, comme un nouvel équipement contribuant à geler des espaces centraux qui auraient pu accueillir des équipements attracteurs de flux (commerces, loisirs, ...).

Ce qui est malheureux c'est que les centres-villes se vident de leurs commerces, est-ce qu'il y a besoin place Jean-Bart d'un pôle santé, il fallait une locomotive, une librairie ou je ne sais pas, la santé ça doit rester un peu en périphérie. [Femme, Cinquantaine d'années, profession intermédiaire, Dunkerque, habitante]

Moi la maison de santé ça va continuer à désertifier la place Jean-Bart. La maison de santé c'est bien pour ceux qui ont des soucis de santé ou les gens qui avancent en âge, mais encore une fois on parle de qui dans cette population-là ? C'est une erreur de mettre une maison de santé en plein milieu. [Homme, Cinquantaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Les personnes interrogées se posent la question de la capacité d'attraction d'un équipement de santé situé en centre-ville. En effet, la population cible est plutôt âgée (et donc une certaine spécificité), et un usage (et une image) plutôt lié à la mauvaise santé (on se rend en maisons

de santé lorsque l'on est malade), qui n'est pas forcément compatible avec l'idée de redistribution des flux vers les commerces, services et loisirs.

La maison de santé ça va ramener du monde mais pas forcément du monde qui va venir en centre-ville, je ne sais pas. [Femme, Quarantaine d'années, employée, Dunkerque, habitante]

La question de l'offre de soin en centre-ville, et de son importance pour l'attractivité territoriale est reçue de différente manière parmi les habitants, certains prônant son importance, d'autre pensant que son implantation en centre-ville n'est pas cohérente et ne participe pas à la revalorisation.

XV-2.4. Des équipements structurants et attracteurs de flux pour consolider l'attractivité ?

Afin de consolider ces flux et se montrer attractif, les politiques publiques décident parfois de déployer de grands équipements de loisirs, attracteurs de flux. Ces derniers peuvent apparaître comme des modes éphémères, passant d'une époque de multiplication des centres commerciaux de centre-ville (Pôle Marine et Centre Marine à Dunkerque, Cœur de Vie à Calais, Centre Liane à Boulogne-sur-Mer), ou encore aujourd'hui des équipements plutôt de loisirs (patinoire à Dunkerque, Machines de Calais, Thalasso à Boulogne-sur-Mer, etc.) à des équipements destinés à l'accueil du touriste (grand hôtel de Malo les Bains à Dunkerque, camping à Calais, complexe hôtelier à Boulogne-sur-Mer), accompagnés de la création de nouveaux logements. Ces équipements sont alors implantés directement dans les centres-villes, ou en périphérie immédiate, et font partis d'une stratégie d'échange de flux entre les différents espaces attractifs de ces centres.

Toutefois, la réalisation de nouvelles constructions de logements neufs a montré ses limites (Gimat, 2017), avec les difficultés de commercialisation, notamment concernant les classes moyennes et supérieures. Ces nouvelles constructions peuvent également impacter le parc existant, en la dévalorisation d'autant plus par le contraste entre logements neufs et anciens, accentuant sa vacance. Ce type d'effets négatifs a été montré par certains auteurs (Pollard, 2010 ; Bosvieux, 2011 ; Miot, 2013, 2016), qui montrent également les risques de développement d'inégalités socio-spatiales.

On peut dès lors se poser la question de la pertinence de l'implantation d'équipements parfois qualifiés de « *mainstream* » et pas vraiment en cohérence avec les territoires dans lesquels ils sont implantés (Rousseau, 2019). Si la plupart du temps ces équipements sont plutôt bien acceptés par la population, qui y voit une occasion de revalorisation importante, d'autres,

comme on le verra, pensent qu'ils ne sont pas adaptés aux problématiques du territoire et ne permettront pas de répondre aux problématiques de décroissance qui touchent les villes étudiées. Pour d'autres encore, ces équipements n'ont pas leur place en centre-ville, ou à l'inverse, s'ils sont placés en périphérie, représentent une nouvelle polarité concurrente avec le centre.

XV-3. Redynamiser les centres grâce à l'amélioration de l'accessibilité et la maximisation des flux

En dehors de l'implantation de nouveaux grands équipements attracteurs de flux, c'est l'accessibilité du centre qui est surtout travaillée par les décideurs pour la revalorisation du centre-ville. Nous l'avons vu, les politiques de revalorisation tendent en effet à redévelopper la place du piéton et à réduire celle de la voiture, dans un objectif de redynamisation et d'amélioration du cadre de vie.

XV-3.1. Développement de la place du piéton au cœur de la centralité

L'aspect piéton de ces espaces centraux est même perçu par les Dunkerquois comme une des caractéristiques intrinsèques du centre, les espaces urbains s'étant construits selon une certaine continuité et logique piétonnière. Pour les acteurs de l'urbain, la revalorisation du centre-ville en lien avec le développement piétonnier est donc d'autant plus appréciée et valorisable (Terrin, 2011).

Des parkings il y en a assez, la piétonisation de la place Jean-Bart c'est pas mal, il faut qu'on s'y habitue et qu'on mette des commerces intéressants. [Femme, soixante-dizaine d'années, retraitée, Dunkerque, habitante]

La piétonisation c'est mieux je crois, il y a encore pas mal de travaux mais après garer la voiture plus loin je ne suis pas contre. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Dans toutes les villes où on a mis la piétonisation les commerçants ont râlé mais au final ça a bien marché et c'est plutôt bénéfique d'un point de vue touristique. [Femme, Cinquante d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Toutefois, force est de constater que les politiques menées en faveur du développement du centre-ville piétonnier ne font pas l'unanimité, avec par exemple à Dunkerque un sentiment de ville « coupée en deux », et moins accessible pour les commerçants du fait de la réduction

de la place de la voiture (postulat fait surtout par les commerçants eux même). Ces derniers mettent en avant dans les débats sur la piétonisation, un passage en force des politiques publiques sur la question (Fériel, 2016).

C'est la mort des commerçants du centre-ville. L'histoire de la piétonisation de la place Jean-Bart surtout au niveau du Grand Maurien pour moi ça coupe la ville en deux. [Femme, soixante-dizaine d'année, retraitée, Dunkerque, habitante]

Après ce n'est vraiment pas simple on a une union des commerçants ils sont contre la piétonisation, ils sont contre que les gens puissent se garer devant leur magasin, alors que tu vois dans toutes les villes moyennes comparables, ce qui a développé les centres c'est quand même les rues piétonnes. [Homme, Cinquante d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Autre élément ça a été aussi la piétonisation qui est très partielle, de la place Jean-Bart, puisque les commerçants ne voulaient pas de ça, donc Patrice Vergriete a demandé une votation, et il l'a élargi à plusieurs communes et le choix a été largement en faveur de la piétonisation. [Femme, Cinquante d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Certains acteurs interrogés trouvent d'ailleurs qu'il aurait fallu d'avantage développer cette action, malgré les réticences de la population, des commerçants et notamment des automobilistes.

On peut citer Bordeaux comme un exemple de qualité d'aménagement piéton, ici à Dunkerque, l'ambition piétonne est un peu faible, il y a moyen de faire plus. Dans d'autres centres-villes comme à Lille, Ostende, la Panne il y a plus d'offre. C'est suffisant à Dunkerque mais ça pourrait être plus pour le plaisir de la déambulation et plus sympa pour boire un verre en terrasse. [Femme, Cinquante d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Pour d'autres, la piétonisation des espaces centraux ne serait qu'une initiative de marketing urbain, déplaçant les problématiques et les populations (gentrification), sans véritablement apporter de réponses aux problématiques de décroissance (Brenac *et al.*, 2014). Certains habitants argumentent également en soulignant les problématiques de décroissance liées au climat et à l'accessibilité du centre qui n'est pas assez efficace pour permettre à la piétonisation d'être efficace. Pour eux, cette action ne pourra qu'être nuisible au centre-ville et contribuer à l'isoler encore plus.

On veut faire un centre-ville piétonnier et les premiers qu'on massacre c'est les commerçants, donc on veut faire un centre-ville piétonnier mais il n'y aura plus personne. Pour moi la piétonisation ça va encore plus isoler le centre-ville. A Lille il n'y a plus personne, ça diminue de plus en plus. Nous l'hiver il flotte, ce n'est pas possible de se balader si tu n'as pas un accès rapide là où tu veux aller. [Homme, Cinquante d'années, ouvrier, Dunkerque, habitant]

Au contraire, pour certains habitants, la piétonisation va permettre de favoriser les échanges et les flux, dans un espace autrefois considéré comme une séparation justement du fait de l'axe routier important qui séparait la place du reste du centre.

Moi les travaux qui se passent en ce moment j'aime bien, le côté piéton pour favoriser la balade les échanges, parce que la route qui coupait au niveau de la place Jean-Bart. Pour moi la piétonisation ça rattache au centre-ville. [Homme, Vingtaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Toutefois, les habitants interrogés pensent que la piétonisation doit être faite inévitablement en lien avec un projet de revalorisation globale, afin de se montrer véritablement efficace, et éviter l'évasion commerciale.

Si vous ne faites rien, quand vous faites un centre-ville piétonnier, s'il n'y a pas de compensation à la voiture bah les gens ils vont aller ailleurs hein. [Homme, soixante-dizaine d'année, retraité, Dunkerque, habitant]

Ce qu'ils ont fait aussi c'est les travaux d'aménagement des axes principaux, c'est les trottoirs bien élargis, agréables à la promenade, mais ça ne suffit pas à repenser les centres-villes [Homme, Trentaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Ce fait semble acquis pour les décideurs, qui lient directement les aménagements piétons avec le projet de revalorisation général du centre-ville, entre politiques d'accessibilité et d'attractivité.

La place Jean-Bart elle va être piétonnisée entre Afflelou et l'Eglise, donc on réfléchit à des animations, on est en train de concevoir une espèce de kiosque mobile qui pourra être utilisé pour des locaux, des commerces éphémères pour occuper cet espace piéton, et on pourra l'enlever pour carnaval ou quand il y a une grosse animation. [Homme, cinquantaine, élu, Dunkerque, acteur institutionnel]

A Boulogne-sur-Mer, les habitants se montrent plus unanimement favorable à une certaine piétonisation de grande ampleur en centre-ville, bien qu'il n'y a pas de politique majeure de piétonisation prévue en centre de Boulogne.

Une autre idée il faut peut-être mettre tout le centre-ville en piétonnier par exemple, stationner tout le monde de l'autre côté du port à Capécure et faire des navettes de bus pour le centre-ville gratuitement. Moi je fermerai le centre-ville à la circulation, faire tout piétonnier, et se tourner vers le culturel, chercher quelque chose qui peut percuter. [Homme, Quarantaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Le réaménagement du centre de Dunkerque se fait donc à partir de la piétonisation de la place principale, dans une logique d'amélioration du cadre de vie en centre-ville et de création de parcours et boucles marchandes entre les différents espaces urbains composant ou entourant le centre. La politique d'aménagement Dunkerquoise tend à contrecarrer les effets du climat (peu de flux piétons en raison des intempéries) et des espaces centraux peu accessibles et favorables à la circulation des flux (surtout piétons), en lien avec les politiques de gratuité des transports, parkings relais et navettes. Le projet Phénix à Dunkerque propose de fait de lier l'accessibilité par le réseau de transports en communs, la réflexion des voiries et trottoirs des boulevards principaux pour une amélioration de la circulation piétonne, ou encore la mise en place de hauts-vents afin de proposer une semi-couverture des espaces centraux. Ce projet de revalorisation du centre-ville s'accompagne d'un plan de ravalement des façades et de l'association de ces espaces centraux à de nouveaux équipements attracteurs de flux, situés à proximité du centre-ville (patinoire, bowling, nouvelle bibliothèque, ...).

Alors là revalorisation/requalification des espaces publics du centre-ville, il y a une volonté de créer un parcours depuis la place de la gare jusqu'à l'Hôtel de Ville, avec des caractéristiques propres, avec un système de haut-vents. [...] Un parcours où on donne beaucoup plus d'espace au piéton, au bus, et un paysagement un peu, alors on n'est pas dans un système d'alignement, les façades de la Reconstruction il y a des reculs, etc., des chapelets de petits espaces, c'est assez varié depuis la place de la gare jusqu'à l'Hôtel de Ville. [Femme, Cinquantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

A Boulogne-sur-Mer, la conservation de la vieille ville fortifiée piétonne permet une valorisation patrimoniale, mais elle s'associe assez mal au centre-ville de la ville-basse (dans le sens où peu de flux s'échangent entre ces deux espaces). Les différentes polarités de Boulogne-sur-Mer échangent peu leurs flux entre elles, problématique qui vise à être

contrecarrée avec la création du nouveau pôle de loisirs et de la concentration de l'attractivité sur les Berges de Lianes, entre le Nausicaa, le port, et le futur complexe hôtelier et de loisirs à Capécure.

La piétonisation n'est cependant pas une solution miracle pour l'attractivité des centres-villes, et elle doit non seulement s'accompagner d'un projet d'aménagement global répondant aux problématiques de la décroissance, mais aussi s'adapter aux spécificités des territoires urbains concernés (Brenac *et al.*, 2014). Elle peut alors représenter un atout dans certains espaces, comme elle peut s'accompagner d'une vacance commerciale importante dans d'autres, en fonction des caractéristiques inhérentes aux espaces concernés.

La rue Thiers est piétonne et la piétonisation représente un atout. A l'inverse la rue Victor Hugo la piétonisation est un souci, avec une vacance importante. [Femme, Quarantaine d'années, cadre, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

Finalement, pour les acteurs interrogés, la piétonisation, accompagnée d'un projet d'amélioration du cadre de vie, est une méthode de redonner de la valeur aux espaces centraux, et ainsi faire revenir les flux en centre (habitants et/ou usagers).

Est fort à penser qu'un appartement aujourd'hui ayant vu direct sur la place Jean-Bart à peut-être plus de valeur qu'il en avait hier avant la piétonisation et avant l'aménagement, mais il en aurait encore plus s'il y avait une campagne dédiée reflexe énergie sur l'ensemble des copropriétés permettant de redonner des meilleures qualités d'habiter en fait. [Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

XV-3.2. Développer les flux par l'amélioration des transports en communs

Le développement des transports en commun (re)devient le fer de lance de la politique de revalorisation des centres-villes (Kebrowski, 2017). A Dunkerque, le choix a même été fait de mener une politique volontariste de revalorisation centrée en partie sur le réseau de bus gratuits (Briche et Huré, 2017, Huré *et al.*, 2019).

Autre élément, le renforcement de l'accessibilité et l'aménagement des espaces publics. Alors il y a le projet DK Plus il a toute son importance également dans la desserte du centre de Dunkerque, et donc il y a une volonté dans le centre-ville d'avoir un espace public lié au bus, de rendre cet espace public spécifique. [Femme, Cinquantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

L'arrivée du bus gratuit à Dunkerque en 2018 (suivie par Calais depuis 2020) est vue par les personnes interrogées comme un moyen de ramener un certain dynamisme en centre-ville, et est plutôt bien accueilli par la population. La gratuité apparaît de fait comme un facteur positif, ici associé aux transports en communs.

Déjà avec le bus gratuit et tout moderniser et faire des prix attractifs pas trop cher je pense que les gens ils vont revenir. [Homme, Cinquante d'années, employé, Dunkerque, habitant]

Au niveau des transports déjà Dunkerque c'est facile d'accès à pied quand on habite dans Dunkerque et après pouvoir circuler plus facilement et gratuitement je trouve ça super. [Homme, Vingtaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Sinon le week-end on constate qu'il y a plein de gens dans les bus. Donc c'est que ça marche. Après est-ce qu'il y aura moins de voitures ça je ne suis pas sûr, ceux qui utilisent la voiture je ne suis pas sûr qu'ils vont prendre le bus à la place de la voiture. [Homme, Vingtaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Cet apport de transport en communs gratuits contribue également à la valorisation d'une image positive. Les habitants interrogés s'intéressent alors à ce projet (et ce même en dehors de Dunkerque), et l'amélioration des transports devient une question mise en avant. Ainsi, entre bus ou navettes gratuites, les collectivités étudiées ont fait le choix de l'amélioration de l'accessibilité du centre grâce aux transports.

Au niveau des transports une chose que je déplore c'est qu'il y a encore 2 ans on avait une navette gratuite centre-ville, mais maintenant elle fait des tours. Avant ça faisait aller directement en ville, c'était plus pratique, mais maintenant ils ont changé la gare de bus auprès de carrefour. Après j'ai appris que sur Dunkerque les transports en communs allaient devenir gratuit, alors est-ce que ça ne serait pas une idée aussi pour Boulogne pour faire vivre le centre-ville, à voir si ça fonctionne sur Dunkerque, il me semble que sur Calais ils vont faire ça aussi. Après je sais qu'il y a des navettes gratuites pour ceux qui vont à Nausicaa, peut être revoir ce circuit de navettes et peut être faire les transports en commun gratuits. [Femme, Quarantaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Juste sur le bus, la gratuité est en train de faire le buzz au niveau national donc il n'y a pas mal de radios, de journaux qui s'intéressent au fait que Dunkerque mette ça en place en 2018 quoi, donc tu sens qu'il y a une grosse interrogation, une curiosité par rapport à ça. Je crois

que c'est la plus grosse agglomération qui le fait en Europe. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Aussi, cette gratuité pourrait permettre un certain changement d'habitudes quant aux moyens de transports utilisés pour se rendre en ville, comme le montre l'étude menée à la ville de Dunkerque concernant les modalités de reports modal vis-à-vis du bus (Plan de Déplacement de la Ville de Dunkerque, Innebeer, 2016).

Moi je ne prends pas le bus, après ça va peut-être m'amener à prendre plus le bus, c'est vrai que des fois on se dit on devrait prendre le bus quoi. Potentiellement je pourrais prendre le bus, c'est vrai qu'on est quand même attaché à la voiture ici à Dunkerque, après je pense que ça pourrait être sympa avoir moins de voitures sur Dunkerque. Je pense que le fait de couper la route ça peut être mieux. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

La refonte du système de transports en commun est également perçue de manière positive à l'échelle de l'agglomération, et la qualité des transports devient donc un élément apprécié. Pour les personnes interrogées, les politiques menées en termes de transports sont alors suffisantes voire même plutôt efficaces.

Ils ont développé aussi le côté mobilité douce, le piéton etc. le vélo au niveau de la pénétrante, là au moins on peut passer, ça ouvre aussi le côté Saint-Pol, tous les magasins c'est plus accessible, et c'est plus accessible aussi de passer de Petite-Synthe à Saint Pol et inversement. [Homme, Vingtaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Moi j'habite en centre-ville alors je fais tout tout à pied, sinon je prends le train, mais je trouve qu'au niveau transport Boulogne est très très bien desservie. Les vélos c'est logique... quand on va regarder un petit peu comment c'est formé on va retrouver tous les vélos en bas. Mais au niveau transport on a tout ce qui est nécessaire, on a les bus, les vélos... [Homme, Vingtaine d'années, étudiant, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Il y a peut-être un point positif depuis maintenant un paquet d'années c'est les réaménagements qui ont été fait, il me semble que le centre-ville, après si on inclut Calais Nord c'est déjà plus actuel. Je dirais qu'il y a eu une rénovation de la voirie effectivement. [Homme, Trentaine d'années, profession intermédiaire, Calais, habitant]

Toutefois, la mise en œuvre d'un plan de déplacement tel que DK Plus de mobilité, souhaitant laisser une place à tous (même si le bus est privilégié), ne fait pas l'unanimité. Certains

auraient peut-être souhaité une politique plus en faveur de tel ou tel mode de transport, et non pas un compromis pour le partage de la voirie entre tous. Cela conduit alors, on le verra, à une certaine remise en cause des stratégies déployées pour la revalorisation.

XV-3.3. La question du stationnement et la réduction de la place de la voiture

Certains engagements nationaux et internationaux ont été pris en matière de lutte contre le changement climatique, en faveur de solutions de développement durable (conférence des Nations Unies au Sommet de la Terre à Rio de Janeiro, 1992), ou encore l'engagement de certains Etats pour la réduction des gaz à effets de serre (protocole de Kyoto en 1997), puis engagement au niveau national avec le Plan Climat (2004). Ces différents engagements peuvent alors avoir une influence de près ou de loin sur cette hégémonie de la voiture sur le réseau routier, par la mise en place de potentielles actions, politiques ou aménagements. La traduction locale des orientations de développement durable se traduit par la mise en place de l'Agenda 21²⁴, qui promeut entre autres l'alter mobilité et le développement des transports propres.

Aujourd'hui, les politiques d'aménagements prennent de plus en plus en compte les problématiques de changement climatique et tendent de plus en plus vers la fin du « tout voiture ». En effet, le stationnement (surtout résidentiel) consomme actuellement beaucoup d'espace, et la disponibilité du stationnement est un facteur déterminant du choix modal. A terme, une offre de stationnement limitée peut même favoriser le report modal vers d'autres modes de transport. La régularisation du stationnement peut donc représenter une solution pour libérer de l'espace public mais aussi pour instaurer des modalités des déplacements durables. Limiter le temps de stationnement peut donc permettre d'assurer la rotation des véhicules et rendre le stationnement plus disponible. Le système dépenalisé permet alors la fixation d'une grille tarifaire pour le forfait post stationnement en lieu et place de l'amende initialement rendue par l'Etat.

²⁴ Ce concept d'Agenda 21 prend sa source au niveau local avec la Charte d'Aalborg datant de 1994, mettant l'accent sur des notions de « mobilité durable » et prenant alors le parti d'inciter à la promotion des modes de transports alternatifs à la voiture mais ne constituent pas l'unique outil à disposition des collectivités locales à œuvrer dans cette direction. La Charte d'Aalborg pose également les bases de la ville Européenne Durable. Les Etats signataires de la Charte de Leipzig s'engageant par la suite à la modernisation des réseaux d'infrastructures et à l'augmentation du rendement énergétique, avec une attention accordée à la connexion entre les modes de transport et la favorisation des modes de transports actifs (piéton et cyclable).

Concernant les politiques de réduction de l'usage de la voiture en centre-ville, il semble délicat pour les villes moyennes d'instaurer de telles politiques sans risquer une baisse effective de la fréquentation en centre-ville, car ces villes sont en effet de base moins attractives que les métropoles, qui peuvent instaurer ce type de politiques sans grands risques pour leur fréquentation (Vergriete, 2017).

Etant donné l'importance de l'utilisation de l'automobile dans les pratiques des habitants de la Côte d'Opale et en tant que facteur identifié de la décroissance, la seule amélioration des transports en communs ne suffit pas à contenter les populations. En effet, une bonne gestion de la question du stationnement et de la circulation automobile permet, de fait, d'avoir un effet positif sur la revalorisation, en permettant aux automobilistes de ne pas se sentir exclus.

La majorité des habitants et des commerçants interrogés pensent en effet que la réduction de la place de la voiture en centre-ville est une des sources principales de la décroissance, alors que l'on sait que sa réduction permet une meilleure valorisation du cadre de vie et de ce fait, agit sur la revalorisation. Une politique de stationnement efficace doit permettre d'éviter les véhicules tampons tout en permettant un accès facilité au centre-ville pour tous les modes de déplacements. Pour certains habitants, il y a donc une réelle nécessité à modifier les pratiques de stationnement et d'usage de la voiture. Ces derniers mettent alors en évidence une certaine déformation de la perception des commerçants quant à la nécessité de circulation automobile et de stationnement directement en centre-ville pour que ce dernier soit attractif.

Il faut donner une facilité au véhicule, mais il faut aussi éviter l'histoire du véhicule tampon. Pour moi il y a une perception tronquée du commerçant en général qui pense que si est véhicule est stationné devant c'est bon pour lui. Pour moi c'est faux, il faut effectivement qu'il y ai une rotation du véhicule. Ils ont une vision déformée. [Homme, Cinquantaine d'années, employé, Dunkerque, Habitant]

Pour les acteurs interrogés, le stationnement gratuit ne peut représenter une solution pour la redynamisation du centre, car il ne permet pas plus de places libres qu'une offre de stationnement payante ou différée. Selon les habitants interrogés, une offre de stationnement entièrement gratuite offre alors un sentiment de disponibilité illusoire, car les places gratuites sont directement prises par les employés des commerces et services et non pas par les usagers du centre. Le stationnement gratuit est alors associé à l'idée de centre-ville de qualité, facilement accessible et perçu comme positif, à l'inverse du stationnement payant, alors même que la gratuité du stationnement a un impact négatif sur l'accessibilité. On est donc ici

face à une véritable contradiction et un effet psychologique qui influe sur les pratiques et les discours concernant les politiques publiques de revalorisation.

Mais c'est là où on se trompe quand on dit le stationnement gratuit c'est ce qui fait venir les gens, quand on met les parkings gratuits on n'a pas plus de stationnement. C'est la même fréquentation, comme quoi c'est bien psychologique. [...] Vous le faites gratuit le stationnement qu'est ce qui va se passer ? Ia les banques, les cabinets d'assurance, les agences immobilières etc. les commerçants leurs employés ils vont se stationner en ville et terminé, mais ça ils ne veulent pas l'entendre. [Homme, Cinquante d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

Les gens qui viennent dans nos commerces ne viennent pas en bus, et deux : ils ont besoins de se garer devant nos commerces. « no parking – no business » [Homme, Quarante d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel].

Si on ne fait pas payant, il y a 1000 voitures qui restent en centre-ville chaque jour, donc si on ne fait pas payant, les 1000 places qui sont devant vos commerces, elles vont être prises par ce 1000 voitures quoi, donc voilà [Homme, Quarante d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel].

De même que pour le stationnement, la perception d'un centre en bonne santé s'il est parcouru de flux automobiles paraît illusoire. En effet, si dans les perceptions la circulation automobile est associée à la bonne santé du centre (particulièrement pour les commerçants), force est de constater qu'en réalité, elle influe sur sa décroissance (Brenac *et al.*, 2014).

Dans la tête des gens de passer par le centre-ville en voiture, que de passer par les quais, donc on s'aperçoit en fait que si on prend tous les véhicules qui passent place Jean-Bart, il y a 30% qui sont des véhicules en transit, qui n'ont rien à faire dans le centre-ville, c'est-à-dire qui ne s'y arrêtent pas, qui ne font que passer. [...] Et puis certains commerçants qui disent c'est la visibilité, au moins on voit ma façade, même si on ne s'arrête pas les gens ils voient. Et puis quand on leur dit toutes ces voitures qui ne passent pour rien, d'abord ça ne sert à rien elles ne regardent pas vos vitrines. [Homme, Quarante d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel].

Une politique de développement des transports perçue comme efficace par les personnes interrogées allie alors développement des transports en communs (aménagement et gratuité,

etc.) et politique de stationnement volontariste (stationnement en marge du centre-ville, système de 2h gratuite, etc.).

Pour moi le côté payant je pense que ce n'est pas attrayant. Je ne sais pas comment on pourrait résoudre ça parce que si c'est entièrement gratuit il y a des voitures qui resteront toute la journée. [Homme, Cinquante d'années, ouvrier, Calais, habitant]

Même pour les commerçants ça va être plus intéressant aussi, parce que déjà pour se garer ce n'est même pas la peine avec leur péage etc... Leur fameux système de gratuité pour les parkings avec deux heures gratuites ça va être bien aussi. [Homme, Trentaine d'années, employé, Dunkerque, habitant]

En termes de transport c'est accessible et puis il y a de la place pour se garer, mais c'est en payant mais en même temps tous les centres-villes sont payants. [Femme, Quarantaine d'années, cadre, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Pour certains acteurs interrogés, il y a donc une nécessité de réduction de la place de la voiture en hypercentre, quitte à déployer des méthodes coercitives (sens interdit, réduction de la vitesse, etc.).

Il faudrait réduire la place de la voiture en hypercentre, là on prend encore la voiture car c'est trop facile, il y a trop de facilité et pas assez de contraintes. [Femme, Quarantaine d'années, cadre, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

Si le centre-ville doit être un espace public accessible à tous et à chacun, l'action de revalorisation porte aussi sur des valeurs plus intangibles comme la mise en place de politiques d'animation susceptibles de ramener en ville de nouveaux usagers.

XV-4. Revaloriser les centres-villes en les redynamisant grâce à une politique d'animation efficace, l'importance de l'identité des villes balnéaires de la Côte d'Opale

Les centres, nous l'avons montré, ont besoin de se montrer attractifs (par des équipements attracteurs de flux et un cadre de vie de qualité) et accessibles (par une politique efficace de stationnement et de déplacements), mais ils doivent ensuite être capables de consolider et conserver cette attractivité, et de la valoriser. Par conséquent, la redynamisation (ou revitalisation) des centres est un facteur important de leur revalorisation, et elle peut se faire notamment grâce à l'animation. Cette dernière est alors une des solutions permettant d'attirer

les flux en ville, et plus particulièrement en centre-ville, et ainsi de valoriser les espaces urbains centraux.

XV-4.1. Des espaces centraux plus dynamiques, la place primordiale des animations dans la revitalisation

Les animations de centre-ville permettent une certaine revitalisation des espaces publics, en participant à leur mise en lumière. De nombreux travaux, notamment internationaux s'intéressent de fait à la revalorisation des centres-villes par la mise en lumière patrimoniale lors des événements festivaliers (Hughes, 1999). Nous avons ici étudié les différentes animations et leur place dans les stratégies de revalorisation des centres-villes des villes moyennes de la Côte d'Opale.

Nous sommes partis de l'hypothèse que les événements festifs (Gravari-Barbas, 2009) participent à créer une rupture spatiale et temporelle avec le quotidien (Hennion, 2008) et à revaloriser la ville, en fonction l'économie présentielle (Davezies, 2008, 2009 ; Delaplace, 2013) en attirant chalands et touristes (Garat, 2005). Les politiques publiques mettent en œuvre de véritables politiques d'animation en centre-ville, leur donnant une place importante, qu'elles soient saisonnières, festives ou hebdomadaire, et qui permettent de dynamiser le centre de manière effective, agissant positivement sur sa fréquentation.

L'animation au niveau budget est quasiment le seul service où on a augmenté le budget. Je veux dire j'ai plus de marge sur l'animation que sur le magazine par exemple, donc augmenter encore la part de l'animation ne serait pas équitable. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Je pense qu'aujourd'hui la plupart des animations elles sont belles, on a quand même des animations comme la période de Noël ou tout l'été, les touristes ils sont là, tous les samedis de l'été, on a une sorte de marché aux puces tous les vendredis soir. Les terrasses musicales au niveau du théâtre, on a saison culturelle. Ça fait venir du flux, et les gens ils veulent aussi une ville qui soit animée, c'est important, pour moi c'est du positif depuis quelques années on voit une amélioration qui s'est faite en termes d'animation. [Homme, Trentaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteurs institutionnels]

Pour les personnes interrogées, les politiques d'animation déployées dans les différentes collectivités étudiées sont une plus-value importante pour la revitalisation des centres, et permettent indéniablement une hausse de sa fréquentation. Ces politiques d'animation sont

perçues comme assez complètes et permettant de toucher un large public en toutes saisons. De plus, ces animations, alliées à une offre culturelle importante et au déploiement de nouveaux aménagements attractif, permettent une revalorisation du centre-ville et une consolidation des flux en centre.

Moi en centre-ville j'aime bien que ce soit animé, parce qu'un centre-ville ça vit aussi grâce aux animations. Moi je pense que c'est aussi comme ça que j'aime bien vivre dans le centre-ville, parce que c'est animé, tous les weekends il y a des choses qui vont attirer du monde et qui vont faire consommer dans les commerces existants. [Homme, Trentaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Du point de vue de l'animation c'est plutôt bien, c'est vrai qu'il y a un gros département culture, l'été et l'hiver il y a des animations, il a le Channel aussi qui aide beaucoup à ça. Non je dirais qu'au niveau animation on est plutôt bien servi. [Homme, Trentaine d'années, profession intermédiaire, Calais, habitant]

Les animations ils font de bonnes choses, le truc de beach volley qu'ils font, après l'hiver il fait froid, à part le carnaval bien sûr, marché de Noël ça aussi c'est beau à voir. Tous les ans ils améliorent et c'est vrai que c'est le top. On ne va pas en reculant on avance c'est l'essentiel. [Homme, Trentaine d'années, employé, Dunkerque, habitant]

Ces animations sont de plus perçues comme en constante amélioration et inscrivent le centre-ville dans une dynamique d'évolution positive, et contrastent favorablement avec les espaces perçus comme vides et souvent anxiogènes vus précédemment.

Pour les acteurs interrogés, ces animations sont en effet primordiales pour le maintien de l'attractivité du centre-ville. Pour eux, la politique d'animation vient appuyer les aménagements réalisés pour la revalorisation, et permettent de redynamiser et revitaliser les centres-villes, en ramenant le flux. C'est alors une manière à part entière pour le centre de se montrer attractif, en dehors de l'attractivité de ses équipements structurants et de son hypercentre commerçant.

Je trouve que l'animation ça marche bien, ce qu'on fait en termes d'animation. Fêtes de Noël, printemps de la place Jean-Bart. Donc un programme d'animations annuelles à pérenniser. Et ça finalement on a beau dire, c'est ce qui marche le mieux. Ça ramène du flux, et c'est ce flux la qui va dans les commerces, parce que comme on a un commerce assez rare et des rues

finalement assez grandes, ça n'aide pas tant que ça à flâner, donc il nous faut autre chose quoi. [Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

L'animation ensuite elle a pour vocation effectivement de renforcer le projet d'agglomération en apportant des loisirs et de la facilité d'accès, mais aussi des pics que l'on propose pour venir profiter du centre-ville. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Les villes étudiées bénéficient d'une identité industrialo-portuaire et balnéaire importante, qui agit tant sur leur décroissance qu'elle peut agir sur leur revalorisation. Cette identité bien particulière se transcrit assez bien dans les animations et festivités locales, qui apportent une spécificité et un dynamisme à ces territoires. Force est de constater que le centre-ville est, la plupart du temps, un lieu privilégié, s'il n'est pas central, pour ces festivités locales. Pour les personnes interrogées, ces fêtes représentent un atout majeur des territoires, tant en termes d'attractivité que de valorisation d'une image positive, et elles permettent la plupart du temps un rassemblement autour d'éléments fédérateurs comme la place principale d'hypercentre. Dans une forme urbaine reconstruite, cette remémoration portuaire et par extension maritime, et même si elle repose sur des éléments recomposés, inscrit la ville et ses habitants dans des temporalités longues, comme l'ont bien montré F. Peron (2002) et A. Bourdin (1984)

L'équipe municipale qui est en place a effectivement définie que l'animation du centre-ville elle était essentielle. L'intention de la municipalité c'était déjà de montrer aux habitants, qu'on pouvait habiter Dunkerque, vivre ensemble, se croiser, en dehors de la période de carnaval, on pouvait quand même se croiser. Donc l'animation elle tourne déjà autour d'un principe simple c'est la rencontre des gens en un point unique, on crée de la déambulation mais on essaye de concentrer les gens en un point unique. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Les animations il y a pas mal de choses, là on va arriver dans la fête de la musique, il y a des animations pour les fêtes de fin d'année, il y a pas mal de monde. Celui qui veut sortir au niveau culturel il y a des choses pas mal qui se passent quand même. [Homme, soixante-dizaine, retraité, Boulogne-sur-Mer, habitant]

En dehors de la place principale d'hypercentre, c'est alors bel et bien les différentes polarités du centre-ville qui sont la cible des programmes d'animations saisonnières, notamment à Dunkerque, avec le printemps de la place Jean-Bart, qui propose plusieurs weekends

d'animations en hypercentre et qui se décline également sur la place de la République et la place Charles Valentin.

Le caractère balnéaire de ces villes en fait également des lieux privilégiés pour l'apparition de polarités saisonnières (la plage) et de festivités et animations liées. Ces dernières font preuve d'une véritable capacité de dynamisation des espaces urbains soumis à un phénomène de dépréciation.

Sur les fêtes de la mer tout ça je ne sais pas du tout les retombées, par contre c'est vraiment un événement qui draine un monde énorme, les animations du centre-ville tout ça c'est pas mal, au niveau commerçant ça ramène du monde, mais est-ce que c'est du monde qui consomme ? [Femme, Cinquantaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Toutefois, cette caractéristique de ville balnéaire et des polarités saisonnières associées peut chambouler la centralité et son attractivité, avec un attrait parfois trop fort pour la station balnéaire et ses équipements attractifs. Pour les personnes interrogées à Boulogne-sur-Mer, l'animation est même plus que nécessaire pour éviter que le chaland ne s'arrête à une simple visite de Nausicaa, et ainsi l'attirer en centre-ville grâce à l'animation, couplée à des aménagements adéquats pour accompagner le flux.

Et puis dynamiser, faire quelque chose pour les animations, après il y a Nausicaa mais c'est extérieur je veux dire, si le centre-ville n'est pas dynamisé les gens vont s'arrêter à Nausicaa et puis c'est tout. C'est vrai qu'au niveau animation depuis quelques années il y a toujours quelque chose, au niveau de l'été, et là-dessus je trouve que c'est un bon point. [Homme, Quarantaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Le touristique de Boulogne attire énormément. Ça serait très intéressant de faire des aménagements depuis Nausicaa jusqu'au centre-ville et à la ville haute. [Homme, Vingtaine d'années, étudiant, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Pour certains toutefois, ces animations restent insuffisantes et à développer, ce que les acteurs institutionnels interrogés prévoient dans leur politique de revalorisation.

Ça manque peut-être d'animation, on a les poulpaphone, la fête de la mer, mais il manque peut-être effectivement des trucs de jeux, peut-être plus développer tout publics. [Femme, Trentaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Viennent ensuite les festivités locales importantes et ancrées depuis longtemps dans l'image de ces villes, comme le carnaval de Dunkerque, connu internationalement et qui draine des flux importants venant de toute la France chaque année.

Les gens ils viennent faire carnaval de Lille d'Hazebrouck, etc. donc c'est aussi un élément d'attractivité même si la mairie doit coordonner les aspects sécurité et protocolaires, on est quand même dans une opportunité pour nous de renforcer l'attractivité du centre-ville.
[Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Globalement, pour les personnes interrogées, cette offre d'animation présente sur les trois collectivités est alors efficace, et même si parfois elle ne semble pas suffisante, force est de constater que tous s'accordent à penser qu'elle ne cesse de s'améliorer.

J'ai l'impression que ça sera plus dynamique tu as pas mal d'événements qui se font surtout l'été tu as pas mal de petits événements que ce soit par les assos ou par la ville qu'il n'y avait pas forcément il y a 10 ans, donc je trouve que ça s'améliore du côté dynamisme attractivité.
[Homme, Vingtaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Les animations proposées, dans un contexte de revalorisation, semblent donc bien correspondre à la demande sociale, alliant l'espace de rencontre à l'espace projet travaillé dans le cadre du Plan Action Cœur de Ville. Pour les acteurs interrogés, les animations, en lien avec une politique complète de revalorisation du cadre de vie, permettent alors de redonner une vie, de réilluminer des espaces urbains qui étaient désertés, sans vie et « sombres ».

On est en train de travailler sur des rues qui vont se réanimer et paradoxalement la transparence de l'animation qu'on fait, la visibilité, si on fait quelque chose de lumineux dans l'aménagement urbain, il faut aussi que dans l'animation il faut que ça se voit. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Les animations ont ainsi pour vocation de redynamiser le centre-ville non plus autour d'équipements, mais autour d'événements fédérateurs cycliques (festivals, carnaval, événements saisonniers, etc.). Ces animations ont pour vocation de concerner un public diversifié, et de toucher toutes les tranches d'âges et classes sociales, appuyant la définition du centre comme un lieu de diversité d'individus.

Deuxième élément on essaye de construire des choses qui vont globalement fédérer les publics mais pas forcément sur une animation, mais quand on aura terminé la saison on aura vu défilé tous les publics, donc des jeunes, des moins jeunes, des gens qui ont un peu moins de moyens, des gens qui sont plus dans l'observation, des gens qui sont plus pour faire eux même. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Le politique d'animation peut aussi s'appuyer sur des « recette » déjà utilisée ailleurs et jugées efficaces comme par exemple l'organisation de la venue des Machines de l'Île de Nantes.

XV-4.2. Les Machines de l'Île de Nantes, une poule aux œufs d'or pour la revalorisation des espaces en déprise ? La recherche nécessaire d'un équilibre et d'une cohérence territoriale

En dehors de la cinématographie et des festivités saisonnières, le développement de spectacles et animations culturelles tient une place importante, notamment à Calais avec les activités liées au Channel par exemple.

Déjà cet hiver il y a eu 3-4 jours avec le Channel avec une majorité de spectacles gratuits, des sculptures sur glace, moi j'ai trouvé ça magnifique, au moins ça fait bouger. Après l'araignée quand elle était suspendue au beffroi j'ai filé sur place voir ça et on a mangé sur place voilà, c'est vraiment une occasion de rester au centre-ville. [Femme, Trentaine d'années, emploi non renseigné, Calais, habitante]

Les animations organisées à Calais en 2016 en lien avec les Machines de l'Île de Nantes représentent également un succès important en termes d'attractivité touristique, mettant la ville de Calais au premier plan, forte d'une image ponctuellement redorée.

Les animations de 2016 grâce au spectacle des machines de François Delarozière avaient attiré énormément de monde d'horizon variés, le développement d'un projet artistique et pérenne sur le même thème pourrait participer à l'accentuation de l'image et de la visibilité de la ville de Calais en tant que ville d'Art et d'Histoire. [Homme, Quarantaine d'années, service patrimoine, Calais, acteur institutionnel]

La politique d'animation développée à Nantes autour de la compagnie La Machine contribue, en partie, à un changement d'image dans les perceptions des visiteurs. En effet, ces spectacles artistiques proposés par l'association de François Delarozière permettent de mettre en valeur

des espaces urbains grâce à l'animation. Cette initiative, née sur l'Île de Nantes, est un projet artistique de spectacle grâce à des animaux mécaniques déambulant dans des lieux donnés. A Nantes, le projet a permis de contribuer à redonner une identité nouvelle aux anciennes friches portuaires des chantiers navals, et de développer un quartier attractif sur la thématique de l'art et du spectacle. Certaines villes, comme La Roche sur Yon avec la place Napoléon, ont souhaitées implanter ces dispositifs dans une volonté d'animer les espaces centraux. La ville de Calais est déjà en liens étroits avec la Compagnie La Machine. En effet, l'espace culturel Le Channel est une création artistique de La Machine, et la ville de Calais a déjà accueillie les spectacles de Machines de Delarozières lors d'animations éphémères. Forts de cette connexion déjà marquée avec la Compagnie artistique, les élus Calaisiens souhaitent reproduire d'une certaine façon le succès des Machines de Nantes, grâce à l'implantation de Machines de Calais dans certains espaces urbains en déprise.

A Calais, le projet de Machine s'accompagne d'un aménagement des espaces considérés comme décroissants, et doit venir s'insérer comme un complément dans une véritable politique de revalorisation. Le Dragon de Calais, mis en fonctionnement depuis le 17 décembre 2019, s'inscrit dans un projet de réaménagement global du front de mer. Il est également en lien avec une politique touristique (camping) visant à maintenir les flux sur le territoire pour plusieurs jours et tenter de casser les pratiques de « consommation » du centre-ville en « one shot » (venue en voiture – stationnement - visite d'un commerce ou d'un service - départ).

Un camping vient également d'être mis en place au Nord de la ville, le Grand Gravelot, avec pour objectif de maintenir les flux sur le territoire, d'autant qu'une annonce concernant un projet de réaménagement urbain, en lien avec la compagnie la Machine viendra renforcer l'attractivité et le dynamisme de la partie Nord de Calais. [Homme, Quarantaine d'années, service patrimoine, Calais, acteur institutionnel]

Pour les personnes interrogées, l'arrivée des Machines est plutôt bien perçue, les enquêtés se montrant plutôt enthousiastes et ravis de voir leur ville arborer une image plus joyeuse et dynamique, basée sur l'art et le spectacle. Les animations de 2016 qui avaient vues le déplacement du dragon Long Ma et de l'araignée Kumo avaient en effet attirées plus de 400 000 visiteurs à Calais et avaient reçues des retours très positifs de la part des chalands et des médias.

Quand il y avait les dragons il y a deux ans j'étais fière. Donc oui la Machine je suis contente. Je ne sais pas si ça va faire venir du monde mais je trouve ça super intéressant. Moi j'aime bien. [Femme, Trentaine d'années, employée, Calais, habitante]

Moi pour le projet machine je suis complètement emballée, j'adore, après qu'on soit riche ou pas, toute catégorie sociale peut y participer. Moi j'aime bien le concept de machines, les spectacles c'est bien, on sait que ça va faire bouger une partie de la population. Moi je trouve ça bien, en pesant aux machines et en arrêtant de penser aux migrants de l'extérieur je trouve ça pas plus mal hein. [Femme, Trentaine d'années, emploi non renseigné, Calais, habitante]

C'est vrai que quand c'est à Nantes c'est super, je ne sais pas si on va réussir à le refaire mais je pense que ça peut être bien. Après je pense que ça va faire venir les gens de l'extérieur et aussi pour les Calaisiens, ça peut être touristique, c'est connu, reconnu. [Femme, Trentaine d'années, profession intermédiaire, Calais, habitante]

Toutefois, même si ce projet de Machine est attendu, certaines personnes interrogées se posent la question de l'impact qu'il aura sur la circulation automobile. En effet, les Machines sont prévues pour circuler sur la voirie et n'ont pas de sites propres alloués, ce qui pourrait occasionner de nombreuses gênes notamment vis-à-vis des automobilistes. Aussi, nombreuses sont les personnes interrogées qui remettent en cause la pérennité du dynamisme nouveau que ces Machines apporteront.

Le dragon il y a eu beaucoup de monde de l'extérieur qui est venu. Moi tant que ça ne nous empêche pas de rouler, de nous promener, ça va faire venir des touristes mais des commerces je ne pense pas. [Femme, soixantaine, retraitée, Calais, habitante]

Le projet des Machines de Calais soulève également des questions autour du budget conséquent (27 millions d'euros pour l'ensemble du projet) investi dans cette politique d'animation, alors même que des problématiques structurelles de précarité et de dégradation se retrouvent bien présentes dans certains quartiers et notamment en centre.

Concernant les machines de Calais, moi je suis quelqu'un d'assez optimiste qui voit vers le futur, donc je serais plutôt pour, maintenant encore une fois question de budget je ne sais pas si c'est raisonnable, c'est des sommes très très importantes, c'est un gros gros risque qui est pris, justement dans une ville où certains quartiers sont un peu abandonnés. Pour moi la mairie, les décisions politiques devraient déjà être à la base c'est-à-dire les trottoirs, les routes, etc. [Homme, Trentaine d'années, profession intermédiaire, Calais, habitant]

On se pose la question de l'efficacité et de l'appropriation du projet, prévues comme étant comparables aux Machines de l'Île de Nantes. Pour les personnes interrogées, les deux villes et les deux projets ne sont en effet pas comparables et il serait impossible d'espérer des retombées équivalentes. En effet, le projet de l'Île de Nantes est endémique, la taille de l'agglomération et la politique d'animation plus importante, et s'est développé dans une zone en friche des anciens chantiers navals, contrairement au projet de Calais dont le concept est « importé » et fait partie d'un programme de revalorisation d'un milieu urbain en décroissance. Enfin, la ville de Calais est une collectivité en décroissance, qui compte sur l'efficacité des Machines de Calais pour retrouver une dynamique d'attractivité, tandis que Nantes est déjà dynamique et ne fait que valoriser son image au travers des Machines, l'objectif n'est donc ici pas le même. Les enquêtés s'interrogent alors sur l'efficacité du projet des Machines de Calais, si loin (d'un point de vue géographique et dans la structure de l'urbain et du projet) des Machines de Nantes.

Les machines de Delarozière c'est limite des transports dans les rues de Calais, donc on se dit waw c'est super mais est-ce qu'on est sûr que tout ça ça va marcher ? A Nantes c'est différent parce qu'ils sont déjà installés quoi, c'est leur ville, donc les ateliers sont là, et c'est un projet de fou, ici à je ne sais pas combien de kilomètres de Nantes est-ce que ça va tenir ?
[Homme, Trentaine d'années, profession intermédiaire, Calais, habitant]

La question de l'utilité et de la pérennité de l'attractivité induite par le projet de Machines de Calais se pose toute de même. Certaines personnes craignent en effet voir le projet faire face aux mêmes difficultés et à la même réception plus que mitigée du projet Majest'in.

Moi je plains ceux qui habitent sur le front de mer et qui vont voir des dragons qui passent devant chez eux. Moi je trouve que ça va devenir un cirque Calais, je trouve ça nul. Je suis sûr que ça sera autant utilisé que la Majestin et que ça fera venir personne. Je suis sûr que ça va coûter une fortune pour prendre le dragon. [Homme, Vingtaine d'années, employé, Calais, habitant]

Finalement, le projet de Machines de Calais est perçu comme une opportunité d'amélioration de l'image globale de la ville, qui souffre depuis quelques années de la crise migratoire. Une nouvelle identité pourrait alors permettre de mettre en avant une certaine image de marque, à l'instar de Boulogne-sur-Mer qui est associée à Nausicaa par exemple.

Les machines je pense qu'il faut quelque chose qui tire la ville, à Boulogne il y a Nausicaa par exemple. Ce n'est pas la cité de la dentelle qui malheureusement va attirer, ce n'est pas suffisant, alors que la machine pourquoi pas. A Nantes en même temps elles sont exposées, ce qui draine un monde incroyable. [Homme, soixantaine, employé, Calais, habitant]

XV-4.3. Événements culturels et festivaliers, une volonté de revitalisation et de récréation d'une image attractive en revalorisant l'image de la ville pour le touriste et les habitants.

Les événements festivaliers annuels, particulièrement présents au sein des villes moyennes (Garat, 2005), permettent à ces dernières, en plus des animations de Noël, de jouer sur une image forte et de s'inscrire dans la pérennité afin de redevenir attractive, cela étant couplé avec les projets de revalorisation des centres-villes. La durabilité de l'événement et son inscription spatiale tiennent alors, selon Maria Gravari-Barbas et Vincent Veschambre (2005), au soutien stable des collectivités.

Suivant cette idée, on retrouve une volonté de se montrer au travers d'une image valorisée par la sphère cinématographique comme les différents films et séries tournés dans la région, qui participent à cette mise en avant d'une image nouvelle et/ou valorisable (film « Dunkerque », « ma Loute » à Boulogne-sur-Mer, ou encore la série « Baron Noir » à Dunkerque, etc.). A Dunkerque, une grande ambition d'attractivité touristique a été développée autour du film éponyme, avec une volonté de créer une dynamique autour de parcours entre le musée Dynamo, le centre-ville et la station balnéaire. Une communication internationale a en effet été déployée, et, pour les acteurs interrogés, les retombées attendues vis-à-vis du film sont importantes et doivent participer à la revalorisation du centre-ville.

Concernant les retombées attendues, je vais avoir du mal à parler en dehors du film, il y a des gens qui surfent un peu déjà sur la vague de produits dérivés, l'office de tourisme propose des choses liées à ça, il y a eu une campagne de com' planétaire qui s'est affichée partout, les gens viennent à Dunkerque. Les premières retombées qu'on attend, c'est un renforcement des retombées du film. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

L'idée est alors de revaloriser l'image de la ville grâce au film, et de faire venir des flux touristiques importants qui devront participer à la construction de la nouvelle dynamique de la ville post-revalorisation. Pour les acteurs interrogés, le pari est aussi de permettre aux Dunkerquois eux même de redécouvrir leur territoire (de les réconcilier avec le patrimoine de la Reconstruction) et de leur faire retrouver des pratiques liées aux espaces centraux.

Et ça ça génère de la fierté, sur le moral du Dunkerquois et sur la fierté qu'il a de sa ville, ça génère aussi des retombées. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Et avec le travail qu'a fait Nolan avec le film il y a des gens qui viennent pour mettre les pieds dans le sable et vivre l'histoire différemment, et même des Dunkerquois qui aujourd'hui sont persuadés d'avoir une bonne lecture de l'opération dynamo très française, qui est c'est une déroute, on s'est pris une branlée, on s'est retiré comme on a pu. De voir ce discours positif, il s'est passé un miracle, un exploit militaire, et c'est la première étape vers la victoire, bah aujourd'hui le Dunkerquois, on est en train de basculer vers Dunkerque c'est quand même le premier pas vers la victoire et la libération de l'Europe, le prisme est complètement retourné. Et bah là on est dans la même acceptation avec le centre-ville, c'est-à-dire les gens qui viendront ils diront le centre-ville c'est beau c'est lumineux, bah les Dunkerquois diront c'est vrai. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Toutefois, force est de constater que les habitants interrogés ne semblent pas sûrs de l'efficacité et de la pérennité des retombées du film à Dunkerque, même si une augmentation du nombre de touristes a pu être observée en centre-ville (par les habitants eux-mêmes, et lors des périodes d'observations de terrain).

Le film je ne suis pas certain, je pense qu'on en a fait beaucoup trop sur ce film. J'ai lu que Dunkerque tout à coup va devenir un centre important en matière de cinématographie. J'avoue que j'ai été surpris par l'arrivée de touriste, ça a marché cette année je veux dire en 2018 mais sur la durée... [Homme, Trentaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Alors tout dépend ce qu'on met derrière touriste, pour moi c'est quelqu'un qui passe qui consomme et qui passe un minimum deux nuitées, on la retrouve la définition INSEE d'ailleurs. Un touriste c'est quand même un profil bien défini. S'il vient pour 1h et demi en passant c'est un visiteur, et un visiteur ne va pas générer des centaines de milliers d'euros. [Homme, Cinquante d'années, employé, Dunkerque, Habitant]

Ces animations et cette revalorisation touristique s'accompagnent également d'actions spécifiques visant à attirer des flux de touristes spécifiques dans le but d'apporter un dynamisme et de changer l'image de la ville dans les perceptions étrangères notamment.

De plus, une opération de séduction a été également réalisée auprès d'un public britannique : 1000 anglais ont en effet été invité à passer la journée à Calais, le samedi 24 Juin, cela se faisant dans l'objectif de reconquérir le public anglais et de leur faire redécouvrir la ville, en leur proposant un parcours diversifié et en ramenant ainsi un peu de dynamisme et d'animation dans le centre-ville. [Homme, Quarantaine d'années, service patrimoine, Calais, acteur institutionnel]

Tel est également l'objectif du Festival de la Bonne Aventure qui a lieu à Dunkerque et qui propose un grand rassemblement d'artistes musicaux chaque été sur la station balnéaire de Malo les Bains. Force est de constater que ce festival rencontre un franc succès depuis sa création en 2016, avec une affluence importante de Dunkerquois, mais aussi de personnes extérieures dans un esprit festivalier estival d'une durée de trois journées complètes. Le festival des Bordées et les parades nautiques (Voiles de Légendes) reprennent également cette logique d'attractivité et de changement d'image, vers une valorisation positive.

En dehors des animations et événement culturels éphémères, la question des événements saisonniers se pose également en tant que catalyseur de l'attractivité locale pour des périodes bien définies. Nous allons nous focaliser sur les animations de Noël, qui ont fait l'objet d'une observation particulière dans notre travail de recherche.

XV-4.4. Redynamiser les espaces centraux par les animations de Noël : une mise en lumière de l'hypercentre

Les animations de Noël favorisent également les boucles commerciales vers les commerces distractifs (Lemarchand 2014), et attirent d'importants flux de visiteurs directement en centre-ville. Les commerçants interrogés affirment en effet que cette période est propice à une augmentation de la fréquentation de leur commerce. La mise en lumière du patrimoine bâti et culturel et l'importance des parades et marchés de Noël peuvent également participer à la promotion d'une certaine fierté locale, et l'événement en lui-même devient « révélateur d'urbanité » (Garat, 2005). La création d'un sentiment d'appropriation du centre est également mise en avant au cours de nos entretiens au travers d'une appréhension différente de celui-ci grâce aux parcours et animations, et une mixité sociale s'instaure grâce au regroupement important de populations au niveau des lieux de centralité : locaux et visiteurs, habitants du centre, des périphéries et campagnes alentours, populations aisées et populaires. Le marché de Noël, à l'instar des marchés de Carpentras (De la Pradelle, 1997), et les animations en général, ici fortement liées à la notion de centralité, jouent alors le rôle de

création d'un « *melting pot* » social par une proximité spatiale accrue (Garat, 2005). Ainsi, outre l'intérêt de l'échange marchand et les retombées économiques induites, le marché de Noël, les illuminations et autres animations peuvent faire l'objet d'une véritable stratégie des collectivités pour la revalorisation du centre-ville, représentant également un intérêt social et politique. Lors des fêtes de fin d'année, les vitrines des commerçants évoluent alors en suivant le thème de Noël, et les animations et marchés de saison s'implantent en centre-ville, et plus particulièrement sur les places centrales, participant à la valorisation d'une certaine image de marque pour la ville, comme c'est le cas par exemple des marchés de Noël à Bruxelles, Strasbourg ou encore Cologne (Lemarchand, 2014). Les collectivités marquent une volonté de faire bénéficier aux commerçants des retombées induites par les animations de Noël, invitant à l'ouverture le dimanche et proposant par exemple à Dunkerque un jeu à gratter en lien avec les différentes animations proposées, ou encore en centre-ville de Calais, l'animation du centre commercial Cœur de Vie avec le chalet du père Noël.

En termes d'animation, en plus du marché de Noël, les actions mises en place conjointement par la ville et les commerçants dans le cadre des animations de Noël, participent à la création d'une « féerie de Noël », marquant une séparation avec l'univers du quotidien (Lemarchand, 2014). Des spectacles de danse, de chants, des orchestres, parades, patinoires, chalets et descente du père Noël sont proposés chaque année par les différentes collectivités lors des fêtes de Noël, permettant l'évasion de la sphère quotidienne et le possible dépassement des barrières sociales (Gibout, 2016) et économiques.

Pour les personnes interrogées, ces animations et festivités de fin d'année sont largement appréciées, et représentent un atout important pour les espaces centraux.

Les marchés de Noël, les fêtes de la mer, c'est des initiatives que j'apprécie beaucoup, ça permet de faire vivre la ville. J'apprécie énormément c'est des initiatives auxquelles j'adhère pleinement, après il faudrait des choses plus régulières. [Homme, Trentaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Pour les acteurs, ces animations ont en effet vocation à être développées, dans un objectif d'attractivité, et à s'améliorer d'années en années, en se réinventant parfois.

Pour les animations de Noël, on a une ambition, le moment de Noël c'est le moment où de toute façon on est moins replié sur soit, donc il y a une ouverture d'esprit qui est un peu faite. On le fait avec une ambition qui va croissante. L'an dernier on a proposé un dispositif, on a

fait le constat que les gens avaient appréciés un certain nombre de choses mais que pour d'autres il manquait une animation un peu phare sur la place Jean-Bart. [...] Donc 2018 on va encore monter en gamme. La patinoire c'est un investissement et on voulait qu'elle soit gratuite, et 2018 on doit être au pic en termes d'animation et en termes d'occupation de l'espace et en termes d'éclairage. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

L'idée est également, pour les acteurs interrogés, de se montrer attractif et se démarquer des autres villes sur certains aspects de ces animations de Noël, sans forcément entrer dans une concurrence sur tous les plans. A Dunkerque, par exemple, les acteurs interrogés sont conscients de l'efficacité de la parade de Calais, et souhaitent se démarquer grâce à leur marché de Noël et les activités proposées sur les trois places.

L'idée c'est de conserver l'occupation de ces trois places, on aura toujours un pôle de rassemblement, tous les ans on va essayer de se renouveler, mais ce cadre-là on va essayer de le conserver. Ce qu'on voudrait c'est qu'on se dise sur le périmètre de la côte d'Opale, si je veux faire un marché de Noël c'est celui de Dunkerque. Aujourd'hui on a bien la sensation qu'à Calais c'est des choses pas trop mal non plus, notamment sur sa parade, Gravelines a beau être une petite ville, le marché de Noël est très côté. Donc nous on aimerait que dans deux ans les gens se disent, c'est à Dunkerque que je veux faire le marché de Noël. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

A Dunkerque les animations de Noël sont disposées sur les principales places du centre-ville (Jean-Bart, République et Charles Valentin) qui jouxtent l'hypercentre commerçant Dunkerquois. La place est bel et bien ici un élément centralisateur fort, ne serait-ce que pendant les festivités, avec l'implantation du marché de Noël sur la première citée. C'est ici la volonté de la municipalité actuelle, de pérenniser l'attractivité par l'événementiel, en reconduisant ces animations chaque année selon un schéma plus ou moins identique. Les résultats de l'enquête montrent également une ambition d'extension du centre-ville autour de ses différentes places au Nord et au Sud du noyau central, pour des raisons à la fois politiques (volonté d'un centre-ville perçu comme élargi), et pratiques (impossibilité de cumuler toutes les animations sur une seule et même place centrale). De plus, cette disposition permet aux commerçants des différentes places de bénéficier des retombées de ces événements.

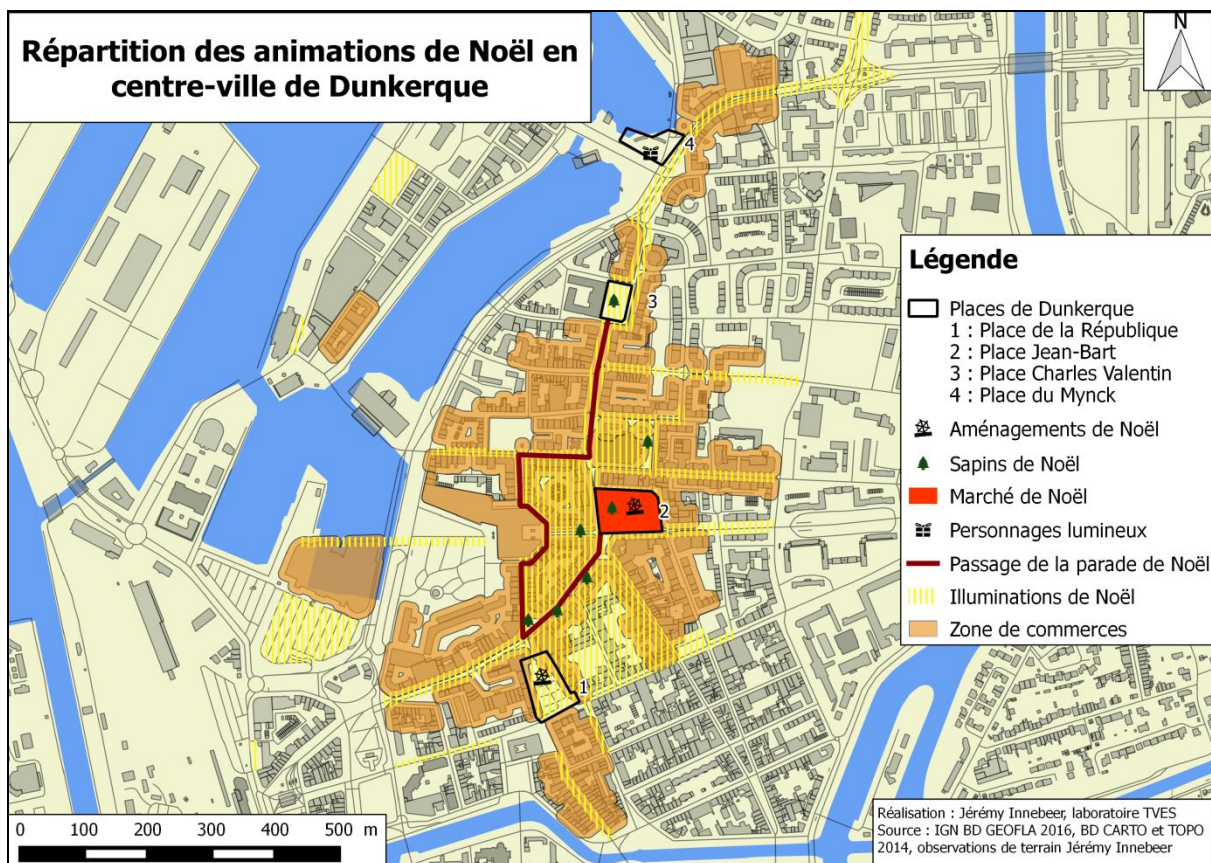


Figure 91 : Cartographie de la répartition des animations de Noël en centre-ville de Dunkerque, Jérémy Innebeer, 2018

Dans cette logique de mise en avant de l'importance des places centrales, nos observations ont identifié les places principales de centre-ville comme étant baignées de lumières de Noël plus intenses et mobilisant des couleurs plus chaudes comparativement au reste de la ville. C'est le cas par exemple de la place Jean-Bart à Dunkerque, cœur de l'hypercentre. Ce sont alors bel et bien les axes commerciaux majeurs et les places centrales qui sont concernés par cette mise en lumière, la zone couverte par les illuminations de Noël ne s'étendant en effet guère au-delà des zones que nous avons identifiées comme hypercentre commerçant d'après des observations de terrain, en fonction de la concentration de commerces. Pour ce cas d'étude, il est alors intéressant de mettre l'accent sur la contradiction que représente la mise en lumière d'un patrimoine déjà connu et plutôt attractif, au détriment des rues et ruelles adjacentes présentant des difficultés plus prononcées en termes de vacance commerciale. Cette contradiction peut s'expliquer, d'après nos entretiens, par la diminution des dotations de l'Etat, et donc la volonté de concentrer l'action sur les endroits les plus fréquentés et attractifs, tout en amenant paradoxalement à une augmentation des inégalités spatiales localisées pour les commerces.

Pour les animations de Noël on est dans une vraie contradiction, on fait peu de déambulation, on reste sur des zones qui ont déjà l'habitude d'accueillir une certaine vie, qui sont travaillées en termes de lumière, notamment lumière urbaine, les places. Même réilluminer en termes d'éclairage stricto sensu on a du mal car on est face aux contraintes budgétaires que toutes les communes connaissent donc on a tendance à illuminer des rues où il y a déjà de l'animation et l'éclairage devient une animation en soit même donc on est un peu dans la contradiction de ce point de vue-là. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

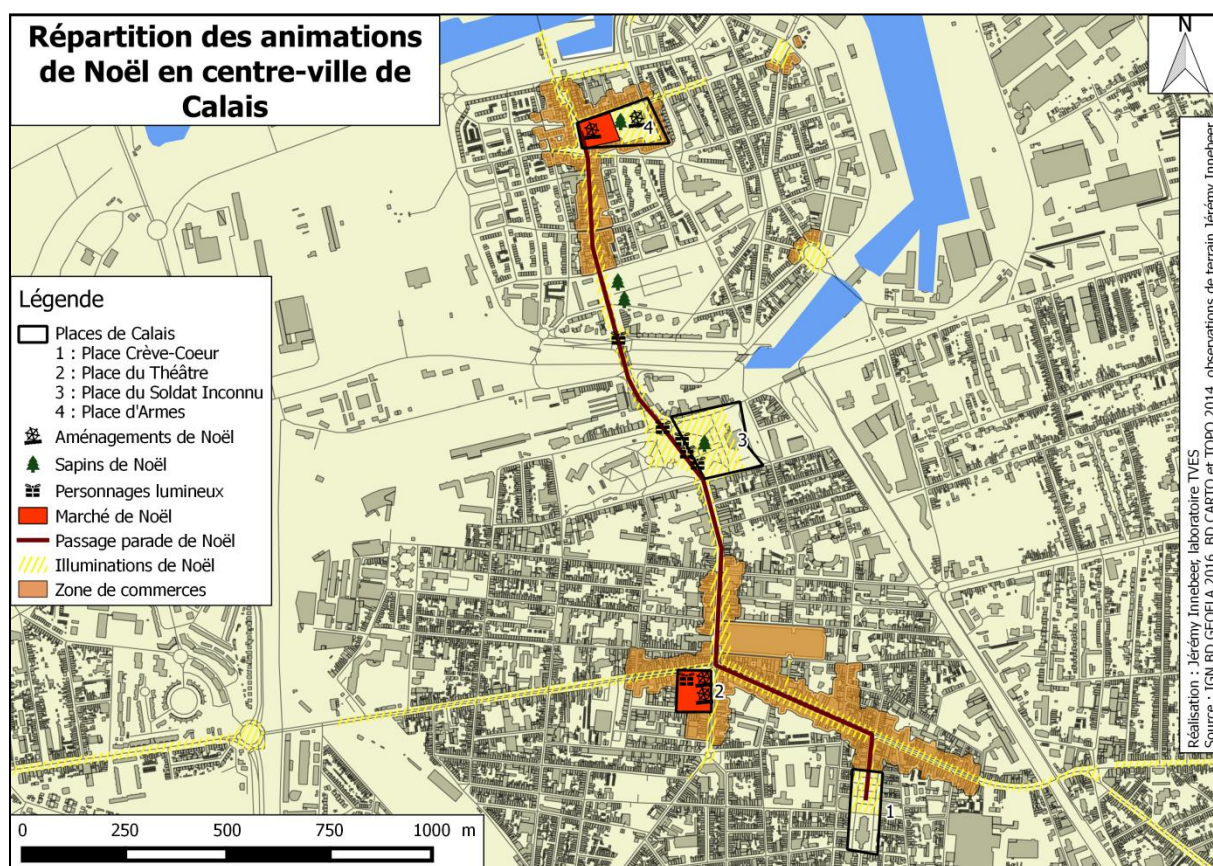


Figure 92 : Cartographie de la répartition des animations de Noël en centre-ville de Calais, Jérémie Innebeer, 2018

Les animations de Noël de la ville de Calais, et plus particulièrement les marchés de Noël, sont répartis entre les deux centres distincts, suivant la construction urbaine de la ville. De plus, les animations de Noël situées au niveau de l'Hôtel de Ville ont ici pour ambition proclamée – mais peu vérifiée – de faire le lien entre ces deux centres relativement éloignés par quelques centaines de mètres. La répartition des illuminations de Noël marque d'autant plus une séparation entre les deux centres-villes (place d'Armes et place du Théâtre) ainsi

qu'un étalement au niveau des quatre boulevards et de l'Hôtel de Ville. Nos observations ont pu mettre en évidence la subtile mise en avant du patrimoine industriel dentelier dans les illuminations, principalement de l'Hôtel de Ville à la place d'Armes, ainsi qu'une volonté de favoriser l'attractivité par un éclairage supplémentaire des rues commerçantes en cette période. Or nos enquêtes mettent en évidence une faible fréquentation des artères principales du sud Calaisien, pourtant baignées de lumières et de chants de Noël diffusés par des haut-parleurs, donnant finalement une impression de ville « désertée » en semaine tant la fréquentation semble concentrée dans les deux centres précités. Malgré les efforts réalisés en termes d'animation, l'Hôtel de Ville marque une rupture entre ces deux polarités. Finalement on notera que la ville de Calais peine à renforcer son attractivité commerciale trop tiraillée entre deux pôles.

Il en va de même pour Boulogne-sur-Mer, même si l'on remarque une stratégie de la municipalité de mettre en place des illuminations aux entrées de ville et sur les axes pour accompagner les automobilistes vers le centre-ville.

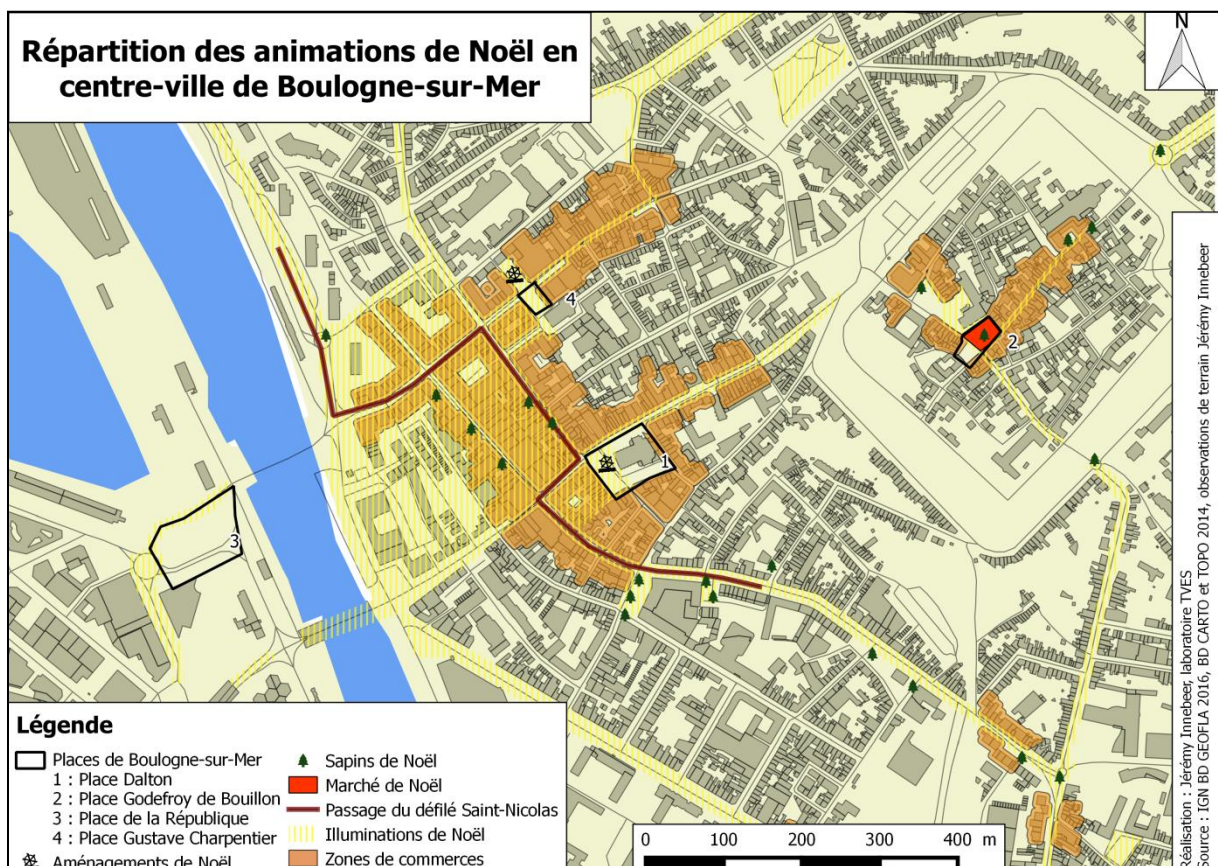


Figure 93 : Cartographie de la répartition des animations de Noël en centre-ville de Boulogne-sur-Mer, Jérémy Innebeer, 2018

La dissociation entre ville haute et ville basse, fait ressortir également ici deux centralités. Si la ville haute fortifiée brille d'ordinaire plus par son caractère touristique, le centre de la ville basse regroupe quant à lui plus les critères d'un véritable centre, alliant commerces, boutiques et vie nocturne. Nous pouvons constater la faible revalorisation par l'événementiel du quartier de la ville fortifiée en dehors des dates d'ouverture du marché de Noël situé en ville haute, celui-ci ne restant en effet ouvert que quelques jours. En revanche, le centre-ville de la ville basse, celui du quotidien, reste attractif durant toute la période de festivités avec notamment la présence, souhaitée par les commerçants, de la patinoire en place Dalton. Celle-ci et ses commerçants deviennent alors l'équivalent du marché de Noël dans le sens où cet espace permet l'échange et la rencontre tout en profitant du cadre festif.

Pour les fêtes de Noël, la ville de Boulogne-sur-Mer propose également de nombreuses animations en lien étroit avec la centralité, comme le défilé de Saint Nicolas, le marché de Noël situé en ville haute et enfin le traditionnel concours de guénels²⁵ à destination des enfants, qui sont ainsi amenés à réaliser des sculptures en betteraves, ensuite déposées place Gustave Charpentier. Une nouveauté est également proposée, avec *l'urban trail* nocturne, qui consiste à proposer une manifestation sportive et culturelle à travers les rues de la ville, afin de découvrir le patrimoine mis en lumière de nuit. Pour faciliter l'attractivité du centre-ville et des commerces, il a été également décidé par la collectivité et sur demande des commerçants, de la mise en avant d'un stationnement gratuit couplé à l'ouverture des commerces les week-ends de décembre. Les entretiens réalisés ont alors permis de mettre en évidence l'efficacité de l'organisation des animations au sein de la ville de Boulogne-sur-Mer. En effet, les décisions concernant la nature et la disposition de ces animations sont discutées par la Ville et les représentants commerçants, se réunissant régulièrement, à l'initiative de la Ville, lors de réunions du groupement commercial²⁶. Ce mode de fonctionnement permettant alors de satisfaire au mieux les attentes des différentes parties prenantes.

Concernant le rôle de la parade de Noël, elle représente l'élément structurant des animations de Noël. En effet, les premières parades de Noël (organisée à Toronto dès 1905 à l'initiative du grand magasin Eaton) avaient pour vocation de remonter la rue principale, marquant la

²⁵ Fête du Boulonnais se déroulant la semaine avant Noël qui consiste au sculptage et à la procession de betteraves sucrières.

²⁶ Groupement réunissant la Ville (au travers de son élu à l'attractivité commerciale et artisanale), les représentants des associations de commerçants (par quartiers) ainsi que la CCI, afin de décider conjointement de la forme des animations proposées tout au long de l'année.

pérennité d'un parcours devant être reproduit chaque année, appuyant la lisibilité de l'événement, tout en participant à renforcer l'attractivité des commerces alentours par la mise en lumière des vitrines (Lemarchand, 2014). Encore aujourd'hui, la parade de Noël est empreinte d'une charge symbolique forte telle que décrite par Barthon et *al.* (2007). Nos observations ont alors mis en valeur le potentiel d'attractivité de cet événement au sein des festivités de Noël, et la prégnance de son rapport à la centralité et aux commerces.

A Dunkerque, la parade de Noël joue un rôle de mise en valeur du centre-ville, en faisant découvrir les places principales et l'axe commercial majeur grâce à son parcours, marquant ainsi la délimitation de l'hypercentre. Elle joue un rôle différent à Boulogne-sur-Mer, mettant l'accent sur l'axe commerçant majeur passant par le centre de la ville basse mais oubliant la polarité de la ville haute et sortant finalement des limites du centre-ville, comme s'il souhaitait accompagner les chalands jusqu'à celui-ci pour ensuite leur permettre d'en ressortir.

Les différentes stratégies mises en scène par le parcours de la parade de Noël semblent alors avoir pour principal objectif de consolider le centre-ville, en faisant la jonction entre les différentes animations et en accompagnant le visiteur vers les points forts des festivités, qu'ils soient éparpillés ou concentrés. A Calais, la parade de Noël, forte de son image reconnue, attire de nombreux visiteurs en centre-ville durant la période des fêtes de fin d'année. Par son parcours, elle relie les places de la ville, en passant par les différents centres et boulevards commerçants. Elle permet de rattacher ces différentes polarités éparpillées autour d'un même événement, participant à l'augmentation de leur fréquentation durant ce temps.

Pour certains, ces animations, si elles sont nécessaires pour ne pas aggraver la décroissance, n'apportent toutefois pas de véritable plus-value et ne permettent pas une revalorisation du centre-ville.

Le marché de Noël ça existe partout, les fêtes de Noël il y en a partout, le père Noël il est dans toutes les villes de France et de Navarre donc on n'a rien fait pour la ville proprement dit. C'est du générique, donc ne pas le faire aurait pour conséquences encore d'accroître le déclin, mais le faire n'apporte rien au développement du centre-ville. [Homme, Cinquantaine d'années, employé, Dunkerque, Habitant]

Ces animations s'insèrent dans la stratégie des politiques de revalorisation, qui consiste par exemple à Dunkerque à vouloir étendre le centre-ville dans les perceptions (travail autour des

trois places), pour que ce dernier ait la capacité d'accueillir de nouveaux aménagements auxquels seront associés de nouvelles pratiques (boucles marchandes, etc.). De fait, la revalorisation par la politique d'animation (de Noël), bien que ponctuelle, peut participer à la création d'une image de marque permettant de rendre la ville plus attractive. Ces animations, en s'appuyant sur des lieux à la symbolique forte (places, éléments architecturaux importants, ...) peuvent alors parfois servir de repères spatiaux, sociaux voire culturels (Lemarchand, 2014) et ainsi appuyer la volonté des politiques d'accompagner un changement de perception du centre-ville par les habitants et visiteurs, en lien avec les différents projets urbains et stratégies menés pour la revalorisation. Ces animations de Noël sont la preuve de véritables actions stratégiques, dans le sens où elles sont pensées et disposées en accord avec une réflexion globale de dynamisation d'espaces urbains grâce aux flux, et maximisant les liens entre eux.

Sur cet événement-là effectivement on a une polarité très forte autour de la place Jean-Bart mais on a étiré place de la mairie et place de la république. Deux raisons à cela. D'abord le maire voulait que dans l'esprit des gens, le centre-ville soit bien élargi et que ce ne soit pas juste la Place Jean-Bart et le boulevard Alexandre Barbe, que du coup ils se rendent compte que jusqu'au Leughenaer c'est bien le centre-ville et qu'au-dessus on est encore en centre-ville, donc travailler sur l'acceptation du centre-ville. Et deuxièmement c'était aussi face à des souhaits que nous n'arrivions pas forcément à combiner uniquement sur la place Jean-Bart. Très concrètement on avait du mal à tout caser sur la place Jean-Bart. Donc on a choisi de déplacer certaines activités sur la place de la République en se disant la place de la République reste une place très commerciale. A contrario, le fait de ramener de l'animation dans la maison commune qu'est la mairie c'était aussi un objectif de la municipalité. Donc on est revenu sur la place Charles Valentin pour dire aux citoyens que l'endroit où tout le monde se retrouve, c'est la place Charles Valentin. C'est là qu'il y a la maison du père Noël, c'est là qu'il y a du modélisme ferroviaire, c'est là qu'il y a du conte pour les enfants, c'est là qu'il y a différentes expositions donc on est dans la mairie comme tutrice de ces fêtes. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

On note cependant la contradiction d'une mise en lumière des axes commerçants principaux comme à Dunkerque, et à l'inverse, le relatif manque d'efficacité de l'étalement des illuminations sur une zone trop importante, comme c'est le cas à Calais. Le compromis se trouve peut-être dans la proposition d'un centre-ville concentré, éclairé et dynamique comme c'est le cas par exemple à Saint-Omer. Nos observations mettent également en valeur

l'influence de la morphologie urbaine et de l'événement en lui-même sur l'attractivité et la revalorisation du centre-ville et des commerces alentours. Nos observations auront mis en évidence que la parade de Noël, paroxysme des fêtes de Noël, permet de consolider la centralité et de soutenir les différentes stratégies qui peuvent être mises en place par les collectivités, allant ainsi d'un rôle de consolidation d'un centre-ville bien délimité entre ses différentes places (Dunkerque), ou encore permettant de relier des polarités éclatées par son intensité et son côté spectaculaire, jouant sur son image de marque (Calais).

Grâce à notre enquête nous pouvons affirmer que les festivités de Noël ont pour vocation assumée de promouvoir le centre-ville et son attractivité, par la mise en lumière du patrimoine bâti et culturel (Barthon *et al.*, 2007), mettant les places de l'hypercentre commerçant au premier plan. Nous constatons alors la création d'un lien fort entre festivités et commerces, dans un objectif des collectivités de retombées économiques pour les commerçants, amplifié par certains événements comme la parade de Noël qui participent à l'augmentation de la fréquentation (Gravari-Barbas, 2009).

Toutefois, si Noël permet l'animation du centre-ville, il influe également sur l'attractivité des centres commerciaux de périphérie, qui copient les centres, et jouent sur l'aspect de facilité d'accessibilité et de qualité de déambulation avec leur couverture des espaces piétonniers. La Cité Europe en périphérie de Calais représente alors l'archétype de cette création de véritables villes périphériques, par son appellation de « cité » notamment, et la présence « d'avenues » commerçantes couvertes, jouant qui plus est sur l'animation lors des fêtes afin d'attirer les chalands. Pour les personnes interrogées, c'est également lors des fêtes de Noël que l'on retrouve les plus importantes fréquentations de centres commerciaux périphériques.

XV-4.5. Une redynamisation par l'animation commerciale, la place des commerçants dans la revalorisation

En dehors de ces événements festivaliers saisonniers, les commerçants peuvent jouer également un rôle primordial dans la bonne attractivité du centre-ville, en tant qu'appui aux politiques menées par la collectivité. Le lien entre les différents acteurs du centre, qu'ils soient commerçants ou institutionnels (notamment avec le manager de centre-ville), est alors important pour toucher les usagers et les faire venir consommer en ville.

Ainsi, les acteurs interrogés affirment essayer de toujours être force de proposition envers les commerçants, et de coconstruire au maximum avec eux concernant les animations et aménagements de centre-ville.

Sur le printemps de la place Jean-Bart on concentre toutes les animations tout en ayant toujours une proposition vers les commerçants. On essaye de faire en sorte qu'eux aussi ouvrent et que notre animation soit vectrice de flux et qu'eux puissent ouvrir et s'appuyer là-dessus. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Cette volonté de co-construction semble être bien perçue par les commerçants rencontrés (surtout à Boulogne-sur-Mer et Dunkerque), qui jouent pour la plupart volontiers le jeu et se montrent force de proposition. L'animation commerciale représente alors un atout indéniable pour l'attractivité du centre-ville, qui s'en trouve redynamisé par des activités commerciales attrayantes.

En termes d'animation, moi je rêvais de faire une fashion week à Dunkerque, moi je peux vous dire que je connais des commerçants qui sont prêt à faire un défilé de mode place de la république et un rue Clémenceau, donc on a des commerçants qui sont prêt à faire des choses. [Homme, cinquantaine, élu, Dunkerque, acteur institutionnel]

Après on a certains commerçants de centre-ville qui organisent des choses, rue de la soif, place de la République et puis rue du Leughenaer, ça fonctionne. Des commerçants qui font des animations. [Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Les acteurs interrogés ont pour ambition de créer une véritable dynamique d'action concertée avec les commerçants, autours de groupements de commerces. Aussi, ils mettent en avant l'importance des réseaux sociaux et de l'internet dans l'organisation de véritables groupes de travail efficaces. A Dunkerque et Boulogne-sur-Mer, la mairie s'implique donc pour permettre aux commerces de demeurer attractifs, et de s'adapter aux problématiques actuelles de décroissance commerciale.

On va mettre en place à partir du prochain vendredi, un marché dans la rue Thiers (piétonne), un marché des créateurs, des artisans et des producteurs. Sans concurrence avec les commerces déjà en place et les commerces on a tenu à ce qu'ils restent ouverts. [Homme, Cinquantaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

On a à la rentrée une opération commerciale en facilitant certaines démarches de commerçants, là ça sera par exemple certains commerçants du centre-ville qui se fédèrent pour faire un défilé de mode à ciel ouvert avec une animation, donc nous on vient renforcer la visibilité de l'évènement et on leur donne le matériel de manière que l'évènement puisse le plus marcher possible et qu'ils puissent aussi continuer leur activité commerciale. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Donc j'ai pour intention de recréer une véritable union commerciale digne de ce nom, un vrai groupement en lien avec l'office du commerce. On a une faiblesse c'est le manque de représentation sur les réseaux sociaux et sur internet. [...] On va essayer aussi une expérimentation de clic and collect avec un kiosque qui serait dédié à clic and collect, enfin des choses comme ça. [Homme, cinquantaine, élu, Dunkerque, acteur institutionnel]

Toutefois, ces démarches semblent rapidement atteindre leurs limites. Concernant les horaires d'ouvertures des commerçants, elles sont considérées par beaucoup comme inadaptées aux pratiques des usagers et aux stratégies de développement déployées par les politiques.

Les commerçants ne font pas la démarche d'ouvrir. Eux je pense qu'ils considèrent qu'ils n'ont pas suffisamment de garantie pour ouvrir 8h de plus un dimanche mais en tout cas on a une vraie association. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Ces limites de l'organisation d'une animation commerciale efficaces semblent prendre leurs racines dans une organisation collective peu efficace, ou tout du moins inadaptées à la mise en œuvre de véritables actions d'animation stratégiquement impactantes et attrayantes, même si force est de constater que des animations commerçantes ponctuelles font preuve d'une grande efficacité (fashion week à Dunkerque, marchés locaux nocturnes, etc.).

Selon les acteurs interrogés, Dunkerque a également pour particularité d'être une collectivité qui finance toutes les animations, et donc qui les impose d'une certaine façon, laissant peu (ou moins) de place au dialogue et à la co-construction des animations avec les commerçants. Dunkerque a donc une politique multidimensionnelle, associant les aménagements urbains à des politiques culturelles, mais laissant de fait peu de place à la co-construction des animations, ces dernières faisant parties de stratégies plus globales de revalorisation. Cette façon de faire ne semble pas faire l'unanimité auprès des commerçants, et représente alors une problématique en termes de concertation. Force est de constater que cette méthode n'est pas

forcément adoptée dans d'autres collectivités, qui laissent plutôt l'organisation aux commerçants, pour ensuite venir subventionner une partie des animations proposées. Cette différence peut toutefois être un atout, notamment en termes de maintien de ces animations dans le temps. En effet, si l'on prend l'exemple du marché de Noël, la ville de Dunkerque peut faire le choix de le maintenir durant toute la période des fêtes, alors que les commerçants de Boulogne-sur-Mer ou encore Calais, ne conservent cette animation que le temps d'un weekend par exemple (faute de temps et/ou d'argent et /ou de volonté). Le manque de travail en commun directement en amont des projets, semble donc être la problématique évoquée par les acteurs interrogés.

Donc sur le plan collectif on n'a pas une organisation collective du commerce susceptible de faire des choses efficaces. C'est soit la ville qui organise soit une initiative individuelle.

[Homme, cinquantaine, élu, Dunkerque, acteur institutionnel]

Ce qu'il y a l'originalité c'est que à Dunkerque c'est la ville qui finance toutes les animations, dans n'importe quelle autre ville en général c'est l'union commerciale qui finance les animations et la ville va subventionner à 50% quoi, mais c'est rare qu'on ait la maîtrise d'ouvrage comme ça. A Lille par exemple c'est une assos de commerçants qui fait toutes les animations, la ville finance, elle subventionne, mais à 30-40% le marché de Noël par exemple. Pratiquement toutes les villes fonctionnent sur ce schéma-là. Notre schéma il a un problème c'est que comme ce n'est pas eux qui font ils sont dans la victimisation.

[Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Quand on est tous ensemble on y arrive. La ville apporte cela, la chambre de commerce apporte ça, les commerces aussi, ensemble ça fait un truc qui ressemble quand même à quelque chose. [Homme, Cinquantaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

Pour conclure, en matière de revalorisation, la concentration d'actions sur des espaces centraux restreints n'est pas toujours la solution pour lutter contre la décroissance urbaine, et il est parfois plus efficace de mettre l'accent sur la multipolarité afin de se montrer plus attractif (en mettant en avant les différentes qualités d'espaces centraux pluriels, qu'un centre unique ne peut être pas cumuler). En outre, les différentes perceptions de la ville peuvent être influencées de manière ponctuelle par les animations (comme c'est le cas par exemple à Noël), créant une effervescence et une revalorisation ponctuelle, ne permettant pas d'inscrire les espaces urbains concernés dans une dynamique pérenne. L'idée de cycles de revalorisation

par différentes animations au cours de l'année, peut toutefois apporter un dynamisme durable, non lié aux espaces urbains eux-mêmes, mais à la succession d'animations et à leur renouvellement, dans des espaces bien délimités et stratégiquement identifiés.

XV-5. Lutter contre les espaces anxigènes, une revalorisation du cadre bâti et une amélioration du cadre de vie et un changement d'image

En dehors des questions de redynamisation et de revitalisation par l'attraction des flux grâce à l'accessibilité, l'animation ou encore les nouveaux équipements attractifs, c'est bien le cadre de vie et cadre bâti qui est en lui-même à revaloriser. Un espace urbain propre et au cadre de vie de qualité indéniable, dans lequel on retrouvera des équipements, commerces et services attractifs, animés et accessibles sera d'autant plus perçu de manière positive, qu'un espace urbain dégradé et sale, même si ce dernier bénéficie des mêmes atouts que le premier en termes d'attractivité. De fait, nous verrons dans un premier temps que le cadre de vie et la question du logement tiennent une place des plus importantes dans la perception de la revalorisation. Ensuite il sera question de montrer quelle est la réponse des politiques de revalorisation concernant la problématique des espaces anxigènes et comment elles contribuent à une amélioration de la propreté et de la sécurité dans les espaces centraux. Enfin il sera question d'interroger la nécessité de changer l'image de ces espaces en déprise pour améliorer leur attractivité.

XV-5.1. Une revalorisation du cadre bâti, entre changements dans le peuplement et construction de logement (« logements pour cadres »)

Pour qu'un centre-ville retrouve une certaine dynamique, il a besoin d'un flux important d'usagers, composé soit d'habitants du centre-ville, soit de publics extérieurs. Si la question de l'attractivité des populations extérieures semble pouvoir être résolue par une politique volontariste en matière d'aménagement attractifs, durables et axés sur l'accessibilité (Beaucire, 2010) et la mixité sociale et intergénérationnelle, pour le centre-ville, il faut également un moyen d'accueillir de nouveaux habitants. Les travaux concernant la qualité du cadre de vie doivent alors être menés en parallèle d'une véritable politique immobilière, avec la création de nouveaux logements (si les logements déjà présents sont sur-occupés et si de l'espace est disponible pour accueillir de nouveaux habitants), ou la revalorisation des logements déjà présents en centre-ville (si ces derniers sont en nombre suffisants mais sous occupés) dans un objectif de lutter contre la « périphérisation ».

Les acteurs évoquent les différentes opérations de constructions de logements prévus en lien avec les politiques de revalorisation. A Dunkerque, plusieurs opérations de constructions de logements sont prévues en centre-ville, en tant que nouvelles constructions (projet du centre commercial marine, centre résidentiel Benjamin Morel) ou encore réhabilitation de friches existante mais en conservant une partie du bâti d'origine (opération de l'îlot urbain de Nicodeme).

Ensuite un centre-ville plus dynamique c'est la construction de logements, mais pas que, le centre commercial site marine vous avez une centaine de logements, mais vous avez aussi le centre résidentiel Benjamin Morel, vous aurez une résidence pour séniors plus une soixantaine de logements, un peu plus tard l'îlot Nicodeme vers 2020 ça sera aussi du logement et le programme est important. [Homme, cinquantaine, élu, Dunkerque, acteur institutionnel]

Le ravalement des façades, en lien avec une refonte des placements des enseignes, et une politique de rénovation de l'intérieur des logements et locaux commerciaux pourrait donc permettre de rendre les espaces urbains centraux plus dynamiques, attractif, et perçus de manière moins anxiogène.

XV-5.2. Répondre à la problématique des espaces anxiogènes par la revalorisation du cadre de vie

La revalorisation du cadre de vie devient alors une des caractéristiques primordiales pour l'attractivité des centres-villes. Les actions de réaménagements prennent en compte les questions d'amélioration des espaces publics. Les acteurs interrogés s'inspirent alors des autres centres-villes attractifs dans le but de proposer des aménagements aux qualités urbaines, capables de mettre en valeur la revalorisation des commerces et services.

Pour revaloriser le centre-ville, il y a d'abord l'environnement c'est essentiel, aussi bien via les travaux, la voirie etc. que l'embellissement, les façades, le fleurissement, la propreté, c'est essentiel pour relancer le centre-ville. On mène une politique assez ambitieuse sur ce sujet. [Homme, Cinquantaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

A Dunkerque, un Plan de Ravalement Obligatoire des façades (PRO, lancé dès 2016) s'échelonne sur plusieurs années, et plusieurs secteurs du centre-ville, dans un objectif d'inciter les propriétaires à ravalier leur façade en proposant une participation financière dégressive en fonction des années. Ce programme obligatoire vient embellir le cadre de vie en

centre-ville, en lien avec le projet de revalorisation du centre-ville (Phénix), dans un objectif de mise en valeur du patrimoine bâti et de valorisation de l'image du centre. Force est de constater que l'amélioration visuelle est notable, et que les habitants interrogés sont plutôt satisfaits de cette gestion des façades qui rajeuni le bâti et permet de le redécouvrir sous un nouveau jour. Pour eux, le ravalement de façade permet de présenter un cadre de vie plus agréable et attractif, en cohérence avec le plan d'ensemble des espaces concernés par la revalorisation. La ville de Boulogne-sur-Mer investit également dans la revalorisation du patrimoine bâti, avec une aide financière aux propriétaires pour la rénovation des façades.

Avant je trouvais que ce n'était pas attractif au niveau physique, que c'était vieillissant. Avec le ravalement de façade je trouve que c'est plus attractif du coup. [Femme, Vingtaine d'années, employée, Dunkerque, habitante]

Celui qui fait sa façade, on paye à hauteur de 25% de la facture de réfection de la façade, plafonné à 1000€. On donne 1000€ maxi pour ceux qui jouent le jeu. Nous ça nous intéresse qu'ils refassent la façade parce que c'est aussi l'aspect qui est important, c'est ce que je disais tout à l'heure c'est le cadre qui est important. [Homme, Cinquantaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

C'est alors une véritable volonté du politique de mise en valeur de l'espace central grâce à la gestion de la propreté, de l'esthétisme, de la lisibilité et finalement de la luminosité (par l'éclairage public mais aussi les couleurs vives et la bonne gestion de l'accessibilité). Cette politique est un moyen bien identifié par les usagers, de revalorisation du cadre de vie et de lutte contre les espaces anxigènes, tout en développant une perception positive des espaces centraux.

Moi personnellement en tant que Dunkerquoise, en termes de ravalement quand il commence à en avoir plusieurs sur un périmètre défini, ça montre le changement, et je pense que ça génère une forme d'enthousiasme, d'énergie qui se propage, qui donne envie aux autres de ravalier leur façade, qui donne l'envie de réinvestir aussi pour les commerçants, et je pense sincèrement que la ville intervienne en termes de subventions, ça participe à l'engouement général, et ça se ressent. [Femme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

C'est une volonté du maire, il aimerait bien travailler sur la lumière, par exemple sur les façades de la place Jean-Bart avec des projecteurs ou des faisceaux lumineux qui sont placés,

c'est important mais je pense que pour les rues dont on parle, on a une vraie complexité à les réilluminer, parce que d'abord ce phénomène d'assombrissement je pense aussi que c'est lié à une couleur, à une pollution, à des rues qui sont moins traitées, c'est aussi pour ça qu'on a ravalé les façades. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Cette revalorisation du cadre de vie s'accompagne également d'une amélioration des espaces publics grâce à un mobilier urbain de qualité, souvent représentés par des aménagements « *mainstream* » que l'on retrouve souvent dans les politiques de revalorisation de l'espace public (embellissement avec des pots de fleurs colorés, valorisation des espaces piétons, aménagements pour les transports en communs et des modes de transports actifs, aménagements contre les intempéries, etc.).

Les gros pots de fleurs d'une couleur souvent criarde c'est des petites touches qui vont bien. Au niveau de la politique d'esthétisme du centre-ville il y a quand même des efforts de faits, c'est constant. [Homme, Vingtaine d'années, étudiant, Boulogne-sur-Mer, habitant]

La refonte et la rénovation des gares arrive ensuite, dans cette logique d'amélioration du cadre de vie, afin de développer une meilleure image (notamment pour les visiteurs venant en train). De plus, une amélioration générale du cadre bâti amène presque toujours à une perception positive des aménagements par les habitants, contrecarrant en partie la problématique des espaces considérés comme anxiogènes. Les nouvelles constructions à l'esthétisme travaillé contribuent alors à la rénovation d'un dynamisme en centre-ville, ainsi, à Boulogne-sur-Mer par exemple, les personnes interrogées ont un sentiment assez positif envers les nouveaux aménagements du fait, en partie, de leur esthétisme attrayant et en cohérence avec le territoire (extension de Nausicaa, terrasses de la mer, etc.). A l'inverse, un esthétisme en inadéquation avec les caractéristiques et la morphologie urbaine (insertion de bâtiments à plusieurs étages dans un paysage urbain plutôt plat) contribue à une perception négative des aménagements proposés (hauteurs des bâtiments proposés pour le nouveau pôle Casino à Boulogne-sur-Mer).

Moi je suis comment dire, très positif sur ce qu'ils ont fait sur le bâti par rapport à Nausicaa, le concept lié à la mer, les ailes de raie, c'est beau, le bâtiment rend bien et même les terrasses de la mer, ça se fond bien sur le décor, à côté de ça je suis très perplexe sur la construction à côté du casino, ils ont relancé encore une fois les bâtiments en hauteurs et je ne suis pas du tout pour. [Homme, Trentaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Les politiques de revalorisation du centre-ville mettent donc en avant l'importance de l'amélioration du cadre de vie, luttant contre la perception d'espaces considérés comme anxiogènes. Dans cette continuité, l'amélioration de la propreté et de la sécurité en centre-ville participent en la valorisation d'un cadre de vie attractif et perçu de manière positive.

XV-5.3. Amélioration de la propreté et de la sécurité en centre-ville pour une valorisation d'un cadre de vie attrayant

En complément de cette amélioration des espaces publics centraux et du cadre de vie de manière générale (par de nouvelles constructions de qualité et une rénovation des espaces dégradés), il est également nécessaire de procéder à une gestion des questions de propreté et de sécurité. En effet, nous avons identifié les incivilités (problèmes de conflits et liés à la dégradation des espaces) mais aussi l'insécurité perçue en centre, comme des facteurs aggravant de la décroissance, participant à un sentiment d'espaces anxiogènes et donc évités par les usagers.

Les politiques de revalorisation prennent alors en compte cette question de la propreté en centre-ville, et de réelles actions sont mises en place afin de revaloriser ces espaces urbains dépréciés.

On lutte contre les incivilités, on a mis une multitude de p-v pour les crottes de chiens, pour les poubelles sorties n'importe quand, pour des déchets sur la voie publique. Et cadre de vie on va encore aller plus, le maire a dit on va mettre le paquet. [Homme, Cinquantaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

Comme on l'a vu, l'insécurité perçue est également un aspect non négligeable dans la perception des espaces comme étant anxiogènes. Pour les personnes interrogées, les espaces urbains considérés comme insécurisé (rues non éclairées, présences d'individus considérés comme déviants) participent à la décroissance urbaine perçue du centre-ville, le rendant peu attractif, et nécessitent des actions spécifiques de revalorisation.

Les acteurs interrogés mettent alors en œuvre des actions concrètes de revalorisation afin de lutter contre ces espaces anxiogènes, et inciter les usagers à redéfinir leur perception de ces espaces, une fois ces derniers revalorisés.

A Dunkerque, le quartier de la gare était cité par les personnes interrogées, qui y évoquaient l'insécurité et la mauvaise image véhiculée pour les publics extérieurs (première image de la ville pour les usagers du train).

Phoenix c'est également plus de sécurité, donc on a étendu un arrêté concernant la consommation d'alcool sur la voie publique, avec une brigade de police dédiée au centre-ville, opérationnelle maintenant aussi la nuit et le samedi, et la première chose qu'on a mis en place c'est la vidéo surveillance, et les commerçants saluent qu'il y a moins de problèmes qu'auparavant. [Homme, cinquantaine, élu, Dunkerque, acteur institutionnel]

Selon les acteurs interrogés à Dunkerque, ces actions liées à l'amélioration de la propreté et de la sécurité en ville semblent bien appréciées des usagers du centre-ville et notamment des commerçants, et elles participent alors à une valorisation de l'image du centre.

On a des félicitations des commerçants sur le programme d'animation, sur l'équipe propreté de l'après-midi et sur la gestion de la sécurité, ou en tout cas des nuisances liées à certaines personnes sans domiciles ou autre. Et ça sur la sécurité, aujourd'hui on a que des félicitations. Donc autant on n'est pas très bon sur la propreté parfois à l'échelle de toute la ville, autant là sur le centre-ville en termes de propreté on à un niveau qui est tout à fait satisfaisant. En propreté après le marché, en propreté après manifestation, en propreté du samedi après-midi, voilà, et on devrait aussi mettre en place des toilettes à la place du local qui est à l'arrière de l'Eglise Saint Eloi, mais avec du personnel, que ça soit accueillant, pour le touriste avoir un plan de la ville etc. [Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Ces mesures, si elles participent à la création d'un sentiment de sécurité, peuvent avoir également l'effet opposé si elles ne sont pas employées avec parcimonie. Dans d'autres villes comme Calais par exemple, l'augmentation drastique des effectifs policiers pour la gestion de la crise migratoire impacte d'autant plus l'image de la ville. La gestion de la crise migratoire est alors perçue pour certains comme contre-productive pour l'image de la ville. En effet, la surexposition de la situation migratoire par les médias, et la forte augmentation des effectifs de police ont peu à peu modifiés l'image de Calais à l'échelle nationale, et les usagers du centre-ville se sont retrouvé de plus en plus excédés par cette évolution, ce qui a pu également favoriser le départ des populations les plus aisées.

XV-5.4. Changer l'image de la ville pour qu'elle redevienne attractive

Enfin, c'est un changement d'image de la ville (et du centre-ville), qui est envisagé grâce à la politique de revalorisation. En effet, des aménagements attractifs et un sentiment positif ressenti en centre-ville (dû à de multiples facteurs comme le sentiment de sécurité, la perception d'espaces publics de qualité, la facilité de déplacement, etc.) participent de fait à la revalorisation du centre-ville dans les perceptions, et donc influence les pratiques des usagers des centres. Un centre redevient alors attractif une fois qu'il est perçu comme intéressant et attrayant, grâce à des éléments facilitant l'apparition d'un sentiment positif des chaland.

La valorisation des espaces de nature est également importante pour les usagers dans des territoires urbains comme de nombreux travaux le montrent aujourd'hui (Bourdeau-Lepage, 2019). Ce constat est d'autant plus vrai pour les villes reconstruites marquées par leur minéralité. Pour les villes moyennes de la Côte d'Opale, un atout indéniable se trouve dans la présence de la côte et de ses paysages de dunes et de plages (Becuwe *et al.*, 2016). Mais on retrouve aussi dans les villes moyennes la présence d'une nature assez facilement accessible du fait de sa proximité, comme des paysages de campagne très rapidement atteints en dehors de la ville, ou encore par des espaces verts urbains, même si ces derniers ont, dans les villes étudiées, tendance à disparaître petit à petit (particulièrement à Dunkerque, où le parc de la Marine, autrefois important, a diminué largement depuis plusieurs décennies, au profit de différents aménagements comme la construction du centre Marine par exemple). Ces espaces de « nature » sont alors largement privilégiés pour les balades et la recherche de flânerie et de bien-être (Bourdeau-Lepage, 2019), et s'associent alors assez bien avec les caractéristiques et les usages recherchés dans un centre-ville (déambulation piétonne associée par exemple à des boucles marchandes). Il est étonnant de ne pas retrouver un développement de ces espaces de nature dans les espaces étudiés, grâce à des plantations d'arbres ou encore l'extension et/ou l'aménagement des parcs déjà présents. Les habitants interrogés ressentent ce manque d'espaces de nature, et mettent en avant la réduction au fil du temps du parc de la Marine à Dunkerque. Même si des opérations de plantations (plan 10 000 arbres à Dunkerque) ont été mises en œuvre, elles ne semblent pas suffire à modifier la perception des habitants sur la question.

Ici tu as la mer aussi, dans les autres villes généralement où tu te balades c'est le centre, ou les parcs mais ici évidemment tu n'as pas beaucoup d'espaces de balade côté nature. Après on en a du côté Puytouck, Bois des Forts, parc du vent mais ce n'est pas Dunkerque. Parc de

la Marine tu as vite fais le tour, c'est un petit square plus qu'un parc. [Homme, Vingtaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Les personnes interrogées évoquent également la problématique de la conciliation entre les politiques liées à l'emploi dans les villes industrialo-portuaires, et la volonté de gentrification dans les centres. Des actions de revalorisation pour l'amélioration du cadre de vie à destination de catégories de la population plutôt supérieures ne pourra être que difficilement compatible avec la mise en œuvre de moyens pour le développement de l'industrie et donc des emplois d'ouvriers. Les personnes interrogées mettent donc en évidence un certain paradoxe entre une volonté de développer l'emploi et l'activité ouvrière, et une volonté d'aménager le centre-ville pour les cadres.

Si tu essayes d'œuvrer pour le développement industriel, tu favorises les industries, elles vont développer l'emploi ouvrier. Et puis de l'autre côté tu fais une ville, où tu essayes de redynamiser un centre-ville en essayant de favoriser les déplacements doux, le vélo, un cadre de vie qui voudrait s'adapter davantage à des cadres. Tu favorises les emplois ouvriers et tu aménage ta ville pour les cadres, mais les cadres ils ne vont pas venir dans ta ville si tu as foutu à côté des industries qui polluent, les cadres ils ne vont pas venir dans une ville où tu as essayé de redynamiser ton centre en rasant la moitié d'un parc, tu as pu d'espaces vert, donc ils vont aller s'installer en périphérie. Pour moi, mener ces deux politiques de front ce n'est pas possible. [Homme, Trentaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

La valorisation du patrimoine bâti est complémentaire avec l'attractivité touristique de la ville (et donc du centre). En effet, selon les personnes interrogées, les touristes vont rechercher une certaine identité de la ville lors de leur visite. Dans ces villes industrialo-portuaires et balnéaires, c'est donc un patrimoine bâti et une identité liée à ces différentes caractéristiques qui va être recherchées. Ce sont donc ces éléments qu'il faut mettre en valeur, entre autres, au travers des opérations de revalorisation, si l'on permet au centre-ville de se montrer attractif d'un point de vue touristique.

Toutefois, les personnes interrogées trouvent que l'on essaye souvent, par ces politiques de revalorisation, de recréer une nouvelle image attractive de ces villes, en essayant de faire oublier notamment leur identité industrielle particulière (qui est difficilement valorisable d'un point de vue touristique). Cela n'est pourtant pas forcément bien accepté par les habitants, qui trouvent que certaines politiques consistant à recréer une identité nouvelle (parfois en

supprimant des éléments qui participaient à l'identité de la ville) ne peuvent fonctionner, et que seule la valorisation de l'identité existante et héritée peut-être efficace sur le long terme.

Ce fameux hôtel spa etc. pour moi il est complètement bidon, la vue de l'hôtel c'est sur les grosses industries de Dunkerque. [Homme, Cinquantaine d'années, ouvrier, Dunkerque, habitant]

Globalement, cette question de la revalorisation de l'image de la ville semble toutefois avoir un effet positif sur les représentations (à l'instar de la politique de revalorisation de manière générale), et même s'il existe des avis négatifs, ils semblent inférieurs en nombre, et se portent bien souvent sur des aspects spécifiques des politiques de revalorisation.

Et tu le vois par exemple sur Facebook, bon tu as beaucoup de commentaires négatifs mais tu as aussi beaucoup de gens qui prennent la défense en disant Dunkerque ça bouge, c'est difficile mais ça bouge. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

XV-6. La revalorisation commerciale, une nécessité pour les centres-villes en déprise ? Quelles politiques faut-il adopter pour l'attractivité commerciale des centres-villes ?

Une dernière caractéristique identifiée de la décroissance des espaces urbains centraux se trouve dans le départ des commerces. Même si, nous l'avons vu, la gestion de cette question commerciale n'est pas la seule problématique à étudier et sur laquelle porter la politique de revalorisation de centre-ville. Cette politique de revalorisation commerciale doit toutefois s'insérer dans une logique globale de revalorisation, permettant ainsi de lier différentes actions globales ayant attrait à l'amélioration du cadre de vie et l'attractivité du territoire. Dans cette partie, nous verrons dans un premier temps comment les politiques de revalorisation qui tentent de contrecarrer l'attractivité de l'offre commerciale périphérique tout en densifiant celle du centre-ville sont perçues par les usagers et les acteurs.

XV-6.1. Contrecarrer l'offre commerciale périphérique, vers une densification commerciale en centre-ville ?

Nous l'avons vu, un des facteurs identifiés de la décroissance commerciale (même s'il n'est pas le seul et a tendance à être moins important), se trouve dans les nouvelles pratiques de consommation favorables aux centres commerciaux périphériques. Pour les personnes interrogées, l'idée de développer le commerce en centre-ville semble donc importante, mais

elle doit se faire de concert avec une certaine politique de limitation des extensions périphériques, pour limiter au mieux la concurrence.

Je pense que ça peut être bien mais ça va souffrir de la concurrence (le projet phénix centre commercial) c'est à dire que si en même temps on ne remet pas en question les extensions de Auchan et la place de carrefour ici, je crains que ce soit difficile pour les commerces qui vont s'installer. [Homme, Trentaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

A Calais, la présence de la Cité Europe représente une concurrence importante, tant commerciale que sur d'autres aspects (loisirs, restauration, balade, etc.). Ainsi, la ville de Calais a tenté de mettre en œuvre différentes politiques de revalorisation commerciales, qui ne se sont pas forcément montrées efficaces (implantation en centre-ville du centre commercial Cœur de Vie). Néanmoins, la ville de Calais dispose d'autres atouts, notamment culturels, sur lesquels elle pourrait développer son attractivité (patrimoine industriel lié à la dentelle, liaison avec l'Angleterre, etc.). Nonobstant, selon les acteurs interrogés, le musée de la Dentelle, s'il attire, ne suffit pas à contrebalancer l'attractivité commerciale majeure de la Cité Europe.

Le musée de la Dentelle attire également, mais ce n'est pas la même attraction, ce n'est pas le même public, et ça reste mineur comparé au déficit engendré par l'attraction du pôle Cité Europe. [Homme, Quarantaine d'années, service patrimoine, Calais, acteur institutionnel]

Les acteurs interrogés mettent en évidence une certaine nécessité d'agir contre le développement de nouvelles zones commerciales périphériques. L'intérêt est de fait d'essayer d'endiguer au maximum les nouvelles concurrences extérieures, tout en renforçant l'attractivité (commerciale) du centre-ville. Pourtant, force est de constater que la ville de Calais voit encore de nouvelles constructions de zones commerciales périphériques, malgré l'importance de ces dernières dans la décroissance du centre-ville.

Afin de répondre à la problématique de la concurrence des centres commerciaux périphériques, certaines villes font le choix de l'implantation et du développement de centres commerciaux en centre-ville. D'autre part, les stratégies de redéveloppement des centres telles qu'elles sont mises en œuvre tendent de plus en plus à donner à ces derniers des caractéristiques similaires à celles des centres commerciaux. Les politiques de revalorisation tendent alors à adapter les centres pour les rendre attractifs, reprenant les schémas d'efficacité des centres commerciaux, qui ont su s'adapter aux nouvelles pratiques des consommateurs. Les centres proposent alors une meilleure accessibilité, notamment automobile (avec des

parkings à formule de gratuité en marge du centre, des boucles marchandes et des parcours piétons, et enfin une forme de couverture piétonne).

Le centre-ville va fonctionner comme un centre commercial, c'est-à-dire quand vous allez dans un centre commercial, vous allez par exemple à Cité Europe, vous allez stationner parfois à 200 voir 300m et vous poussez un cadé et ben là c'est pareil, là vous êtes à l'entrée du centre-ville. Parking gratuit le samedi sur toute la zone verte, généralisation du stationnement 20 minutes gratuites. [Homme, cinquantaine, élu, Dunkerque, acteur institutionnel]

Toutefois ces stratégies d'implantation de centres commerciaux en centres-villes ne fonctionnent pas forcément et ne permettent pas de rétablir systématiquement une attractivité en centre-ville. La ville de Calais avait par exemple fait le choix de l'implantation du centre commercial Calais Cœur de Vie, en centre de Calais St Pierre, afin de contrecarrer la concurrence de la Cité Europe, mais ce projet n'a pas eu l'effet escompté. Concernant ce centre commercial, une des problématiques de la revalorisation en centre-ville de Calais sera alors de redonner un dynamisme à cet espace jusqu'alors fortement impacté par la vacance commerciale. Pour ce fait, il a été décidé de favoriser des implantations de commerces spécifiques et aussi d'espaces sportifs (salle de sport) ou encore plutôt culturels (avec l'arrivée du Leclerc Culture notamment), répondant ainsi à la problématique de la lacune d'accès à la culture qui a pu être identifiée à Calais, notamment par les personnes interrogées.

Un des objectifs sera alors de permettre à ce centre commercial de centre-ville de se transformer en une galerie marchande et d'offrir une dimension de qualité de déambulation plus importante qu'elle ne l'est actuellement. L'installation de l'espace culturel Leclerc suit alors cette idée. [Homme, Quarantaine d'années, service patrimoine, Calais, acteur institutionnel]

Paradoxalement, utilisée comme politique de réanimation, la création de centres commerciaux ou de galeries commerciales ne sont pas toujours approuvés par les personnes interrogées. La construction de nouveaux commerces paraît en effet, surtout à Dunkerque, où les commerces sont en nombre suffisant pour les personnes interrogées.

Pour moi le centre commercial il est en surplus, nous ici on a tout ce qu'il faut, on est pas mal servi quand même. Pour celui qui ne peut pas se déplacer je trouve que ça va. [Femme, soixante-dizaine d'année, retraitée, Dunkerque, habitante]

Un centre commercial en centre-ville ? moi je trouve que les centres commerciaux il y en a bien assez. Pour moi en centre-ville c'est plutôt les petits commerçants, la variété et la qualité. [Homme, Soixantaine d'années, profession intermédiaire, Dunkerque, habitant]

Pour les personnes interrogées, ce sont donc bel et bien les petits commerces de centre-ville qu'il convient de développer et de redensifier en priorité. De fait, l'implantation de boutiques éphémères apparaît comme une bonne idée, tant en termes d'animation commerciale que de potentiel de valorisation de l'hypercentre commerçant.

Il faudrait revaloriser les petits commerces, ramener les petits commerces un peu en centre-ville. [Homme, Cinquantaine d'années, ouvrier, Dunkerque, habitant]

La ville s'il y avait un petit peu plus de commerçants ça serait pas mal. Même si c'est des magasins éphémères il faut essayer je pense que ce serait sympa. [Femme, Trentaine d'années, employée, Calais, habitante]

Pour les personnes interrogées à Calais, il faut autant tendre vers une amélioration de la gamme de commerces de centres-villes, par le biais notamment de nouvelles enseignes, dans un objectif de meilleure valorisation de cet espace d'hypercentre commerçant. Le but de cette densification du commerce de centre-ville, pour les personnes interrogées, est alors bel et bien de permettre au centre-ville de se montrer attractif et concurrentiel vis-à-vis des centres périphériques. Cependant, cette forme d'urbanité rêvée n'est parfois pas compatible avec les logiques d'entreprises, découlant dès lors sur une limite des politiques publiques, ne pouvant pas décider de l'implantation de commerces et de chaîne nationales spécifiques.

Il faut peut-être plus des choses de qualité, par exemple pour les magasins de vêtements et autre, je pense qu'il faudrait développer du plus haut de gamme, sans partir dans du luxe. [Homme, Cinquantaine d'années, ouvrier, Calais, habitant]

Après je pense qu'il faudrait installer de nouvelles enseignes en centre-ville, pas toujours retrouver les mêmes enseignes H&M et tout ça qu'on retrouve cité Europe. Il faudrait trouver de nouvelles enseignes attractives, une autre offre. [Homme, Cinquantaine d'années, ouvrier, Calais, habitant]

Les acteurs interrogés affirment qu'il est essentiel de mener une politique de revalorisation complète et complémentaire, liant la revalorisation commerciale à celle concernant le cadre de

vie, grâce à la qualité d'aménagements piétons favorisant les boucles commerciales et des parcours particuliers.

Une des critiques qu'on pouvait avoir de la part des habitants c'était attention si vous mettez trop de commerces on va concurrencer nos propres commerces. Là on est sur un projet plutôt complémentaire. [Femme, Cinquante d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

D'autres usagers se montrent plutôt intéressés par l'implantation de grandes surfaces dans les centres-villes, permettant de retrouver la majeure partie de l'offre commerciale dans des lieux centralisés et facilement accessibles.

L'opération boucles marchandes avec Vinci Immobilier qui doit permettra d'offrir 6000m² de commerces avec des tailles de cellules qu'on n'a pas dans le centre-ville. Où là on va viser plutôt la succursale, la franchise, ou la chaîne nationale plutôt que le commerçant très local. [Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Ce que je recherche c'est un centre avec des commerces de proximité, des commerces plutôt qualitatifs. Il faudrait des grandes surfaces, Babou, Ikea il y a des gens ils font des kilomètres pour y aller. C'est à prix abordable, il y a même des associations qui proposent des journées. [Femme, Quarantaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Peut-être réfléchir à cet aspect d'urbanisme du centre-ville et cette réflexion qui vise à revaloriser les commerces et la proximité. [Homme, Trentaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Enfin, la revalorisation des centres-villes telle qu'elle a été mise en œuvre dans les villes étudiées, passe par la création de nouveaux équipements, et par l'aménagement général de l'espace public. Cela induit des périodes de travaux plus ou moins importantes et plus ou moins impactantes sur l'accessibilité et l'attractivité de l'espace concerné. Les travaux d'aménagement mis en œuvre dans les centres mènent en effet parfois à la fermeture des commerces existants, ne pouvant pas faire face à la baisse de chiffre d'affaires induite par la réduction de la fréquentation. Certaines actions envisagées dans un but de revalorisation induisent donc une augmentation partielle des facteurs de décroissance, ici commerciale. De ce fait, les acteurs interrogés à Dunkerque ont eu une volonté forte de maintenir l'attractivité commerciale durant la période de travaux de revalorisation, en les mettant en œuvre dans des périodes jugées comme d'activité commerciale réduite, tout en essayant de maintenir une accessibilité et une attractivité de l'hypercentre commerçant.

Dans des centres-villes décroissants, en plus de la création et de la valorisation de nouveaux espaces commerçants, force est de constater qu'il est nécessaire de revaloriser également les locaux commerciaux vacants en centre. Pour les personnes interrogées, la valorisation des commerces fermés est alors la première chose à faire pour la revalorisation commerciale du centre-ville, avant même de penser à la création de nouveaux espaces de commerces.

Densification de l'offre commerciale oui, mais il faut d'abord veiller à ce que les friches existantes soient occupées. La création d'une nouvelle offre commerciale pour moi c'est en deuxième temps. Par exemple sur Dunkerque on a eu deux structures importantes d'offre commerciale qui ont été créées qui sont le centre et le pôle marine, qui tendent à densifier et diversifier l'offre. [Homme, Cinquantaine d'années, employé, Dunkerque, Habitant]

D'autre part, une des caractéristiques identifiées de la décroissance commerciale, et qui peut représenter un enjeu pour la revalorisation, se trouve dans la gestion de la question des loyers inadaptés au caractère répulsif. Ces derniers sont en effet souvent considérés comme élevés et en inadéquation avec la réalité du terrain, et concernent souvent les locaux vacants, qui ont donc du mal à trouver des repreneurs. En lien avec cette problématique, les centres-villes se retrouvent parfois confrontés à la présence importante d'un petit nombre de grands propriétaires (résidant parfois en dehors de la commune en elle-même) avec lesquels il peut être difficile de traiter concernant la question des loyers. Il existe alors une limite de l'action publique présente dans la difficulté d'influencer les coûts des loyers et de rachat des commerces. Plusieurs solutions sont envisagées par les acteurs locaux, dans une logique de « dé-financiarisation » de la ville libérale (Vergriete, 2014), qui passent par une reprise de ces espaces vacants, eux-mêmes participant à la création d'une sensation de vide et d'espaces anxigènes.

En conséquence, une des solutions se trouve dans la taxation progressive des locaux vacants, afin d'inciter à trouver des repreneurs, méthode adoptée à Boulogne-sur-Mer mais qui ne facilite pas les relations avec les propriétaires (auxquels on force parfois la main). Aussi, ces derniers sont parfois bien loin des problématiques liées aux centres (distance qui peut être aussi bien géographique que mentale), et certains préféreront même payer la taxe plutôt que d'essayer de trouver un repreneur.

Il y a eu une taxe qui a été votée par le conseil municipal qui fait que lorsqu'un magasin est fermé au bout d'un certain temps il paye une taxe qui est calculée sur x % de la taxe

d'habitation, et cette taxe est progressive. Donc le propriétaire a plutôt intérêt à louer son local. [Homme, Cinquante d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

Une autre méthode, privilégiée à Calais, consiste à fournir une aide financière aux commerçants, notamment dans les opérations de revalorisation (programmes de ravalement obligatoire des façades, etc.). L'objectif de ces politiques d'aides, est alors d'inciter les repreneurs, ainsi que de conserver les commerçants déjà présents.

La municipalité je pense s'est engagée, elle donne des aides aux commerçants, mais le temps que ça se lance... ils sont aidés dans la réfection des façades, il y a des choses comme ça actuelles qui peuvent relancer ça. [Homme, Cinquante d'années, ouvrier, Calais, habitant]

De plus, certaines politiques visent à la remise en état des locaux commerciaux, avant location, afin de proposer des espaces de qualité pour les repreneurs, ou tout du moins éviter d'avoir des espaces insalubres, dégradés et vacants participants d'autant plus à la création d'espaces anxiogènes.

Les projets urbains et le plan local d'urbanisme visent à favoriser l'implantation des enseignes, grâce à une bourse d'opportunité immobilière visant à attirer les enseignes en centre-ville. [Femme, Quarante d'années, cadre, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

Toutefois, un des freins identifiés à la reprise de ces locaux vacants se trouve dans l'inadaptation de ces derniers par rapport à l'accueil d'une offre commerciale (surface inadaptée à l'activité commerciale, trop petite ou trop grande, etc.) contrairement aux centres commerciaux qui proposent des espaces plus flexibles.

Il y a un ensemble de freins à l'implantation qui ne sont pas dû à des coûts mais à des freins techniques, superficie trop petite, non modularité de ces surfaces commerciales etc. alors que dans les centres commerciaux un des grands avantages c'est que ce sont des cellules normées, on peut jouer sur des géométries variables en termes de superficie, donc il y a une évolution rapide possible ou une diminution de l'offre. [Homme, Cinquante d'années, employé, Dunkerque, Habitant]

Parce qu'une des causes aussi ce n'est pas seulement le loyer c'est la non-fonctionnalité des locaux. [Homme, Cinquante d'années, employé, Dunkerque, Habitant]

De fait, la revalorisation commerciale de l'hypercentre pourra, pour les habitants interrogés, favoriser le déclin des rues adjacentes, moins visibles et attractives, du fait de l'attractivité croissante des boulevards principaux envisagée à la suite de la revalorisation.

Par conséquent, l'habillement des vitrines vides, ou la mise en place de commerces ou d'activités éphémères participent à faire vivre ces lieux, en évitant de développer un certain évitement.

Les limites de l'action publiques apparaissent alors clairement dans la gestion de la question commerciale, pesant d'autant plus sur la vacance observée, et sur l'image des villes. Le programme Action Cœur de Ville peut aujourd'hui apporter des solutions aux collectivités concernant cette problématique, impliquant une action coordonnée sur la revalorisation commerciale, mais aussi des espaces publics notamment. Du fait de sa relative jeunesse et de la pandémie, il est encore difficile d'un faire un premier bilan, au-delà de celui présenté par la Banque des Territoire dans le cadre du Programme Action Cœur de Ville.

XV-6.2. L'injonction au changement : une évolution des pratiques et des représentations

Pour que ces différentes actions de revalorisation soient efficaces (qu'elles concernent le cadre de vie, le commerce ou autre), une des nécessités est de permettre aux pratiques et aux perceptions des usagers de ces centres d'évoluer, et ainsi d'accepter et recevoir positivement les aménagements de revalorisation et les utiliser au mieux.

La question des transports prend alors une place importante parmi ces changements de pratiques et d'habitudes souhaités, et fait l'objet de certaines actions de revalorisation, qui concernent notamment la restructuration et le développement des transports en commun. Le contexte actuel amène en effet à repenser les déplacements pour les rendre plus respectueux de l'environnement. Cependant, changer les mobilités passe par l'amélioration des offres de transports, mais aussi d'agir sur la modification des comportements, en ayant recours à des démarches variées et adaptées au public ciblé. Pour les acteurs locaux visant ces changements de mobilité, il faut donc inventer et mettre en œuvre les actions nécessaires au changement de comportement, à l'échelle locale.

A Dunkerque, on peut prendre l'exemple du réaménagement de la « pénétrante », véritable autoroute urbaine, héritage des années du « tout voiture » et qui constituait un des catalyseurs des pratiques liées à la surreprésentation de la voiture. Cet espace routier constituait

également une véritable coupure urbaine, séparant les quartiers de Petite-Synthe et de St-Pol-sur-Mer, qui avaient petit à petit tournés le dos à cet espace, et donc à leur quartier voisin. Le projet Phénix à Dunkerque a alors mis en œuvre une restructuration de cet espace routier, basé sur l'ouverture et la connexion entre les différents modes de déplacement (piéton, transports en commun, vélo, voiture), en lien avec le projet global de refonte des transports en commun de l'agglomération (DK Plus). Une grande partie des Dunkerquois attachés à cette voie rapide et à leur usage de la voiture étaient alors réticents face à ce réaménagement, notamment à cause de la réduction de vitesse à 50km/h. Toutefois, force est de constater qu'une fois réaménagé, cet espace ne présente pas de problématiques de congestion, et les usagers continuent de le fréquenter. La cohabitation entre les différents modes de transports se fait sans contrainte, et la réappropriation notamment piétonne semble se faire petit à petit, avec des traversées entre les deux quartiers que l'on peut aujourd'hui observer et qui étaient impossibles auparavant.

Les transports en commun sont perçus comme chers. En effet, les individus qui souhaiteraient prendre les transports en commun sont freinés par le coût du ticket à l'unité tandis que pour d'autres, l'achat de la carte de transport (et donc de l'abonnement) est cumulé au coût de carburant de la voiture. Toutefois, pour les acteurs interrogés, les arguments du coût d'utilisation disparaissent avec la gratuité instaurée, ne laissant alors quasiment que les habitudes d'utilisation de la voiture sur lesquelles il faudrait travailler.

On fait un petit peu plus de place aux bus, donc l'excuse du coût saute en partie, le bus avec le maillage particulièrement fort qu'il a en centre-ville, alors ça veut dire forte rupture de charge, intermodalité, c'est sûr que ça peut être complexe, mais en tout état de cause, toutes les parties de Dunkerque sont reliées en centre-ville donc vous pouvez facilement stationner et vous rendre dans les boucles commerciales, donc l'aspect difficile, la paresse, qui peut amener à dire « oh non c'est trop difficile je prends la bagnole et je vais aller par-là » on doit pouvoir convaincre. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Pour les acteurs interrogés, la mise en circulation des navettes gratuites (et maintenant le réseau de bus gratuit à Calais et à Dunkerque) a permis de faire indéniablement revenir des usagers vers l'utilisation des transports en commun (Huré, 2019).

La navette il y a beaucoup de personnes qui trouvent ça bien, ils viennent de Fort-Mardyck, ils s'arrêtent au môle 1, ils prennent la navette. Ça a d'ailleurs permis à des gens de revenir

vers le transport collectif [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel].

La gratuité du bus on l'a vu le samedi, fait que de plus en plus de gens se posent la question, parce que une fois qu'ils comprennent que un bus gratuit où finalement on est pas si mal et on se fait pas agresser comme certains peuvent le penser et qui vous amène à un arrêt bien précis qui est à même pas 100m du marché par exemple et où on a pas à se garer, à mettre une pièce dans l'horodateur, etc., c'est pas si mal que ça et les enquêtes qualitatives qu'on a fait sur la fréquentation du samedi montrent que c'est bien vers les commerces que vont les usagers. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel].

La question du stationnement est également évoquée comme un faux problème mis en avant par les usagers des centres pour expliquer la décroissance. Les individus, comme on l'a déjà vu, ont une perception erronée d'un centre attractif s'il est possible de stationnement directement au pied des commerces, et préfèrent alors se rendre en centre commercial périphérique si cela n'est pas possible (en autres facteurs). Aussi, pour certaines personnes interrogées, il y a une modification des mentalités et des pratiques de consommation à adopter, une éducation à opérer, afin de permettre aux centres de redevenir attractif sur ces aspects

Alors c'est vrai que le stationnement c'est un problème mais les gens sont plus capables de faire sans la voiture et maintenant ils doivent se garer devant le commerce. Tu te gares devant Nausicaa, ou tu te gares sur le port tu as 2 minutes à faire à pied, les gens ne veulent pas. Moi je trouve c'est un faux problème, les gens font plus l'effort, c'est leur démarche qu'il faut qu'ils évoluent. [Femme, Cinquantaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Moi je fais du vélo le samedi matin, j'arrive à garer ma voiture, j'arrive à me garer comme je veux, donc il faut que les gens arrêtent de se plaindre. Il y a même des parkings payants où les gens ils ne se garent pas. [Femme, Soixantaine d'années, retraitée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Que cela concerne le choix du mode de transports ou les pratiques de consommation, les changements de comportements nécessitent dans la plupart des cas un engagement de la part de l'individu, envers l'adoption de nouvelles pratiques. Cet engagement peut alors se construire autour de plusieurs facteurs incitatifs, comme le sentiment de liberté, le coût

préférentiel ou encore la visibilité envers les pairs (sentiment de fierté, de se mettre en avant). La répétition entre en compte dans l'adoption d'un nouveau comportement, car elle permet de mettre en place de nouvelles habitudes et de s'ancrer dans le quotidien et le schéma de pensée de l'individu. L'engagement d'un individu envers l'adoption d'un nouveau comportement se fera de manière plus forte si ce comportement s'accompagne d'une certaine irrévocabilité (le comportement devient obligatoire ou difficilement contournable en raison d'éléments extérieurs à la seule volonté de l'individu). Enfin, la décision d'un changement de comportement se fera de manière plus forte également si elle s'accompagne de raisons personnelles (A'Urba, 2015).

La volonté d'agir pour l'environnement peut alors représenter un levier pour le report modal vers des modes de transports actifs, cependant elle nécessite que les individus se sentent concernés, et donc qu'ils aient une conscience de vivre dans une atmosphère polluée (ce que les individus ont tendance à oublier du fait de l'habitude et de l'accommodement à leur environnement). De plus, cela suppose que le critère environnemental passe avant les intérêts individuels, ce qui n'est pas souvent le cas. En effet, l'environnement n'apparaît pas comme un facteur prioritaire du choix modal, et des pratiques de manière générale. Dans ce sens, nous pouvons noter une certaine forme de NIMBY (Not In My Back Yard, soit « pas dans mon arrière-cour ») dans le sens où le changement climatique préoccupe, les actions semblent nécessaires à tous, mais les individus ne les réalisent pas eux même. De même, les changements de pratiques bénéfiques pour l'environnement semblent intéressants et doivent être adoptés pour tous, tant que les individus eux même ne sont pas concernés.

Les difficultés de stationnement et de circulation peuvent cependant devenir de réelles contraintes et parfois influencer le choix du report modal, plus que la volonté d'agir pour l'environnement. En effet, lorsqu'une contrainte dépasse le seuil d'acceptabilité d'un individu, celui-ci se posera d'avantage la question du changement de pratique. Des mesures répressives ciblées peuvent alors permettre un report modal. Cependant, il se pose la question de l'acceptabilité de ces mesures. De fait, les individus auraient tendance à s'opposer à tout changement, les pratiques et l'acceptabilité évoluant alors avec le temps (parfois sur plusieurs générations), en étant accompagnées. L'expérimentation positive peut toutefois permettre d'élargir les représentations et influencer sur les changements d'habitudes (A'Urba, 2015, Vincent, 2008). Les changements de comportements se feraient alors selon une série de critères, allant de l'intention préalable d'un changement de la part de l'individu, puis

nécessitant sa motivation, sa préparation au changement et enfin l'expérimentation de cette nouvelle pratique (Vincent, 2008).

Aussi, l'expérimentation de nouvelles pratiques a pu être testée à Dunkerque grâce aux travaux de revalorisation (volonté des acteurs institutionnels de mettre en avant de nouveaux parcours par le biais de l'inaccessibilité temporaire de certains espaces en raison des travaux). Force est de constater qu'une fois les travaux terminés de nouvelles pratiques ont alors été adoptées, notamment concernant le contournement de l'hypercentre en voiture (qui participe à une décongestion de cet espace central autrefois constamment embouteillé). Si selon les acteurs interrogés les usagers du centre n'ont pas disparu, force est de constater que pendant les travaux, les de nombreuses pratiques d'évasion commerciales ont pu être observées (même si les usagers semblent être revenus aujourd'hui).

On écrit toujours, compte tenu des travaux si vous allez en centre-ville prenez plutôt cette route, prenez plutôt cette route. Et c'est ce qu'ont fait les gens, c'est ce que nous on appelle les travaux éducatifs quoi finalement les gens avec les travaux, vont prendre de nouvelles habitudes. Les gens ne connaissaient pas la chaussée des darses, moi j'étais surpris personne la prenait, elle était avec des vitesses qui étaient sans arrêt différentes fin voilà. Et puis finalement ils se sont rendu compte que c'était intéressant de la prendre, donc l'idée de dire qu'avec ces travaux là on a limité l'accès à Dunkerque, juste les chiffres montrent que c'est faux, simplement on y accède autrement. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel].

Si l'on se porte vers les changements d'habitudes induits par les politiques de revalorisation mises en œuvre dans les collectivités étudiées, force est de constater que malgré les différentes réticences, ces changements (obligatoires) ont été la plupart du temps bien acceptés. Ainsi, à Dunkerque, la piétonisation de la place Jean-Bart, si elle restructure le centre-ville, n'influe pas forcément sur les pratiques de manière négative.

Après je n'ai pas encore eu trop l'occasion ni le temps de la pratiquer (la place Jean-Bart), mais pour l'instant ça ne me pose pas trop de problème, des habitudes à changer et des façons de passer, mais il n'y a rien qui empêche sur le bon fonctionnement. [Femme, Trentaine d'années, employée, Dunkerque, habitante]

Ainsi, pour les personnes interrogées, la revalorisation du centre-ville se doit d'apporter une réponse en matière de perception, concernant l'image des espaces urbains, tout en redonnant une certaine valeur au cadre de vie et équipements structurant l'espace central.

Dans leurs politiques de revitalisation des centres-villes, les municipalités ont utilisé plusieurs outils qui tiennent à la forme urbaine, à l'accessibilité du centre-ville, à son animation ou à l'utilisation de dimensions identitaires parfois peu usitées. Leur réception par les personnes interrogées indique que ces outils ont été diversement appréciés. Ainsi dans les trois cas l'identité littorale, maritime et balnéaire, a été développée en réaménagement le front de mer comme à Calais, en renouvelant fortement le complexe de Nausicaa à Boulogne, ou en multipliant les animations sur la plage comme à Dunkerque. Même si cela repose parfois sur des patrimoines peu présents, ces démarches font consensus en donnant aux citoyens l'image d'une ville plus attractive, plus ludique. Elles sont d'ailleurs assorties d'équipements récréatifs commerciaux ou publics plus ou moins valorisés par les personnes interrogées qui s'inquiètent des destinataires de ces opérations comme le montrera le chapitre suivant. De plus ces derniers posent la question d'abord de l'originalité de l'action publique, elle paraît « standard et entrepreneuriale » comme l'indiquent N. Cauchy-Duval *et al.*, (2016) à propos de Saint-Etienne. Par ailleurs, ces nouveaux équipements, ou les animations, posent la question de la concurrence entre les espaces pour des agglomérations moyennes. En s'intéressant à la place des enfants et en redonnant une offre de soins centrale, diversement accueillis aussi, elles montrent quand même une ville plus ouverte et prenant en compte la diversité des publics. Enfin les principaux écarts dans la réception des politiques publiques concernent les déplacements dans et vers le centre-ville, qu'il s'agisse de la piétonisation ou du stationnement dans les espaces centraux ou de l'accessibilité à ceux-ci par la réorganisation et/ou la gratuité des transports en commun. En effet, ces différents outils de valorisation mettent en jeu des intérêts conflictuels et des représentations divergentes bien connus des chercheurs. La piétonisation par exemple mise en place dans les grandes villes dans les années 1980 avait opposé commerçants et municipalités, les habitants étant peu consultés, (Baldasseroni, 2019). Rares en effet sont les projets participatifs comme celui de la rue du Jeu des Enfants à Strasbourg (Pontecaille, 2019). Ces évolutions de l'accès à l'espace urbain dans les villes moyennes constituent aujourd'hui un défi plus général pour des espaces de qualité.

XVI- Remise en cause des projets de revalorisation, quelle acceptabilité et quels projets efficaces ?

Pour conclure cette analyse, nous nous sommes interrogés si les personnes interrogées se sentaient concernées par les actions menées et s'elles avaient l'impression d'être les bénéficiaires des différents projets. Le graphique ci-dessous nous informe sur les thématiques abordées par les personnes interrogées concernant les questions de communication et de concertation, et peut être croisé avec leur niveau d'acceptation des politiques de revalorisation mises en œuvre par les pouvoirs publics. On remarque directement que, pour ces personnes interrogées, la communication de la collectivité concernant les projets de revalorisation est perçue pour certains comme suffisante et pour d'autres comme insuffisante. A Dunkerque, les habitants interrogés semblent être les personnes qui se sentent les plus concernées par les questions de communication, contrairement aux personnes interrogées à Boulogne-sur-Mer, peu nombreuses à avoir parlé de cette thématique. Ce constat est encore plus visible pour les questions de concertation ; avec des habitants dunkerquois particulièrement loquaces concernant cette thématique, alors qu'à l'inverse les habitants boulonnais (et même calaisiens), ont été peu nombreux à avoir discuté de cette thématique. Les thématiques concernant les bénéficiaires perçus des politiques de revalorisation sont moins évoquées par les habitants interrogés, mais il est possible tout de même de mettre en évidence certaines spécificités locales. A Boulogne-sur-Mer par exemple, les personnes interrogées sont plus nombreuses à penser que les actions de revalorisations sont menées à destination des touristes principalement (avec la nouvelle polarité envisagée autour du casino qui proposera un complexe de loisirs, restauration et d'hébergement). A Dunkerque, certaines personnes rencontrées pensent que cette revalorisation est profitable principalement à la collectivité, et mettent même en évidence une inégalité des politiques de revalorisation entre les différents quartiers.

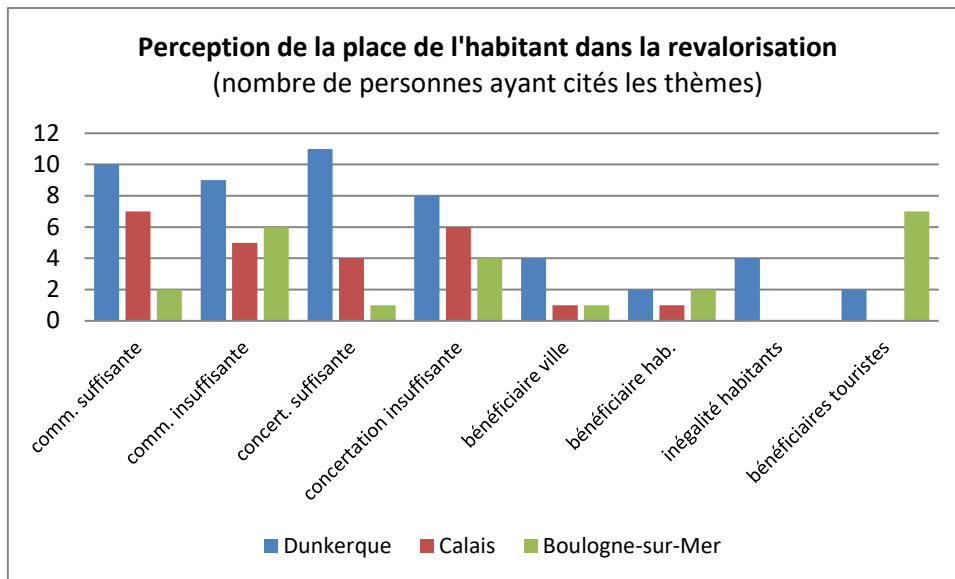


Figure 94 : Graphique de la perception de la place des habitants dans la revalorisation, Jérémy Innebeer, 2019

La difficulté dans la notion de revalorisation du centre-ville, c'est l'acceptation qu'on peut en faire. Et cette notion de revalorisation c'est vraiment quelque chose qu'on a du mal à objectiver, de manière universelle j'entends. On peut partir sur des choses évidentes, on peut faire de la concertation, on a amené les gens à faire de la concertation, et bien malgré tout on va trouver un nombre de gens qui ne sont pas du tout d'accord avec l'opération qu'on mène.
 [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

En 2017, un quart des Français ont le sentiment de participer aux grandes décisions concernant leur commune, trois quarts d'entre eux aimeraient avoir l'occasion de s'impliquer davantage dans les grandes décisions concernant leur quartier ou leur commune et aimeraient que leur commune mette en place un budget participatif (L'OBSOCO et CHRONOS, 2017). Les habitants se sentent de plus en plus concernés par les décisions d'aménagements prises par les collectivités, et se sentent également de plus en plus acteurs du territoire. Les mouvements sociaux sont alors nombreux (grèves, rassemblements, etc.), et on les retrouve également dans les villes moyennes, où la place principale de centre-ville sert la plupart du temps de lieu de rassemblement. La place de l'habitant est donc importante dans la ville, et il existe une importance également dans l'acceptation des différentes politiques proposées, pour la bonne réussite et l'efficacité des projets urbains menés. En effet, c'est par les pratiques de l'habitant que l'espace urbain va peu à peu se construire, décliner ou au contraire être attractif et retrouve une phase de croissance. Ainsi pour favoriser au mieux l'acceptation et la bonne

mise en œuvre des politiques publiques, notamment de revalorisation, les décideurs se doivent de se montrer efficaces tant en termes de communication, que de concertation, afin de désamorcer d'éventuels conflits et désaccords avec les habitants.

XVI-1. Perception de la communication des collectivités envers les habitants, une nécessité d'amélioration pour une meilleure acceptabilité des projets de revalorisation ?

Un des premiers éléments dans les discours des habitants, pour une bonne revalorisation, concerne alors la communication de la ville par rapport aux projets de revalorisation.

Une majorité de personnes interrogées trouvent que la communication est suffisante, notamment grâce aux magazines mensuels envoyés aux habitants par les différentes collectivités (« Dunkerque & vous » diffusé à Dunkerque, « Calais mag » à Calais ou encore « b le Mag », diffusé à Boulogne-sur-Mer). La communication est alors perçue assez positivement par les habitants, qui confirment que, pour le peu de vouloir s'intéresser, ils peuvent avoir accès aux informations très facilement et ne doivent souvent pas aller les rechercher (car on leur envoie le magazine). A ces magazines s'ajoute bien souvent une information présente sur le site internet de la collectivité, et une présence de plus en plus forte sur les réseaux sociaux, auxquels s'ajoutent les anciens modes de communications physiques (pancartes, etc.). La communication est par ailleurs particulièrement appréciée à Dunkerque, où la collectivité semble mettre en avant une réelle volonté de transparence.

Le journal de Dunkerque, non je trouve qu'on est bien informés, si on veut on trouve l'info, et puis il y a le DK Clic, l'agenda culturel, le guide pratique, les infos de la CUD. Nous l'été on a les enfants ils viennent faire des activités du matin au soir. Et on est au courant de tout. [Femme, Cinquante d'années, profession intermédiaire, Dunkerque, habitante]

On reçoit tous les mois un magazine, Calais Mag qui explique bien les choses, quand on prend le temps c'est clair. Après moi je suis un peu aussi sur Facebook, sur internet, après on s'intéresse ou on ne s'intéresse pas. Donc moi j'estime que c'est suffisant. [Femme, Trentaine d'années, emploi non renseigné, Calais, habitante]

L'avantage maintenant c'est que Facebook génère une communication mais c'est une communication que tu vas aller chercher dans la mesure où tu es adhérent à la page. [Femme, Cinquante d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Alors on a des panneaux en entrée de ville pour les travaux, il y a des com' plutôt traditionnelles avec des panneaux etc. et au niveau de la ville il y a les Fabriques d'Initiatives Locales (ateliers de concertation par quartiers). [Femme, Cinquantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Pour les élus interrogés, une bonne communication est nécessaire pour faire valoir au mieux les aménagements liés à la revalorisation du centre-ville. Ils insistent aussi sur la nécessité de rechercher une constante amélioration de la communication, parfois en expérimentant des méthodes nouvelles, dans un objectif de toucher un nombre croissant d'habitants.

Je pense qu'une communication d'office il faut l'améliorer, parce qu'il y aura toujours des gens qui ne sont pas au courant. Dès qu'on peut améliorer il faut le faire. On doit améliorer pour les gens qui déjà ne vont pas s'informer naturellement. Je pense que ça a été beaucoup développé. [Homme, Trentaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteurs institutionnels]

Beaucoup d'information, on va essayer de mettre des panneaux LED en ville pour l'information, par exemple pour un événement on affichera les parkings gratuits. [Homme, Cinquantaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

A Dunkerque, une volonté particulière a notamment été élaborée en termes de communication concernant les travaux réalisés notamment en centre-ville dans le cadre des projets Phénix et DK Plus de mobilité. Cette communication importante vise à l'explication des travaux menés, dans une logique d'accompagnement des personnes concernées par les désagréments causés par les travaux. Aussi, elle a pour objectif d'informer sur les dates de début et de fin de travaux, et d'accompagner les habitants dans l'établissement de nouvelles pratiques temporaires, notamment concernant la circulation et l'accessibilité des lieux centraux.

Il y a une communication très particulière qui est très ciblée qui est mise en œuvre dans le cadre du projet DK Plus de mobilité, à l'échelle de l'opération, et il y a une intention systématique de vouloir redonner sens de ce qui est entrepris. [Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Toutefois, pour certains, il existe des lacunes d'information et de communication concernant notamment certains équipements pourtant importants tels que la Halle aux Sucres à Dunkerque ou encore l'extension du Nausicaa à Boulogne-sur-Mer, dont seules les personnes s'y intéressant et faisant l'effort de rechercher l'information ont eu connaissance. Ainsi

certaines personnes estiment de pas être correctement informées des différents sujets qui peuvent les intéresser au sein de la collectivité.

J'aimerais quand même un peu plus de communication, car il y a le côté pole position mais c'est vrai que pendant les travaux on n'est pas forcément au courant de tout. [Femme, Vingtaine d'années, employée, Dunkerque, habitante]

La Halle aux Sucres c'est super important, on sait que ça existe mais ça parait loin du centre-ville, et on n'a pas d'informations et il faudrait vraiment travailler là-dessus. [Femme, Cinquantaine d'années, profession intermédiaire, Dunkerque, habitante]

Il manque de panneaux, il manque de l'information. Par exemple à Nausicaa à l'ouverture ils en ont parlé dans « tout azimut », le petit magazine, mais tout le monde ne reçoit pas « tout azimut » il faut le savoir aussi, il y a eu un panneau, des drapeaux, c'est tout. Après c'est du bouche à oreille, mais c'est pas assez, pareil pour le Poulpaphone c'est pas assez, à Dunkerque il y en a beaucoup. Il faudrait plus d'annonces, même dans les villages. [Femme, Trentaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Pour certaines personnes, il faudrait améliorer la communication, notamment pour les jeunes, en utilisant de nouvelles méthodes adaptées aux usages des populations ciblées et en développant la présence sur les réseaux sociaux par exemple. Le développement de la communication multi-canal est alors de plus en plus mise en application par les acteurs de l'urbain et de plus en plus pratiquée et souhaitée par les habitants.

On est plutôt informées sur Facebook, après il y a plein de pancartes, nous on est jeunes c'est plutôt internet. Je pense qu'il faudrait un peu développer la communication. [Femme, Vingtaine d'années, chômeuse, Calais, habitante]

On essaye aussi de construire quelque chose sur de la visibilité avec des campagnes de communication sur Facebook ou de faire en sorte que les gens puissent voir ce qu'il se passe. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Pour d'autres, s'il existe une certaine lacune en termes de communication, c'est qu'une partie de la population ne fait pas l'effort de s'intéresser aux informations proposées. Il y aurait donc une nécessité de revoir les modes de diffusion de l'information afin de toucher au mieux les usagers, par le biais d'une nouvelle communication complémentaire à l'envoi du magazine et à la présence sur les réseaux sociaux, etc.

Je crains que ce soit un peu long car actuellement on fait les choses bien je pense, mais même s'il y a un effort de communication, la communication passe pour ceux qui veulent écouter.

[Homme, Soixantaine d'années, retraité, Dunkerque, habitant]

Je pense qu'il y a eu des communications via le petit bouquin qu'on reçoit après je ne me suis pas trop intéressée, même Nausicaa je n'ai pas été voir mais d'après des échos que j'en ai eu ce n'était pas terrible. [Femme, Quarantaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

D'autre part, pour certaines personnes interrogées, les documents de communication envoyés aux habitants sont tant une forme d'information qu'une forme de « propagande » ou de « publicité », cherchant à mettre en avant les aspects positifs des actions menées et éludant les critiques.

Officiellement le projet il va vachement bien et il va marcher du tonnerre. Ça c'est ce que j'ai lu, mais je n'ai pas vu beaucoup de critiques en fait, bizarrement. Parce que j'ai l'impression que dès qu'ils interviewent quelqu'un dans leur espèce de feuille de chou municipale ça va être quelqu'un qui va dire c'est vachement bien, et si tu écoutes les commerçants de la feuille de chou municipal ils sont tous vachement fans du projet. [Homme, Trentaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Ils sont plus sur l'image du calaisis, avec les programmes des migrants, après on va parler de réhabilitation des choses comme ça, ça reste de la publicité. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Calais, habitant]

Pour les acteurs interrogés, il existe également une forme de communication qui va de pair avec la concertation et qui se traduit autour d'une co-production de certains projets. On retrouve alors ici l'idée de communiquer tout en aménageant et en concertant, plaçant ici la communication dans la logique de projet, comme une étape nécessaire et intégrée, et non pas comme un cataplasme post-aménagement.

Après il y a une communication Dunkerque intra-muros sous forme des FIL avec la co-production sur certains espaces avec le travail qui a été réalisé pour partie sur le jardin des arts, une partie des activités de la bibliothèque, et puis aussi des communications plus larges avec des fonds qui ont été mis en place avec les habitants pour pouvoir soutenir des projets associatifs, particuliers. [Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

XVI-2. La concertation existe-t-elle vraiment ?

La question de la participation des habitants dans le processus de décision des aménagements est pensée depuis les années 1970 (Barthelemy, 2011 ; Epstein, 2013), et est aujourd'hui renouvelée par le développement des technologies de l'information et de la communication. Toutefois force est de constater un échec de la mise en œuvre d'une véritable démocratie participative dans la plupart des territoires français (Fixot, 2014). La communication va en effet souvent de pair avec la concertation, qui entrent toutes les deux dans le registre des facilitateurs d'acceptation, ou plus concrètement, servent à désamorcer d'éventuelles mécontentes ou conflits concernant les projets d'aménagement urbain.

A Dunkerque, les Fabriques d'Initiatives Locales représentent une forme de concertation et de co-production très appréciée des habitants. Elles concernent des projets développés en mairie de quartier. La question très virulente du stationnement et des plans de circulation fait également l'objet de réunions fréquentes au cours desquelles les doléances des habitants sont discutées et pour certaines intégrées au projet, avant restitution auprès de ces derniers.

En termes de concertation on a les FIL mais pas en centre-ville. On retrouve toujours les mêmes personnes, il faut faire de la concertation mais c'est compliqué. Il ne faut pas oublier les enfants aussi car on touche les parents par les enfants. [Femme, Cinquantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Il y a un truc génial c'est les FIL par exemple. Ça c'est du travail horizontal. Ça existe et on peut travailler le sujet. [Homme, Soixantaine d'années, retraité, Dunkerque, habitant]

Pour les habitants, ces initiatives de concertations mises en œuvre par les décideurs pèsent positivement sur leur perception de la politique menée et sur les projets mis en œuvre par la collectivité.

Je trouve que le maire actuel est beaucoup dans une optique sur la participation, la citoyenneté les choses comme ça. [...] Je trouve qu'il y a un travail de communication qui est super parce qu'en plus il y a les plans qui reprennent et le site a été beaucoup amélioré aussi je trouve. [Femme, Trentaine d'années, employée, Dunkerque, habitante]

Par rapport au front de mer par exemple ils ont fait des réunions, pour les machines aussi, donc c'est bien on invite quand même les gens à voir ce qui va se passer chez eux, ce qui va changer. [Femme, Trentaine d'années, emploi non renseigné, Calais, habitante]

Pour les acteurs institutionnels, les différents projets d'aménagement prévus pour la revalorisation représentent alors un potentiel certain de mise en place d'une concertation efficace dès l'amont des projets. La mise en œuvre et l'accompagnement des habitants dans le projet, tout au long de sa construction, par l'information et la concertation, participe alors au désamorçage du processus de contestation (Innebeer, 2015).

Le projet de Delarozière est prévu pour être réalisé en concertation avec les habitants.

[Homme, Quarantaine d'années, service patrimoine, Calais, acteur institutionnel]

Il est important que le projet soit très bien partagé initialement, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, c'est pour ça qu'on a des distorsions parce qu'il faut d'abord faire adopter et quand on est près on y va. Là on est dans une course contre la montre où on veut réaliser absolument parce que l'objectif c'est de montrer en fin de mandat que j'ai fait, j'ai réalisé, on ne fait pas de concertation, on montre qu'on a soi-disant concerté mais on n'a pas concerté.

[Homme, Cinquantaine d'années, employé, Dunkerque, Habitant]

Certaines personnes interrogées, notamment à Dunkerque, trouvent que le changement de politique entrepris depuis l'élection du maire actuel facilite grandement de meilleures communications et concertations, à l'opposé des politiques passées qui étaient alors considérées comme un peu moins visibles pour les citoyens.

Je trouve que depuis qu'on a M. Vergriete je trouve qu'avant on avait des choses qui avaient été faites mais plutôt en sous-marin, il y avait aussi des concertations mais moins visibles que M. Vergriete. Donc du coup c'est forcément plus visible et plus lisible donc on se dit qu'il y a plus de choses de faites alors qu'il y en avait aussi avant. Il y a une volonté d'être clair vis-à-vis des habitants et je trouve ça génial. [Femme, Trentaine d'années, employée, Dunkerque, habitante]

Avant il n'y avait pas ces réunions-là, on choisissait un maire et on faisait sans demander l'avis des citoyens. [Homme, soixante-dizaine d'année, retraité, Dunkerque, habitant]

D'autre part, pour certains, la concertation devient alors une méthode de faire valoir le politique avant d'être une action visant au développement et à la prise en compte des habitants dans l'urbain.

On a l'impression que rien n'existait auparavant, c'est faux, l'histoire évolue depuis des siècles et il s'est passé des choses. Je crois qu'aujourd'hui on est trop dans l'idée de dire

regardez je construis Dunkerque. Non Dunkerque existait déjà et existera après. D'autres maires arriveront derrière et c'est la vie d'un territoire. Ce n'est pas spécifique à Dunkerque de toute façon. [Homme, Cinquantaine d'années, employé, Dunkerque, Habitant]

Au-delà de la simple concertation, c'est alors la co-production et les actions citoyennes qui sont entreprises par les habitants eux-mêmes pour le développement de leurs quartiers qui apparaît comme étant importante dans les discours, tant elle peut permettre d'amener un véritable dynamisme. Cette forme de co-production, avec des habitants force de proposition et non plus passifs, peut également permettre une meilleure valorisation, acceptation et pratique des réaménagements proposés pour ces espaces urbains.

Le centre-ville allait moins bien parce qu'il n'était pas attirant. Le dynamisme du commerce n'est qu'une partie de l'iceberg. Je pense que le dynamisme de la ville ça doit être l'affaire des citoyens de la ville. Je pense que les actions citoyennes doivent être valorisées. Le nombre de réunions, le nombre de personnes, c'est extrêmement puissant, et ça donne des résultats. [Homme, Soixantaine d'années, retraité, Dunkerque, habitant]

Pour certains, l'éducation des habitants sur les questions d'aménagement, et l'intégration de leurs avis dans les décisions prises, représente alors un moyen indéniable d'acceptation de nouvelles politiques par les populations.

L'idéal serait de dire demain on appelle les gens et on leur donne une connaissance de la ville, et les gens sont friands de ça. Expliquer les choix, se donner tout le débat avant, et après il y a un choix qui doit se faire. [Homme, Soixantaine d'années, retraité, habitant, Dunkerque]

Parfois, certains projets sont simplement soumis à votation et n'entrent pas dans une véritable co-production, cette dernière étant souvent couteuse en termes de moyens selon les personnes interrogées.

Sur les projets de centre-ville dont je vous ai parlés c'est de la communication, il n'y a pas de concertation. Concertation il y eu par rapport à la votation place Jean-Bart voilà mais sinon il n'y a pas c'est une volonté de séparer ce qui est de l'échelle de l'agglomération et en plus la coproduction ça demande beaucoup de moyens, des moyens humains et donc il n'y a des thèmes qui ont été ciblés et pas d'autres. [Femme, Cinquantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

En termes de concertation, la place du commerçant est également primordiale pour l'attractivité du centre urbain, et des initiatives sont donc également développées avec les commerces, comme en atteste la création de l'office du commerce à Dunkerque. Il en va de même à Boulogne-sur-Mer, où les Unions Commerciales tiennent une grande place dans les discussions ayant attiré notamment à la revalorisation par l'animation.

Donc les solutions c'est ça dynamisation du centre-ville, après il faut savoir qu'on a mis en place une structure de dialogue avec les commerçants qui s'appelle l'office du commerce et qui a été une révolution puisqu'au départ les commerçants de l'union commerciale était contre tout, donc on a choisi de travailler avec des commerçants représentatifs de leur quartier. [Homme, cinquantaine, élu, Dunkerque, acteur institutionnel]

Donc nous à Boulogne il y a un partenariat important entre la chambre de commerce, la ville et puis les commerçants. Nous la ville, avec les unions commerciales ça se passe bien, à tel point qu'on parle de recruter chez nous un animateur à mi-temps pour créer des événements, une dynamique, avec les commerçants, vraiment faire des choses. [Homme, Cinquantaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

Avec les assemblées comment ça se passe et réunions régulières, très régulières au moins une fois toutes les trois semaines de toutes les Unions Commerciales, avec vient qui peut. On fait un point sur tout, regarder ce qu'on peut faire, on travaille sur ce qu'on a à travailler, on invite les interlocuteurs dont on a besoin. [Homme, Cinquantaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

Concernant les nouveaux projets d'aménagement pour la revalorisation du centre-ville, certains habitants se disent intéressés d'avoir pu participer à la votation (notamment pour le projet de centre-ville piéton à Dunkerque), tandis que d'autres regrettent de ne pas avoir été suffisamment consultés (Association Droit au Vélo) ou d'être mis devant le fait accompli.

Je trouve que c'est un choix qu'on a fait, le maire nous a laissé la possibilité par exemple aussi avec la place Jean-Bart de faire le vote, donc après moi j'étais pour ce changement donc voilà. [Femme, Trentaine d'années, employée, Dunkerque, habitante]

D'ailleurs il y a eu plusieurs réunions où on a fait voter les gens pour que le centre-ville devienne piétonnier, pour moi c'est un bien. [Homme, soixante-dizaine d'année, retraité, Dunkerque, habitant]

De ce que j'ai su, je ne suis pas sûr que l'ADAV ait été énormément consultée sur les aménagements. Les plans des aménagements n'ont pas été communiqués. Donc malheureusement une fois que les choses sont faites c'est un peu tard. [Homme, Trentaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Encore une fois personne n'a été concerté on se lance dans de grands travaux en pleine saison, pareil on construit une nouvelle patinoire on ne sait pas ce que va devenir l'ancienne, la piscine on en construit une nouvelle, voilà. On nous met à chaque fois devant le fait accompli. [Homme, Cinquantaine d'années, ouvrier, Dunkerque, habitant]

Pour certains habitants, malgré les efforts faits, et l'amélioration perçue en termes de communication et de concertation, il y a peu de prise en compte des avis des habitants dans les décisions prises. Certains accusent alors une certaine forme de concertation de façade, sans que les habitants n'aient de réels poids dans les décisions prises, voire pire, que les contestataires sont écartés des instances de discussion.

Je trouve que c'est bien rare, ah si on a des réunions en mairie, j'ai été, ça a le mérite d'exister et d'être mis en valeur. Ils ont tenu compte de l'avis des habitants pour certains sens interdits. C'est mieux et ils donnent l'impression que les gens peuvent s'exprimer plus qu'avant. [Femme, Cinquantaine d'années, profession intermédiaire, Dunkerque, habitante]

Les FIL sont effectivement des lieux d'échanges, mais moi j'ai le sentiment que les choix sont déjà arrêtés et que du coût c'est descendant. [...] Donc ça c'est bien, sur les grands projets je pense qu'au contraire c'est un peu un manque de communication. Il y a de la concertation, mais c'est très descendant et je pense que ce n'est pas de la concertation. [Homme, Trentaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Non là-dessus je pense qu'il y a beaucoup de choses à faire, pour faire s'investir les citoyens. Le conseil municipal c'est quand même le premier élément démonstratif d'une ville, elle a [Mme le Maire] mis les horaires en plein après-midi. Moi j'allais de temps en temps c'était à 18h-18h30, donc en sortant du travail on pouvait y aller, et là d'un coup il y a quelques mois de ça, décision unilatérale, maintenant c'est à 16h. C'est anti-démocratique, ça empêche les citoyens d'y aller. [Homme, Trentaine d'années, profession intermédiaire, Calais, habitant]

Bah il y a les conseils municipaux, ils font aussi des choses à Dunkerque, mais le problème c'est que tout est déjà prévu à l'avance, avant de demander les avis, donc je ne vois pas à

quoi ça sert. Les gens finissent par se dire que de toute façon ils ne sont pas écoutés. [Femme, soixante-dizaine d'année, retraitée, Dunkerque, habitante]

Pour d'autres, à l'instar (si ce n'est plus) de la communication, la concertation ne peut être menée qu'avec des personnes volontaires et intéressées par les projets proposés, et ne peut être menée s'il n'y a personne avec qui concerter. D'aucuns pensent alors que la concertation existe et qu'elle est suffisante, mais qu'elle ne peut se faire sans une réelle volonté citoyenne.

Moi j'ai cru voir qu'il y a eu des réunions au niveau de la ville, avec tous ceux que ça intéressait, après moi je ne suis pas intéressée je ne suis pas allé voir mais moi j'ai eu l'impression qu'il y a eu quand même des choses qui ont été faites, si on voulait s'y intéresser je pense qu'on pouvait. [Femme, Vingtaine d'années, employée, Dunkerque, habitante]

Il y en a des réunions de concertations mais il faut se sentir concerné pour y aller. [Femme, soixantaine, retraitée, Calais, habitante]

Pour certains, les instances de concertation de leur collectivité ne sont pas à destination des habitants car ces derniers n'ont pas l'impression de pouvoir véritablement être écoutés et agir sur l'évolution des espaces urbains.

On avait eu une fois un questionnaire à remplir en ligne, des documents mais sans tenir compte des avis. Je ne crois pas qu'il y ait de volonté de prise en compte des besoins des habitants, il n'y a pas de réunions publiques, il n'y a rien, je ne pense pas que ce soit destiné aux habitants. [Femme, Trentaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Certains finalement, avouent que la concertation est une pratique compliquée, et qu'il est difficile de prendre en compte les avis, parfois divergents, de toutes les parties prenantes, et d'autant plus lorsqu'il s'agit d'habitants, donc les perceptions, caractéristiques sociales ou encore les pratiques peuvent être très différentes de l'un à l'autre.

La concertation c'est compliqué, ça veut dire écouter et prendre en compte les avis et surtout décoder ce qu'on entend. Parce qu'un habitant va exprimer une crainte ou va exprimer un souhait qui cache peut-être des fois autre chose et ça je pense que ce n'est pas forcément fait quoi. [Homme, Trentaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Je suppose que ce n'est pas simple, tout le monde peut s'exprimer, je ne vois pas ce qu'on pourrait faire d'autre. Après trop de médiation tue la médiation hein. [Homme, Soixantaine d'années, employé, Calais, habitant]

De toute manière si on demande l'avis de tout le monde on ne fera rien. [Homme, soixante-dizaine, retraité, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Donc on est dans des contradictions perpétuelles où la revalorisation du centre-ville elle a toujours une acceptation collective qui est différente de l'acceptation individuelle. On peut communiquer autant qu'on veut, le centre-ville il a toujours été et du coup il y a des interprétations du centre-ville et du fait urbain qui sont différentes d'une personne à l'autre et vous allez voir des contradictions complètes. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Dans les centres-villes, comme dans tous les projets de territoire, le processus participatif apparaît décevant en termes de participation à la délibération ou à la décision comme l'indiquaient dès 2011 (Blondiaux et Fourniau). Pourtant, même s'il est peu efficace, il a apporté, à travers les FIL de Dunkerque notamment, un ensemble de connaissances à la plupart des personnes interrogées et en ce sens doit être valorisé, tout en restaurant parfois la confiance dans les élus.

XVI-3. Les habitants se considèrent-ils comme bénéficiaires des projets de revalorisation ?

Enfin, pour que les politiques de revalorisation soient véritablement acceptées par les habitants, ces derniers doivent se sentir bénéficiaires de ces projets, cela passant en partie par le biais d'une bonne communication et concertation de la part des décideurs, qui permettront de montrer aux habitants qu'ils sont les principaux destinataires des actions mises en œuvre.

Les politiques de revalorisation menées semblent être assez complètes, et à destination d'un panel diversifié d'individus, qu'ils soient habitants, touristes ou encore commerçants.

Bah j'espère que ça va profiter aux habitants. Je suppose que tout ça c'est fait pour ça, ça dépendra comment ça fonctionne. Je pense que le bus gratuit ça va bénéficier aux ménages essentiellement en difficulté, je me dis que peut être que les ménages les plus en difficultés ont déjà un avantage à prendre le bus, les étudiants ont des tarifs spéciaux, par contre la fréquence plus importante sur les lignes à haut niveau de service ça ne peut qu'être bénéficiaire à tout le monde. [Homme, Trentaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Pour moi les bénéficiaires de tous ces projets là ça serait les habitants et un public qui viendrait occasionnellement et je trouve ça bien que les investissements ne soient pas fait uniquement dans le cadre de subvenir aux besoins des Boulonnais puisque au final on est à

une échelle plus large que ce soit commune, CAB et pourquoi pas une échelle départementale ou régionale. [Homme, Trentaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

A Dunkerque, pour les personnes interrogées, les principaux destinataires des actions de revalorisation sont les jeunes ou les personnes âgées. Ces discours sont argumentés par les types d'équipements prévus dans la revalorisation du centre-ville (bowling, patinoire pour les jeunes et maison de santé ou résidence pour personnes âgées pour les anciens). Les documents de communication fournis par la collectivité semblent d'autant plus souligner cette idée. Par conséquent, ce sont les personnes actives qui semblent se sentir délaissées par ces nouveaux aménagements.

Il y a des petits faits révélateurs, quand vous prenez le journal communautaire, vous regardez les trois premières pages, vous vous dites quels sont les habitants de Dunkerque ? C'est les très jeunes et les anciens, vous n'avez pas d'entre deux, ce n'est pas important pour la ville de Dunkerque. Et au milieu c'est ceux qui financent en majeure partie, et avec ça je suis très mal à l'aise. La population active là-dedans elle n'existe pas, donc ça c'est révélateur de ce qui se passe dans la tête de ceux qui décident un certain nombre de choses. [Homme, Cinquantaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Pour les acteurs interrogés, s'il existe une volonté de rassembler l'ensemble de la population, il y a un choix certain de toucher particulièrement le public plutôt jeune. L'objectif est alors de travailler avec la jeune population, pour permettre l'évolution progressive des pratiques et des usages des milieux urbains et plus particulièrement en centre-ville, afin de tendre de plus en plus vers un modèle de centre urbain en croissance, accompagné par une population dynamique et potentiellement plus apte au changement que leurs aînés. Cette position semble en effet pertinente au vu du poids des routines et de la transmission des pratiques spatiales comme nous l'avons plus haut.

On est plutôt en train d'essayer de faire prendre des habitudes aux plus jeunes. Jeunes parents, ado, pour aller en centre-ville. C'est sans doute plus facile d'éviter auprès d'eux le phénomène du « c'était mieux avant », avec des personnes âgées qui ont vécues pour eux un âge d'or et que l'âge aidant sont eux même dans un déclin. C'est sans doute plus facile d'aller vers des gens qui sont en pleine croissance de leur vie, et que du coup on les accompagne. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Donc quelque part en termes de stratégie, c'est cette cible-là qui est privilégiée, qui va entrer dans la durée, les plus aptes au changement. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Pour certains habitants, notamment à Calais, le touriste est la principale cible des politiques de revalorisation. En effet, le projet des Machines de Calais lié au réaménagement du front de mer et à la création d'un camping à proximité, s'inscrit dans une logique d'attraction et de captation de flux extérieurs. Ces aménagements sont donc plutôt perçus comme n'appartenant que peu aux habitants, dans le sens où, en dehors de la valorisation de l'image de la ville et du sentiment de fierté, les Calaisiens ne seront que peu usagers de ces équipements.

A Calais ce qu'ils font avec les machines c'est côté touriste, mais ce qu'ils font au niveau du front de mer etc. c'est pour les habitants. [Homme, Vingtaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Il en va de même à Boulogne-sur-Mer, où le projet de création d'un nouveau pôle alliant un casino, un complexe hôtelier, un cinéma et de la restauration, en lien avec le réaménagement des berges de la Liane (et de l'extension du Nausicaa), est perçu comme une façon de développer l'attractivité touristique de la ville.

Si on déplace le cinéma ça sera très bien pour les touristes, super pour les touristes, mais nous la population non. [Femme, Cinquantaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Le pôle qu'ils essayent de faire autour de Nausicaa, du casino je pense que c'est réellement orienté autour du tourisme, et les je ne pense pas que les Boulonnais iront spécialement là-bas. [Femme, Cinquantaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Si le développement de l'attractivité touristique du territoire est une bonne chose, les habitants mettent ici en évidence une problématique de concurrence de nouvelles polarités avec le centre-ville ancien. Certaines personnes interrogées semblent se montrer virulentes quant à cette volonté d'attirer le touriste, et aimeraient que les projets d'aménagements ne concernent qu'eux en tant qu'habitants, c'est qu'il existe encore une certaine forme de xénophobie, parfois héritée du passé historique et guerrier, qui ne facilite pas le rapport à l'autre. Certaines personnes interrogées soulignent en effet une méconnaissance de la langue anglaise et une réticence à l'ouverture transfrontalière chez les habitants, pour des territoires pourtant frontaliers et proches (la barrière de la mer n'en étant plus vraiment une aujourd'hui). Aussi

on peut voir cette distance par rapport à l'étranger, tant dans les discours que dans les actions, avec notamment la question migratoire et celle du tunnel sous la manche, qui ne facilite pas tant que cela l'ouverture sur l'autre, et devient même de plus en plus un symbole de renfermement sur soi (Brexit, contrôles nombreux à l'entrée du tunnel, constructions de barrières barbelées etc. pour empêcher les migrants de passer, etc.).

Ils font beaucoup de trucs pour les Anglais, etc. mais on est quand même en conflit ancestral avec les anglais, moi la première chose que j'ai entendu quand je suis arrivée ici c'est les anglais c'est des bâtards, je me suis dit mais on est où ici. Il y a quand même un conflit qui date de la guerre de 100 ans quoi. Et au niveau scolaire on n'est pas au niveau en anglais. [Femme, Cinquante d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Pour certains habitants qui ne se considèrent pas comme bénéficiaires des politiques menées, c'est à la collectivité et aux entreprises mandatées pour les travaux que ces projets de revalorisation seront principalement bénéfiques. Certains Boulonnais interrogés se sentent également financeurs d'un projet (dans les impôts) qui ne les concernera que très peu, et qui profitera plus à l'attractivité générale de l'agglomération qu'aux habitants.

Pas nous, je ne pense pas, nous on va plutôt le payer. Le problème c'est que les gens vont à Nausicaa, restent à Nausicaa et repartent. Parce qu'en plus quand tu vas à Nausicaa tu y reste une bonne partie de la journée, alors comment faire pour justement attirer les gens dans un centre-ville, avant et après la visite à Nausicaa. [Femme, Quarantaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Bah à qui ça va profiter ? bah à la mairie, qui va se faire mousser d'avoir fait des travaux, de s'être occupé du quotidien des Dunkerquois alors que l'ancienne municipalité se perdait dans la construction de grands projets. Si les entreprises Vinci, etc. il y a du boulot pour ces gens-là, les laveurs de carreaux avec toute la poussière qu'ils foutent sur les fenêtres, les garagistes avec les portières enfoncées par les barrières. [Homme, Trentaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Certains pensent même que les décideurs, en plus d'être bénéficiaires de la revalorisation à des fins politiques, participent à cultiver l'image décroissante de la ville autour d'aspects particuliers (question migratoire par exemple), et ne portent pas leurs actions sur les véritables problématiques identifiées (précarité de la population, départ des commerces, etc.).

Ah bah les élus, c'est eux qui cultivent cette image de merde, le centre-ville est complètement dévasté. Alors pour moi c'est les élus parce qu'eux leurs objectifs c'est que ça ne bouge pas et qu'ils essayent de se mettre les Calaisiens dans la poche et en disant ah regardez les migrants machin, alors que les migrants ce n'est pas le problème, ce n'est pas pour ça que la ville elle n'est pas attirante. [Homme, Vingtaine d'années, employé, Calais, habitant]

Pour les habitants qui ne se sentent pas bénéficiaires de ces projets de réaménagement, cette revalorisation pourra alors même favoriser d'autant plus les comportements d'évasion, notamment commerciale, vers des espaces qu'ils considèrent comme fait pour eux (pour leurs pratiques et leur identité). Ces espaces idéaux seront alors à nouveau des centres commerciaux périphériques, comme la Cité Europe, qui, bien que décroissante elle aussi, semble attirer toujours autant de personnes.

Ce n'est pas les habitants, plutôt des publics extérieurs, je pense que mes filles préféreront prendre la voiture et aller à Calais (Cité Europe), en profiter pour faire les boutiques là-bas, je ne pense pas que ce soit une bonne chose pour les habitants. [Femme, Trentaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Pour d'autres, cette pluralité de destinataires est donc essentielle pour la revalorisation, dans le sens où elle participe à la non-exclusion de certaines catégories de personnes, et favorise le rassemblement, dans une logique de centralité (maximisation des flux d'individus et d'activités différents).

Pour moi le premier bénéficiaire c'est l'habitant. Alors après il y aura bien sûr les commerçants etc. alors surtout ce qui est important c'est de ne pas opposer l'habitant et le commerçant. Il y a souvent cette confrontation qui est sous-jacente ou pressentie et parfois craintes, ça doit être bon pour tout le monde. [Homme, Cinquante d'années, employé, Dunkerque, Habitant]

Enfin, certains habitants craignent qu'une revalorisation du centre-ville en désaccord avec ses habitants et son identité pourrait ne pas trouver de bénéficiaires du tout, et amplifier encore plus le phénomène de décroissance déjà bien présent.

Le risque serait qu'il n'y ait pas de bénéficiaires, je crains qu'ils aient créés encore quelque chose d'un peu pharamineux mais en décalage par rapport au centre-ville et au final ça ne rend pas service ni aux habitants de Boulogne ni aux commerces. Je ne suis pas sûr que faire ce nouveau centre-ville sera bénéfique, peut-être pour la balade du samedi et encore. Le

projet en soit je ne le considère pas mauvais, mais si c'est au détriment du centre-ville ça sera mauvais. [Homme, Trentaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Cette question du bénéficiaire de l'action publique apparaît dynamique pour mieux comprendre la confiance et l'espérance des électeurs. Absente en tant que telle de nos grilles d'entretiens avec les décideurs, elle mériterait sans aucun doute de plus amples recherches en géographie urbaine.

XVI-2. Remise en cause des stratégies de revalorisation et divergence d'appréciation des modèles de centres-villes dynamiques.

Afin de terminer l'analyse, il nous paraissait intéressant d'étudier la question de l'acceptabilité des différentes politiques mises en œuvre, et de voir si la revalorisation dans les villes étudiées correspond à la définition théorique de la revalorisation et aux attentes des habitants sur cette question.

XVI-2.1. Une décroissance due à des politiques d'aménagement inadéquates : la responsabilité des décideurs dans l'efficacité de la revalorisation

Finalement, pour certaines personnes interrogées, si certains facteurs de la décroissance étaient latents, ce sont les politiques publiques mises en œuvre jusqu'alors par les différents décideurs qui ont fini par créer cette situation de décroissance. Parmi ces politiques, on notera les différents aménagements urbains mis en œuvre depuis la Reconstruction, qui participent à une déstructuration de la forme urbaine, une architecture moderne jugée de mauvais goût et finalement des projets urbains jugés inadaptés, voire incohérents. Ainsi, les personnes interrogées évoqueront les décisions passées de mise de constructions périphériques, d'autoroutes urbaines ou encore de laisser faire en termes d'implantation de services financiers dans les centres, etc., qui sont autant de choix conduisant aux problématiques de décroissance actuelles. On pourrait parler ici de biais « d'autocomplaisance » collective qui attribuent les échecs à des facteurs extérieurs, en l'occurrence l'action publique, même si les élus locaux restent toujours les élus qui inspirent le plus confiance comme le montrent les différents baromètres du CEVIPOF de Sciences Po.

Et puis aussi par les choix politique de décentraliser les commerces et créer des zones à l'extérieur, forcément ça détruit le centre-ville. [Homme, Trentaine d'années, profession intermédiaire, Calais, habitant]

La cité Europe qui a créé ça ? Il fallait faire les bons choix à ce moment-là, on ne va pas tout raser et tout recommencer, il faut arrêter de se plaindre. [Homme, Vingtaine d'années, employé, Calais, habitant]

Les politiques qui ont pu être menées à Dunkerque et ailleurs, font effectivement qu'on dévitalise les centres-villes. [Homme, Cinquantaine d'années, employé, Dunkerque, Habitant]

Moi je pense qu'un des éléments de désertification c'est la politique d'aménagement urbain qui a été menée. Pour moi c'est une des causes. [Homme, Cinquantaine d'années, employé, Dunkerque, Habitant]

Les nouveaux aménagements de revalorisation sont parfois identifiés comme néfastes pour les autres quartiers de la ville, car l'on déplace l'attractivité dans les centres, sous peine de voir mourir les autres polarités secondaires en alimentant une certaine forme de concurrence entre les quartiers.

On a l'impression qu'avec la fusion des communes ils ont tout nivelé vers le bas pour que ce soit profitable à Dunkerque. [Femme, Cinquantaine d'années, cadre, Dunkerque, habitante]

Pour certains habitants, la recherche d'un centre d'agglomération attractif par les acteurs peut nuire à l'attractivité du centre-ville restreint, en déplaçant les actions de revalorisation vers des espaces considérés par les habitants comme hors du centre et de ses problématiques.

Une évolution négative du centre-ville, très négative, parce qu'on dirait qu'on a un maire qui n'est pas solidaire de ses commerces, qu'il veut déplacer le centre-ville ailleurs, le cinéma ici il marche très très bien et il va être déplacé pour aller de l'autre côté du port donc du coup tout sera reporté là-bas. [Femme, Trentaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Les choix urbanistiques et architecturaux de ces nouveaux aménagements sont parfois remis en cause par les personnes interrogées, qui jugent certains projets inadaptés aux problématiques du territoire.

Qu'est-ce qu'on va faire de Malo, pourquoi on a construit l'hôtel machin sur la parcelle Vandénabelle ? Avec un esprit passéiste de mauvais goût, alors que là il y a vraiment un objet à jouer. On parle de cette image de la Belle Epoque, il aurait été intelligent de travailler sur qu'est-ce qu'aurait été aujourd'hui l'architecture balnéaire pour un projet de ce type, en plus sur la pointe comme ça vue de partout, c'était marquer une empreinte d'une architecture

remarquable. Et ça me désole de voir apparaître des projets comme ça. [Homme, Soixantaine d'années, retraité, habitant, Dunkerque]

Les personnes interrogées se posent également la question de l'image que ces nouveaux aménagements donneront au centre et dans quelles stratégies urbaines ils s'inscrivent. Ainsi, ils remettent parfois en cause ces aménagements, les accusant de ne pas entrer dans un plan d'ensemble cohérent en termes d'attractivité territoriale globale.

Après il y a aussi ce jeu d'éléments, c'est que le plan de recollement permet de voir les dysfonctionnements et les liens entre ces projets, comment la ville va se structurer, là on est en train de mettre des patates un peu partout sans savoir ce que ça va apporter. [Homme, Soixantaine d'années, retraité, habitant, Dunkerque]

On ne voit pas le fil. Il manque surtout le plan d'ensemble. S'il n'y a pas de plan d'ensemble que tout le monde fait son petit truc dans son coin ça n'a aucun intérêt. Pour moi c'est sûr que ça ne va pas s'emboîter. Si même eux ils ne sont pas dans la globalité du projet... [Homme, Cinquante d'années, ouvrier, Dunkerque, habitant]

Finalement ce sont les travaux eux-mêmes qui sont remis en cause par les habitants et commerçants, en raison de leur durée et des impacts sur les chiffres d'affaires en centre-ville. De nombreux commerçants rencontrés, et notamment à Dunkerque²⁷, ont fait part de leur mécontentement vis-à-vis des travaux de centre-ville. En effet, de longues périodes de travaux peuvent rendre le centre-ville moins accessible et occasionner une certaine désertion de ce dernier par ses usagers (même si à Dunkerque une campagne de communication avait été mise en œuvre pour informer les habitants que le centre restait accessible). Les usagers excédés par cette longue période de travaux ont alors fini par éviter le centre-ville, et ont peu à peu adoptés de nouveaux comportements, se rendant alors dans d'autres centres voire en périphérie. Le centre-ville de Dunkerque, s'il est redevenu aujourd'hui attractif grâce à ces aménagements, a peut-être perdu une partie de ses usagers passés, et une partie de ses commerces qui n'auraient pas réussi à maintenir leur chiffre d'affaires durant la période de travaux (malgré une volonté des politiques de maintenir l'attractivité commerciale durant la période des travaux, en se basant sur une étude d'impact qui avait été préalablement réalisée).

²⁷ En centre-ville de Dunkerque, les travaux de restructuration et de revalorisation se sont écoulés sur une période assez longue et ont concernés les axes routiers et les places principales du centre-ville, conduisant à un sentiment assez négatif concernant la durée des travaux et leur impact sur le chiffre d'affaires des commerçants.

Ma boulangerie à côté de la gare, elle a perdu 66% de chiffre d'affaires dû aux travaux. Elle avait des clients qui sont des habitués et elle avait des salariés du port, qui passaient très tôt le matin, donc à 5h du matin, mais avec tous les travaux c'est devenu beaucoup plus compliqué de passer là-bas, donc pendant un moment les gens passaient plus, ils ont commencé à prendre d'autres habitudes sur d'autres itinéraires, et quand tu as changé tes habitudes tu ne reprends pas les anciennes. [Homme, Trentaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Et donc on a fait un peu une étude d'impact qui donne des recommandations pour je dirais atténuer l'impact des aménagements qu'on pourra faire, sur le commerce. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel].

Les personnes interrogées parlent également d'un manque de vision sur le long-terme d'élus locaux travaillant et aménageant le milieu urbain (entité qui se construit sur le temps long) sur le temps de leurs mandats (temps court), sans forcément se poser la question de l'après et de l'héritage laissé. On parle d'élus locaux voulant laisser leur empreinte sur la ville, sans forcément entrer en cohérence avec l'histoire bâtie et l'identité de la ville, parfois même en détruisant des symboles de cette histoire et cette identité.

C'est difficile d'avoir une vision à long terme, et donc pour une mairie c'est difficile mais c'est vrai que leur rôle c'est de voir sur le long terme et je pense que Calais n'a tenu aucune vision sur du long terme depuis 40-50 ans quoi. Je n'aurais peut-être pas fait mieux mais il y a quand même des erreurs qui ont été commises et cette ville se traîne quoi. [Homme, soixantaine, employé, Calais, habitant]

On est dans un temps futur oui mais peut-être pas de manière aussi prématurée et précipitée, mais pour un clin d'œil politique, pour que chaque élu ait son petit ou grand projet. A une époque chaque élu devait avoir son centre commercial, il a fallu en amont encore une piscine, après un palais des congrès et maintenant aujourd'hui c'est d'avoir un nouveau centre commercial en centre-ville, il y a des cycles qui font que les aménagements sont toujours identiques. Et qu'on réplique dans tous les centres-villes la même technique. La cité Europe à Calais, puis le cœur de vie qui est un fiasco. Mais c'est vrai que quelque part on a un éternel recommencement. [Homme, Cinquantaine d'années, employé, Dunkerque, Habitant]

Les habitants signifient ici le manque de clarté des programmes de revalorisation à travers la remise en cause des choix, et surtout des temporalités de l'action municipale. Bien souvent les

principaux travaux scientifiques insistent sur les temporalités différenciées de l'élu contre le citoyen, ici au contraire c'est le temps court de l'élu qui est opposé au temps long de l'habitant et à sa connaissance globale du territoire urbain.

XVI-2.2. Une remise en question des stratégies « mainstream » de revalorisation

Les personnes interrogées vont également évoquer les différentes stratégies de revalorisation qui suivent un courant « *mainstream* » (Béal et Rousseau, 2014) et qui se retrouvent souvent en inadéquation avec le territoire urbain dans lequel elles sont insérées. Certaines stratégies urbaines efficaces dans certains espaces urbains, qui sont reprises, la plupart du temps sans modifications, pour être insérées comme stratégies de revalorisation dans des espaces urbains en déprise. On retrouve de plus en plus d'actions « copiée-collée » et identiques, dans différents centres-villes, sans qu'elles ne trouvent une véritable légitimité autre que leur efficacité dans le milieu urbain depuis lequel elles sont reprises. Parfois, certaines stratégies deviendront en quelque sorte des normes à adopter pour la revalorisation (piétonisation de la place centrale, mise en place de pots de fleur colorés et de palmiers en centre, développement des transports et des équipements sportifs et de loisirs, etc.). Si ce travail de parangonnage semble important pour l'inspiration d'actions efficaces, la reprise de stratégies d'autres territoires urbains ne s'adaptent pas forcément aux milieux dans lesquels elles sont importées et n'ont alors pas les mêmes effets.

C'est toujours du copié collé d'actions, il y a quelques années, c'était la culture, il était vachement important de mettre de la culture pour faire venir des gens, alors qu'est-ce qu'à fait Dunkerque ? Dunkerque est devenue capitale régionale de la culture, et qu'est-ce qu'a voulu faire Calais ? Miser aussi sur la culture, créer un dragon géant. [Homme, Trentaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

A Calais, les personnes interrogées critiquent par exemple un certain nombre de « lubies politiques », qui sont perçues comme inutiles et non rentable. Parmi celle-ci on parle de la navette fluviale qui n'est jamais utilisée, le parc d'attraction dont les études ont été lancées et financées mais qui ne s'est pas réalisé, de l'espace culturel du Channel qui est excentré par rapport au centre et qui est peu fréquenté, et aujourd'hui, certaines personnes interrogées parlent du projet des Machines de Calais (reprenant l'idée des Machines de l'Île de Nantes) comme une énième lubie politique qui ne permettra pas d'atteindre les résultats escomptés en termes d'attractivité locale et de redynamisation.

Après pourquoi on a la navette fluviale ? Personne ne le prend et la seule fois où on l'a pris il était vide. C'est encore une fois une lubie politique. Il y avait aussi le parc d'attraction qui ne s'est pas fait. Il y a le Channel aussi, et maintenant ils veulent faire les machines, c'est cool mais ils font ça pour qui ? pour quoi ? Est-ce que ça vaut le coup ? [Homme, soixante-dizaine, retraité, Calais, habitant]

Le Channel est cependant perçu comme un lieu intéressant d'un point de vue culturel, mais finalement mal placé (excentré) et donc participant peu au dynamisme du centre-ville.

Les lieux comme le Channel en fait ce sont des lieux de vie, mais pour des activités ponctuelles, ce n'est pas ça qui dynamise un quartier. A la limite le Channel ça aurait été limite mieux qu'ils le fassent au 4B, parce que le 4B c'est encore un super marché de centre-ville qui a du mal, qui vivote, et les gens ont du mal à y accéder, le parking est payant j'y suis allé ça m'a gonflé je n'y suis jamais retourné. Ça fonctionne pas du tout. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Calais, habitant]

A Dunkerque, les personnes interrogées remettent en question la légitimité des équipements culturels du FRAC à proximité de la digue de mer. Pour les personnes interrogées, ces équipements ne sont pas visités et ne sont alors qu'un moyen de valoriser des friches portuaires, en dehors de toute fonction d'attractivité, ce qui est conforme à l'usage des FRAC qui ne sont pas des musées.

XVI-2.3. Une difficile valorisation de l'héritage urbain, des politiques publiques passées plus efficaces et cohérentes que les nouvelles ?

Ainsi, que cela concerne l'identité industrialo-portuaire, balnéaire ou naturelle, concernant les activités liées à la mer (plaisance) ou encore les emplois induits, habitants et acteurs institutionnels s'entendent sur le fait qu'il existe encore des lacunes concernant la valorisation de l'identité du territoire.

Une spécificité de Dunkerque c'est aussi que quand on est au centre-ville on n'est jamais à plus de 500 m d'un canal ou d'un bassin. Le port et les canaux représentent des éléments de l'identité Dunkerquoise et plus particulièrement du centre-ville. Mais on n'a pas encore pris conscience de l'intérêt de l'aménagement des bords à canaux. [Femme, Cinquantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

A Dunkerque on ne joue pas assez sur son identité canaux + port. On ne joue pas la carte de la spécificité portuaire. Au Grand Large, ce qui a marché c'est l'idée quoi, mais il aurait

fallu ajouter des activités, il faut des aménagements confortables. [Femme, Cinquante d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

A Boulogne il faudrait développer le port de plaisance, regarde à Dunkerque il y a eu une volonté politique de développer la plaisance et maintenant ils sont à quoi ? 1500 bateaux ? nous on est à 500. Nous on a plein d'activités liées à la mer ici à Boulogne. Nous on a pas mal de chose à promouvoir avec les sports nautiques avec la voile etc. Moi je vois les Anglais ils ne s'arrêtent plus ils vont à St Omer, ils vont à Dunkerque, ils vont à Lille, Paris. Après si on arrive à faire venir les Belges aussi ça peut être pas mal. Pareil il y a un potentiel qui est énorme au niveau de la plaisance. [Homme, Cinquante d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Cet avis n'est pourtant pas forcément partagé par les acteurs institutionnels, qui mettent en avant un certain travail sur une identité consensuelle du territoire (notamment dans un objectif d'attractivité auprès du touriste), qui ne semble donc pas oubliée dans les politiques menées, mais que ne se voit peut-être alors pas assez, ou qui reste insuffisant pour les habitants.

La ville joue sur son identité, les produits de la mer, Ifremer, Aquimer, l'ULCO, etc. c'est aussi une ville d'Art et d'Histoire avec la crypte, la basilique, les remparts, etc... Nausicaa accueille également plus de 600 000 visiteurs par an. [Femme, Quarante d'années, cadre, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

Certains pensent alors qu'il serait même plus judicieux de travailler sur ces questions de valorisation de l'emploi et de l'identité locale plutôt que de chercher à créer de nouveaux espaces attractifs à destination principalement de tourisme, considérant que ces actions ne peuvent représenter une amélioration pérenne de l'attractivité du centre-ville.

On avait toutes les chances de rebondir, il y avait la plaisance, les attractions autour de la voilà encore quelques commerces et la pêche. Mais avec ce qu'on a fait, qui va aller de l'autre côté ? Alors bien sûr ils sont entrain de prévoir des hôtels de luxe, une thalasso, mais qui va venir faire une thalasso à Boulogne sur Mer ? [Femme, soixantaine, retraitée, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Les personnes interrogées mettent également en évidence une évolution des modes de faire et des stratégies de revalorisation, et confrontent les anciennes politiques identifiées comme plutôt efficaces, en opposition aux politiques actuelles jugées moins efficaces. La question de

la crédibilité politique est également évoquée, et le décideur est de plus en plus mal vu, contrairement à des élus autrefois plus respectés.

On avait des sociologues, des paysagistes autour de la table, et ça c'est vachement important, tu as une pertinence. Comment on va réfléchir, comment on va donner une magnifique science à cette ville. Et on est entrain à chaque fois de détruire, restructurer, on ne sait pas prolonger un truc, tout ça au nom de la bêtise politique. [Homme, Soixantaine d'années, retraité, habitant, Dunkerque]

Dans des villes moyennes au caractère industrialo-portuaire, une des problématiques majeures de la revalorisation se trouve dans la bonne gestion des friches industrielles et portuaires. La gestion optimisée de ces espaces et de l'avancée de la ville dans une reconquête des friches vers le port pose alors beaucoup d'interrogations, entre conservation du patrimoine bâti et attractivité relative de ces espaces « marginaux ». Pour les personnes interrogées, certaines actions de récupération des friches portuaires ne se sont en effet pas déroulées au mieux, et la réhabilitation des bâtiments ou les nouvelles constructions sont considérées comme des ratés, ne permettant pas une hausse de l'attractivité, car mal intégrés ou reliés à l'espace urbain central. Ces questions sont présentes dans les discours des personnes interrogées à Dunkerque notamment, où la politique de reconquête des friches portuaires trouve une importance depuis déjà plusieurs années, avec le projet Neptune, la réhabilitation de la Halle aux Sucres ou encore aujourd'hui la création d'une nouvelle patinoire et du grand hôtel. Le tout participe à une stratégie de développement d'une nouvelle centralité urbaine basée sur l'idéologie spatiale dominante (Hellequin, 2001).

Demain il y a une entreprise de la ville qui va se faire sur les terrains du port pour les aménager, c'est du rêve. La Halle aux Sucres, le chai à vin, regarde ce qu'on en a fait de ces choses, c'est des mammouths, avec une transformation de cette Halle avec des problèmes structurels déjà. [Homme, Soixantaine d'années, retraité, habitant, Dunkerque]

On a des espaces, trouve-moi des villes portuaires où on a des espaces comme ici. L'espace Vandenabelle qu'ils vont foutre en l'air avec cette architecture médiocre en plus tout ça pour mettre des bains et tout ça. Moi j'ai peur qu'on déconstruise, qu'on fossoie et qu'après on se trouve avec des friches. [Homme, Soixantaine d'années, retraité, habitant, Dunkerque]

Globalement, si les discours sont positifs vis-à-vis de la revalorisation, on retrouve une certaine remise en cause des différentes politiques menées.

Les personnes interrogées remettent également en question les choix d'implantation de certains équipements en centre-ville, jugés comme peu attractifs ou peu liés à la centralité. Parmi ces équipements, on retrouve les services financiers, qui sont aujourd'hui perçus comme peu utiles en centre-ville ou l'offre de soins comme nous l'avons plus haut. Les limites d'actions des politiques publiques se retrouvent à nouveau dans ces problématiques, toutes les villes n'ayant pas forcément d'influence dans les logiques d'implantations d'entreprises spécifiques.

Dans des villes où l'on cherche à revaloriser l'espace urbain par tous les moyens, les personnes interrogées affirment que certaines actions n'étaient pas urgentes voire nécessaires, et ne voient pas l'intérêt de la réalisation de certains équipements ou aménagements. D'autre part, certaines personnes évoquent des problématiques urgentes, qui sont non solutionnées à l'instar de la précarité de la population

La piscine, la patinoire, la route express, pour moi personnellement comme c'était avant c'était très bien. Ce n'était pas une urgence de refaire tout ça. [Homme, Cinquantaine d'années, ouvrier, Dunkerque, habitant]

Les personnes interrogées se posent la question de la pertinence des lieux choisis pour accueillir les objets de la revalorisation. A Dunkerque, les territoires gagnés sur le port et la décision d'y implanter des équipements de loisir fait débat, à Boulogne-sur-Mer, c'est l'idée de « déplacement du centre » à Capécure, quartier perçu comme peu sécurisant, qui ne fait pas l'unanimité.

Le casino je n'ai pas l'impression que ce soit une zone sûre, il y a eu des agressions, j'ai une fille qui était en stage du côté de Capécure les premiers jours elle ne rentrait pas à l'heure bah j'avais peur hein. Jusqu'à présent mis à part l'ULCO, c'est plutôt une zone industrielle, ce n'est pas un endroit où on a l'habitude de se rendre. [Femme, Trentaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Enfin, les personnes interrogées pointent également du doigt un manque (perçu) de plan d'ensemble dans les actions de revalorisation proposées par les collectivités. Cet aspect est surtout présent dans les discours des Dunkerquois, qui jugent la politique de revalorisation comme étant assez décousue et proposant des aménagements et équipements qui peuvent se montrer efficaces individuellement, mais qui n'ont pas (dans les perceptions), de lien entre eux, qui permettrait une revalorisation cohérente et efficace de l'espace urbain central. Ce

manque de cohérence et de plan d'ensemble semble également se traduire au niveau du cadre bâti, dont certains îlots urbains sont parfois composés d'un enchevêtrement de constructions d'époques et de morphologies différentes.

Je pense qu'il n'y a pas de recul sur ce qu'on a envie de faire, une volonté de comprendre, on sent qu'il n'y a pas de recul. Il faut une certaine continuité, moi j'ai du mal, on est très bien ici, on y vit bien, mais j'ai du mal à m'y faire. [Femme, Cinquante d'années, cadre, Dunkerque, habitante]

Je pense qu'on a loupé le coche avec le pôle marine et le centre marine, en fait il n'y a pas de liaison entre les deux et on a une rupture avec la route. L'idée que j'avais qui est toute simple c'est pourquoi il n'y a pas un pont piéton qui fait le lien ? et ça je suis sûr que ça marcherait. On sait faire de jolies passerelles, en plus ça ramène du piéton. Alors à Dunkerque c'est compliqué de faire des passages dans le sol, mais je suis convaincu que faire une belle passerelle ça marcherait. [Homme, Cinquante d'années, cadre, Dunkerque, habitante]

XVI-2.4. Une remise en question de l'efficacité des animations sur la fréquentation des commerces et de la pérennité de l'attractivité qu'elles apportent

Toutefois, les personnes interrogées sont bien conscientes des efforts des municipalités pour tenter de revaloriser la ville et plus particulièrement son centre-ville (tant en termes d'aménagement, que d'animation).

On sent qu'au niveau de la municipalité ils ont envie de redynamiser le centre-ville, il y a une dynamique du côté animation, du côté embellissement de la ville, que ce soit en parcs, en parterres, en couleurs, mais au niveau commerçant ce n'est pas ça. Récemment il y a eu deux commerces de proximité qui se sont installés, après ce sont des boulangers. Il manquerait quelque chose d'attractif. [Homme, Quarante d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Globalement, les acteurs interrogés s'accordent à penser que ce n'est pas une politique volontariste menée sur un des facteurs de la centralité qui va permettre de revaloriser le centre-ville, mais bien un ensemble d'actions réalisées de concert dans une logique d'ensemble harmonieuse et cohérente (mêlant aménagement, animation etc.). Chacune des actions étant un point d'appui pour l'autre et réciproquement, à l'image du projet vertueux développé à Bilbao (Masbouni, 2008 ; Terrisse, 2015 ; Sibertin-Blanc ; 2021) ou à Luneville (Bertrand, 2000)

C'est l'ensemble d'actions qui vont permettre d'avoir plus de monde qui vient et qui vit en centre-ville quoi, donc ça passe par l'espace public, ça passe par le stationnement, ça passe par la mobilité, ça passe par les façades et le programme de ravalement obligatoire, ça passe par des aides aux commerçants qui s'installent, ça passe par tout ça quoi. [Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Je dirais que c'est une somme d'actions qui peut contribuer à une revalorisation et un réinvestissement de l'ensemble du centre. Et quand on parle du traitement des façades, elles vont de pair avec une requalification de l'espace public. Le renouvellement du mobilier ou équipements contribue globalement à donner la rénovation et la requalification au même titre que le travail qui peut être fait sur les parcs, les jardins, sur la présence du végétal. C'est un ensemble. [Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Toutefois, force est de constater que certaines personnes s'interrogent sur l'efficacité et la pérennité de ces animations mises en œuvre pour la revalorisation du centre-ville. En effet, c'est bien ici la capacité de ces différentes animations (quelles soient festivières, saisonnières, ou encore identitaires) à attirer le public (habitant et touriste) qui pose question. Aussi, les personnes remettant en cause l'efficacité de ces animations se posent également la question de la capacité de captation des flux induits, par les commerçants, et mettent en cause une certaine attractivité (perçue) certes importante, mais ponctuelle.

Oui il y a des animations, moi je préférerais que la ville soit un peu plus belle et qu'il y ait moins de fleufleurs et d'animation, moi je vois plutôt à long termes. C'est vraiment du pain et des jeux. [Femme, Trentaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Personnellement je ne suis pas particulièrement sensible aux animations, et pour moi c'est un élément mais pas primordial et pas essentiel, c'est du plus, ça permet de donner un espace de convivialité plus ou moins agréable pour le consommateur, mais ce n'est pas parce qu'il y a trois majorettes qui vont se promener dans la rue que les gens vont se déplacer en masse. Tu fais un défilé de mode place de la République, c'est quasiment les mêmes publics qu'au quotidien. [Homme, Cinquantaine d'années, employé, Dunkerque, Habitant]

Certains vont même plus loin dans leur diagnostic, et considèrent que les grandes animations de centre-ville font même plutôt perdre du chiffre d'affaires aux commerçants, justifiant cela par le fait que les personnes se rendant en ville pour l'animation sont focalisés sur cette dernière et non sur les vitrines des commerces, qu'ils ignorent presque. Les animations ne seraient

alors qu'un moyen de faire valoir le centre-ville pour induire une potentielle attractivité commerciale future, mais avec une grande incertitude quant à la réussite du projet, ainsi que le suggèrent les albigeois (Sibertin-Blanc et Lima, 2016).

Les animations contribuent mais ne sont pas un élément essentiel pour moi. En plus je dis souvent, quand les gens regardent l'animation ils ne regardent pas la vitrine. [...] L'élue, le responsable politique dira c'est formidable j'ai eu autant de visiteurs, mais un visiteur n'est pas un consommateur, il ne faut pas confondre. [Homme, Cinquante d'années, employé, Dunkerque, Habitant]

On pourra toujours dire qu'un visiteur est un client potentiel pour une prochaine visite, mais au temps T il ne l'est pas. [Homme, Cinquante d'années, employé, Dunkerque, Habitant]

Ce chapitre a montré plus largement que les autres la place de l'habitant dans les projets de revalorisation de nos quartiers. Il a envisagé comment malgré les démarches participatives qui sont de plus en plus engagées par les municipalités, elles restent le plus souvent de simples communications, d'autant plus lorsque les informations sont données au travers des journaux municipaux. Pourtant, en étant moins sévères, lorsqu'elles ont lieu, comme à Dunkerque, elles participent à la mise en œuvre d'un climat plus confiant dans l'action publique locale. En second lieu, nous avons montré comment les habitants peuvent se sentir destinataires ou pas de la revalorisation, par rapport à des visiteurs ou à des habitants d'autres communes de l'agglomération. Enfin, il a montré que les choix d'équipements étaient parfois remis en cause dans la mesure où ils paraissaient parfois éloignés des besoins de la population et plus largement inspirés de modèles urbains standardisés comme le montrait M. Gravari-Barbas en 1998 et dans une conception plutôt néo-libérale de la ville.

XVII- Création de nouvelles centralités ou consolidation des centres existants, existe-il des politiques de revalorisation incontestablement efficaces et reçues comme telles dans les perceptions et pratiques des habitants ?

XVII-1. Le débat entre mono et polycentrisme et la question d'un sentiment d'appartenance aux quartiers et d'exclusion par rapport au centre-ville

Certains habitants des quartiers périphériques au centre-ville ou plus éloignés se sentent exclus des politiques de revalorisation mises en œuvre en centre-ville, ce qui repose la question du bénéficiaire de l'action publique. Ces derniers se sentent appartenir à un quartier, avant d'appartenir à l'agglomération, et considèrent alors le centre de leur quartier avant de

considérer celui, plus attractif, de l'agglomération. Ainsi, ces habitants vont alors être moins intéressés par les problématiques de la centralité, et seront plus concernés par des problématiques plus périphériques, mais qui les concernent au quotidien, dans leur quartier, ainsi que suggéré par ailleurs (Authier *et al.*, 2007).

Tout d'abord il faut bien comprendre qu'il n'y a pas un centre, mais des centres à Calais. Les habitants se sentent habitants d'un quartier avant d'être habitants de Calais. Cela est dû à la création de la Ville. [Homme, Quarantaine d'années, service patrimoine, Calais, acteur institutionnel]

Nous à St Pol on s'occupe d'abord de notre commune avant de nous occuper de Dunkerque, et ça devrait être comme ça aussi pour les gens à la ville. On ne peut pas privilégier les uns aux dépens des autres. Nous on va payer pour les Dunkerquois pour les projets etc. alors qu'on ne va pas en bénéficier. [Femme, soixante-dizaine d'année, retraitée, Dunkerque, habitante]

Ainsi, ces habitants des quartiers plus périphériques pourront alors se sentir délaissés par les politiques de revalorisation qui ne s'intéressent actuellement qu'au centre d'agglomération.

Ce sentiment de non-appropriation des problématiques du centre-ville sera d'autant plus fort dans des communes associées et qui se considèrent encore à part.

A Saint Pol sur Mer ils n's'y retrouvent pas dans Dunkerque, pour eux ils habitent Saint Pol, ce n'est pas Dunkerque. [Femme, Cinquante d'années, cadre, Dunkerque, habitante]

En plus on est dans un phénomène où la perception communale est encore étendue, on est Saint-Polois avant d'être Dunkerquois, je le comprends ça, c'est tout à fait normal, mais j'ai le sentiment quand même que ça se dilue et que les nouvelles générations se sentent Dunkerquois et investissent le centre-ville. Mais à Saint Pol c'est tout récent. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Simultanément la question du polycentrisme resurgit à Boulogne-sur-Mer, où les personnes interrogées démontrent une certaine incompréhension vis-à-vis du projet de création d'un pôle touristique et de loisirs attractifs à Capécure. En effet, la création de cette nouvelle polarité, perçue comme un nouveau centre dans lequel on va déplacer certaines fonctions de la centralité, apparaît comme contradictoire au maintien de l'attractivité du centre-ville ancien. Certaines personnes craignent que ce dernier ne décline petit à petit au profit de ce nouveau

centre construit sur la Liane, en lien avec la réfection des berges du fleuve et le développement du Nausicaa. Pour les personnes interrogées, les usagers du centre-ville et les touristes ne fréquenteront en effet qu'un seul de ces deux pôles, et le nouveau sera considéré comme plus dynamique et attractif et captera alors les flux de l'ancien. La question de l'évolution du modèle de centre urbain se pose donc ici, entre polycentrisme (Belleil, 2013) et conservation d'un centre ancien unique.

Le casino ils parlent d'installer une thalasso, ça va rester sur la Liane, des ateliers artisanaux, sur un autre axe que celui du port où tu n'as pas de commerces. [Femme, Cinquantaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Justement sur Boulogne il y a quand même deux axes qui ont été travaillés. Le centre-ville de manière plus ancienne, et surtout aujourd'hui l'axe Liane. [Homme, Trentaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Avec le pôle casino ils essayent de booster la ville, le nom Boulogne sur Mer, mais est-ce que ça ne va pas faire chuter le centre-ville ? Mais après est ce qu'on n'est pas à l'heure actuelle sur des villes qui commencent à être avec plusieurs noyaux ? [Homme, Vingtaine d'années, étudiant, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Pour la zone casino, par rapport à ce que je constate aujourd'hui ce n'est pas positif, c'est chercher de déplacer le centre-ville quelque part de manière à le recréer de manière périphérique par rapport au cœur de la ville. [Homme, Trentaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Certains se demandent si le lien sera fait entre cette nouvelle polarité et l'ancien centre-ville pour que ce dernier conserve une certaine attractivité, et même bénéficie de celle qui sera induite par la nouvelle polarité.

A côté de ça il faut réfléchir à toutes les politiques qui vont avec, c'est faire venir le touriste, faire vivre la ville. Ça ne suffit pas de créer juste un pôle dynamique, il faut le relier au centre-ville. L'idéal serait de faire en sorte que la vieille Boulogne ne devienne pas une ville dortoir. [Homme, Trentaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Pour les acteurs interrogés, cette liaison entre les berges de Liane et le centre-ville est bien un des objets prévus pour le projet global de revalorisation. Des travaux de réaménagement devront alors venir appuyer cette politique de redynamisation des berges de Liane, en reliant

les berges au centre-ville, dans une volonté de création de boucles entre commerces, loisirs et balade.

Les travaux de réaménagement des berges de la Liane visent à faire une boucle entre le centre-ville, et aussi le nouveau pôle avec les 4 tours au niveau du casino, hôtels 2 à 4 étoiles et le bowling. Le port de plaisance va aussi se développer avec plus de 100 anneaux supplémentaires. [Femme, Quarantaine d'années, cadre, Boulogne-sur-Mer, acteur institutionnel]

Finalement, les personnes interrogées ne perçoivent pas de réelle politique de redynamisation du centre-ville, et aimeraient y retrouver des aménagements équivalents à ceux qui ont concernés les bords de Liane par exemple.

L'aspect positif c'est l'évolution au point de vue Nausicaa et les travaux qu'ils vont apporter à la ville, mais je me demande si effectivement il y a une réflexion par rapport au centre-ville ? J'ai beaucoup apprécié les travaux qui ont été fait juste avant mon arrivée sur les berges de la Liane, c'est cet esprit-là que j'aimerai bien retrouver en centre-ville. [Homme, Trentaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Certaines personnes interrogées pensent toutefois que le déplacement du centre-ville dans un endroit plus propice à devenir attractif et à se développer peut-être une bonne idée.

Ce qu'ils veulent faire c'est un peu comme à Brasilia, c'est refaire un centre et que tout tourne autour. Donc déplacer le centre un peu. Mais à mon avis s'il y a un cinéma etc. ça peut marcher, je ne sais pas. [Homme, Cinquante d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Mon idée personnelle c'est simplement qu'il est plus facile de redynamiser une zone qui était libre soit en friche industrielle soit libre de toute occupation que de redynamiser une architecture de centre-ville comme Boulogne, que ce plus contraignant d'un point de vue technique ou financier pour des projets de cette ampleur-là. [Homme, Trentaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Dans le cadre de ce projet de nouvelle polarité, c'est finalement plus particulièrement le déplacement du cinéma de centre-ville qui cristallise les mécontentements. Cet équipement culturel, finalement proche du quotidien des Boulonnais, n'est pas perçu comme participant d'une nouvelle dynamique d'un centre orienté vers les touristes.

Alors le cinéma je trouve que c'est déplorable de le déplacer d'une part parce qu'il est en plein centre-ville donc je pense que ça le dynamise un peu. [Femme, Quarantaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

D'autre part, cet espace est perçu comme une nouvelle polarité qui deviendra vite un lieu attractif et qui participera au dynamisme global de Boulogne-sur-Mer, en accentuant l'attractivité des berges de la Liane.

Qu'ils continuent à faire du moderne ça ramène du monde, autre que le port de pêche. Je pense que c'est le but avec le casino et tout ça. Entre Nausicaa et le centre-ville c'est bien ce qu'ils ont fait, même pour les enfants, le weekend pour se balader. Ce pense que ça va devenir tout touristique, l'aquarium et tout ça. Je pense que ça peut marcher. [Femme, Trentaine d'années, employée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

A proximité de ce projet, c'est l'extension du Nausicaa qui est bien accueillie par la population, et qui est reçue assez positivement pour l'attractivité de la ville, mais pas forcément pour celle du centre-ville, dans la mesure où est redoutée la concurrence entre les lieux dans une ville moyenne où l'identité forte est difficile à construire (Mainet, 2011).

On espère que le Nausicaa ça va avoir une incidence sur les commerces, il faut être optimiste, il faut que ça intéresse les groupes. [Femme, soixantaine, retraitée, Boulogne-sur-Mer, habitante]

Finalement, les personnes interrogées insistent sur le caractère non-central de cet espace à Capécure, et ne peuvent imaginer la construction d'un nouveau centre à cet emplacement, en oubliant l'ancien. La symbolique et l'identification d'un centre par la population est ce qui en fait un lieu important, et la création d'une nouvelle polarité sans histoire, patrimoine ou pratiques déjà existante semble être difficilement conciliable avec l'idée même de centre.

La place du casino il faut voir ce qu'ils arrivent à faire mais j'aurais du mal à imaginer ça comme centre-ville. Toutes les villes que j'ai visitée le centre-ville il est dans l'histoire de la ville, on ne peut pas s'inventer un centre-ville surtout si on le déplace intentionnellement. Il faut impérativement qu'ils arrivent à retrouver ce qui faisait cette dynamique, autrement ils risquent de faire concurrence. [Homme, Trentaine d'années, employé, Boulogne-sur-Mer, habitant]

Ce projet cristallise également une certaine forme de décalage entre les représentations des décideurs et des habitants, car pour les acteurs interrogés, cet espace prévu pour accueillir une nouvelle polarité, n'est pas éloigné du centre, et peut se pratiquer comme une extension du centre-ville ancien. Ils justifient ce choix par la disponibilité des espaces fonciers en ce lieu, permettant d'aménager et d'apporter des éléments nouveaux. De plus, les acteurs interrogés insistent sur la nécessité de redonner une image attractive à la ville en elle-même par des équipements de ce type, et en liant ces derniers par la suite au centre-ville afin de maintenir son dynamisme. Le but étant alors d'attirer plus de personnes extérieures et de se montrer attractif, en dehors du simple Nausicaa, pour ensuite redistribuer les flux en centre-ville pour la restauration et le commerce. On retrouve ici aussi les injonctions au changement relevées plus haut.

Pour moi au pôle casino dire qu'on n'est plus en centre-ville pour moi c'est une hérésie pure, on est plus proche moi ici que si je prends l'autre bout de la ville qui est le centre-ville. Aujourd'hui à Boulogne il y a des choses à voir, on va avoir un casino, un bowling, un hôtel qui sera jusque à côté, on va avoir un cinéma juste à côté. Et c'est à 100m, il ne faut pas déconner, moi la rue Faidherbe c'est tout droit hein. Le but c'est de se réhabituer aussi à marcher, il y a le bus qui sera là, la navette. Le but c'est vraiment de créer un univers, les gens ils arrivent de Lille, ils vont arriver sur une belle entrée de ville, avec des perspectives. Je pense que c'est un peu quand même pour redynamiser la ville. [Homme, Trentaine d'années, élu, Boulogne-sur-Mer, acteurs institutionnels]

Pour certains acteurs interrogés, il est en effet crucial de repenser les limites du centre-ville de manière plus étendue afin de lui permettre d'englober des espaces attractifs (nouveaux ou anciens), qui sont en mesure de participer au dynamisme du centre. Ainsi, si l'hypercentre commerçant conserve un certain caractère primordial (lieu de la concentration de commerce, lieu de rassemblement, etc.), l'extension des limites du centre permettrait à ce dernier de retrouver une certaine force dans ses autres éléments de définition (loisirs, culture, etc.).

L'idée est maintenant d'agrandir le centre-ville, on est plus seulement sur place Jean-Bart, on descend jusqu'à la gare puis vers la Halles aux Sucres. [Femme, Cinquantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

On le voit ici encore les projets de développement des centres-villes sont aussi interrogés par les habitants qui d'une part ne sentent pas forcément appartenir de ce nouveau centre-ville comme à Dunkerque, d'autre part son extension comme à Boulogne risque de diluer la

centralité de la ville basse, déjà dédoublée dans la ville haute et mal reliée à l'attraction principale que constitue Nausicaa. Ce discours des habitants, même s'il n'est pas forcément majoritaire, contraste cependant avec celui des décideurs élaborant un espace conçu parfois éloigné ou incompris des usagers et de leurs espaces vécus comme le montrait la cartographie sur les limites spatiales des centres-villes.

XVII-2. Le projet Phénix, un exemple de revalorisation du centre-ville ?

Nous l'avons vu, pour qu'un projet de revalorisation du centre-ville fonctionne, il faut qu'il soit global, et qu'il prenne en compte l'ensemble des facteurs de décroissance liés aux éléments qui participent à la définition de la centralité. Le projet de revalorisation du centre-ville de Dunkerque, originellement appelé Phénix, participe en ce sens à une proposition d'un programme plutôt complet de revalorisation.

DK Plus, le projet c'est bien de redynamiser le centre-ville, mais ce n'est pas le seul élément de redynamisation du centre-ville. DK Plus c'est un élément du projet Phoenix qui lui est beaucoup plus global sur l'habitat, la typologie commerciale, etc. [Homme, Quarantaine d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel].

Alors 3 éléments qui ont été mis en avant par les élus et par Patrice Vergriete, c'est dynamiser le commerce dans l'hyper centre et en même temps intensifier l'offre de logements attractifs, de renforcer aussi dans l'hyper centre, l'offre de loisirs et de divertissement autour du pôle marine existant, autour des cinémas. [Femme, Cinquante d'années, cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Pour les acteurs interrogés, afin de revaloriser le centre-ville, il faut non seulement proposer des aménagements permettant d'attirer les flux, mais il faut les associer à une redynamisation du centre grâce à une politique de transports et de stationnement adaptée. Il faut donc créer le flux, le faciliter, l'accompagner, et finalement lui permettre d'être le plus fluide possible.

Donc il y a une part d'équipements publics et d'initiatives privées pour du développement commercial et d'habitat en fait. Et pour recréer du flux, et le flux sera d'autant plus intense qu'il y a des habitants et des transports en commun qui peuvent faciliter. [Homme, Quarantaine d'années, Cadre, Dunkerque, acteur institutionnel]

Les personnes interrogées remettent en question les choix faits pour la revalorisation de la place principale. En effet, si cette revalorisation prévoit l'implantation de nouveaux espaces

commerciaux, la place en elle-même est caractérisée par des services financiers et peu de terrasses, et le choix d'implanter d'une maison de santé ne fait pas l'unanimité. En effet, la mise en place de services non directement liés à la définition même du centre ne peut participer à son attractivité. De plus, pour certains, ces éléments nuisent à l'image du centre, en modifiant son identité et les perceptions de ses usagers. L'implantation d'une maison de santé, seul équipement à vouloir s'implanter sur l'espace laissé vacant par la précédente librairie située sur la dite place centrale, donnerait l'impression que le centre est un espace où l'on se rend lorsque l'on est malade, contrairement à l'image dynamique et attractive qu'il faudrait entretenir.

Après ça dépend quel type de commerces ils mettent aussi, il faut que ce soit attractif, après ils vont mettre les mêmes commerces que dans toutes les villes de France. Il faut des terrasses sur la place Jean-Bart, sur la place Jean-Bart on a des banques et on va avoir une maison de santé, c'est une blague, dans un centre-ville tu mets des choses pour attirer les jeunes tu ne mets pas des espèces de trucs ou tu vas quand tu es malade. Le signal qu'ils envoient c'est le centre-ville tu y vas quand tu es malade... Il faut des trucs qui font venir des gens, des activités. Sur les places principales tu mets des commerces et des restos. [Homme, Trentaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Certaines personnes interrogées remettent également en question les politiques d'aménagements menées en centres-villes, en soulignant une diminution toujours plus importante des espaces verts.

Le projet centre marine ils décident de supprimer les derniers arbres qu'il restait à Dunkerque. Quand j'avais vu dans l'espèce de gazette municipale, dans le magazine de Patrice Vergriete, dans « fan de », il y avait 60% du parc en moins. [Homme, Trentaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

A Dunkerque, le plan 10 000 arbres est alors reçu de manière plus que mitigée, les personnes interrogées ayant l'impression que l'on détruit plus d'espaces verts que l'on ne plante d'arbres. De plus, les espèces choisies et leur disposition font l'objet de nombreux débats, et finalement cette action de revalorisation est plutôt perçue de manière négative, comme une case à cocher dans un programme global, sans avoir de réelle réflexion sur la question. Comme si, comme de nombreuses villes ouvrières, il s'agissait ici aussi d'une certaine forme de green washing, et d'une rapide manière de réinventer une identité entre nature et culture (Casciarri, 2020).

Il y a un plan 10 000 arbres, ils comptent aussi les petits arbustes, et ils ont mis à côté de chez moi un espace complètement absurde, ils ont mis des arbres quasiment côte à côte, ils en plantent plein mais des petits, et collés. [Homme, Trentaine d'années, cadre, Dunkerque, habitant]

Certaines personnes interrogées mettent également en avant un manque paradoxal d'accessibilité du centre-ville qui est considéré comme revalorisé d'un point de vue de l'amélioration des transports, mais qui peut toutefois présenter certaines lacunes importantes. Ainsi, la maison de santé proposée au cœur de l'hypercentre, directement sur la place Jean-Bart, soulève des problématiques d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, par sa position sur la nouvelle place piétonne et donc un peu moins accessible en voiture en « porte à porte ».

Pour la maison de santé place Jean-Bart comment vont faire les personnes à mobilité réduite ? y aura-t-il un dépose minute pour les personnes à mobilité réduite ? Et y aurait-il une entrée rue Poincaré ? donc bah non pas terrible, gros problème de stationnement. Tout revient au stationnement. [Femme, soixante-dizaine d'année, retraitée, Dunkerque, habitante]

Certains aménagements réalisés en rapport avec le projet DK plus de mobilité, semblent poser problèmes. La voie express, autrefois canal, restructuré en véritable autoroute urbaine, et aujourd'hui à nouveau réaménagée pour redonner une place à l'eau et aux différentes modes de déplacements, semble parfois inondée, et son aménagement ne plaît visiblement pas à certaines personnes rencontrées (en raison de l'attachement particulier à la voiture pour les habitants Dunkerquois).

Les travaux sur la route express c'est un sac de nœud, si t'es pas du coin tu ne connais pas avant t'es perdu, c'est un peu le tricot. Ça a été mal étudié, je ne sais pas on ne comprend pas ce qu'ils ont voulu faire. Et elle est inondée, avant c'était un canal, donc quand il pleut il faut bien que l'eau elle aille quelque part en plus on a enlevé tous les arbres donc quand il y aura des grosses pluies des grosses tempêtes... [Homme, Cinquante d'années, ouvrier, Dunkerque, habitant]

Enfin, la politique de ravalement de façade menée dans le cadre de ce projet Phénix à Dunkerque, si elle s'accompagne plutôt d'évaluations positives, elle fait également ressortir des discussions concernant l'intérieur des logements qui peut être vétustes voire dégradés (dont certains peuvent être considérés comme potentiellement indigne), et sur lesquels il n'y a

pas d'action prévues. Certaines personnes interrogées qualifient alors parfois la politique de ravalement de façade de revalorisation « poudre aux yeux », qui n'agit pas sur le cœur du problème, identifié ici comme les intérieurs de logements vétustes et répulsifs pour les habitants.

Il faudrait d'abord réhabiliter tous les quartiers sud, aujourd'hui si on travaille sur le ravalement des façades c'est un programme qui est pour moi nettement insuffisant parce qu'il faut aussi remettre aux exigences actuelles l'offre de logements intérieurs. [Homme, Cinquantaine d'années, employé, Dunkerque, Habitant]

XVIII- Trois territoires urbains de centre-ville aux problématiques différenciées

En complément à cette analyse concernant la décroissance et la revalorisation des centres-villes de la Côte d'Opale, et à la discussion concernant l'acceptabilité des projets de revalorisation et leur réception par les habitants, nous proposons ici une synthèse des représentations de la décroissance et de la revalorisation. Les graphiques que nous allons présenter correspondent au croisement des informations recueillies grâce aux AFC, associés avec les mots du lexique (voir préambule à l'analyse). Rappelons que les graphiques structurés à partir des plans factoriels F1-F2 et F3-F5 (déjà étudiés plus haut) sont caractérisés par les thèmes répertoriés dans la préanalyse. Ces plans expriment plusieurs idées fortes qui ressortent ou structurent l'ensemble des discours des personnes interrogées à partir des thèmes liés à la remise en cause des actions, question des nouvelles pratiques, de la communication ou encore de la concertation et sur lesquelles viennent se greffer, en variables binaires (cité ou non) illustratives les mots du lexique (seules les modalités citées seront présentées sur le plan factoriel). Comme on l'a vu en préambule à l'analyse, le graphique représentant F1 et F2 identifie les relations entre les mots du lexique et chacun des centres-villes étudiés, tandis que le graphique sur F3 et F5 met en évidence les mots liés aux problématiques centrales situées au cœur du graphique, et les mots liés aux problématiques plus périphériques.

➤ Sur le graphique en F1 et F2, on identifie les différents centres-villes. Celui de Boulogne-sur-Mer cristallise par exemple les discours tournant autour de la revalorisation de l'ambiance et la lutte contre les espaces anxiogènes (« ambiance », « sécurité ») qui correspondent à la redynamisation envisagée du centre grâce aux aménagements de revalorisation (« redynamiser », « évolution »). Ces termes sont également liés sur le plan factoriel au projet de développement des berges de la Liane (« Nausicaa », « de l'autre côté »,

« port »), ce qui montre bien la cohérence de l'analyse et des discours des personnes interrogées, qui mettent en lien les différents éléments ayant attiré à la revalorisation du centre-ville, même si les sujets et avis sur la pertinence des projets sont éloignés. Aussi, concernant les raisons de la décroissance, les mots ressortant du lexique montrent l'importance du déclin à cause du « chômage » et des questions de décroissance commerciale mettant en cause les « propriétaires » à Boulogne-sur-Mer. Aussi, on remarque que les commerces qui cristallisent les discours sont les commerces « d'habillement », auxquels est associée une décroissance liée aux nouvelles pratiques de consommation par « internet ». On retrouve également les enjeux de propreté liée aux « goélands » et enjeux de revalorisation du cadre bâti (« bâtiment ») et aux « logements ».

Un deuxième regroupement de mots concerne les problématiques plutôt liées au centre de Calais. Ces derniers soulignent les préoccupations pécuniaires des habitants (« argent », « payant ») de Calais, liées tant la paupérisation ressentie de la population qu'à des enjeux de décroissance liés aux « loyers élevés » pour les « petits commerces » et aux difficultés de ces derniers à avoir un « chiffre d'affaires » décent. La présence du terme « banques » dans les discours qui caractérise en partie la décroissance du centre-ville (mise en avant des services financiers qui ne permettent pas un dynamisme) est assez intéressante dans les discours tant elle signe un paradoxe avec la population considérée comme plutôt pauvre et avec le manque d'attractivité du centre. Le « patrimoine » est également très présent dans les perceptions, avec l'évocation des « usines » et de la « dentelle », considérées comme décroissance mais faisant partie de l'identité de la ville et constituant un potentiel certain pour la revalorisation. Les nouvelles « habitudes » de consommation et de déplacement sont également citées comme facteurs de décroissance, en lien avec la proximité de « l'autoroute » qui facilite l'évasion commerciale vers la Cité Europe notamment.

Les mots du lexique, correspondant au centre-ville de Dunkerque, montrent bien l'importance de la politique de revalorisation et des enjeux liés à la question commerciale (« commerçants », « magasins ») dans les perceptions des habitants. On voit en effet que la « piétonisation » de la « place principale » est importante pour les personnes interrogées et coïncide bien dans les discours avec la politique d'amélioration bien perçue (« mieux », « agréable ») du cadre de vie et du cadre bâti (« rénovation des façades »), démontrant une certaine cohérence des discours relatifs à la question de la nécessité d'un « plan d'ensemble » permettant de relier les différents aménagements de revalorisation entre eux (« propreté », « enfant », « santé », « commerçants », « équipements de loisirs ») autour des idées liées aux

« travaux ». Toujours à Dunkerque, nous retrouvons aussi les discours concernant les pratiques qui consistent à se rendre en centre-ville pour « boire un coup » ainsi que les différentes mentions centrées sur des modes de déplacement (« vélo ») et les enjeux liés à la refonte de la « gare ». Enfin, la place de la « communication » et de la « concertation » semble plus importante pour les Dunkerquois que dans les autres villes de l'échantillon.

Au cœur du graphique, on retrouve les thématiques générales de la décroissance des trois collectivités liées aux départs des « jeunes » et des « habitants » et un « besoin » de « dynamiser » afin de maintenir l'attractivité du territoire pour ses usagers (le mot « hôtel » vient ici appuyer la volonté de maintien des touristes sur le territoire). On retrouve également les problématiques générales liées à la question de la revalorisation de « l'image » qui est important pour les trois collectivités, mais qui, dans les discours des personnes interrogées, a plutôt tendance à caractériser Boulogne-sur-Mer et Calais qui souffrent en effet plus d'une image considérée comme potentiellement négative (insécurité, incivilité, question migratoire, dégradation du bâti, paupérisation de la population, etc.). Enfin, on remarque que les mots tirés des discours des habitants interrogés à Calais et Boulogne-sur-Mer tendent plutôt à s'inscrire dans le registre de la décroissance et de l'évolution négative, avec à Calais une remise en cause des pratiques, et à Boulogne-sur-Mer plutôt la mise en avant d'une incohérence dans les politiques de redynamisation, notamment en raison de l'incompréhension qui accompagne le projet de nouvelle polarité sur les berges de la Liane. A Dunkerque, on retrouve une correspondance entre les éléments de la décroissance et les pratiques, mais également une remise en cause des politiques menées, même si globalement les discours ont plutôt tendance à se porter vers une amélioration du cadre de vie et une évolution positive.

➤ Afin de compléter les constats relevés sur le graphique précédent, sur F3 et F5, le graphique montre le niveau d'éloignement des sujets traités (dans les idées, discours et concepts utilisés par les personnes interrogées, mais aussi géographiquement) par rapport aux questions de centralité générales (centrales en termes d'importance dans les discours mais aussi géographiquement). Nous avons donc ici une représentation spatiale et selon les représentations, des mots émanant dans discours des personnes interrogées concernant les questions de décroissance et de revalorisation du centre-ville. Au cœur du graphique on retrouve la « population », à partir de laquelle se construisent les discours concernant l'urbain. Ensuite, pour les personnes interrogées, les « problèmes » centraux de « déclin » tournent plutôt, comme on l'a vu, autour des questions de « précarité » de la population, de

décroissance commerciale liée aux « loyers », au « commerce en ligne », et les problématiques « d'accessibilité » liées notamment au « stationnement ». Toutefois, la tendance est à « l'évolution positive » grâce aux différents « projets » de revalorisation et notamment de « revalorisation du bâti et du cadre de vie ».

Par conséquent, les mots plus éloignés du centre du graphique correspondent à des sujets plus périphériques, et force est de constater que les spécificités trouvées en périphérie du plan factoriel sont l'expression des conditions de vie des personnes interrogées dans la zone d'habitation et/ou leur expérience et connaissance du sujet. Ainsi dans les collectivités étudiées, les personnes interrogées vont s'intéresser à des spécificités locales de la décroissance et de la revalorisation, et vont bien souvent davantage porter leur attention sur les aspects de la décroissance qui les concernent eux en tant qu'habitant, dans leur quotidien et leur quartier. Ainsi on peut retrouver une certaine superposition des problématiques de la centralité de plusieurs communes, sur une partie seulement des problématiques générales identifiées. Ces enjeux communaux tels qu'ils sont perçus peuvent également se superposer entre eux, mais avec souvent une partie de ces problématiques plus marginales, ne concernant pas directement les enjeux de la centralité.

Concernant les problématiques un peu plus excentrées et spécifiques à certaines collectivités, voir certains quartiers, on peut définir une répartition des discours entre des quartiers plutôt aisés, d'autres plutôt défavorisés, et d'autres plutôt périphériques. Parmi les quartiers plutôt aisés, on remarquera une intonation des discours portée sur les sujets de la décroissance du fait de la concurrence commerciale (« centres commerciaux », « Citée Europe », « commerce en ligne »), ainsi que de la revalorisation par les animations (« Machines » de Calais, « événements culturels »). Pour les quartiers plutôt défavorisés, on remarque des discours plutôt portés sur les problèmes financiers (« argent », « paupérisation », « banque », « chômage ») et de population (« social », « changement de population », « personnes âgées », « enfant ». Et on aura plus tendance à penser que ces « aménagements » proposés pour la revalorisation sont des « erreurs » et qu'ils sont à destination des « cadres », marquant ici un lien certain avec les discours selon lesquels le « déclin est la faute des politiques ». Enfin, un troisième ensemble que l'on peut identifier concerne plutôt des quartiers situés en marge de la ville, que l'on pourrait qualifier de quartiers plutôt périphériques. Ces derniers cristallisent plutôt les discours autour des questions de dégradation de l'espace public (« visibilité commerces et appartements vacants », « diminution des espaces verts », « propreté », « sécurité ») et de perte de flux (« perte de population », « non fréquentation

piétonnière ») pour expliquer la décroissance. A l'inverse, les discours s'orientent vers une certaine idée de réappropriation et d'amélioration du cadre de vie (« agréable », « ambiance ») et de l'accessibilité et de l'attraction des flux (« accessible », « attirer flux par l'aménagement », « touriste »), notamment par la gestion de la question commerciale (« aide pour les loyers commerciaux », « copier centres commerciaux ») pour la revalorisation. C'est également dans ces discours que l'on va s'intéresser plus particulièrement aux modes de transports actifs et aux espaces piétons, en cohérence avec l'idée d'amélioration du cadre de vie et de l'aspect naturel (« canal »), pouvant participer à sa valorisation.

AFC et Lexique
Graphique symétrique

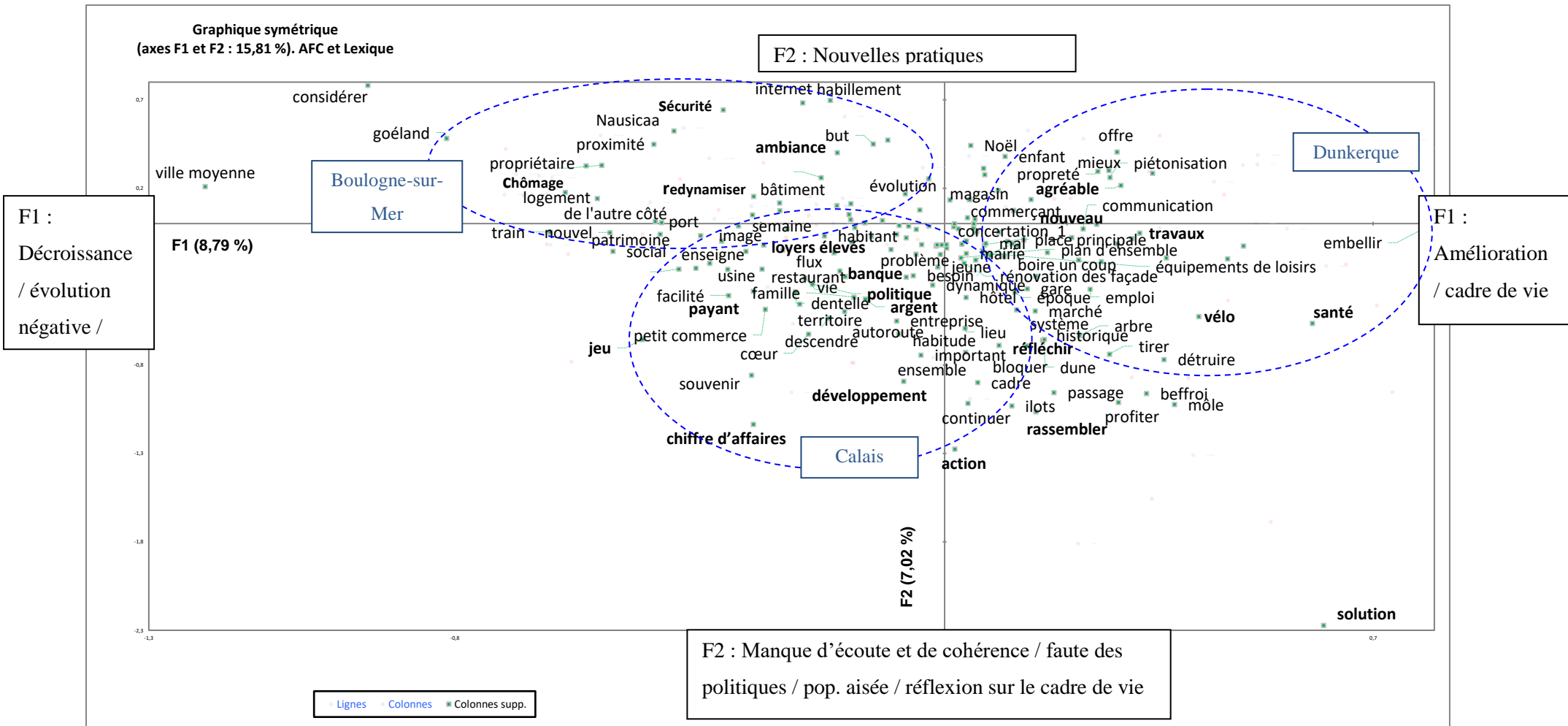


Figure 95 : AFC croisée avec les mots du lexique, axes F1 et F2, Jérémy Innebeer et Philippe Chagnon, 2019

AFC et Lexique **Graphique symétrique**
(axes F3 et F5 : 11,29 %).

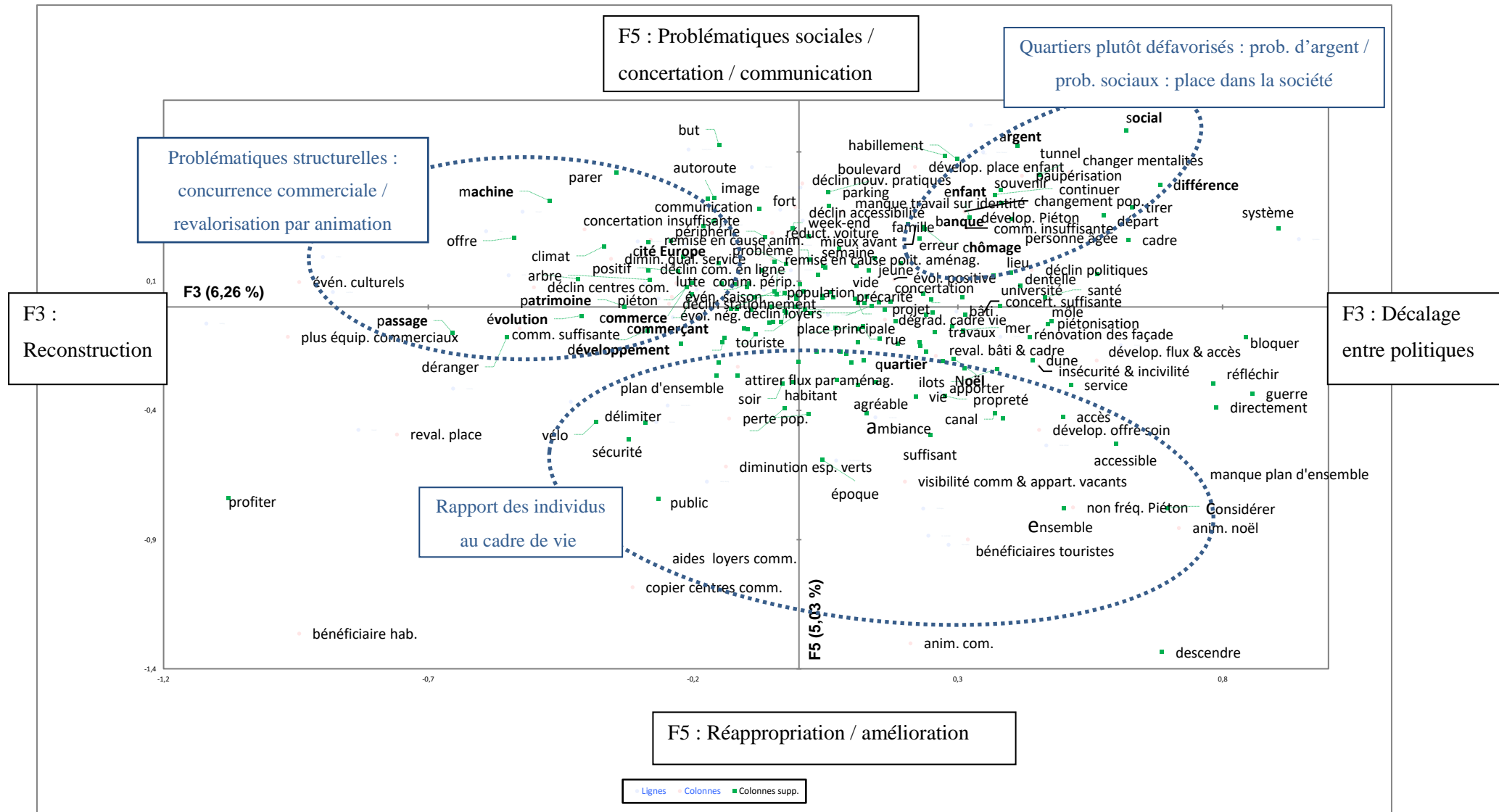


Figure 96 : AFC croisée avec les mots du lexique, axes F3 et F5, Jérémy Innebeer et Philippe Chagnon, 2019

Ces dernières synthèses complètent utilement les principaux éléments vus précédemment. Elles montrent en premier lieu des différences entre les villes avec chacune des discours plutôt cohérents, à Boulogne, la question des ambiances, des espaces anxigènes proches des thèmes du redéveloppement des berges et de la redynamisation plus globalement. A Calais, les discours sont plus imprégnés des questions pécuniaires, enfin les personnes interrogées à Dunkerque soulignent plus les enjeux commerciaux, la question de la place centrale qui renvoient la plupart du temps à une évolution positive. De même, l'analyse factorielle montre aussi que les représentations spatiales sont marquées les quartiers socio-spatiaux d'origine, toutes villes confondues. Les quartiers plutôt défavorisés mettent en évidence les questions socio-économiques comme la paupérisation, le changement de population ou le chômage ; les personnes interrogées vivant elles dans des quartiers plutôt favorisés citent d'une part la concurrence commerciale et la revalorisation par l'animation. Enfin les discours des personnes interrogées vivant dans des quartiers plus périphériques structurent leurs discours autour de des questions du cadre de vie.

Conclusion générale : quelle est la réception des politiques de revalorisation dans les villes étudiées et quel peut être le développement futur de leurs centres-villes ?

La revalorisation des centres des villes moyennes se traduit généralement par l'adaptation de l'offre de commerces et de services en fonction d'une population moins nombreuse, fragilisée et suivant l'évolution de ses pratiques et modes de vie. Elle se fait également en concentrant cette population, en repensant les relations du centre et de la périphérie, jouant sur les complémentarités des différents espaces attractifs et mettant en avant la multipolarité, tout en n'oubliant pas d'agir sur les problématiques de la décroissance, en fonction des spécificités locales.

Pour une gestion efficace en termes d'aménagement du territoire, et notamment pour contrer la décroissance des espaces centraux, il faut prendre en compte les questions de morphologie urbaine, de localisation du quartier, d'histoire (en conservant les héritages patrimoniaux). Il faut également prendre en compte les modes de faire des habitants, et leurs usages des quartiers, afin de réaliser des aménagements efficaces (Aimé, 2018). Pour Alvaro Siza, *« bâtir un édifice ou un quartier, ce n'est pas chercher a priori la prouesse technique ou plastique, c'est avant tout faire en sorte que cet édifice ou ce quartier servent les hommes pour lesquels ils sont destinés »* (Siza, 2012).

Dans un contexte identifié de décroissance démographique et commerciale des espaces centraux des villes moyennes, nous avons mis en évidence différentes caractéristiques de déprise et différents enjeux de développement.

Les villes moyennes ou intermédiaires (Jousseume et Talandier, 2016), sont des espaces urbains généralement situés entre les petites villes (- de 20 000 habitants) et les grandes villes et métropoles (+ de 100 000 habitants). Elles sont caractérisées par l'appellation de villes où il fait bon vivre, éloignées des problématiques des grands espaces urbains ou à l'inverse des petits. Elles représentent une part importante du territoire français, accueillent une part non négligeable de la population, et participent à la répartition des activités selon un maillage territorial plus ou moins équitable. Cependant, ce sont également des villes concernées par des problématiques de décroissance urbaine de plus en plus importantes car non solutionnées (ces villes ont tardé à faire l'objet d'une attention particulière de l'état, dont les dernières actions spécifiques datent des années 1970, avant le lancement du programme Action Cœur de Ville).

Les territoires que nous avons choisi d'étudier se trouvent à l'extrême nord de la France, et font déjà face à un manque d'attractivité du fait de leur position géographique empêchant tout héliotropisme et participant à une image de territoires à éviter (du fait du climat considéré comme peu accueillant par les populations plus au sud). Ces territoires ont également la particularité de s'être développés face à la mer, tournant une bonne partie de leur activité autour de cette maritimité au cours de leur développement et de leur histoire. Ces villes accueillent même trois des plus importants ports de France, étant donné leur position stratégique, avec chacun une spécificité (transport de passagers à Calais, transports de marchandises à Dunkerque et pêche à Boulogne-sur-Mer). Elles sont également caractérisées par une industrie, qui a fait leur croissance à une époque, mais qui participe aujourd'hui à leur image déclinante. Les villes de la Côte d'Opale font également preuve d'un potentiel de lien entre elles, qu'elles valorisent à peine par le biais de flux journaliers domicile-travail ou par une coopération portuaire, économique (CCI) et politique (Pôle Métropolitain Côte d'Opale). Enfin, ce sont des territoires qui ont été fortement impactés par les ravages de la Seconde Guerre Mondiale, qui leur a fait perdre une bonne partie de leur patrimoine bâti.

Notre recherche s'est intéressée à la perception des acteurs (habitants et décideurs) des centres urbains en déprises sur le territoire de la Côte d'Opale, et s'est concrétisée par une enquête par entretiens semi-directifs ainsi que par des observations de la fréquentation et des pratiques en centres-villes. Cette enquête a mené à une analyse approfondie des discours et à la réalisation de différentes cartographies de représentation et de fréquentation de ces espaces centraux. La présente recherche a permis de mettre en évidence des dynamiques de décroissance, pour certaines spécifiques à ces territoires, pour d'autres liées à leur condition de ville moyenne de manière plus globale. Dans tous les cas, force est de constater que la décroissance des espaces centraux des villes moyennes ne peut être réduite à une définition généraliste et commune, et qu'elle s'adapte aux spécificités territoriales et sociales des espaces concernés, eux même tous différents dans leurs spécificités.

Ces problématiques de décroissance sont d'abord démographiques, liées en partie au départ des populations vers les périphéries (considérées comme plus attractives) et vers les espaces péri-urbains (plus facilement accessible et plus calmes car éloignés des villes). Ensuite vient la question du départ des commerces, qui suivent la demande vers les périphéries, inscrivant ces espaces urbains dans une dynamique de départ des populations, qui elles, suivent l'offre de bien et de services vers la périphérie. Cette dynamique de décroissance se construit dans une interrelation de facteurs s'aggravant entre eux, donnant lieu à un cercle vicieux de

dépréciation. Conséquemment, ces départs sont d'une part favorisés par les changements dans les pratiques et les modes de faire, et facilités par les nouvelles facilités de déplacement et de communication du 21^{ème} siècle (les TIC réduisent la nécessité de proximité des biens et services avec la population, et de la population entre elle, et l'automobile bouleverse les anciens rapports entre espace et temps). De la même façon, la crise sanitaire a aussi conduit une partie de la population à repenser ses pratiques spatiales du quotidien en dirigeant les déplacements vers les lieux centraux (Dumont, 2020).

Les nouvelles technologies permettent une évolution des pratiques des individus (essor de l'automobile, essor de l'internet) et impactent les centres-villes, à l'origine construits pour des pratiques moins intenses et pour accueillir moins de flux. Cette évolution des pratiques dans les espaces centraux s'accompagne alors de problématiques de saturation. Cette augmentation de l'usage de la voiture et par conséquent la réduction de la place du piéton est également perçue comme un facteur aggravant de la décroissance.

Cette décroissance se retrouve de manière amplifiée dans les centres-villes, véritables indicateurs de la santé des espaces urbains. La centralité est toutefois apparue comme un concept difficile à délimiter (tant en termes de définition des facteurs de centralité que de représentation spatiale). En effet, nous avons démontré que les perceptions de la centralité varient selon les types d'acteurs interrogés (décideurs ou habitants) et selon les pratiques liées à ces espaces urbains centraux. Ces dernières varient également d'un espace à l'autre, mais avec toujours une grande place de l'automobile, qui régit les déplacements et les pratiques des usagers en centres-villes. Toutefois, nombreux sont les habitants à affirmer (par le biais de la présente recherche ou d'autres travaux) qu'une évolution des modes de transports, et une réduction de la place de la voiture seraient appréciables pour la valorisation des espaces urbains centraux. Un centre peut donc être défini et délimité selon un ensemble de critères, en partie subjectifs, et qui peuvent donner lieu à des représentations multiples de la centralité (lieu de commerce, espace nourricier hérité, lieu de rencontre maximale de flux de populations, de biens et d'activités, espace social le plus dynamique, espace symbolique, etc.). Certains éléments s'avèrent toutefois communs, et renvoient à une définition du centre-ville comme lieu de rassemblement, de concentration, et de diversité des hommes et des activités. C'est par conséquent le lieu principal d'échanges, notamment commerciaux. La définition du centre-ville au travers de son identité marchande et nourricière est très présente dans les représentations, et donne lieu à la délimitation d'un hypercentre commerçant. D'une autre façon, le centre-ville est également le lieu de l'échange social, au travers des différents types

de rassemblements (animations, marché, loisirs, manifestations, etc.) autour de la place principale, lieu historiquement considéré comme hyper-central et symbolique. Enfin, les anciens schémas théoriques de la représentation des centres et des flux participent à la définition des pôles urbains comme attracteurs de flux, sur des logiques d'accessibilité, d'interactions, de rassemblement et par opposition avec la périphérie. Est alors suggérée une ville comme territoire agrégeant connectivité et centralité (Collectif, 2019).

Aujourd'hui, les périphéries disposent également de pôles attractifs concurrentiels, constitués autour de grands centres commerciaux, considérés comme la principale cause de déprise des centres-villes. Parmi ces centres commerciaux de la Côte d'Opale, la Cité Europe est considérée (avec la métropole lilloise) comme l'une des principales sources d'évasion commerciale pour les villes moyennes étudiées dans la région Hauts de France. Toutefois, malgré cette image bien ancrée dans les représentations, et fortement relayées dans les médias, force est de constater que ces centres périphériques présentent également une décroissance commerciale de plus en plus importante.

Quelle peut donc être la source de l'évasion commerciale et du départ observé des populations dans les villes moyennes ? Une autre source de décroissance commerciale et démographique identifiée se trouve dans l'essor du commerce en ligne qui prend le pas sur les autres formes de consommation. N'est-on pas plus profondément concerné ici par une décroissance des urbanités plutôt qu'un simple départ des habitants et des commerces, auxquels on rattache la décroissance et sur lesquels se portent les différentes dynamiques de revalorisation ? Aussi, on peut également se demander si finalement ces villes s'inscrivent dans une réelle décroissance structurelle ou si ce n'est pas là plutôt le reflet d'un cycle actuellement décroissant dû à l'évolution des modes de vies, avec des centres urbains qui peinent à s'y adapter.

De manière générale, les personnes interrogées sont majoritaires à percevoir une évolution plutôt négative de leur centre-ville, et pensent que « c'était mieux avant ». Concernant la décroissance, les différentes thématiques sont abordées par les personnes interrogées, avec toutefois des disparités et spécificités selon les villes étudiées. Les analyses menées (nuages de mots, Analyses Factorielles des Correspondances), mettent également en évidence l'importance de l'humaine (« population ») dans les représentations des dynamiques de décroissance et de revalorisation du centre-ville. En effet, ce sont ces usagers du centre, représentés en grande partie par les habitants, qui symbolisent les flux et qui influent sur

l'évolution des phénomènes d'attractivité en centre-ville. Le commerce représente également une part importante de la définition de la centralité et il est primordial dans les représentations de l'hypercentre. Les différentes dynamiques de décroissance qui le concernent sont caractérisées par des qualificatifs soulignant le manque d'attractivité de ces espaces centre-urbains. Le taux de vacance, des commerces et logements, est un indicateur de la décroissance très utilisé pour évaluer la bonne santé des centres-villes. Dans les villes étudiées, nous avons mis en évidence des taux de vacances plus élevés que la moyenne, mais cette vacance est d'autant plus importante qu'elle s'inscrit dans une durée longue. Cela montre ainsi que les territoires étudiés ne sont pas seulement affectés par un cycle de décroissance et de croissance, mais plutôt dans une décroissance que l'on pourrait qualifier de structurelle, qui, si elle n'est pas traitée par une revalorisation adaptée, pourrait s'intensifier encore au fil du temps. Aujourd'hui (si l'on regarde l'état des centres en 2016, avant les opérations de revalorisation mises en œuvre), certains territoires étudiés semblent assez peu décroissants (dans la moyenne nationale des taux de vacances) et encore capables de se redresser et davantage concernés par un turn-over (Dunkerque). D'autres semblent beaucoup plus affectés par une décroissance bien ancrée et le constat est plus alarmant (Calais) au point de se demander si un point de non-retour n'a pas été atteint (ce qui sera confirmé par les acteurs interrogés, qui ne savent plus comment agir pour revaloriser le commerce et préfèrent orienter les politiques de revalorisation vers d'autres aspects de la centralité, comme l'animation ou le culturel).

En dehors de la décroissance provoquée par la concurrence commerciale des centres-commerciaux périphériques, les discours des personnes interrogées révèlent des phénomènes plus particulièrement ancrés localement. On parle en effet de problématiques de loyers des commerces et logements pour certains jugés trop élevés et fixés par des propriétaires ne résidant pas sur le territoire (on parle de propriétaires déconnectés de la réalité du terrain et des ressources de la population et des problématiques de décroissance, du fait de leur éloignement). Cette problématique est également mise en lien avec les spécificités des territoires étudiés qui présentent une population présentant des indicateurs élevés de précarité.

Concernant la décroissance démographique, l'étude approfondie par ville et par centre montre que les départs de populations ne sont pas forcément plus importants dans les centres-villes, mais ces derniers sont les indicateurs principaux des dynamiques à l'œuvre dans la commune en elle-même, et font donc preuve de départs de plus en plus nombreux (car plus nombreux à l'échelle de la ville elle-même). La dégradation du cadre bâti en centre-ville participe

également à cette décroissance démographique. En effet, la perte de valeur induite par l'augmentation des espaces vacants, et la dégradation d'un bâti non entretenu ou vieillissant (le bâti de la Reconstruction semble particulièrement affecté par cette problématique) participent à la création d'espaces anxigènes, au caractère répulsif. Ces derniers sont d'autant plus alimentés par les incivilités et l'insécurité perçue en centre-ville (dus à des comportements sociaux divergents, qui participent à dégrader physiquement ou idéologiquement les espaces centraux).

Les centres-villes sont donc confrontés à un phénomène d'appauvrissement, de la population mais aussi de leurs cadres de vie. Ces différentes problématiques, sociales, économiques et de cadre de vie se co-alimentent, et participent de fait à l'établissement d'une décroissance directement impactante sur les centres des villes étudiées (voir schéma synthèse de la décroissance). L'effet de cercle vicieux provoque une augmentation exponentielle des conséquences de cette dernière si les phénomènes de décroissances ne sont pas traités par une revalorisation adéquate.

Les politiques publiques locales et nationales ont pris conscience de la nécessité de mettre en œuvre des actions de revalorisation dans les centres en déprise. L'objectif de ces politiques de revalorisation est alors de permettre de redévelopper les flux et la valeur des facteurs de centralité. Ces dernières se traduisent par des leviers de redynamisation (rapporter du flux et de l'accessibilité, tout en permettant l'attractivité du centre) de revitalisation (rendre le centre attractif et permettre à ces flux de retrouver des raisons de venir en centre-ville et d'y circuler). Cela passe par l'apport de nouveaux commerces, services, et animations dans les centres, en luttant contre les problèmes liés aux espaces considérés comme anxigènes (espaces commerciaux et de logements vacants, incivilités et insécurité, etc.). Les politiques publiques mettent donc en œuvre différentes actions de revalorisation dans l'objectif de répondre aux différents facteurs du schéma identifié de la décroissance. Les villes moyennes étudiées ont une identité tout à fait particulière, tant par leur patrimoine industrialo-portuaire que par les caractéristiques socio démographique et économiques du territoire. La mise en valeur des aspects de l'identité de ces villes revêt, de fait, une importance très particulière dans la revalorisation de ces espaces centraux. Elle peut se faire par la valorisation du front de mer, du patrimoine bâti, industriel et portuaire, ou encore par le développement de l'emploi ouvrier par exemple. A cela, il faut permettre au centre de faire valoir ses facteurs de centralité, à savoir permettre aux flux d'être maximisés et attirés par une offre de biens et services importante et adaptée aux spécificités et à l'identité du territoire. La place principale,

summun de la centralité entre agora et forum (François et Neveu, 1999 ; Lussault, 2003 ; Sirenelli, 2011 ; Zask, 2018), doit faire l'objet d'une revalorisation adéquate, et primordiale, car c'est le lieu de rassemblement privilégié, indicateur de la santé de la ville. Le développement de l'espace central autour du mode de transport piéton permet de renvoyer les usagers à l'échelle du centre-ville, et leur permettre d'apprécier chaque élément de la centralité dans son entièreté, au contraire d'une pratique rapide en « saut de puce » grâce à l'automobile. Le piéton permet de rapprocher les individus de l'urbain, et de maximiser les interactions et les flux « utiles » aux commerces par exemple. Aussi, le piéton a un effet bénéfique sur la santé des individus, par l'activité physique qu'elle occasionne, et permet finalement de maximiser la valorisation effectuée sur les différents aspects de la centralité, tant elle permet de prendre le temps d'apprécier les choses plus en profondeur.

L'autre grande partie du travail mené au cours de cette thèse a été de mettre en évidence les réceptions des usagers des centres-villes, caractérisés par les habitants interrogés. Interroger la réception sociale des politiques de revalorisation mises en œuvre signifie s'intéresser à la perception qu'en ont les habitants, principaux concernés par les dynamiques à l'œuvre dans les centres qu'ils vivent et pratiquent. Ce sont finalement ces usagers, par leurs pratiques, qui décident de la valorisation ou de la dépréciation de ces espaces urbains centraux.

Certaines personnes interrogées remettent en question l'efficacité et la pérennité des actions menées, et trouvent qu'elles sont inadéquates avec les spécificités territoriales, mettant en cause une volonté des politiques de mettre en œuvre des politiques mainstream non adaptées. Pour certains même, ce sont ces politiques ou encore les politiques passées qui participent au développement de la décroissance, par des aménagements inadéquats et mal reçus par la population. Ces personnes mettent donc en avant une difficulté des décideurs à proposer des actions capables de valoriser le patrimoine et l'identité de la ville, tout en se montrant efficaces. Ces actions de revalorisation sont parfois perçues comme décousues, sans lien véritable entre elles (manque de plan d'ensemble) et peu efficaces pour certaines. En effet, pour qu'elle le soit, une politique de revalorisation doit permettre d'agir sur tous les aspects de la décroissance, de manière optimale et adaptée aux spécificités locales. En plus de cela, pour que ces actions de revalorisation aient un impact positif, elles doivent être suivies d'une acceptation et d'une pratique des usagers des centres-villes. Le tout induisant une concertation préalable et une capacité de retour et /ou de *feed-back* pour accroître la réalité d'un « Droit à la ville » dans la ville moyenne contemporaine (Gibout et Hellequin, 2018). Cette acceptation nécessite une combinaison entre une bonne communication et une concertation menée dès

l'amont des projets. Enfin, il faut que les habitants se sentent bénéficiaires des projets de revalorisation, pour participer à la revalorisation en accompagnant les nouveaux aménagements par des pratiques. Néanmoins, parmi les projets de revalorisation des collectivités étudiées, force est de constater que certains habitants interrogés pensent que la communication et la concertation sont insuffisantes, et ne se sentent pas bénéficiaires des actions de revalorisation. Il convient par conséquent de mettre en place des actions de revalorisation permettant de profiter aux usagers des centres, à savoir les populations (par exemple : des actions de loisirs pour les jeunes, une valorisation de l'emploi et des actions culturelles pour la population active et une valorisation de l'offre de soin pour les retraités) mais aussi aux touristes et acteurs décideurs et économiques.

La revalorisation passe également par l'injection d'un dynamisme dans un espace urbain dont les flux ont été préalablement facilités, attirés et valorisés. Ce dynamisme peut être fait par le biais d'une politique d'animation qui doit être variée (capable de bénéficier aux différents acteurs de l'urbain, qu'ils soient habitants, touristes ou commerçants), efficace, et doit s'inscrire dans une certaine pérennité (reconduite d'un festival chaque année, mise en place de saisons d'animations spécifiques, par exemple saisonnières, mise en place d'une animation quotidienne, etc.). Ces animations doivent permettre de lutter contre les espaces anxigènes, en revalorisant des lieux autrefois dépréciés par des festivités attractives participant à l'image positive des centres urbains. Ces animations doivent également s'insérer dans une logique de valorisation du cadre de vie, en lien avec une politique complète de reconstruction et de revalorisation du cadre bâti tant extérieur (rénovation des façades, de l'espace public, etc.) qu'intérieur (rénovation de l'intérieur des logements) afin de redonner envie de venir visiter, flâner et habiter dans les centres urbains. Cette revalorisation du cadre de vie doit donc permettre de lutter contre les espaces anxigènes, en jouant sur les aspects positifs de propreté, de sécurité, d'intérêt ou encore de pratique (notamment d'accessibilité).

Certaines politiques de revalorisation visent finalement, par l'ensemble des éléments cités, à changer l'image de la ville afin de la rendre plus attractive. Toutefois est-il idéal de travailler sur un changement de l'image des espaces concernés, en apportant des aménagements et animations parfois *mainstream*, dont l'efficacité a peut-être été prouvée ailleurs, mais est éloignées des identités locales ? Ne faudrait-il pas prioritairement valoriser l'existant tout en permettant de minimiser les éléments perçus négativement ? Faut-il nécessairement adopter une politique volontariste anti-commerce périphérique et en ligne ? Tout en essayant de forcer de nouvelles pratiques des espaces centraux par le biais d'aménagements dissuasifs pour la

voiture par exemple ? La présente recherche tend à montrer qu'il est préférable d'adopter une politique d'accompagnement du changement de pratiques et de mentalités vis-à-vis des espaces centres urbains, sans pour autant se montrer forcément coercitif sur certains aspects comme les modes de déplacement, afin de ne pas avoir d'impact répulsif rédhibitoire envers les usagers des modes mis à l'écart. Le centre-ville doit donc être un espace pour tous, accueillant une variété d'activités, de mode de transports, de pratiques, de commerces, avec un potentiel valorisé et attractif de flânerie et de circulation apaisée et attirante de l'espace public.

Qu'est-ce qu'une politique de revalorisation efficace ? peut-il exister un exemple type ? Notre conclusion aura tendance à démontrer qu'il y a autant de formes de revalorisations que de centres-villes, mais que des politiques considérées comme *mainstream* peuvent se montrer efficaces ponctuellement si elles entrent en corrélation avec les spécificités du territoire et les pratiques des usagers.

Perspectives de la recherche :

La méthodologie analytique proposée dans cette thèse permet de mettre en évidence les logiques de décroissance et de perception de cette dernière ainsi que de la revalorisation par les habitants des territoires donnés. Dans la perspective de la réalisation d'une étude plus complète par le biais de questionnaires sur un échantillon important de la population dans une commune donnée, il serait possible d'approfondir les thématiques abordées au cours de cette thèse et proposer des leviers d'actions pertinents pour les acteurs publics de villes moyennes dont le centre est en déprise. Une des suites de la recherche ici présentée pourrait concerner le potentiel d'évolution et de valorisation futur des espaces centres urbains étudiés. A Dunkerque, une future recherche pourrait interroger la réception d'un projet global et complet de revalorisation, dont la suite des opérations concernera plus particulièrement la station balnéaire. A Boulogne-sur-Mer, il serait possible de mesurer l'impact qu'aura le nouveau pôle de loisirs de bord de Liane vis-à-vis du centre existant et tenter d'identifier s'il peut s'insérer dans l'espace urbain sans avoir d'impact négatif, tout en mesurant les bénéfices apportés par l'attractivité touristique apportée. Enfin, à Calais, une étude approfondie pourrait être menée sur le projet de revalorisation volontariste mené autour de l'animation des Machines de Calais dont la première machine est entrée en fonctionnement en décembre 2019.

Bibliographie :

Arbaret-Schulz, C., 2002. « Les villes européennes, attracteurs étranges de formes frontalières nouvelles », in Bernard Reitel, Patricia Zander, Jean-Luc Piermay, Jean-Pierre Renard, *Villes et frontières*, Anthropos-Economica, Collection Villes, p. 213-230.

A'Urba, 2015. « *Comment changer les comportements de mobilité ?* », Bordeaux Métropole.

Aimé, J., 2018. *La ville et les quartiers en train de se faire au rythme des projets urbains : Une sociologie de l'expérience socio-spatiale des nouveaux quartiers*, Thèse, Université de Lorraine UFR Sciences humaines et sociales – Nancy École Doctorale Fernand Braudel (ED411).

Alba, D., Brunner, C., Gilli F., 2017. Pour une approche ouverte des projets urbains, *Métropolitiques*. [En ligne]. Disponible sur : <http://www.metropolitiques.eu/Pour-une-approche-ouverte-des.html> (consulté le 04 Avril 2017).

Albert-Cromarias, A., 2019. « Pourquoi les entreprises s'installent ici plutôt qu'ailleurs » in *20 ans de recherche, 20 ans d'action sur la décroissance urbaine*, journée d'étude, ENS.

Amin, A., Graham, S., 1997. *The Ordinary City*. Transactions of the Institute of British Geographers 22, p. 411–429.

Anaïs Rocci, 2007, « *De l'automobilité à la multimodalité ? Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture. Le cas de la région parisienne et perspective internationale* », Thèse, Sociologie. Université René Descartes - Paris V.

Antoine Fleury, 2004. « La rue : un objet géographique ? », *Tracés. Revue de Sciences humaines* [En ligne], Disponible sur : <http://journals.openedition.org/traces/3133> (consulté le 04 Janvier 2021)

Arrivet, D., 2016. *La désaffectation du commerce de centre-ville s'accélère*. Le Figaro.

Askenazi, P., Martin, P., 2015. « *Promouvoir l'égalité des chances à travers le territoire* », Les notes du conseil d'analyse économique, 20.

Augé, M., 1992. *Non-lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Editions du Seuil, 48 p.

Aust, J., 2010. Quand l'université s'ancre au territoire. Collaborations académiques et territoriales à Lyon (1958-2009), *le Mouvement Social*, 2010/4, p. 107-125.

Authier, J.-Y., 2003. La gentrification du quartier Saint-Georges à Lyon : un côtoiement de mobilités différenciées, *in Retours en ville. Des processus de gentrification urbaine aux politiques de revitalisation des centres, les urbanités*. Descartes & Cie, Paris.

Authier, J.-Y., Bacqué, M.-H., Guérin-Pacé, F., 2007. *Le Quartier*, Paris, la Découverte.

Avry, L., 2012. *Analyser les conflits territoriaux par les représentations spatiales : une méthode cognitive par cartes mentales*. Géographie. Université Rennes 2.

Baëhr, A., et Courthial, M., 2020. *Le commerce de centre-ville recule dans les villes moyennes*, Insee Flash Hauts-de-France, N° 90 - février 2020

Baldasseroni, L. 2018. La piétonnisation des rues, modèle pour des espaces urbains standardisés ? Réflexions lyonnaises, années 1970-1980. *Les Annales de la recherche urbaine*, N°113, 2018. La ville standardisée. p. 12-23.

Baraud-Serfaty, I., 2008. *Capitales et capitaux : Vers la ville financiarisée*. Le Débat, n°148, janvier-février, p 96-105.

Barthelemy, R., 2011. *Refaire la ville, sens et contradictions d'une politique sociale*, Presses de l'EHESP, 290 p.

Barthon, C., Garat, I., Gravari-Barbas, M., Veschambre, V., 2007. L'inscription territoriale et le jeu des acteurs dans les événements culturels et festifs : des villes, des festivals, des pouvoirs. *Géocarrefour* 82, p. 111–121.

Baylet, J.-M., Cosse, E., Pinville, M., 2016. *Remise du rapport sur la revitalisation commerciale des centres-villes*, Le portail des ministères économiques et financiers, [En ligne]. Disponible sur : <http://www.economie.gouv.fr/remise-rapport-sur-revitalisation-commerciale-des-centres-villes-video> (consulté le 4.7.17).

Béal, V. et Rousseau, M., 2014. Alterpolitiques !, *Métropoles* [En ligne], Disponible sur : <http://journals.openedition.org/metropoles/4948> (consulté le 20 Juin 2020).

Béal, V., Collet, A., De Filippis, J., Ocejo, R., Rousseau, M., 2017. Shrinking Cities, *Metropolitiques*, [En ligne]. Disponible sur : <http://www.metropolitiques.eu/Shrinking-Cities.html> (consulté le 04 Avril 2017).

Béal, V., Rousseau, M., 2008. Néolibéraliser la ville fordiste. *Métropoles*, 26.

Béal, V., Rousseau, M., 2014. La trajectoire néolibérale de deux villes industrielles britanniques, Manchester et Sheffield, *Urbanités*.

Beaucire, F., 2010. Ville, mobilité, transport : les équations de l'accessibilité, in Cailly, L., Vanier, M., *la France une géographie urbaine*, Armand Colin, Paris.

Beaucire, F., Desjardins, X., 2014. Centralité. Polarité, nodalité. *citego.org*. [En ligne]. Disponible sur : http://www.citego.org/bdf_fiche-document-123_fr.html (consulté le 04 Juin 2017).

Becuwe, B., Desrivierre, D., Werquin, B., 2016. *Richesse des territoires en Hauts-de-France* (Dossier No. 4). INSEE, Région Haut de France.

Belleil, S., 2013. *Le polycentrisme comme réponse aux enjeux de la ville contemporaine ? Le cas de l'agglomération du Pays de Montbéliard*. Mémoire, Université Pierre Mendès France, Grenoble.

Benzécri, J.-P., Benzécri, F., *et al.*, 1980. *Pratique de l'analyse des données*. Vol. I : Analyse des correspondances. Exposé élémentaire. Paris, Dunod.

Berdoulay V. 1982. La métaphore organiciste. in *Annales de Géographie*, t. 91, n°507, p. 573-586.

Berlioux, O., Gintrad, F., 2014. Pour les villes moyennes, demain, il sera trop tard, *Slate.fr*. [En ligne]. Disponible sur : <http://www.slate.fr/story/88883/villes-moyennes-demain-il-sera-trop-tard> (consulté le 06 Aout 2017).

Bernard, J., Calvo-Mendieta, I., Zwarterook, I., 2010. La gouvernance de l'environnement industriel à Dunkerque, in ResearchGate. Presented at the Colloque Développement durable communautés et sociétés, Mulhouse.

Bernard, N., 2002. Plaisance et nouvelle maritimité, in Péron, F., et Rieucan, J., *la maritimité d'aujourd'hui*, collection Géographie et Culture, l'Harmattan.

- Berroir, S., Fol, S., Queva, C., Santamaria, F., 2019. Villes moyennes et dévitalisation des centres : les politiques publiques face aux enjeux d'égalité territoriale. *Belgeo, National Committee of Geography of Belgium*, Société Royale Belge de Géographie.
- Bertrand, P., 2016. Commerce : la désertification des centres-villes s'accroît, *lesechos.fr*. [En ligne], Disponible sur : https://www.lesechos.fr/09/06/2016/LesEchos/22209-073-ECH_commerce---la-desertification-des-centres-villes-s-accentue.htm (consulté le 04 Mai 2017).
- Bertrand, V., 2000. L'émergence d'un nouveau territoire : le Pays Lunévillois, vol. 40 / 4, recomposition et dynamiques territoriales, *Revue de Géographie de l'Est*, p. 40-49.
- Bessiere, S., Trevien, C., 2016. « *Le commerce de centre-ville : une vitalité souvent limitée aux grandes villes et aux zones touristiques* », Insee références, Paris, 14 p.
- Bidou-Zachariasen, C., 2003. Retours en ville. Des processus de gentrification urbaine aux politiques de revitalisation des centres, *les urbanités*. Descartes & Cie, Paris.
- Bigot, R., Hoibian, S., Müller, J., 2015. *Evolution du regard sur les quartiers « sensibles » et les discriminations entre 2009 et 2014*, collectif des rapports, CREDOC.
- Blanc, M., 2010. Métiers et professions de l'urbanisme : l'ingénieur, l'architecte et les autres, *Espaces et sociétés*, n°142, p. 131 à 150.
- Blesius, J.-C., 2014. *Vivre avec les industries ? De la maîtrise de l'urbanisation à l'éducation aux risques : cas de Vitry-sur-Seine (France) et de Montréal-Est (Québec)*, Thèse. Université Paris-Est.
- Borey, G., Bruniaux, V., Gamblin, V., 2019. *Structurantes, résidentielles ou industrielles : portrait des villes moyennes des Hauts-de-France*, Insee Analyse Hauts-de-France, N°96, juillet 2019
- Bosvieux, J., 2011. « Incitations fiscales à l'investissement locatif : succès quantitatif, ciblage imparfait », *Regards Croisés sur l'Economie*, 9, p. 162-171.
- Boudellal, M., 2016. *Le power-to-gas : stockage de l'électricité d'origine renouvelable*. Dunod, DL 2016, Malakoff, France.
- Bourdeau-Lepage, L., 2019. « De l'intérêt pour la nature en ville. Cadre de vie, santé et aménagement urbain », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, p. 893-911. [En ligne],

Disponible sur : <https://www-cairn-info.faraway.parisnanterre.fr/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2019-5-page-893.htm>

Bourdeau-Lepage, L., Huriot, J.-M., Perreur, J., 2010. À la recherche de la centralité perdue. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, juillet, p. 549–572.

Bourdin, A., 1984. *Le Patrimoine réinventé*. Paris, Presses Universitaires de France.

Bourdon, O., 2016. Pourquoi faut-il intervenir pour la revitalisation du centre-ville ? *lesechos.fr*. [En ligne]. Disponible sur : <https://www.lesechos.fr/idees-debats/cercle/cercle-156164-pourquoi-faut-il-intervenir-pour-la-revitalisation-du-centre-ville-1213885.php> (consulté le 4.5.17).

Boureille, B., Commerçon, N., 1997. Villes moyennes et stratégies de développement universitaire, in Commerçon, N., Goujon, P., 1997. *Villes moyennes*, Presse universitaire de Lyon. ed, Espace, société, patrimoine.

Boyle, G., 2012. *Renewable Energy: Power for a Sustainable Future*. OUP Oxford.

Brailly, J., Coulondre, A., 2016. « Le travail de construction d'une place de marché : centres commerciaux et salons de professionnels », *Revue Française de Socio-Économie*, 2016/1 (n° 16), p. 161-181.

Bréfort, M., et Gicquiaux, C., 2020. *Plus de neuf habitants des Hauts-de-France sur dix vivent dans une aire d'attraction des villes*, Insee Analyses Hauts-de-France, N°113, octobre 2020

Brenac, T., Reigner, H., Hernandez, F., 2014. *Centres-villes aménagés pour les piétons : développement durable ou marketing urbain et tri social ?* RTS - Recherche Transports Sécurité, IFSTTAR.

Briat, E., Dieusaert, P., 2016. *Les commerces dans les quartiers : une offre à revitaliser*. En bref., CGET,

Briche, H., et Huré, M., 2017. Dunkerque, nouveau « laboratoire » de la gratuité des transports, *Métropolitiques*, 30 mai 2017. [En ligne], Disponible sur : <https://bit.ly/2PAUB0j>

Brunet, R., 1997. Villes moyennes : point de vue de géographie, in Commerçon, N., Goujon, P., 1997. *Villes moyennes*, Presse universitaire de Lyon. ed, Espace, société, patrimoine.

Buhnik, S., 2015. *Métropole de l'endroit et métropole de l'envers, décroissance urbaine, vieillissement et mobilités dans les périphéries de l'aire métropolitaine d'Osaka, Japon*. Thèse. Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.

Buhnik, S., 2017. Contre le déclin, la ville compacte. Retour sur quinze années de « recentralisation urbaine » au Japon, *Métropolitiques*. [en ligne]. Disponible sur : <http://www.metropolitiques.eu/Contre-le-declin-la-ville-compacte.html> (consulté le 05 Mars 2017).

Caisse des Dépôts, 2010. Colloque international - *Villes petites et moyennes, un regard renouvelé* (Acte de colloque). CITERES, CNRS, Université François-Rabelais, (Villes)², Polytech Tours, Région Centre, MSH, Tours.

Carolina Martinez Tabares, 2013. « *Comment inciter les personnes à utiliser les modes alternatifs à la voiture individuelle pour leurs déplacements domicile-travail ? Approche psychosociale* », Mémoire, Université Bordeaux Segalen, Bordeaux 2.

Casciarri, Barbara, 2020. Réinvente une identité entre nature et culture pour une ancienne ville ouvrière de la banlieue rouge, *Journal des anthropologues*, vol. 162-163, no. 4-5, p. 29-45.

Cassaigne, B., 2010. Villes moyennes. *Revue Projet*, p. 80–84.

Castells, M., 1998. *La société en réseaux, L'Ere de l'information*, Fayard, Paris.

Cauchi-Duval, N., Cornuau, F. & Rudolf, M., 2017. « La décroissance urbaine en France : les effets cumulatifs du déclin », *Métropolitiques*, [En ligne], Disponible sur : <http://www.metropolitiques.eu/La-decroissanceurbaine-en-France,1093.html>.

Centre de prospective et de veille scientifique, 1998. *De la ville à la mégapole : essor ou déclin des villes au XXIème siècle ?* Centre de prospective et de veille scientifique, Paris, France.

CGET, 2016a. Des pistes pour la revitalisation commerciale des centres-villes, *cget.gouv*. [En ligne]. Disponible sur : <http://www.cget.gouv.fr/pistes-revitalisation-commerciale-centres-villes> (consulté le 04 Octobre 2017).

CGET, 2016b. Effets de la rénovation urbaine sur le développement économique et l'emploi. *En détail*, 28.

- Charron, M., Shearmur, R., 2005. Distances, interactions et analyse spatiale de la ville : le cas de Montréal, *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2005/2 (avril)
- Chasseriau, A., 2002. *Les grands équipements au service de la régénération urbaine*. ESO – CNRS, p. 7–16.
- Châtel, C. et Moriconi-Ébrard, F., 2020. « Les petites villes à la recherche de valeur ou de richesse ? », *Territoire en mouvement, Revue de géographie et aménagement* [En ligne], Disponible sur : <http://journals.openedition.org/tem/4117> (consulté le 20 Décembre 2020)
- Chouraqui, J., 2017. *Décroissance urbaine et dynamiques socio-spatiales : quelles relations ? Exemple du cas Dunkerquois*, Mémoire de Master 2, Projet ANR Altergrowth.
- Christaller, W., 1933, *Die zentralen Orte in Süddeutschland*, Iéna, Fischer.
- Cibois, P., 2006. *Principe de l'analyse factorielle*, Université de Saint Quentin.
- Claude, V., 2006. Faire la ville. Les métiers de l'urbanisme au XXI^e siècle, Editions Parenthèses, in *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 101.
- Claval, F., 1968. Contribution à l'étude des zones d'attraction commerciales des villes, à propos d'une étude sur les villes du Doubs. *Revue Géographique de l'Est*, 8, p. 129–149.
- Claval, P. (2000). Réflexions sur la centralité. *Cahiers de géographie du Québec*, 44 (123), p. 285–301.
- Claval, P., 1968. La théorie des villes. *Revue Géographique de l'Est*, 8, p. 3–56.
- Claval, P., 1973. Chronique de Géographie économique VIII. La théorie des lieux centraux revisitée. *Revue Géographique de l'Est*, 13, p. 225–251.
- Claval, P., 2008. Espace et territoire. *Géographie, économie, société*, 10, p. 157–184.
- Clémot, M., Duchemin, A., Goudjil, S., Innebeer, J., Lemaitre, J., Mestdag, Q., 2016. *Analyse prospective de soins sur le territoire de Dunkerque et enjeux du regroupement médical*, Ville de Dunkerque, Université du Littoral Côte d'Opale.
- Clochey, L., 2017. *Politiques alternatives top down en territoire industriel : quelle portée pour les jardins populaires ? Cas de Grande-Synthe (59)*, Mémoire, Département de Géographie et d'Aménagement, Université Paul Valéry – Montpellier 3.

Cohen J.R., 2001, « *Abandoned housing: Exploring lessons from Baltimore* », *Housing Policy Debate*, 12, 3, p. 415-448.

Collectif, 2019. Les acteurs du projet urbain et leurs motivations, *villedurable.org*, [en ligne], disponible sur : villedurable.org/guide-de-gestion-de-projets-urbains/principes-strategiques-pour-la-gestion-de-projets-urbains/les-acteurs-du-projet-urbain-et-leur-roles (consulté le 20 Mai 2019)

Collectif, 2019. La ville et le territoire : connectivité vers les centralités, Dossier, *Tous urbains*, n° 26, p. 32-59.

Collet, A., 2010. *Génération de classes moyennes et travail de gentrification : changement social et changement urbain dans le Bas Montreuil et à la Croix-Rousse, 1975-2005*. Lyon 2.

Colnel, A., Aboulker, M., 2016. CPER 2015-2020 : Soutenir l'investissement dans les territoires. *En bref*, CGET.

Commerçon, N., 1988. *La dynamique du changement en ville moyenne : Chalon, Macon, Bourg*. Presses Universitaires de Lyon, Lyon.

Commerçon, N., Goujon, P., 1997. *Villes moyennes*, Presse universitaire de Lyon. ed, Espace, société, patrimoine.

Commission de Régulation de l'Énergie, Les Smart cities / Les caractéristiques d'une ville intelligente, *Smart Grids*, [En ligne]. Disponible sur : <http://www.smartgrids-cre.fr/index.php?p=smartcities-caracteristiques> (consulté le 06 Décembre 2017).

Cordobes, S., Baudouin, J.-C., Hamon, P., Hurel, K., Joseph, P., Muzard, F., Perrat, J.-F., Reiser, C., 2015. Pour une République au service de l'égalité et du développement des territoires. *En détail*, CGET, 38.

Cordobes, S., Hurel, K., 2015. De nouvelles régions pour soutenir le développement équilibré de la France, de ses territoires et de ses populations. *En bref*. CGET.

Coutras, J., 1996, *Crise urbaine et espaces sexués*, Paris, Armand Colin.

Crang, M., Thrift, N. (Eds.), 2000. *Thinking Space*, 1 édition. ed. Routledge, London ; New York.

CUD, 2016. *Rapport enquête ménages (Enquête Ménage et Déplacements)*. Communauté Urbaine de Dunkerque.

CUD, Etat Généraux de l'Emploi Local, 2016. *Etat généraux de l'Emploi Local, contribution des acteurs des acteurs du territoire et synthèse des réunions publiques (Livre Blanc)*. Communauté Urbaine de Dunkerque.

Davezies, L. (2009). L'économie locale « résidentielle ». *Géographie, économie, société*, vol. 11(1), p. 47-53. [En ligne], Disponible sur : <https://www.cairn.info/revue-geographie-economie-societe-2009-1-page-47.htm>

Davezies, L., 2008. « Il y a économie résidentielle et économie résidentielle... », *POUR*, (n° 199), p. 50-52. [En ligne], Disponible sur : <https://www.cairn.info/revue-pour-2008-4-page-50.htm>

Davezies, L., Pech T., 2014. La nouvelle question territoriale, *Terra Nova*, [en ligne], Disponible sur : <http://tnova.fr/etudes/la-nouvelle-question-territoriale>

David Harvey, 2010. Vers un matérialisme historico-géographique, *Géographie et capital*, Paris, Syllepse.

De la Pradelle, M., 1997. Société du spectacle et approvisionnement. *Annales de la recherche urbaine*, p. 38–45.

De Legge, D., 2011. *La RGPP : un défi pour les collectivités territoriales et les territoires, Rapport d'information pour le Sénat*, n°666 (2010-2011) fait au nom de la Mission commune d'information RGPP, déposé le 22 juin 2011.

Decoville, A., Bousch, P., 2012. *La centralité urbaine au Luxembourg : analyse et perspectives*, Rapport de l'Observatoire du Développement Spatial, GEODE, CEPS/INSTEAD.

Decroocq, L., Hellequin, A.-P., 2006. Lieux dits, *Revue des Sciences Humaines* N° 284, 10/2006.

Del Biondo, L., 2014. *Les stratégies de recomposition urbaine soutenable des anciens territoires industrialo-urbains : étude du territoire franco-luxembourgeois de la haute vallée de l'Alzette et apports d'exemples européens*. Université de Lorraine.

Delaplace, M., 2013. « Le tourisme dans les villes moyennes : vers des politiques coordonnées », *Métropolitiques*, [En ligne], Disponible sur : <https://www.metropolitiques.eu/Le-tourisme-dans-les-villes.html>

Delebarre, A., Pfirsch, T., 2016. À la recherche d'une urbanité périphérique ? *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement*. 32|2016, Aux frontières de l'urbain - petites villes du monde (volume 1).

Delevoeye, V., 2016. Comment la France a tué ses villes, *urbislemag.fr*. [En ligne]. Disponible sur : <http://www.urbislemag.fr/comment-la-france-a-tue-ses-villes-billet-356-urbis-le-mag.html> (consulté le 16 Mars 2017).

Demazières, C., 2014. Pourquoi et comment analyser les villes moyennes ? *Métropolitiques*. [En ligne]. Disponible sur : <http://www.metropolitiques.eu/Pourquoi-et-comment-analyser-les.html> (consulté le 04 Juillet 2017).

Denefle, S., 2009. *Utopies féministes et expérimentations urbaines*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, coll. « Géographie sociale ».

Depret, A., 2016. *Charleroi : du déclin assassin au rêve métropolitain* (Dossier No. 907), Dossier smart cities. Union des Villes et Communes de Wallonie.

Desjardins, X. et Estèbes, P., 2020. *Villes petites et moyennes et aménagement territorial, éclairage anglais, allemands et italiens sur le cas français*. Collections réflexes en partages.

Desmarais, R., 1984. Considérations sur les notions de petite ville et de ville moyenne. *Cahiers de Géographie du Québec*, 28, p. 355–364.

Devisme, L., 2005. *La ville décentrée figures centrales à l'épreuve des dynamiques urbaines*, l'Harmattan villes et entreprises.

Di Meo G., 2011, *Les murs invisibles. Femmes, genre et géographie sociale*, Paris, Armand Colin, coll. « Recherches ».

Di Méo G., Hinnewinkel J.-C., 1999. Une méthode d'identification territoriale appliquée à l'Entre-Deux-Mers (Gironde) / A territorial identification method applied to the Entre-Deux-Mers (Gironde). *Annales de Géographie*, t. 108, n°607.

DiFonzo Nicholas, Bordia Prashant, « Rumeurs, ragots et légendes urbaines. Contextes, fonctions et contenus », *Diogène*, 2006/1 (n° 213), p. 23-45. [En ligne], Disponible sur : <https://www.cairn.info/revue-diogene-2006-1-page-23.htm>

Djelassi, S., Ferrandi Jean-Marc, « L'influence de la perception du temps sur l'achat par catalogue », *Revue française de gestion*, 2006/3 (n° 162), p. 161-175. [En ligne], Disponible sur : <https://www.cairn.info/revue-francaise-de-gestion-2006-3-page-161.htm>

Dormois, R., Fol, S., 2017. La décroissance urbaine en France : une mise à l'agenda difficile *Métropolitiques*. [En ligne]. Disponible sur : <http://www.metropolitiques.eu/La-decroissance-urbaine-en-France.html> (consulté le 04 Mai 2017).

Duhamel, P.-M., Munch, J., Freppel, C., Narring, P., Le Divenah, J.-P., 2016. *La revitalisation commerciale des centres-villes*. Inspection Générale de Finances, CGEDD.

Dumont, M., 2010. « Les villes françaises à l'épreuve des nouveaux enjeux environnementaux », in Laurent Cailly et Martin Vanier (dir.), *La France, une géographie urbaine*, Paris, A. Colin, p. 289-306.

Dumont, G.-F., 2020. Covid-19 : la fin de la géographie de l'hypermobilité ?, *Les Analyses de Population & Avenir*, 11 (N° 29), p. 1-13., En ligne, Disponible sur : <https://www.cairn.info/revue-analyses-de-population-et-avenir-2020-11-page-1.htm>

Durkheim, E., 1960. *Les formes élémentaires de la vie religieuse*. Paris, Presses Universitaires Françaises.

economie.gouv.fr, 2016. Les commerces de proximité dans les centres-villes, *Le portail des ministères économiques et financiers*. [En ligne]. Disponible sur : <http://www.economie.gouv.fr/entreprises/commerces-proximite-dans-centres-villes> (consulté le 04 Octobre 2017).

Eliade, M., 1965. L'espace sacré et la sacralisation du monde. *Le sacré et le profane*. Paris : Gallimard.

Elissalde, B., Polarisation, *hypergeo.eu*. [En ligne]. Disponible sur : <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article78> (consulté le 04 Juin 2017).

Epstein, R., 2013. *La rénovation urbaine*, Paris, Presses de Science Po, 378p.

Escofier, B., Pagès, J., 2008. *Analyses factorielles simples et multiples ; objectifs, méthodes et interprétation*, Dunod, Paris, 318 p.

- Esparre, S., Baron-Yelles, N., Pétrequin, L., Thoin, M., 2007. *Les villes moyennes françaises enjeux et perspectives*, Collection Travaux. DIACT.
- Everett, B., 2012. *Energy Systems and Sustainability: Power for a Sustainable Future*. OUP Oxford.
- Evin, F., 2017. Un plan national pour sauver les petites cités historiques. *Le Monde.fr*.
- Fabriès-Verfaillie, M., et Stragiotti, P., 2000. *La France des Villes*, Classes préparatoires aux grandes écoles, I.E.P., études supérieures de géographie, Bréal.
- Fabry, N., Picon-Lefebvre, V., Pradel, B., 2015. *Narrations touristiques et fabrique des territoires. Quand tourisme, loisirs et consommation réécrivent la ville*, Collection : Critiques & Cités. L'oeil d'Or.
- Feijoo, F., Pazouman, M., Madry, P., 2016. *Une nouvelle progression de la vacance commerciale des centres-villes en 2015*. Procos.
- Fériel, C., 2016. Piétonniser les centres-villes européens, une fausse polémique ? retour sur le cas de la France et du Royaume-Uni dans les années 1960, *Cahiers du Développement Urbain Durable*, URBIA n°3, Université de Lausanne.
- Février, M., Le Bris, F., 2019. *La déprise du commerce de proximité dans les centres-villes en Bretagne*. INSEE flash, n° 53, novembre 2019.
- Fleury, A., Mathian, H., et Saint-Julien, T., 2012. « Définir les centralités commerciales au cœur d'une grande métropole : le cas de Paris Intra-Muros », *Cybergeo : European Journal of Geography*, Space, Society, Territory, [En ligne], Disponible sur : <http://journals.openedition.org/cybergeo/25107> (consulté le 08 Mars 2021)
- Floch, J.-M., Morel, B., 2011. *Panorama des villes moyennes* (document de travail). INSEE.
- Fol, S. & Cunningham-Sabot, E. (2010). « Déclin urbain » et Shrinking Cities : une évaluation critique des approches de la décroissance urbaine. *Annales de géographie*, 4(4), 359-383.
- Fol, S., Baudet-Michel, S., 2019. L'érosion des bouquets de commerce dans les villes petites et moyennes, in *20 ans de recherche, 20 ans d'action sur la décroissance urbaine*, journée d'étude, ENS, Janvier 2019.

Fol, S., Cunningham-Sabot, E., 2010. « Déclin urbain » et *Shrinking cities* : une évaluation critique des approches de la décroissance urbaine. *Annales de géographie*, p. 359–383.

Blondiaux, L., et Fourniau, J., 2011. *Un bilan des recherches sur la participation du public en démocratie : beaucoup de bruit pour rien ?* Participations, 1, p. 8-35

Franc, P.-E., Mateo, P., Lamy, P., 2015. Hydrogène : la transition énergétique en marche ! *Alternatives*, DL 2015, Paris, France.

François-Poncet, J., 2003. *L'exception territoriale : un atout pour la France*, [En ligne]. Disponible sur : <https://www.senat.fr/rap/r02-241/r02-241.html> (consulté le 06 Juillet 2017).

Frey, J.-P., 2002, la morphologie des petites villes, in CERAMAC, *l'avenir des petites villes, actes de colloque de Clermond Ferrand, Clermond Ferrand*, Presses universitaires Blaise-Pascal, 325p.

Friedrichs, J., 1993. « A theory of urban decline: economy, demography and political elites », *Urban Studies*, 30, 6, p. 907-917.

Ganassali, S., 2014. *Enquêtes et analyse de données avec Sphinx*, Université de Savoie, Bachelor, Pearson education France.

Garat, I., 1997. Le patrimoine ancien de la ville moyenne dans le vécu quotidien, in Commerçon, N., Goujon, P., 1997. *Villes moyennes*, Presse universitaire de Lyon. ed, Espace, société, patrimoine.

Garat, I., Barthon, C., Gravari-Barbas, M., Verschambre, V., 2008. L'inscription territoriale et le jeu des acteurs dans les événements culturels et festifs : Des villes, des festivals, des pouvoirs ? *Géocarrefour - Revue de géographie de Lyon*, 82/3, p. 111–121.

Gaschet, F., Lacour, C., 2002. Métropolisation, centre et centralité. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, février, p. 49–72.

Gelot, F., 2017. Alençon. Le stationnement, cause du déclin du centre-ville ? *Ouest France*. [En ligne], Disponible sur : <http://www.ouest-france.fr/normandie/alencon-61000/alencon-le-stationnement-cause-du-declin-du-centre-ville-4803502> (consulté le 04 Mai 2017).

Géoconfluences, 2016. Les commerces de centre-ville : un déclin inéluctable ? *Géoconfluences*. [En ligne], Disponible sur : <http://geoconfluences.ens->

lyon.fr/actualites/veille/les-commerces-de-centre-ville-un-declin-ineluctable (consulté le 04 Mai 2017).

Gerbeau, D., 2016. La redynamisation des centre-villes, priorité des villes moyennes, *La Gazette des Communes*. [En ligne], Disponible sur : <http://www.lagazettedescommunes.com/433657/la-redynamisation-des-centre-villes-priorite-des-villes-moyennes/> (consulté le 04 Mai 2017).

Gibourdel, N., Coquaz-Garoudet, E., Dortes, S., Pinoteau, A., Savourel, J.-S., 2016. *Une convention “centre-ville de demain” pour les villes moyennes*.

Gibout, C., 1998. Les entrées de ville : une affaire de commerce ou d’hospitalité. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°78, p. 109-113.

Gibout, C., 2009. L’espace public comme lieu de transactions sociales. Une lecture à partir des pratiques de loisirs urbains. *Pensée plurielle*, p.153–165.

Gibout, C., 2016. « Les espaces publics comme médiateurs sociaux. Transactions dans la ville récréative contemporaine », *SociologieS*, [En ligne], Disponible sur : <http://journals.openedition.org/sociologies/5390>

Gibout, C., et Hellequin, A.-P., 2018. « Ville durable et Droit à la ville : une rencontre nécessaire ? », *Transiterres. Territoires en transition*, n°1, 10/2018, p. 22-23.

Gieseeking J. J., 2013. « Where We Go from Here: the Spatial Mental Mapping Method and Its Analytic Components for Social Science Data Gathering », *Qualitative Inquiry*, Vol. 19, No.9, p. 712-724.

Gimat, M., 2017. « Jouer des “frontières” pour produire le logement social. La péréquation lors de la construction d’opérations de logement mixtes dans le Bordelais », *Métropoles*, [En ligne], Disponible sur : <http://metropoles.revues.org/5427>

Gintrand, F., 2015. Pourquoi certains centres-villes résistent-ils mieux que d’autres ? *lesechos.fr*. [En ligne], Disponible sur : <https://www.lesechos.fr/idees-debats/cercle/cercle-138952-pourquoi-des-centres-villes-resistent-mieux-que-dautres-en-france-et-en-belgique-1153819.php> (consulté le 04 Juin 2017).

Grafmeyer Y., 2007. « Le quartier des sociologues », dans Authier J.-Y., Bacqué M.-H., Guérin-Pace F. (dirs.), *Le quartier*, La Découverte, p. 21-31.

Gras, P., 2010. *Le temps des ports, Déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010)*, Paris, Tallandier.

Gravari-Barbas, M., 2000. Stratégies de requalification dans la ville contemporaine. L'esthétisation du paysage urbain, symptôme d'une privatisation croissante des espaces publics. *Cahiers de la Méditerranée* 60, p. 223–247.

Gravari-Barbas, M., 2009. La « ville festive » ou construire la ville contemporaine par l'événement. *Bulletin de l'Association de géographes français*, 86, p. 279–290.

Gravari-Barbas, M., Veschambre, V., 2005. S'inscrire dans le temps et s'appropriier l'espace : enjeux de pérennisation d'un événement éphémère. *Annales de géographie*, p. 285–306.

Gravari-Barbas, M., Violier, P., 1998. Le 'Festival market Place' ou le tourisme sur le front d'eau. Un modèle urbain américain à exporter ? », in M.Gravari-Barbas et Ph.Violier, 1998, *Villes et Tourisme : Images, Espaces, Acteurs*, Norois, No 178, Avril - Juin, p. 261-278.

Gravereau, S. et Varlet, S., 2019. « Marquage spatial et revendications sociales », in *Sociologie des espaces*, Paris, Armand Colin, p. 70-81.

Gros-Balthazard, M., Talandier, M., 2020. Cooperation, Proximity, and Social Innovation: Three Ingredients for Industrial Medium-Sized Towns' Renewal ? *Urban Science*, MDPI, *Alternative Futures of Small Industrial Towns*, 4 (2), p. 1-21

Gueben-Vernière, S., 2011, En quoi les cartes mentales, appliquées à l'environnement littoral, aident-elles au recueil et à l'analyse des représentations spatiales ?, *EchoGéo*, 13p. [En ligne], Disponible sur : <https://echogeo.revues.org/12573>

Guitard, É., Milliot V., 2015. « Les gestes politiques du propre et du sale en ville », *Ethnologie française*, 2015/3 (Vol. 45), p. 405-410. [En ligne], Disponible sur : <https://www.cairn.info/revue-ethnologie-francaise-2015-3-page-405.htm>

Gumuchian, H., Grasset, E., Lajarge, R., Emmanuel Roux, E., 2003. Les acteurs, ces oubliés du territoire. *Anthropos*, p. 186, 2003.

Gutkind, E.A., 1962. *Le Crépuscule des villes*. Stock, impr. 1966, Paris, France.

- Haase, A., 2019. Representing urban shrinkage – the important of discourse as a frame for understanding conditions and policy, *in 20 ans de recherche, 20 ans d'action sur la décroissance urbaine*, journée d'étude, ENS, Janvier 2019.
- Haase, A., 2019. Shinking cities – the european, global and comparative perspective, *in 20 ans de recherche, 20 ans d'action sur la décroissance urbaine*, journée d'étude, ENS, Janvier 2019.
- Harley, B., 1988. Maps, knowledge and powers, in Cosgrove, D. et Daniels, S., *the iconography of landscape*, Cambridge : University of Cambridge Press, p. 237-312.
- Hassoun, J.-P., 2005. La place marchande en ville : quelques significations sociales, *Ethnologie française*, vol.35
- Helfer, J. P., et Michel, G., 2006. La stratégie de contacts multicanal : opportunités, risques et facteurs clés de succès. *Décisions marketing*, p. 33-41.
- Hellequin A.-P., Herbert V., 2012, Habiter dans les villes du littoral français : modes d'urbanisation et enjeux, *Historiens et Géographes*, 419, p. 127-134.
- Hellequin, A.-P., 2001. Urban Regime, Stratégie for Downtown, un essai de transposition au centre-ville de Dunkerque, *Espaces et sociétés : revue critique internationale de l'aménagement, de l'architecture et de l'urbanisation*. Éd. Anthropos, Paris, p. 123–140.
- Hellequin, A.-P., 2008, « Une identité urbaine volée ou Dunkerque et « la mer industrielle » in Thuriot F. et Nemery J.-C., *Les stratégies identitaires de conservation et de valorisation du patrimoine*, L'Harmattan, p. 65-76.
- Hellequin, A.-P., 2016. *Regards croisés sur l'espace, une lecture géographique*, Mémoire d'Habilitation à Diriger les Recherches. Université du Littoral-Côte d'Opale, Dunkerque.
- Hellequin, A.-P., Boissonade, J., 2007. L'innovation dans l'architecture et la construction. *Echelles et temporalité des projets urbains*, p. 165.
- Hellequin, A.-P., Boissonade, J., Duhamel, S., Gueydan, S., Valcke, S., 2007. Effets et reception du projet Neptune à Dunkerque, *Echelles et Temporalités Des Projets Urbains*, Jean Michel Place. p. 143–157.
- Hellequin, A.-P., Lemarchand, N., et Paris, D., 2006. « Système métropolitain et logique de projet : une approche de la question urbaine en géographie et aménagement », *Territoire en*

mouvement Revue de géographie et aménagement [En ligne], Disponible sur : <http://journals.openedition.org/tem/120> (consulté le 05 août 2020).

Herbert, V., et Gibout, C., 2017. *Plaisance et urbanité*, Villeneuve d'Ascq, Septentrion.

Hennion, J.-B., 2008. Éclairage sur l'année 1896. Éléments chronologiques relatifs à l'introduction du spectacle cinématographique sur les champs de foire français. 1895. Mille huit cent quatre-vingt-quinze. *Revue de l'association française de recherche sur l'histoire du cinéma*, p. 28–55.

Houllier, F., 2013. *S'adapter au changement climatique : agriculture, écosystèmes et territoires*. Éd. Quae, DL 2013, Versailles, France.

Huré, M., Javary, C.-M., Vincent, J., 2019. *Le nouveau réseau de transport gratuit à Dunkerque, de la transformation des mobilités aux mutations du territoire*, VIGS.

Hurel, K., Jerber, M., Le Guyader, S., 2015. Installation des jeunes médecins généralistes dans les territoires. *En bref*. CGET.

Hussy, C., Mercier, C., Raffestin, C., 1985. Centralité et concentration. *Cahiers de Géographie du Québec*, 29, p. 9–28.

IGF, CGEDD, 2016. *La revitalisation commerciale des centres-villes, Rapport pour l'Inspection Générale des Finances et le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable*, (CGEDD).

Jenks, M., Burton, E., Williams, K. (Eds.), 1996. *The compact city: a sustainable urban form?* London, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

Jousseaume, V. et Talandier, M., 2016. Bourgs-centres et petites villes en France : Méthode pour une base harmonisée de l'armature urbaine française, *Territoire en Mouvement, Revue de Géographie et d'Aménagement*.

Juarez, S., 2016. *Les stratégies urbaines de densification et de reconquête des centres-villes : comparaison France / Canada*, Projet de fin d'étude. Ecole polytechnique de l'Université de Tour.

Julien, P., Pumain, D., 1996. Fonctions stratégiques et images des villes, *Economie et statistique*. p. 127–135.

Keblowski, W., 2017. Eight Contradictions in Tallinn's Free Public Transport, in J. Dellheim & J. Prince, *Free Public Transport And Why We Don't Pay To Ride Elevators*, Montreal: Black Rose Books, 1st edition.

Keil, R., Boudreau, J.-A., 2010. Le concept de la ville créative : la création réelle ou imaginaire d'une forme d'action politique dominante. *Métropoles*.

Kis, M., 2016. La vacance commerciale toujours plus importante, partout, sur le territoire national. *Courrier des maires*.

L'OBSOCO et CHRONOS, 2017. L'observatoire des usages émergents de la ville, enquête de juillet 2017.

Lamarre, M., Chadenas, C., Chaveau, E., Desse, M., Navarro Carrascal, O., *et al.* 2016. Percevoir les risques côtiers par la carte mentale : exemple sur le littoral des Sables-d'Olonne. *Les Cahiers Nantais*, IGARUN.

Landot, A., 2013. *D'Angoulême à Saint-Malo, la BD en festivals*. Carnet Hypothèse du laboratoire junior Sciences Dessinées 9.

Languillon, R., 2013. Tokyo, ville globale mature ? Presented at the Congrès doctoral de l'UMR 5600, *Environnement Ville Société*.

Lariagon, R., 2015. *La carte mentale : un outil pour explorer la dimension territoriale de l'expérience étudiante ? l'exemple des étudiants de licence de l'université technologique de Petatlàn (Mexique)*, ESO Caen, travaux & documents, n° 38

Larousse, 2017, Définitions : déclin, *Dictionnaire de français Larousse*. [En ligne], Disponible sur : <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/d%C3%A9clin/22243> (consulté le 06 Aout 2017).

Lebrun, N., 2002. *Centralités urbaines et concentrations de commerce*, Thèse. Université de Reims - Champagne Ardenne.

Lemarchand, N., 2008. *Géographie du commerce et de la consommation : les territoires du commerce distractif*, Thèse, Université Paris-Sorbonne - Paris IV.

Lemarchand, N., 2014. Marchés de Noël et vitrines des grands magasins : un exemple du commerce distractif, *Métropolitiques.eu*.

Lemarchand, N., Merenne-Schoumaker, B., Soumagne, J., 2014. La difficile émergence de la géographie du commerce, in *Le Commerce Dans Tout Ses États, Espaces Marchands et Enjeux de Société*. Presses universitaires de Rennes, p. 13–20.

Léo, P.-Y., Philippe, J., Menteur, C., 2005. Taille, Centralité et Attractivité des Métropoles (Cahier des charges No. 5), *territoires méditerranéens*.

Léo, P.-Y., Philippe, J., Monnyer, M.-C., 2012. Quelle place pour les villes moyennes dans une économie tertiaire ? Mutation économique des villes petites et moyennes, *Economie Régionale et Urbaine*, 164.

Les echos, 2015a. Frédéric Santamaria : « Les villes moyennes doivent être en mesure de s'organiser entre elles pour faire le poids », *lesechos.fr*. [En ligne], Disponible sur : <https://www.lesechos.fr/thema/vitre-vendome-valence/021346674881-frederic-santamaria-les-villes-moyennes-doivent-etre-en-mesure-de-sorganiser-entre-elles-pour-faire-le-poids-1159657.php#Xtor=AD-6000> (consulté le 05 Mai 2017).

Les echos, 2015b. Pascal Madry : « Les enseignes suivent en ouvrant, malgré l'atonie de la consommation », *lesechos.fr*, [En ligne], Disponible sur : https://www.lesechos.fr/18/11/2015/LesEchos/22068-076-ECH_pascal-madry-----les-enseignes-suivent-en-ouvrant--malgre-l-atonie-de-la-consommation--.htm (consulté le 05 Mai 2017).

Les echos, 2016. Comment des villes bretonnes réagissent, *lesechos.fr*, [En ligne], Disponible sur : https://www.lesechos.fr/09/06/2016/LesEchos/22209-075-ECH_comment-des-villes-bretonnes-reagissent.htm (consulté le 05 Mai 2017).

Lévy, J., Lussault, M., 2013. Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés, Belin, ed.

Littré, E., 1872. Centralité. Dictionnaire de la Langue Française, Emile Littré.

Ludovic Halbert. 2018. Infrastructures financières, *(Re)penser les politiques urbaines. Retour sur vingt ans d'action publique dans les villes françaises (1995-2015)*, PUCA, p. 191-204.

Lussault, M., 2010. Ce que la géographie fait au(x) monde(s), Tracés. Revue de Sciences humaines [En ligne], Disponible sur : <http://journals.openedition.org/traces/4854> (consulté le 22 Juin 2020)

Lussault, M., 2010. L'urbain, quelques mots pour le dire, in Cailly, L., et Vanier, M., *la France une géographie urbaine*, Armand Colin, Paris.

Lynch, K., 1960, *The image of the city*, Cambridge : The MIT Press, 194 p.

Macario, M., 2012. *L'aménagement des centres-villes la mobilité, vecteur et acteur de la centralité urbaine*, Université Paul Cézanne Aix Marseille III.

Mainet, H., 2011. Les petites villes françaises en quête d'identité : ambiguïté du positionnement ou image tactiquement combinée ?, *Mots : les langages du politique*, ENS Éditions (Lyon), p.75- 89.

Marchal, H., Stébé, J.-M., 2013. Repenser la centralité : L'exemple d'une ville moyenne française, *Sociologie et Sociétés*, 45, p. 111–128.

Martin J.-Y., 2006, « Une géographie critique de l'espace du quotidien. L'actualité mondialisée de la pensée spatiale d'Henri Lefebvre », *Articulo – Journal of Urban Research*, 2. [En ligne], Disponible sur : <https://articulo.revues.org/897>.

Martinez-Fernandez, C., Audirac I., Fol S. & Cunningham-Sabot, E., 2012. « Shrinking Cities : Urban Challenges of Globalization », *International Journal of Urban and Regional Research*, 36, 2, p. 213-225.

Martinez-Fernandez, C., Audirac, I., Fol, S., Cunningham-Sabot, E., 2012. Shrinking cities: Urban Challenges of Globalization. *International Journal of Urban and Regional Research* 36, p. 213–225.

Masbounji, A., 2008. *Bilbao, nouvelle Mecque de l'urbanisme*, annales des Mines, p. 45-48.

Merlin, P., Choay, F., 2015. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Presses universitaires françaises, Quadridge.

Michel, M., 1977. Ville moyenne, ville-moyen. *Annales de Géographie* 86, p. 641–685.

Michel, M., 1984. *Développement des villes moyennes. Chartres, Dreux, Evreux*. Publications de la Sorbonne.

Miles, M., Huberman, M., 2003. *Analyse des données qualitatives. Méthodes en sciences humaines et sociales*, De Boeck supérieur.

Miot, Y., 2012. *Face à la décroissance urbaine, l'attractivité résidentielle ? Le cas des villes de tradition industrielle de Mulhouse, Roubaix et Saint-Etienne*. Thèse, Lille 1.

Miot, Y., 2013. « Renouveler l'habitat des quartiers anciens dans le cadre de la "Politique de la Ville" : la gentrification comme horizon ? – Les exemples de Mulhouse, Roubaix et Saint-Etienne », *Métropoles*, [En ligne], Disponible sur : <http://metropoles.revues.org/4777>

Miot, Y., 2016. « Le rôle du facteur démographique dans les processus de décroissance urbaine. Le cas de trois villes de tradition industrielle françaises », *Espace, populations, sociétés*, [En ligne], Disponible sur : <http://eps.revues.org/6192>

Molinari, J.-P., 1992. *Les étudiants*. Paris : Editions de l'Atelier / Editions ouvrières, p. 93-108.

Monkerhey, F., Guerrini, S., 2016. *L'évolution récente de différents quartiers issus de la Reconstruction – une étude comparative*, PUCA, CEREMA.

Monnet, J., 2000. Les dimensions symboliques de la centralité, *Cahiers de Géographie du Québec*, 44, p. 399–418.

Morange, M., Schmoll, C., 2016. *Les outils qualitatifs en géographie*, Armand Colin.

Moriconi-Ebrard, F., 2010. Les villes et l'urbain : n'en jamais finir avec la définition, in Cailly, L., et Vanier, M., *la France une géographie urbaine*, Armand Colin, Paris

Mucchielli, A., 2004. Dictionnaire des méthodes qualitatives en sciences humaines, Paris, Armand Colin.

Nordin, C., 1997. Un patrimoine négligé : halles et marchés couverts, in Commerçon, N., Goujon, P., 1997. *Villes moyennes*, Presse universitaire de Lyon. ed, Espace, société, patrimoine.

Nubis, P., 1999. *Déclin de la métropolisation ? Emergence des villes moyennes ? Tendances récentes de l'urbanisation latino-américaine. Le cas du Vénézuéla*. Revue de géographie de Lyon 74, p. 355–360.

Nussbaum, F., 2019. *La valeur du vide : délaissement résidentiel et acteurs de marché dans la fabrique urbaine*, Thèse, Université de Paris École doctorale 624 Sciences des Société.

Observatoire des Inégalités, 2014. Les plus pauvres vivent d'abord dans les villes-centres, *Observatoire des inégalités*, [En ligne], Disponible sur : http://www.inegalites.fr/spip.php?page=article&id_article=2024 (consulté le 04 Mai 2017).

Observatoire Des Territoires, 2017. « *Les dynamiques de population* », Fiche d'analyse de l'Observatoire des territoires, 20 p.

Occelli, F., Bavdek, R., Deram, A., Hellequin, A.-P., Cuny, M.-A., Zwarterook, I., Cuny, D., 2016. *Using lichen biomonitring to assess environmental justice at a neighbourhood level in an industrial area of Northern France*. *Ecological Indicators* 60, p. 781–788.

Oddoux, A., 2017. *Les acteurs locaux face aux défis de la décroissance urbaine*. Mémoire, Université Paris I-Panthéon Sorbonne.

Pabois, M., 2002. Le patrimoine maritime : prise de conscience et évolution des mentalités, in Péron F., *le patrimoine maritime construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages européens*, arts & sociétés, presses universitaires de Rennes.

Paillé, P., et Mucchielli, A., 2016. *L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales*, 4^{ème} édition, collection U, Armand Colin.

Paquot, T., 2015. *La Ville récréative. Enfants joueurs et écoles buissonnières*, Gollion, Infolio Éditions.

Péron, F., 2002. *Le patrimoine maritime construire, transmettre, utiliser, symboliser les héritages maritimes européens*, arts & société, presses universitaires de Rennes.

Petit, S., 1997. Villes moyennes et services publics locaux, in Commerçon, N., Goujon, P., 1997. *Villes moyennes*, Presse universitaire de Lyon. ed, Espace, société, patrimoine.

Pinson, G., 2010. La gouvernance des villes françaises. *Métropoles*.

Pinville, M., 2016. Discourt de Martine Pinville, remise du rapport sur la revitalisation commerciale des centres-villes.

Pollard, J., 2010. « *Soutenir le marché : les nouveaux instruments de la politique du logement* », *Sociologie du Travail*, 52, p. 323-339.

Pontecaille, P., 2018, « La vacance des agences bancaires : nouveau chantier du renouvellement urbain ? », *Urbanités*, Chroniques, décembre 2018, [En ligne], Disponible sur : <https://www.revue-urbanites.fr/chronique-pontecaille/>

Pontecaille, P., 2019. « Piétonniser les rues : une stratégie commerciale ? », *Métropolitiques*, 4 février 2019, [En ligne], Disponible sur : <https://metropolitiques.eu/Pietonniser-les-rues-une-strategie-commerciale.html>

Poudat, C. et Landragin, F., 2017. *Explorer un corpus textuel, champ linguistique recherche*, deboeck supérieur.

Pradel, B., 2012. L'urbanisme événementiel : vers des espaces publics hybrides ?, in 3èmes Rencontres Scientifiques Internationales Territoire, Territorialisation, Territorialité (TTT) : Hybride, Hybridation, Hybridité. Grenoble, France.

Pradel, B., 2016. *Centralité et attractivité dans les territoires peu denses : faire la vi(ll)e autrement*, 20.

Pradel, B., Padeiro, M., Aguiléra, A., 2014. Paris sera toujours paris : Réflexions sur la centralité dans la métropole francilienne, *Métropoles*, 18.

Prat, P., 2008. *Le maire en action : gouvernement urbain et production de politiques publiques. Michel Delebarre à Dunkerque*. Sociologie du Travail, 50.

Prominski, A., 2019. La résilience du bassin minier in *20 ans de recherche, 20 ans d'action sur la décroissance urbaine*, journée d'étude, ENS, Janvier 2019.

Prouhèze, N., Schenck, F., 2015. Des leviers pour innover dans les territoires. *En bref*, CGET.

Prudhomme, C., 2016. Le déclin commercial des centres-villes s'aggrave. *Le Monde.fr*.

Pumain, D., 2014 Aire d'influence, *hypergeo.eu*. [En ligne], Disponible sur : <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article34> (consulté le 04 Juin 2017).

Pumain, D., 2014 Analyse spatiale, *hypergeo.eu*. [En ligne], Disponible sur : <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article38> (consulté le 04 Juin 2017).

Pumain, D., 2014 Centralité, *hypergeo.eu*. [En ligne], Disponible sur : <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article46> (consulté le 04 Juin 2017).

Pumain, D., 2014. Lieux centraux, *hypergeo.eu*. [En ligne], Disponible sur : <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article13> (consulté le 04 Juin 2017).

Pumain, D., n.d. Christaller (modèle), *hypergeo.eu*. [En ligne], Disponible sur : <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article47> (consulté le 04 Juin 2017).

Razemon, O., 2016a. Centres-villes à vendre. *Le Monde.fr*.

Razemon, O., 2016b. *Comment la France a tué ses villes*. Rue Echiquier, Paris.

Razemon, O., 2016c. En Belgique, l'inexorable déclin des centres-villes, *Le Monde*. [En ligne], Disponible sur : <http://transports.blog.lemonde.fr/2016/03/03/la-belgique-confrontee-au-declin-urbain/> (consulté le 04 Mai 2017).

Razemon, O., 2016d. Le tourisme pour sauver le commerce et lutter contre la dévitalisation. *Le Monde.fr*.

Renard, C., 2017. Des centres-villes de plus en plus déserts, *France Culture*. [En ligne], Disponible sur : <https://www.franceculture.fr/societe/des-centres-villes-de-plus-en-plus-deserts> (consulté le 06 Mai 2017).

Réseau Action Climat France, 2016. *Nouvelles compétences climat énergie des collectivités territoriales*, [En ligne], Disponible sur : <http://rac-f.org/Nouvelles-competences-climat-energie-des-collectivites-territoriales> (consulté le 05 Novembre 2017).

Riffaud, T., 2018. « De l'apparition à la disparition. Les espaces totémiques des sports de rue », in, Julien Fuchs, Thierry Michon & Charlotte Parmantier, *La ville et le sport*, Brest : UBO, 266 p. 171-181.

Rousseau, M., 2008. « Bringing politics back in » : la gentrification comme politique de développement urbain : Autour des « villes perdantes ». *Espaces et sociétés*, 132-133 (1), p. 75-90.

Rousseau, M., 2013. Villes post-industrielles : pour une nouvelle approche, *Métropolitiques*. [En ligne], Disponible sur : <http://www.metropolitiques.eu/Villes-post-industrielles-pour-une.html> (consulté le 04 Octobre 2017).

Rousseau, M., 2019. Politiques urbaines alternatives et déclin urbain, in *20 ans de recherche, 20 ans d'action sur la décroissance urbaine*, journée d'étude, ENS, Janvier 2019.

Rowntree, B., 1997. Les cartes mentales, outil géographique pour la connaissance urbaine. Le cas d'Angers (Maine-et-Loire). *Norois*, n°176, p. 585-604.

Rudolph, M., 2017. Ceux qui partent, ceux qui restent. Les mobilités résidentielles dans les villes en décroissance, *Metropolitiques*, [En ligne], Disponible sur : <http://www.metropolitiques.eu/Ceux-qui-partent-ceux-qui-restent.html> (consulté le 29 Mai 2017).

Sabbah, C., 2016. La vacance touche les villes et la périphérie, *lesechos.fr*. [En ligne], Disponible sur : https://www.lesechos.fr/14/06/2016/LesEchos/22212-143-ECH_la-vacance-touche-les-villes-et-la-peripherie.htm (consulté le 05 Avril 2017).

Salles, D., 2009. Chapitre II. L'analyse factorielle des correspondances simples, in Didier Busca éd., *Analyse factorielle simple en sociologie : Méthodes d'interprétation et études de cas* (p. 129-239). Louvain-la-Neuve, Belgique, De Boeck Supérieur.

Santamaria, F., 2000. *La notion de « ville moyenne » en France, en Espagne et au Royaume-Uni*. *Annales de Géographie* 109, p. 227–239.

Santamaria, F., 2012. Les villes moyennes françaises et leur rôle en matière d'aménagement du territoire : vers de nouvelles perspectives ? *Norois*, Presse Universitaire de Rennes, p. 13-30.

Santamaria, F., 2014. *Les acquis de la recherche géographique sur les villes moyennes. Les politiques des villes moyennes*, pour mémoire, p. 22–26.

Séchet, R., 1997. Les délocalisations universitaires dans l'Ouest : des villes moyennes entre partenariat techno-productif et démocratisation, in Commerçon, N., Goujon, P., 1997. *Villes moyennes*, Presse universitaire de Lyon. ed, Espace, société, patrimoine.

Semmoud, N., 2007. *La réception sociale de l'urbanisme*, l'Harmattan, collection « villes et entreprises ».

Shetty S., Reid N., 2013, « Global challenges and local responses: creating a new urban world in the shrinking cities of the US industrial midwest », *Regional Science Policy & Practice*, 5, 2, p. 201-217.

Sibertin-Blanc, M., 2021. Territorialisation et décloisonnement de l'action culturelle en faveur du développement sensible des territoires, *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, vol., no. 3, p. 451-471.

Sibertin-Blanc, M. et Lima, S., 2016. La configuration culturelle territoriale d'une ville moyenne : trajectoires et tensions. Le cas d'Albi, *EchoGéo*, [En ligne], Disponible sur : <https://journals.openedition.org/echogeo/14750> (consulté le 06 octobre 2021).

Sirenelli, J.-F., 2011. L'histoire politique à l'heure du transnational turn : l'agora, la Cité, le monde ... et le temps, *Revue historique*, 2011/2 (n° 658), p. 391-408. [En ligne], Disponible sur : <https://www.cairn.info/revue-historique-2011-2-page-391.htm>

Silverman R.M., Yin L., Patterson K.L., 2013, « Dawn of the Dead City: An Exploratory Analysis of Vacant Addresses in Buffalo, Ny 2008–2010 », *Journal of Urban Affairs*, 35, 2, p. 131-152.

Siza Alvaro, 2012, *Imaginer l'évidence*, Parenthèses, Marseille.

Smith, N., 2003. La gentrification généralisée : d'une anomalie locale à la régénération urbaine comme stratégie urbaine globale, in *Retours en ville. Des processus de gentrification urbaine aux politiques de revitalisation des centres, les urbanités*. Descartes & Cie, Paris.

Stébé, J.-M.-, Marchal, H., 2016. *La sociologie urbaine*, Presses Universitaires Françaises, « Que-sais-je ? ».

Stevens, Q., 2007. *The ludic city: exploring the potential of public spaces. London, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord*.

Tautelle, F., 2010, la France des villes petites et moyennes, in Cailly, L., et Vanier, M., *La France une géographie urbaine*, Armand Colin, Paris.

TC Group Solutions, 2014. Augmentez le taux d'attractivité grâce à vos vitrines de Noël, *retail intelligence*, [En ligne], Disponible sur : <http://www.retail-intelligence.fr/2014/11/augmentez-le-taux-d%E2%80%99attractivite-grace-a-vos-vitrines-de-noel/> (consulté le 14 Avril 2017).

Tendil, M., 2016. Ces villes moyennes frappées au cœur, *Groupe Caisse des Dépôts*, [En ligne], Disponible sur :

<http://www.caissedesdepotsdesterritoires.fr/cs/ContentServer?pagename=Territoires/LOCActu/ArticleActualite&cid=1250270476452> (consulté le 14 Avril 2017).

Terrin, J.-J., 2011. *Le piéton dans la ville. L'espace public partagé : Amsterdam, Copenhagen, Lausanne, London, Lyon, Paris, Wien*. Marseille : Parenthèses.

Terrisse, M., 2015. *Du marketing urbain à la démarche participative ?*, Nectart, p. 34-40.

Tesson, F., 2012. Se reconnaître et se revendiquer comme « ville moyenne » : postures d'acteurs locaux en France, en Espagne et au Portugal dans le cadre du programme INTERREG « ATI », *Norois*. Environnement, aménagement, société, p. 31–42.

Thuring, G., 2017. Déclin des centres-villes : cessons d'accuser les centres commerciaux de tous les maux ! *LesEchos.fr*, [En ligne], Disponible sur : <https://www.lesechos.fr/idees-debats/cercle/0211837215155-declin-des-centres-villes-cessons-daccuser-les-centres-commerciaux-de-tous-les-maux-2068462.php> (consulté 05 Avril 2017).

Tiano, C., 2010. « Quelles valeurs pour revaloriser les territoires urbains ? », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Disponible sur : <http://journals.openedition.org/cybergeo/23091> (consulté le 20 Septembre 2020).

Tiano, C., 2020. « Quelles valeurs pour revaloriser les territoires urbains ? », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Disponible sur : <http://journals.openedition.org/cybergeo/23091> (consulté le 20 Décembre 2020).

Toinard, S., 1996. La ville moyenne : mythe ou réalité ?, *Norois* 171, p. 537–543.

Tourelle, E., 2016. Cartes mentales et autres techniques projectives visuelles, in Morange, M., Schmoll, C., 2016. *Les outils qualitatifs en géographie*, Armand Colin.

Vaderloge, L., 2014. *Les villes moyennes, un champ pour l'histoire du temps présent des politiques publiques ? Les politiques des villes moyennes*, pour mémoire, p. 9–21.

Valcke, S., 2007. La réparation, une approche des espaces urbains. *Mots. Les langages du politique*, p. 29–43.

Van Criekingen, M., 2003. La ville revit, politiques et impacts de la revitalisation résidentielle à Bruxelles, in *Retours en ville. Des processus de gentrification urbaine aux politiques de revitalisation des centres, les urbanités*. Descartes & Cie, Paris.

Vanier, M., 2010. Acteurs publics, acteurs privés, dans quelles mains sont les villes en France, in Cailly, L., Vanier, M., *la France une géographie urbaine*, Armand Colin, Paris.

Vergriete, P., 2013. *La ville fiscalisée : politiques d'aide à l'investissement locatif, nouvelle filière de production du logement et recomposition de l'action publique locale en France (1985-2012)*, Thèse, Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés (LATTTS) Ecole des Ponts Paris Tech.

Vergriete, P., 2017. *Présentation du projet Phoenix*. Dunkerque.

Vilmin, T., 2015. *L'aménagement urbain : acteurs et système*, éditions Parenthèses, 144 pages.

Vincent Béal, « "Trendsetting cities" : les modèles à l'heure des politiques urbaines néolibérales », *Métropolitiques*, 2014.

Vincent, S., 2008. « Les " altermobilités " : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ? », Thèse, Sciences de l'Homme et Société. Université René Descartes - Paris V.

Voisin-Bormuth, C., 2020. Le rebond des villes moyennes, une réalité ? Une perspective européenne sur les trajectoires des villes moyennes, *La Fabrique de la Cité*, [en ligne], Disponible sur : <https://www.lafabriquedelacite.com/publications/le-rebond-des-villes-moyennes-une-realite-une-perspective-europeenne-sur-les-trajectoires-des-villes-moyennes/>

Wagenhausen, F., 2015. *Tendances d'évolution en termes de mutualisation de la logistique urbaine : une comparaison France-Allemagne*. Aix-Marseille.

Wang, J., Wang, X., Zhang, J., Shi, J., 2011. The formation and regeneration of old industrial zones in Nanjing City. *Local Economy* 26, p. 373–383.

Weber, M. (1971 [1922]), *Économie et société*, tome 1, Paris, Plon, rééd.

Wiechmann T., Pallagst K.M., 2012. « Urban shrinkage in Germany and the USA: A Comparison of Transformation Patterns and Local Strategies », *International Journal of Urban and Regional Research*, 36, 2, p. 261-280.

Wolff, M., 2019. Challenges of measuring shrinking cities – a conceptual comparative perspective, in *20 ans de recherche, 20 ans d'action sur la décroissance urbaine*, journée d'étude, ENS, Janvier 2019.

Wolff, M., 2019. Impacts of Shrinkage on housing markets : vacancies in Germany, *in 20 ans de recherche, 20 ans d'action sur la décroissance urbaine*, journée d'étude, ENS, Janvier 2019.

Wolff, M., 2019. Shrinking cities in Germany : process, debate and policy development, *in 20 ans de recherche, 20 ans d'action sur la décroissance urbaine*, journée d'étude, ENS, Janvier 2019.

Wolff, M., Fol, S., Roth, H., Cunningham-Sabot, E., 2013. Shrinking cities, villes en décroissance : une mesure du phénomène en France. *Cybergeo : European Journal of Geography* 34.

Wolff, M., Haase, A., 2019. Leipzig's shrinkage and regrowth since 1990, *in 20 ans de recherche, 20 ans d'action sur la décroissance urbaine*, journée d'étude, ENS, Janvier 2019.

Wolff, M., Wiechmann, T., 2017. Urban growth and decline : Europe's shrinking cities in a comparative perspective 1990-2010, *European urban and regional studies*.

Zasck, J., 2018. *Quand la place devient publique*, Lormont, Le Bord de l'eau, coll. « Les voies du politique ».

Zotian, E. 2014. « Modalités ordinaires de participation sociale et politique des enfants : des pratiques qui embarrassent les adultes », *Lien social et Politiques*, n° 71, p. 127-142.

Annexes :

CAH :

Sélection des Grandes aires urbaines françaises (Source : INSEE ZAU 2010 - RP2013)					
N.B : CAH réalisée avec la population des aires urbaines et des pôles urbains en méthode de Wrad - distance euclidienne					
Grandes aires urbaines	Population principale 2013 de l'AU	Population principale 2013 du PU	CAH France Métropolitaine	CAH Hors Paris	CAH Hors Métropoles
Toulon	611978	562011	3	2	1
Douai - Lens	539322	504353	3	2	1
Avignon	518981	448182	3	2	1
Saint-Étienne	515240	373346	3	2	1
Tours	487023	350628	3	2	1
Clermont-Ferrand	472943	263892	3	3	1
Orléans	425495	273118	3	3	1
Angers	407295	220445	3	3	1
Caen	405409	196355	3	3	1
Metz	389898	286811	3	3	1
Dijon	380236	239955	3	3	1
Béthune	369795	355043	3	3	1
Valenciennes (partie française)	367992	334369	3	3	1
Le Mans	346686	210527	3	3	1

Reims	319059	210995	3	3	1
Perpignan	313861	197715	3	3	1
Genève (SUI) - Annemasse (partie française)	300200	170863	3	3	1
Amiens	294595	162297	3	3	1
Bayonne (partie française)	291443	233034	3	3	1
Le Havre	290037	237409	3	3	1
Mulhouse	286730	247596	3	3	1
Limoges	283050	183860	3	3	1
Nîmes	264647	184557	3	3	1
Dunkerque	257269	175745	3	3	1
Poitiers	257233	128111	3	3	1
Besançon	248899	135398	3	3	1
Pau	241495	196719	3	3	1
Annecy	225173	162625	3	3	1
Chambéry	220118	183869	3	3	1
Saint-Nazaire	215408	149611	3	3	1
Lorient	216977	114755	4	4	2
La Rochelle	209453	126902	4	4	2
Troyes	192445	133721	4	4	2
Angoulême	180820	108624	4	4	2
Valence	175751	127255	4	4	2
Saint-Brieuc	172558	94793	4	4	2
Béziers	168960	89243	4	4	2
Montbéliard	161464	107184	4	4	2
Niort	154160	71127	4	4	2
Vannes	153052	77950	4	4	2
Chartres	145886	88912	4	4	2

Bourges	140718	83517	4	4	2
Thionville	136239	133185	4	4	2
Chalon-sur-Saône	134568	74357	4	4	2
Boulogne-sur-Mer	132546	88089	4	4	2
Arras	129944	86711	4	4	2
Maubeuge (partie française)	129752	112054	4	4	2
Colmar	128639	92931	4	4	2
Blois	127158	66430	4	4	2
Calais	126774	96831	4	4	2
Beauvais	126435	59146	4	4	2
Quimper	126100	79683	4	4	2
Bourg-en-Bresse	124197	59256	4	4	2
Laval	121634	67477	4	4	2
La Roche-sur-Yon	118942	52732	4	4	2
Creil	118277	117752	4	4	2
Cherbourg-Octeville	116609	83527	4	4	2
Tarbes	115497	75624	4	4	2
Belfort	114404	81823	4	4	2
Alès	114137	94622	4	4	2
Vienne	113214	93999	4	4	2
Agen	112801	81110	4	4	2
Évreux	112028	60438	4	4	2
Saint-Quentin	110946	65042	4	4	2
Montauban	107436	75434	4	4	2
Roanne	107132	80075	4	4	2
Charleville-Mézières	106163	60668	4	4	2
Cholet	104978	57857	4	4	2

Périgueux	102855	66895	4	4	2
Ajaccio	102647	67507	4	4	2
Sarrebruck (ALL) - Forbach (partie française)	101726	85322	4	4	2
Brive-la-Gaillarde	101243	74550	4	4	2
Mâcon	100768	47724	4	4	2
Nevers	100768	59444	4	4	2
Carcassonne	98318	49257	4	4	2
Albi	98240	73794	4	4	2
Compiègne	98048	70441	4	4	2
Fréjus	94160	94160	4	4	2
Épinal	93863	61759	4	4	2
Bâle (SUI) - Saint-Louis (partie française)	93608	37726	4	4	2
Bastia	93465	65921	4	4	2
Châteauroux	93009	62018	4	4	2
Cluses	92501	87325	4	4	2
Auxerre	92209	42188	4	4	2
Narbonne	91825	52802	4	4	2
Sète	91508	91508	4	4	2
Saint-Omer	90015	61691	4	4	2
Thonon-les-Bains	89702	74326	4	4	2
Rodez	85181	49716	4	4	2
Vichy	84401	66054	4	4	2
Draguignan	83576	79591	4	4	2
Bergerac	81574	64968	4	4	2
Châlons-en-Champagne	81166	57283	4	4	2
Montluçon	79334	57449	4	4	2

Menton - Monaco (partie française)	72019	67756	4	4	2
Dieppe	79876	37570	5	5	3
Montélimar	76074	53816	5	5	3
Le Puy-en-Velay	74800	38034	5	5	3
Romans-sur-Isère	73512	56349	5	5	3
Longwy (partie française)	73116	45030	5	5	3
Saint-Malo	71733	44919	5	5	3
Mont-de-Marsan	70724	40671	5	5	3
Montargis	70499	55307	5	5	3
Châtellerault	69645	40124	5	5	3
Alençon	67790	41026	5	5	3
Castres	67593	56311	5	5	3
Cambrai	66551	47452	5	5	3
Dole	65052	29783	5	5	3
Dax	64937	49853	5	5	3
Aurillac	64877	32787	5	5	3
Lannion	64216	49330	5	5	3
Soissons	63638	42994	5	5	3
La Teste-de-Buch - Arcachon	63512	63512	5	5	3
Saintes	62524	29600	5	5	3
Sens	62417	36675	5	5	3
Gap	62306	40728	5	5	3
Moulins	61863	37774	5	5	3
Dreux	60295	48997	5	5	3
Aubenas	59920	40652	5	5	3
Haguenau	59721	59019	5	5	3

Vesoul	59518	29057	5	5	3
Salon-de-Provence	59149	59149	5	5	3
Lons-le-Saunier	57935	26537	5	5	3
Berck	57368	45280	5	5	3
Villeneuve-sur-Lot	56607	49492	5	5	3
Rochefort	56177	38815	5	5	3
Arles	55441	55441	5	5	3
Saint-Dizier	53969	32186	5	5	3
Saint-Lô	53028	24180	5	5	3
Laon	52560	28603	5	5	3
Saint-Cyprien	52300	52300	5	5	3
Saint-Dié-des-Vosges	51416	42673	5	5	3
Lunel	49115	49115	5	5	3
Royan	48982	35333	5	5	3
Les Sables-d'Olonne	48938	42145	5	5	3
Louviers	48057	43460	5	5	3
Montceau-les-Mines	45113	39666	5	5	3
Sallanches	44172	44172	5	5	3
Albertville	41143	39756	5	5	3
Cognac	47911	26385	5	5	3
Annonay	45680	26579	5	5	3
Sarreguemines (partie française)	45170	29612	5	5	3
Saumur	44960	29276	5	5	3
Lisieux	44447	29441	5	5	3
Fougères	44336	26530	5	5	3
Cahors	44255	23090	5	5	3
Flers	43382	21750	5	5	3

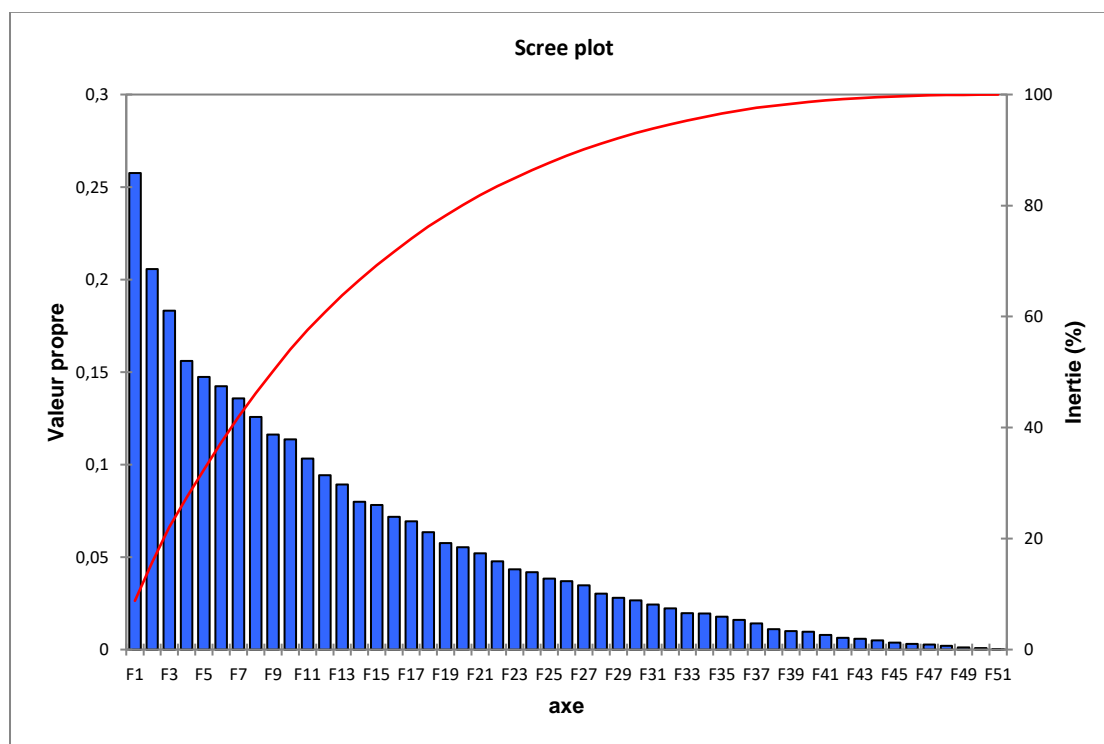
Chaumont	42522	23600	5	5	3
Abbeville	41827	26531	5	5	3
Auch	41576	25231	5	5	3
Oyonnax	41212	33002	5	5	3
Vendôme	40322	23808	5	5	3
Verdun	40199	24140	5	5	3
Morlaix	40011	25908	5	5	3
Sarrebourg	38315	15965	5	5	3
Manosque	37929	30602	5	5	3
Le Creusot	37804	33896	5	5	3
Dives-sur-Mer	37614	35307	5	5	3
Saint-Avoid (partie française)	37041	35304	5	5	3
Libourne	36418	35108	5	5	3
Marmande	36315	29520	5	5	3
Épernay	36271	30818	5	5	3
Vierzon	35676	30292	5	5	3
Beaune	35650	21838	5	5	3
Pamiers	35054	26727	5	5	3
Château-Thierry	34735	20989	5	5	3
Saint-Amand-les-Eaux	33679	33679	5	5	3
Bar-le-Duc	33638	19289	5	5	3
Granville	33210	26415	5	5	3
Tournon-sur-Rhône	32133	29564	5	5	3
Thann - Cernay	31961	31961	5	5	3
Sedan	31668	26702	5	5	3
Guéret	31499	14157	5	5	3
Vernon	31470	31022	5	5	3

Sablé-sur-Sarthe	31419	15029	5	5	3
Eu	31291	20429	5	5	3
Tulle	30970	21108	5	5	3
Pontarlier	30577	21788	5	5	3
Pont-Audemer	30149	22171	5	5	3
Saint-Gaudens	30129	15770	5	5	3
Beaucaire	29977	29977	5	5	3
Vire	29190	13083	5	5	3
Vitré	28943	17463	5	5	3
Redon	28687	20383	5	5	3
Mayenne	27872	15525	5	5	3
Dinan	27782	27088	5	5	3
Montbrison	27751	23257	5	5	3
Auray	27600	27600	5	5	3
Issoire	27209	15167	5	5	3
Fontenay-le-Comte	27160	16896	5	5	3
Castelsarrasin	27139	26303	5	5	3
Hazebrouck	26669	26669	5	5	3
Challans	26567	26567	5	5	3
Guingamp	26268	21842	5	5	3
Figeac	25593	16468	5	5	3
Digne-les-Bains	25298	17267	5	5	3
Lunéville	25152	23171	5	5	3
Lillebonne	25090	19974	5	5	3
Pont-à-Mousson	24393	24052	5	5	3
Bayeux	23890	18059	5	5	3
Toul	23299	23299	5	5	3

Pontivy	23211	15990	5	5	3
Brignoles	23033	22055	5	5	3
Bagnols-sur-Cèze	22252	22252	5	5	3
Remiremont	21710	21710	5	5	3
La Ferté-Bernard	21310	11763	5	5	3
Saverne	19826	19156	5	5	3
Sélestat	19332	19332	5	5	3
Avranches	18872	15377	5	5	3
Les Herbiers	18511	15933	5	5	3
Senlis	16495	16495	5	5	3
Pierrelatte	12936	12936	5	5	3
Ancenis	10255	10255	5	5	3
Paris	12405426	10601122	1		
Lyon	2237676	1600238	2	1	
Marseille - Aix-en-Provence	1734277	1570325	2	1	
Toulouse	1291517	920402	2	1	
Bordeaux	1178335	876714	2	1	
Lille (partie française)	1175828	1032611	2	1	
Nice	1004826	942832	2	1	
Nantes	908815	612782	3	2	
Strasbourg (partie française)	773447	456759	3	2	
Rennes	700675	322247	3	2	
Grenoble	684398	508201	3	2	
Rouen	660256	466021	3	2	
Montpellier	579401	414047	3	2	
Nancy	432788	283026	3	3	

Brest	315982	199324	3	3	
Armentières (partie française)	78742	78742	4	4	
Moyenne des grands pôles et de leur aire urbaine	215608	162333			
Médiane des grands pôles et de leur aire urbaine	73116	52300			

AFC :



					5		4			9	1			6			7	5	9	3				0	2		7							5	5	3		5	7			0	8	9	5					2						
					-		-			-		-		-			-		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-		-	
dimin. qual. service	0,2	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
déclin stationnement	0,3	7	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
déclin accessibilité	0,6	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
déclin politiques	0,1	8	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
dégrad. cadre vie	0,2	5	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
diminution esp. verts	0,3	5	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
visibilité comm & appart. vacants	0,6	1	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
insécurité & incivilité	0,4	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
non fréq. Piéton	0,3	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
mieux avant	0,4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

hab.	44	0 8 9	9 4 4	4 2 6	2 6 9	0 0 0	1 1 3	9 3 3	6 7 0	7 0 7	0 2 6	7 1 1	5 3 9	3 7 4	0 0 8	0 2 7	1 3 8	5 6 2	5 8 2	0 2 2	8 6 6	0 2 5	7 5 2	2 1 2	5 9 5	0 2 1	2 9 2	1 7 7	1 5 5	3 1 1	1 6 1	3 0 7	7 8 9	4 1 1	0 0 0	1 1 3	5 0 6	0 2 2	5 9 4	0 9 1	1 3 8	2 5 3	5 1 3	1 9 3	2 5 5	1 3 8	5 7 0	0 2 4	0 5 8	0 4 3
inégalité é habitan ts	0,2 90	2, 3 5	0, 8 1	0, 8 2	0, 0 6	0, 0 8	0, 0 3	0, 0 3	0, 0 2	0, 0 9	0, 0 2	0, 0 3	0, 0 3	0, 0 3	0, 0 1	0, 0 4	0, 0 5	0, 0 6	0, 0 5	0, 0 5	0, 0 3	0, 0 5	0, 0 6	0, 0 7	0, 0 8	0, 0 9	0, 0 0	0, 0 1	0, 0 1	0, 0 2	0, 0 3	0, 0 4	0, 0 5	0, 0 6	0, 0 7	0, 0 8	0, 0 9	0, 0 0	0, 0 1	0, 0 2	0, 0 3	0, 0 4	0, 0 5	0, 0 6	0, 0 7	0, 0 8	0, 0 9	0, 0 0		
bénéfici aires touriste s	0,7 17	0, 4 2	0, 3 1	0, 2 1	0, 8 9	0, 8 4	0, 1 3	0, 1 5	0, 4 5	0, 0 4	0, 0 2	0, 0 4	0, 0 1	0, 0 5	0, 0 5	0, 0 0	0, 0 5	0, 0 5	0, 0 8	0, 0 3	0, 0 1	0, 0 6	0, 0 2	0, 0 2	0, 0 1	0, 0 6	0, 0 7	0, 0 5	0, 0 4	0, 0 3	0, 0 1	0, 0 4	0, 0 7	0, 0 1	0, 0 5	0, 0 3	0, 0 6	0, 0 2	0, 0 4	0, 0 8	0, 0 4	0, 0 0	0, 0 2	0, 0 6	0, 0 2	0, 0 4	0, 0 1	0, 0 5		
Dk	0,8 12	0, 5 1	0, 1 6	0, 2 7	0, 0 5	0, 2 6	0, 2 4	0, 3 3	0, 1 8	0, 0 7	0, 0 3	0, 0 8	0, 0 1	0, 0 6	0, 0 2	0, 0 7	0, 0 8	0, 0 5	0, 0 1	0, 0 9	0, 0 2	0, 0 3	0, 0 1	0, 0 7	0, 0 8	0, 0 9	0, 0 0	0, 0 1	0, 0 2	0, 0 3	0, 0 4	0, 0 5	0, 0 6	0, 0 7	0, 0 8	0, 0 9	0, 0 0	0, 0 1	0, 0 2	0, 0 3	0, 0 4	0, 0 5	0, 0 6	0, 0 7	0, 0 8	0, 0 9	0, 0 0			
Calais	0,0 51	0, 2 1	0, 4 4	0, 5 5	0, 2 5	0, 2 8	0, 0 7	0, 2 3	0, 2 4	0, 0 6	0, 0 2	0, 0 4	0, 0 1	0, 0 6	0, 0 4	0, 0 3	0, 0 7	0, 0 4	0, 0 1	0, 0 8	0, 0 2	0, 0 5	0, 0 3	0, 0 4	0, 0 7	0, 0 9	0, 0 5	0, 0 4	0, 0 3	0, 0 1	0, 0 6	0, 0 2	0, 0 4	0, 0 8	0, 0 1	0, 0 5	0, 0 3	0, 0 6	0, 0 2	0, 0 4	0, 0 8	0, 0 1	0, 0 5	0, 0 3	0, 0 6	0, 0 2				
Boulog ne	0,6 78	0, 7 7	0, 5 9	0, 9 7	0, 8 0	0, 7 2	0, 1 4	0, 3 3	0, 1 1	0, 3 0	0, 2 4	0, 0 9	0, 0 4	0, 0 2	0, 0 1	0, 0 6	0, 0 4	0, 0 7	0, 0 2	0, 0 8	0, 0 1	0, 0 5	0, 0 3	0, 0 4	0, 0 8	0, 0 9	0, 0 0	0, 0 1	0, 0 2	0, 0 3	0, 0 4	0, 0 5	0, 0 6	0, 0 7	0, 0 8	0, 0 9	0, 0 0	0, 0 1	0, 0 2	0, 0 3	0, 0 4	0, 0 5	0, 0 6	0, 0 7	0, 0 8	0, 0 9	0, 0 0			
P- Synthe	1,4 54	0, 2 4	0, 8 2	0, 9 4	0, 5 8	0, 5 7	0, 0 9	0, 7 1	0, 3 5	0, 2 1	0, 1 5	0, 0 6	0, 0 2	0, 0 4	0, 0 3	0, 0 7	0, 0 4	0, 0 2	0, 0 8	0, 0 1	0, 0 5	0, 0 3	0, 0 6	0, 0 4	0, 0 7	0, 0 8	0, 0 9	0, 0 0	0, 0 1	0, 0 2	0, 0 3	0, 0 4	0, 0 5	0, 0 6	0, 0 7	0, 0 8	0, 0 9	0, 0 0	0, 0 1	0, 0 2	0, 0 3	0, 0 4	0, 0 5	0, 0 6	0, 0 7	0, 0 8	0, 0 9	0, 0 0		
Dk centre	0,7 26	0, 2 5	0, 9 2	0, 1 0	0, 3 6	0, 2 9	0, 2 7	0, 0 9	0, 0 4	0, 0 6	0, 0 3	0, 0 4	0, 0 1	0, 0 5	0, 0 2	0, 0 4	0, 0 7	0, 0 4	0, 0 1	0, 0 8	0, 0 2	0, 0 5	0, 0 3	0, 0 4	0, 0 7	0, 0 9	0, 0 0	0, 0 1	0, 0 2	0, 0 3	0, 0 4	0, 0 5	0, 0 6	0, 0 7	0, 0 8	0, 0 9	0, 0 0	0, 0 1	0, 0 2	0, 0 3	0, 0 4	0, 0 5	0, 0 6	0, 0 7	0, 0 8	0, 0 9	0, 0 0			
St Pol	0,9 45	1, 1 2	1, 0 4	0, 7 5	0, 1 9	0, 0 9	0, 0 7	0, 0 9	0, 0 1	0, 0 5	0, 0 2	0, 0 4	0, 0 3	0, 0 7	0, 0 8	0, 0 2	0, 0 5	0, 0 3	0, 0 8	0, 0 1	0, 0 6	0, 0 4	0, 0 2	0, 0 7	0, 0 8	0, 0 9	0, 0 0	0, 0 1	0, 0 2	0, 0 3	0, 0 4	0, 0 5	0, 0 6	0, 0 7	0, 0 8	0, 0 9	0, 0 0	0, 0 1	0, 0 2	0, 0 3	0, 0 4	0, 0 5	0, 0 6	0, 0 7	0, 0 8	0, 0 9	0, 0 0			
Malo	0,3 67	0, 3 7	0, 4 8	0, 5 1	0, 3 3	0, 6 6	0, 3 9	0, 8 7	0, 0 9	0, 0 1	0, 0 7	0, 0 9	0, 0 6	0, 0 1	0, 0 8	0, 0 3	0, 0 1	0, 0 9	0, 0 7	0, 0 5	0, 0 3	0, 0 1	0, 0 8	0, 0 4	0, 0 2	0, 0 7	0, 0 9	0, 0 0	0, 0 1	0, 0 2	0, 0 3	0, 0 4	0, 0 5	0, 0 6	0, 0 7	0, 0 8	0, 0 9	0, 0 0	0, 0 1	0, 0 2	0, 0 3	0, 0 4	0, 0 5	0, 0 6	0, 0 7	0, 0 8	0, 0 9	0, 0 0		
F- mardyc k	1,5 93	0, 9 1	0, 7 8	0, 0 2	0, 1 2	0, 0 6	0, 0 8	0, 0 3	0, 0 7	0, 0 0	0, 0 8	0, 0 6	0, 0 3	0, 0 1	0, 0 9	0, 0 7	0, 0 5	0, 0 3	0, 0 8	0, 0 1	0, 0 6	0, 0 4	0, 0 2	0, 0 7	0, 0 8	0, 0 9	0, 0 0	0, 0 1	0, 0 2	0, 0 3	0, 0 4	0, 0 5	0, 0 6	0, 0 7	0, 0 8	0, 0 9	0, 0 0	0, 0 1	0, 0 2	0, 0 3	0, 0 4	0, 0 5	0, 0 6	0, 0 7	0, 0 8	0, 0 9	0, 0 0			

Saint Pierre	0,679	0,523	0,011	0,011	0,019	0,019	0,033	0,036	0,042	0,043	0,057	0,064	0,074	0,084	0,094	0,104	0,114	0,124	0,134	0,144	0,154	0,164	0,174	0,184	0,194	0,204	0,214	0,224	0,234	0,244	0,254	0,264	0,274	0,284	0,294	0,304	
Capécure	0,103	0,084	0,000	0,008	0,008	0,006	0,005	0,003	0,008	0,009	0,007	0,009	0,010	0,011	0,012	0,013	0,014	0,015	0,016	0,017	0,018	0,019	0,020	0,021	0,022	0,023	0,024	0,025	0,026	0,027	0,028	0,029	0,030	0,031	0,032	0,033	
Chemin vert	1,222	0,146	0,047	0,067	0,087	0,107	0,127	0,147	0,167	0,187	0,207	0,227	0,247	0,267	0,287	0,307	0,327	0,347	0,367	0,387	0,407	0,427	0,447	0,467	0,487	0,507	0,527	0,547	0,567	0,587	0,607	0,627	0,647	0,667	0,687	0,707	
Vieux Boulogne	1,108	1,110	0,026	0,046	0,066	0,086	0,106	0,126	0,146	0,166	0,186	0,206	0,226	0,246	0,266	0,286	0,306	0,326	0,346	0,366	0,386	0,406	0,426	0,446	0,466	0,486	0,506	0,526	0,546	0,566	0,586	0,606	0,626	0,646	0,666	0,686	0,706
Brecquerecque	1,307	0,642	0,045	0,065	0,085	0,105	0,125	0,145	0,165	0,185	0,205	0,225	0,245	0,265	0,285	0,305	0,325	0,345	0,365	0,385	0,405	0,425	0,445	0,465	0,485	0,505	0,525	0,545	0,565	0,585	0,605	0,625	0,645	0,665	0,685	0,705	0,725
Dernier Sou	0,415	0,763	0,056	0,076	0,096	0,116	0,136	0,156	0,176	0,196	0,216	0,236	0,256	0,276	0,296	0,316	0,336	0,356	0,376	0,396	0,416	0,436	0,456	0,476	0,496	0,516	0,536	0,556	0,576	0,596	0,616	0,636	0,656	0,676	0,696	0,716	

Contributions (colonnes) :

Poids (relatif)	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	F9	F0	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	F9	F0	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	F9	F0	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	F9	F0	F1	
évol.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

& accè s	9 8	4 7	0 9	4 0	0 8	0 0	1 1	1 0	0 1	1 0	0 1	0 0	0 0	0 0	0 3	0 3	1 1	0 2	0 0	0 8	0 1	0 0	0 3	0 0	0 2	1 1	0 0	0 0	0 3	8 8	0 0	0 0	0 0	0 2	0 4	4 4	0 0	0 6	2 2	1 1					
rédu ct.	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0		
voit ure sent.	1 7	9 3	0 1	0 0	0 3	0 9	1 7	1 8	0 4	0 6	0 6	0 1	0 4	0 7	0 1	0 6	0 1	0 2	0 7	0 8	0 0	0 9	0 1	0 4	0 2	0 7	0 1	0 9	0 4	0 2	0 2	0 4	0 2	0 4	0 4	0 3	0 7	0 2	0 4	0 1	0 0	0 3	0 0		
inég alité reval .	0 9	0 6	0 6	0 6	0 7	0 6	0 2	0 0	0 9	0 7	0 5	0 7	0 0	0 6	0 0	0 5	0 0	0 1	0 0	0 9	0 0	0 1	0 8	0 4	0 4	0 7	0 4	0 1	0 4	0 4	0 7	0 2	0 3	0 3	0 0	0 2	0 0	0 2	0 7	0 1	0 0	0 7	0 1	0 0	
remi se en caus e polit .	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
amé nag.	5 8	1 6	0 3	0 1	0 4	0 0	0 5	0 2	0 2	0 6	0 8	0 3	0 8	0 1	0 9	0 0	0 4	0 8	0 5	0 1	0 2	0 6	0 8	0 3	0 2	0 4	0 0	0 4	0 3	0 2	0 7	0 9	0 7	0 8	0 6	0 2	0 6	0 8	0 6	0 0	0 8	0 0	0 4		
anim . noël	0 1	0 2	0 5	0 6	0 9	0 0	0 0	0 1	0 6	0 0	0 2	0 5	0 4	0 2	0 2	0 6	0 0	0 3	0 2	0 0	0 3	0 1	0 1	0 2	0 0	0 2	0 0	0 2	0 0	0 2	0 0	0 2	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 1
anim . com.	0 9	0 8	0 8	0 2	0 4	0 4	0 9	0 3	0 1	0 5	0 8	0 8	0 4	0 3	0 3	0 1	0 5	0 9	0 8	0 0	0 6	0 1	0 8	0 0	0 1	0 0	0 6	0 1	0 6	0 1	0 4	0 4	0 6	0 5	0 8	0 2	0 1	0 5	0 7	0 0	0 4	0 0	0 1	0 5	0 9
évén . saiso n.	0 2	0 1	0 1	0 0	0 4	0 0	0 6	0 0	0 0	0 1	0 3	0 0	0 0	0 4	0 0	0 4	0 3	0 2	0 5	0 1	0 0	0 8	0 1	0 0	0 0	0 2	0 3	0 2	0 2	0 5	0 2	0 2	0 6	0 1	0 0	0 7	0 6	0 7	0 1	0 9	0 5	0 0	0 0	0 0	
évén . cultu rels	0 2	0 1	0 0	0 1	0 4	0 0	0 4	0 0	0 0	0 1	0 0	0 2	0 1	0 3	0 1	0 0	0 1	0 0	0 2	0 1	0 0	0 2	0 1	0 0	0 3	0 6	0 2	0 1	0 0	0 6	0 7	0 1	0 6	0 2	0 5	0 0	0 7	0 0	0 5	0 6	0 1	0 3	0 2	0 2	0 6
remi se en caus	0 3	0 1	0 0	0 1	0 2	0 1	0 0	0 1	0 0	0 5	0 1	0 0	0 0	0 4	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 2	0 0	0 1	0 0	0 3	0 6	0 2	0 1	0 1	0 0	0 1	0 8	0 5	0 4	0 0	0 2	0 5	0 0	0 8

carrés
(colonnes
):

	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	F9	F10	F11	F12	F13	F14	F15	F16	F17	F18	F19	F20	F21	F22	F23	F24	F25	F26	F27	F28	F29	F30	F31	F32	F33	F34	F35	F36	F37	F38	F39	F40	F41	F42	F43	F44	F45	F46	F47	F48	F49	F50			
évol. nég.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
paup érisa tion	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
perte pop. déclin	0	0	0	0	2	1	0	2	3	0	0	0	2	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
nouv. pratiqués déclin	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
facilités déplaç. déclin	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
com. en ligne déclin	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Table with multiple rows (e.g., P-Synte, Dkcentre, StPol, Malo, F-mar dyck, Rose ndae l, St-Pierr eS, Nelle Fran ce, Calais Nord, Mi-voix, Coul ogne Petit Cour) and multiple columns of numerical data. The data appears to be a grid or matrix of values, possibly representing a geographical or demographic dataset.

	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	F9	F1	F1	F1	F1	F1	F1	F1	F1	F1	F1	F1	F2	F2	F2	F2	F2	F2	F2	F2	F2	F2	F3		
	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	F9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0			
Val																																	
eur 0,																																	
pro 25	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
pre 7	06	83	56	47	42	36	26	16	14	03	94	89	80	78	72	69	63	58	55	52	48	43	42	38	37	35	30	28	27				
lne 8,																																	
rtie 79	7,0	6,2	5,3	5,0	4,8	4,6	4,2	3,9	3,8	3,5	3,2	3,0	2,7	2,6	2,4	2,3	2,1	1,9	1,8	1,7	1,6	1,4	1,4	1,3	1,2	1,1	1,0	0,9	0,9				
(%) 0	23	56	24	32	58	34	91	69	79	22	18	49	26	67	51	67	66	64	88	77	27	78	29	09	60	88	32	56	08				
%																																	
cu 8,	15,	22,	27,	32,	37,	41,	46,	50,	54,	57,	60,	63,	66,	69,	71,	74,	76,	78,	80,	81,	83,	84,	86,	87,	88,	90,	91,	92,	93,				
mu 79	81	06	39	42	28	91	20	17	05	57	79	84	57	23	69	05	22	18	07	85	48	95	38	69	95	14	17	13	04				
lé 0	3	9	2	4	3	7	9	8	7	9	7	6	1	9	0	7	3	8	5	3	0	8	7	6	6	4	6	2	0				

F31	F32	F33	F34	F35	F36	F37	F38	F39	F40	F41	F42	F43	F44	F45	F46	F47	F48	F49	F50	F51
											0,00						0,00			
0,02	0,02	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,00	6	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2	0,00	0,00	0,000
4	2	0	9	8	6	4	1	0	0	8		6	5	4	3	3		1	1	
											0,22						0,06			
0,83	0,76	0,67	0,66	0,61	0,54	0,48	0,37	0,34	0,33	0,27	0	0,20	0,17	0,12	0,10	0,09	9	0,04	0,03	0,012
3	1	2	5	0	7	4	5	0	1	1		0	0	8	6	2		1	1	
											99,1						99,9			100,0
93,8	94,6	95,3	95,9	96,5	97,1	97,6	97,9	98,3	98,6	98,9	51	99,3	99,5	99,6	99,7	99,8	16	99,9	99,9	00
73	34	07	72	82	29	13	88	29	60	31		51	20	48	55	46		57	88	

Chiffre d'inertie total :

Tableau des variables supplémentaires : thèmes définition de la centralité et pratiques, et lieux

Mots du lexique	Occ.	Obs.	Cat
centre-ville	536	55	
gens	362	58	
ville	203	48	N
commerce	171	51	N
magasin	107	41	
travail	102	32	N
rue	99	40	N
habitant	99	36	
commerçant	97	35	
bus	90	38	N
animation	88	45	N
Jean-Bart	87	17	
place	84	36	N
problème	80	36	N
cité Europe	80	35	
centre commercial	74	31	
attractif	71	29	
voiture	68	38	N
projet	67	25	N
bâtiment	65	31	
� pied	49	29	
plage	44	27	N

quartier	44	22	N
important	43	18	A
mairie	42	26	N
parking	42	24	N
port	42	19	N
Lille	40	22	P
beau	39	20	A
loyer	37	21	N
pôle	37	18	N
enfant	34	16	N
Nausicaa	34	15	P
bar	34	14	N
touriste	33	20	N
offre	33	12	N
gare	32	20	N
gratuit	32	20	A
théâtre	30	21	N
mieux	30	16	
vélo	30	16	N
négatif	29	27	A
cher	29	21	A
marché	29	20	N
course	28	21	N
vie	28	18	N
super	28	17	A
boulevard	28	14	N
machine	27	17	N
cinéma	27	16	N
agréable	26	17	A

casino	26	15	N
communication	25	19	N
concertation	25	18	N
évolution	24	23	N
internet	24	16	N
jeune	24	16	N
architecture	24	10	N
arbre	24	9	N
positif	23	16	A
redynamiser	23	16	V
parc	23	14	N
migrant	23	11	N
en voiture	22	19	A
café	22	15	N
image	22	13	N
navette	21	16	N
améliorer	21	15	V
transport	20	18	N
aménagement	20	16	N
route	20	15	N
maire	20	14	N
front de mer	20	13	N
habitude	20	13	N
moche	20	13	A
commerce ... centre-ville	20	11	
une fois	19	16	
chez	19	15	
été	19	15	N
fois	19	15	N

culturel	19	14	A
dynamique	19	14	A
ville ... Calais	19	14	
autour	19	13	
premier	19	13	A
minute	19	12	N
soir	19	12	N
envie	19	11	N
enseigne	19	10	N
non plus	19	10	
stationnement	19	10	N
vieille ville	19	10	N
canal	19	9	N
ville ... Dunkerque	19	9	
territoire	19	5	N
moins de	18	16	
pas du tout	18	15	
au niveau du	18	14	
intéressant	18	14	A
restaurant	18	14	N
bas	18	13	N
devant	18	12	
façon	18	11	N
lieu	18	11	N
plein de	18	11	
petit commerce	18	10	N
sympa	18	9	A
Noël	17	15	P
réunion	17	14	N

question	17	13	N
ancien	17	12	A
Liane	17	11	P
aucun	17	10	
logement	17	9	N
pratique	17	9	A
touristique	17	9	A
attractivité	17	6	N
centre ... commerce	16	13	
hôtel	16	13	N
propre	16	13	A
possible	16	12	A
autre	16	11	
besoin	16	10	N
triste	16	9	A
essentiellement	16	7	
banque	15	13	N
France	15	13	P
dynamisme	15	12	N
à l'extérieur	15	11	A
circulation	15	11	N
joli	15	11	A
trop de	15	11	
avis	15	10	N
digue	15	10	N
Armes	15	9	P
autoroute	15	9	N
construire	15	9	V
déclin	15	9	N

différent	15	9	A
histoire	15	9	N
Malo	15	9	P
coin	15	8	N
d'abord	15	8	
reconstruction	15	8	N
spectacle	15	8	N
dragon	15	7	N
politique	15	7	N
détruire	15	5	V
contre	14	13	
sens	14	13	N
seul	14	13	A
fait	14	12	N
partie	14	12	N
plusieurs	14	12	
point de vue	14	12	N
centre-ville ... Calais	14	11	
national	14	11	A
actuel	14	10	A
beaucoup d	14	10	
dynamiser	14	10	V
facilement	14	10	
faire venir	14	10	V
mois	14	10	N
raison	14	10	N
train	14	10	N
aspect	14	9	N
volonté	14	9	N

anglais	14	8	N
client	14	8	N
erreur	14	8	N
système	14	8	N
flux	14	5	N
sous	13	13	
moment	13	12	N
part	13	12	N
de l'autre côté	13	11	
effort	13	11	N
justement	13	11	
même pas	13	11	
carrefour	13	10	N
extérieur	13	10	N
patinoire	13	10	N
en ville	13	9	
là où	13	9	
long	13	9	A
tourisme	13	9	N
Fnac	13	7	P
Nantes	13	7	P
place Dalton	13	7	
poubelle	13	7	N
lien	13	5	N
type	12	11	N
bas	12	10	A
longtemps	12	10	
vivant	12	10	A
achat	12	9	N

facile	12	9	A
moyen	12	9	N
patrimoine	12	9	N
c'est-à-dire	12	8	
exemple	12	8	N
genre	12	8	N
guerre	12	8	N
intérêt	12	8	N
midi	12	8	N
centre-ville ... Dunkerque	12	7	
Channel	12	7	P
cœur	12	7	N
culture	12	7	N
en bus	12	7	
film	12	7	N
piétonnier	12	7	A
politique	12	7	A
cadre	12	6	N
connerie	12	5	N
transport en commun	12	4	N
jour	11	11	N
autour de	11	10	
complètement	11	10	
dernier	11	10	A
fermé	11	10	A
le plus	11	10	
payant	11	10	A
trois	11	10	
un peu de	11	10	

vide	11	10	A
vite	11	10	
week-end	11	10	N
assurance	11	9	N
Dunkerquois	11	9	N
en dehors	11	9	
en tout cas	11	9	
juste	11	9	A
piéton	11	9	A
vision	11	9	N
à part	11	8	
derrière	11	8	
difficile	11	8	A
façade	11	8	N
femme	11	8	N
fermeture	11	8	N
immeuble	11	8	N
mer	11	8	N
piscine	11	8	N
propreté	11	8	N
qualité	11	8	N
quasiment	11	8	
terrasse	11	8	N
coût	11	7	N
école	11	7	N
emploi	11	7	N
parfois	11	7	
principal	11	7	A
de plus en plus de	11	6	

franchement	11	6	
goéland	11	6	N
Calaisien	11	5	N
centre-ville	11	4	N
combien de	10	10	
dedans	10	10	
idée	10	10	N
changement	10	9	N
sentir	10	9	V
service	10	9	N
simple	10	9	A
usine	10	9	N
ami	10	8	N
apparemment	10	8	
Bah	10	8	P
cas	10	8	N
dimanche	10	8	N
écouter	10	8	V
garder	10	8	V
loisir	10	8	N
par rapport au	10	8	
pareil	10	8	
Paris	10	8	P
pas grand-chose	10	8	N
pont	10	8	N
rouler	10	8	V
accessible	10	7	A
argent	10	7	N
périphérie	10	7	N

trottoir	10	7	N
attrayant	10	6	A
bassin	10	6	N
en même temps	10	6	
impôt	10	6	N
balade	10	5	N

	183	055	006	009	011	024	021	193	641	312	211	004	008	006	816	172	066	918	104	001	853	938	404	000	604	039	453	559	102	007	008	446	600	000	000	000	000				
place principale	004	-07	-03	-05	-01	-04	-09	-03	-05	-01	-08	-06	-02	-07	-01	-03	-08	-05	-01	-09	-06	-03	-04	-00	-08	-07	-06	-03	-05	-09	-07	-06	-03	-04	-06	-00	-00	-00	-00	-00	
rue	002	-01	-00	-00	-00	-00	-00	-01	-00	-01	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	
mal	007	-01	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	
bus	008	-04	-05	-09	-06	-03	-08	-08	-00	-04	-06	-07	-02	-08	-09	-09	-06	-00	-07	-02	-05	-06	-05	-08	-03	-01	-05	-09	-08	-01	-03	-03	-04	-05	-04	-04	-07	-02	-08	-03	-08
maison	000	-01	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00	-00

	40	37	118	318	0085	0085	0065	0067	0061	6415	4152	1143	5444	2144	8164	0909	0248	7059	0020	3120	1028	0096	0618	7361	9144	2017	0015	1138	1140	2011	1141	0211	1041	0423	4324	0342	1042	0132	0043	0018						
ani mat ion	0000	0000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000		
pro blè me	0000	0000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	
proj et	0000	0000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	
voit ure	0000	0000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	
co mm erç	0000	0000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000	-000

ant	40	36	21	62	77	05	11	11	96	05	05	27	40	19	24	68	01	55	25	15	45	15	03	02	11	59	06	13	58	48	13	46	20	06	06	16	98	86	45	87	12	27	58	08	88	06			
habitant	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0		
piéon	12	90	20	79	03	49	08	03	02	01	02	05	00	03	08	00	09	09	07	01	01	07	06	04	03	08	07	06	02	02	06	03	05	07	01	07	02	01	01	02	01	02	07	05	05	08	06	04	
nouveau	02	07	02	08	02	03	05	02	00	06	09	09	04	03	02	00	07	06	07	03	01	07	07	01	02	06	04	02	04	09	00	08	09	02	05	06	01	00	02	06	01	03	08	03	06	08	00	08	02
quartier	00	00	01	01	02	01	00	00	01	00	01	01	01	01	01	00	01	00	02	00	00	01	00	02	02	01	00	01	01	02	00	00	01	00	00	01	00	01	01	00	00	00	00	01	00	01	00	00	
important	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	

	039	743	034	306	557	254	183	619	169	253	053	118	214	144	374	105	009	220	042	357	998	141	169	205	706	043	523	535	103	119	226	299	968	587	302	004	004	103	094			
parking	00522	00358	00191	00937	00346	00749	00243	00071	00137	00083	00169	00118	00025	00158	00037	00024	00030	00006	00130	00999	00998	00055	00266	00183	00073	00066	00103	00018	00043	00073	00358	00395	00108	00443	00537	00028	00005	00055	00079	00030		
port	0473	00154	00190	00214	00047	00182	00099	00198	00197	00087	00178	00209	00208	00207	00105	00001	00008	00068	00051	00164	00344	00092	00054	00101	00128	00088	00095	00037	00078	00048	00088	00033	00163	00084	00038	00025	00083	00058	00035	00085	00066	
boulevard	00033	00105	00049	00044	00074	00036	00089	00050	00155	00127	00159	00085	00037	00068	00021	00002	00008	00021	00044	00043	00034	00075	00066	00073	00021	00082	00012	00020	00092	00057	00094	00062	00043	00014	00038	00063	00029	00006	00002	00011	00030	
plage	0003	00182	00125	00049	00087	00041	00049	00094	00020	00021	00063	00030	00009	00081	00057	00077	00067	00020	00012	00030	00063	00052	00035	00073	00052	00098	00000	00003	00000	00006	00006	00040	00000	00002	00009	00006	00002	00009	00006	00006	00006	
beau	001	000	000	000	000	002	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000

	1 2	7 5	1 0	1 6	0 8	1 6	3 2	5 0	0 4	3 2	8 5	4 8	8 6	6 7	5 2	8 9	2 1	4 1	0 3	7 8	2 4	3 0	1 5	1 7	8 7	3 0	8 9	9 5	0 2	6 2	6 3	4 0	4 5	8 2	3 5	5 4	3 5	0 0	0 0	1 1	3 0	8 4	0 1	0 0	0 0	4 4	9 9	1 4	3 4			
cité	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Europe	0 4	0 7	0 5	0 9	0 7	0 5	0 3	0 8	0 0	0 6	0 2	0 6	0 3	0 7	0 6	0 2	0 2	0 0	0 8	0 5	0 3	0 8	0 6	0 0	0 2	0 0	0 4	0 6	0 6	0 3	0 3	0 7	0 9	0 7	0 4	0 8	0 0	0 1	0 2	0 7	0 9	0 2	0 5	0 3	0 7	0 3	0 8	0 2	0 2	0 6		
mairie	0 0	0 1	0 1	0 3	0 1	0 1	0 0	0 0	0 1	0 0	0 2	0 1	0 2	0 1	0 1	0 2	0 1	0 3	0 1	0 0	0 6	0 3	0 0	0 1	0 2	0 2	0 9	0 1	0 5	0 4	0 3	0 6	0 1	0 2	0 8	0 6	0 4	0 2	0 3	0 5	0 7	0 3	0 1	0 2	0 4	0 1	0 1	0 1	0 4	0 1		
b�	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
me	0 2	0 1	0 1	0 2	0 1	0 1	0 1	0 0	0 2	0 2	0 0	0 1	0 1	0 1	0 0	0 0	0 1	0 1	0 0	0 1	0 1	0 0	0 2	0 1	0 1	0 0	0 1	0 1	0 0	0 3	0 2	0 0	0 1	0 0	0 1	0 1	0 1	0 1	0 1	0 0	0 0	0 1	0 1	0 1	0 1	0 0	0 1	0 1	0 0	0 2		
nt	7 0	1 1	1 6	3 4	3 6	3 3	3 7	2 4	0 6	6 9	6 8	7 9	6 2	5 4	5 5	6 0	7 3	7 3	1 6	3 4	1 3	4 0	7 7	5 5	2 4	5 2	6 5	2 6	2 0	6 6	9 6	0 0	4 4	6 6	2 0	0 4	6 9	2 8	0 9	2 0	9 4	2 9	4 9	9 2	0 0	1 1	5 0	1 5	0 3	0 2	5 0	
autres	0 0	0 1	0 0	0 0	0 0	0 0	0 1	0 0	0 1	0 0	0 1	0 0	0 0	0 0	0 1	0 1	0 0	0 1	0 0	0 0	0 1	0 1	0 0	0 1	0 0	0 0	0 0	0 1	0 1	0 0	0 2	0 1	0 2	0 2	0 2	0 1	0 2	0 1	0 2	0 1	0 1	0 1	0 0	0 1	0 1	0 0	0 1	0 0	0 0	0 0	0 0	
ville	2 8	1 5	9 1	3 4	0 9	2 1	4 9	2 4	2 3	7 3	2 0	4 3	6 2	0 3	4 5	6 8	0 8	4 8	0 9	4 4	8 0	1 4	2 8	6 3	8 5	1 6	0 7	6 6	3 9	5 6	6 2	1 2	8 7	7 7	3 0	0 2	0 0	5 1	1 4	2 1	1 1	5 2	2 9	8 9	7 9	7 7	4 9	9 4	0 0	0 0	0 0	0 0
attr	-	-	0 0	0 0	-	-	-	-	-	0 0	0 0	-	-	-	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	-	0 0	0 0	-	0 0	0 0	-	0 0	0 0	-	0 0	-	-	0 0	-	0 0	-	0 0	-	0 0	-	0 0	-	0 0	-	0 0	-		
actif	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0

	063	079	24	21	163	044	314	114	097	250	238	966	866	216	156	097	015	354	502	902	801	073	390	536	368	183	143	203	166	088	274	003	264	016	404	041	005	007	645	445	031				
loyers élevés	-096	-022	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	
touriste	-031	-004	-015	-027	-013	-009	-008	-007	-004	-003	-003	-001	-001	-001	-001	-001	-001	-001	-001	-001	-001	-001	-001	-001	-001	-001	-001	-001	-001	-001	-001	-001	-001	-001	-001	-001	-001	-001	-001	-001	-001	-001	-001	-001	
garage	0135	0367	0046	0012	0034	0018	0007	0004	0002	0001	0001	0001	0001	0001	0001	0001	0001	0001	0001	0001	0001	0001	0001	0001	0001	0001	0001	0001	0001	0001	0001	0001	0001	0001	0001	0001	0001	0001	0001	0001	0001	0001	0001	0001	
vie	-062	-092	-003	-004	-006	-006	-003	-003	-004	-005	-007	-008	-009	-009	-007	-005	-004	-003	-003	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002
nor	01	-0	-0	00	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	-0	
d	,1	,0	,1	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	,0	

	0200	1047	186	9157	3907	0320	3203	2251	2501	2503	5031	0104	5344	3154	5234	9537	1091	9196	9786	8207	2429	4267	2079	2379	6990	2918	1248	2166	9126	2182	1586	1765	770		
enfant	00988	03203	00204	00913	00493	00164	00829	00264	00894	00222	00024	00089	00144	00460	00018	00766	00164	00878	00913	00278	00056	00747	00037	00032	00030	00012	00401	00180	00952	00819	00591	00281	00098		
jeune	0111	0244	0144	0088	0028	0018	0042	0009	0005	0007	0005	0008	0007	0006	0003	0005	0007	0009	0005	0006	0004	0004	0006	0008	0007	0006	0002	0009	0006	0008	0005	0001	0008	0003	0008
offre	0281	0403	0516	0128	0068	0024	0013	0002	0006	0001	0003	0004	0002	0001	0004	0005	0006	0003	0000	0005	0006	0003	0003	0009	0006	0003	0001	0004	0006	0008	0009	0007	0001	0003	0007
boire un coup	097	0185	0102	0032	0030	0016	0034	0056	0079	0020	0027	0000	0009	0004	0008	0005	0009	0007	0006	0004	0003	0001	0004	0005	0002	0000	0001	0005	0007	0009	0006	0003	0004	0001	0008
Nau sica a	00,	00,	00,	00,	00,	00,	00,	00,	00,	00,	00,	00,	00,	00,	00,	00,	00,	00,	00,	00,	00,	00,	00,	00,	00,	00,	00,	00,	00,	00,	00,	00,	00,	00,	00,

	442	24	00	173	218	055	477	092	148	364	022	105	085	292	077	061	636	321	056	230	374	711	148	159	113	753	293	431	259	067	003	006	014	001	000	121	272	130	310	113	151	505	465				
péri phé rie	-05	-09	-04	005	001	007	001	008	003	004	008	003	006	000	002	001	004	008	003	005	007	003	005	002	007	008	005	009	005	006	006	006	006	006	006	006	006	006	006	006	006	006	006	006	006	006	
cen tre co mm erci al	005	007	009	009	000	008	002	004	008	003	004	008	007	004	008	003	004	008	004	008	004	009	006	001	004	009	006	001	004	009	006	007	007	009	008	004	001	009	005	005	006	006	006	006	006	006	006
poli tiqu e	006	001	001	000	006	003	009	006	008	001	002	004	005	009	000	007	008	000	005	005	001	009	008	000	007	003	005	004	001	003	009	003	009	007	006	003	006	000	000	001	002	001	004	009	003	002	004
grat uit	002	001	007	008	001	007	000	005	004	008	002	002	008	004	009	009	003	001	004	000	003	009	004	000	005	003	007	002	006	003	005	007	002	006	006	003	000	004	007	003	005	003	001	006	005	009	001
mar ché	001	-00	002	000	-00	000	-00	-00	001	-00	-00	001	-00	-00	001	-00	-00	001	-00	-00	001	-00	-00	001	-00	-00	001	-00	-00	001	-00	-00	001	-00	-00	001	-00	-00	001	-00	-00	001	-00	-00	001	-00	-00

	484	493	420	406	001	004	000	104	031	497	101	504	101	065	010	106	500	110	101	013	030	210	769	912	109	210	900	004	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
culture	120	078	008	003	013	007	009	014	006	002	001	006	005	018	024	083	044	051	011	001	000	003	017	064	005	074	024	009	
	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	
	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,
	451	328	274	104	117	328	211	394	014	015	026	008	009	074	078	003	011	010	015	001	002	010	002	000	000	010	001	003	
vélo	553	531	314	078	078	787	244	488	621	110	305	329	551	224	453	298	935	718	371	837	241	641	837	241	641	837	241	641	
	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	
	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,
	236	008	016	018	117	135	066	117	009	345	765	688	849	799	730	517	535	062	663	263	202	046	266	323	155	991	102		
mieux	825	963	886	745	418	741	874	187	293	636	337	393	091	755	390	122	039	011	007	002	003	006	031	094	013	044	087	000	
	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	
	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,
	111	204	308	068	965	463	113	290	042	090	387	213	872	131	341	663	132	081	019	251	737	123	072	223	043	004	008		
positif	139	388	672	498	749	874	440	020	716	090	387	213	872	131	341	663	132	081	019	251	737	123	072	223	043	004	008		
	-	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	
ma	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	
chine	1,	1,	1,	4,	0,	0,	1,	0,	3,	1,	1,	0,	1,	3,	0,	3,	3,	1,	0,	3,	0,	3,	0,	1,	1,	1,	1,	3	

	176	032	474	214	114	034	327	226	129	235	106	004	342	131	114	426	202	241	026	380	637	528	202	223	019	015	101	003	070	625	
équi- pe- me- nts de loisi- rs	009	008	007	009	008	001	004	001	004	007	001	002	008	003	009	006	001	001	000	002	007	003	005	004	000	001	003	000	000	000	
cou- rses	004	012	009	003	009	004	002	003	008	001	006	009	007	006	000	005	004	008	005	007	004	004	000	005	006	005	000	009	003	005	002
décl in_ 1	004	005	001	008	000	007	003	001	004	003	009	005	002	002	001	002	003	001	000	000	000	002	000	001	001	000	000	000	000	000	000
co- mm- uni- cati- on_ 1	006	009	001	009	005	007	008	003	000	005	000	005	007	001	008	000	003	000	000	000	001	000	002	001	000	001	000	000	000	000	000
inte- rne	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000

t	, 2 3 2	, 6 8 3	, , 0 2 5	, , 0 1 0	, 1 2 0 3	, , 4 7 5	, , 2 2 9	, , 0 2 7	, , 2 1 9	, 1 5 8	, 0 2 7	, 3 2 0	, , 2 8 5	, , 4 9 6	, 3 1 1	, , 2 9 7	, , 1 4 6	, , 1 2 4	, , 1 2 0	, , 0 1 5	0 3 1 4	, 2 2 0 3 3	, , 1 3 8	, 1 6 1 4	2 4 4 4	, 0 4 3 0	1 1 1 0	0 1 0 0	, 0 1 4 0	
besoin	- 0 5 1	- 2 9 4	- 0 4 5	- 0 1 5	- 0 1 3	- 0 2 8	- 0 1 1	- 0 2 1	- 0 1 4	- 0 1 5	- 0 1 4	- 0 1 1	- 0 2 3	- 0 2 6	- 0 1 6	- 0 2 1	- 0 6 0	- 0 2 2	- 0 1 1	- 0 2 7	- 0 5 4	- 0 0 2	- 0 2 1	- 0 9 1	- 0 2 9	- 0 4 4	- 0 1 2	- 0 9 4	- 0 6 3	- 0 4 5
agréable	0 8 8	0 1 1	0 4 2	0 3 0	0 2 0	0 1 8	0 1 9	0 1 4	0 1 3	0 2 4	0 2 5	0 3 6	0 2 1	0 0 6	0 1 7	0 1 3	0 0 8	0 1 6	0 1 4	0 2 8	0 4 6	0 1 3	0 1 6	0 1 8	0 0 4	0 1 6	0 2 7	0 1 4	0 3 1	0 8 1
évolution	0 6 4	0 1 9	0 4 8	0 3 3	0 1 3	0 0 6	0 0 8	0 0 6	0 0 3	0 0 4	0 0 8	0 0 9	0 1 7	0 0 5	0 0 3	0 1 2	0 0 8	0 0 2	0 1 1	0 2 4	0 0 7	0 1 3	0 0 8	0 1 5	0 2 2	0 1 2	0 3 8	0 0 5	0 2 9	0 1 7
dynamique	- 0 2 0	- 3 4 6	- 0 2 0	- 0 4 4	- 0 2 4	- 0 1 0	- 0 0 0	- 0 1 1	- 0 1 4	- 0 0 5	- 0 0 8	- 0 0 1	- 0 2 8	- 0 0 5	- 0 2 3	- 0 1 3	- 0 0 0	- 0 2 4	- 0 1 2	- 0 4 0	- 0 2 7	- 0 3 1	- 0 2 1	- 0 1 7	- 0 4 1	- 0 1 1	- 0 3 6	- 0 1 1	- 0 0 3	- 0 6 7
aména	0 , 0	- , 0	- , 0	- , 0	- , 0	- , 0	- , 0	- , 0	- , 0	- , 0	- , 0	- , 0	- , 0	- , 0	- , 0	- , 0	- , 0	- , 0	- , 0	- , 0	- , 0	- , 0	- , 0	- , 0	- , 0	- , 0	- , 0	- , 0	- , 0	- , 0

ge me nt	0 6 1 2	, 1 5 0	, 1 6 2	, 1 0 9	, 2 6 2	, 1 1 4	, 0 0 0	, 0 2 9	, 1 9 1	, 1 4 2	, 0 1 4	, 0 0 8	, 0 2 2	, 2 4 3	, 0 8 2	, 0 0 4	, 2 1 8	, 1 0 3	, 2 1 6	, 1 7 8	, 3 4 9	, 1 0 2	, 0 0 1	, 0 1 1	, 0 1 2	, 0 1 7	, 0 1 2	, 0 1 2	, 0 1 7	, 0 9 6	, 0 2 2	, 0 1 1	, 0 2 8	, 0 1 1	, 0 1 8	, 0 0 0	, 0 0 0	, 0 0 0			
lieu	0 3 3	0 9 1	0 0 0	0 1 5	0 3 8	0 5 0	0 5 5	0 9 2	0 9 4	0 4 6	0 4 3	0 6 4	0 7 6	0 7 6	0 2 7	0 3 6	0 3 6	0 0 0	0 1 0	0 1 1	0 1 4	0 1 6	0 1 3	0 0 0	0 0 1	0 1 0	0 1 1	0 1 5	0 2 0	0 8 9	0 9 8	0 1 5	0 4 2	0 5 0	0 4 8	0 3 6	0 2 4	0 1 2	0 1 5		
ima ge	- 3 6 5	- 0 9 7	- 1 7 2	- 0 1 8	- 4 1 9	- 2 7 9	- 0 3 6	- 2 0 4	- 0 2 8	- 1 0 5	- 2 0 0	- 0 8 1	- 0 2 3	- 0 1 6	- 0 7 2	- 0 8 9	- 0 1 7	- 1 1 0	- 1 1 0	- 0 2 9	- 1 7 2	- 2 8 3	- 0 1 2	- 2 2 0	- 1 4 1	- 0 5 7	- 0 7 3	- 0 5 4	- 0 7 3	- 0 6 8	- 0 7 3	- 1 1 9	- 0 1 5	- 1 0 0	- 1 1 0	- 0 0 0	- 1 1 0	- 0 0 0	- 0 1 2		
con cert atio n_1	0 5 0	0 7 3	0 6 9	0 2 5	0 5 8	0 1 0	0 0 8	0 1 4	0 0 6	0 0 0	0 0 8	0 0 3	0 1 9	0 0 5	0 0 1	0 0 6	0 0 1	0 0 0	0 0 0	0 0 4	0 0 7	0 0 3	0 0 2	0 0 0	0 0 2	0 0 3	0 0 4	0 0 6	0 0 8	0 0 9	0 0 5	0 0 4	0 0 1	0 0 0	0 0 2	0 0 3	0 0 4	0 0 6	0 0 9		
bâti	1 8 1	4 6 1	4 1 3	9 3 0	0 6 8	0 2 6	0 7 1	0 0 8	0 5 4	0 7 5	0 8 6	0 3 7	0 3 6	0 4 0	0 7 5	0 4 3	0 0 7	0 1 3	0 0 6	0 0 9	0 0 0	0 4 8	0 4 0	0 2 2	0 7 1	0 2 6	0 3 5	0 1 0	0 8 6	0 9 6	0 6 5	0 4 1	0 3 1	0 0 3	0 1 4	0 0 8	0 2 4	0 9 0	0 3 4	0 0 8	
arb re	0 0 0	- 0 0	- 0 0	0 0 0	- 0 0	- 0 0	0 0 0	- 0 0	0 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	0 0 0	- 0 0	- 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0

e	,	,	2	0	0	,	,	0	3	4	3	,	,	,	3	0	0	3	1	0	,	0	,	5	1	,	1	1	,	,	0	,	,	0	,	1	0	1	,	,	0	1	,	1	,	,	2	2	,	,	,		
	2	4	3	2	5	2	0	7	2	3	7	0	2	1	5	9	7	3	3	5	1	6	2	9	0	3	1	8	2	2	8	0	0	1	1	1	3	2	2	2	9	2	1	3	2	3	4	7	2	2	3		
	3	5	4	0	1	4	5	3	5	6	3	9	6	6	3	8	1	0	8	0	7	8	9	2	6	2	4	9	3	6	7	0	9	2	6	5	9	9	7	3	3	0	1	4	0	2	1	6	1	3	7		
	7	5				1	7				4	2	8							9	6					3				1	2		4				5	4															
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
hôt el	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	
	0	4	2	0	0	2	2	1	0	2	2	0	2	3	1	1	2	1	0	0	0	2	0	0	1	1	1	0	5	6	2	1	0	2	0	0	3	1	3	0	1	2	0	0	3	1	0	1	1	2			
	3	1	3	4	3	2	0	6	6	4	6	2	4	9	6	0	1	6	0	3	7	0	6	9	4	4	9	8	0	8	7	4	4	6	3	2	3	6	6	8	4	2	3	4	3	0	1	7	9	0	3		
	5	7	9	4	0	7	2	3	9	3	0	8	9	2	6	2	0	8	5	0	1	2	5	8	0	7	8	1	1	0	9	9	9	7	4	2	7	0	0	8	5	5	1	9	6	7	7	0	5	3	6		
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
cœ ur	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,
	2	6	1	0	1	0	0	1	2	5	1	0	2	0	6	3	0	2	2	1	1	4	3	3	0	0	3	0	0	6	0	1	3	1	0	4	3	6	1	1	1	0	1	1	0	0	2	0	2	0	2	0	
	2	2	0	2	6	8	1	8	7	4	0	3	2	0	6	3	6	3	4	1	3	1	6	6	3	3	1	8	5	8	4	2	4	1	4	0	7	0	0	6	5	1	2	1	6	0	8	1	5	8	6		
	3	4	8	8	0	7	7	4	1	2	0	6	2	2	4	7	5	2	8	3	7	7	1	9	7	3	2	1	9	0	4	7	9	3	6	3	2	3	4	6	9	8	5	0	9	6	0	0	1	7	9		
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
vid e	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,
	0	0	1	1	0	0	2	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2	1	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	1	1	0	0	0	
	2	1	2	9	4	4	1	6	0	9	2	4	5	7	5	6	8	5	1	4	2	1	7	1	0	0	4	2	0	5	7	8	8	5	3	1	1	9	4	1	5	5	2	7	5	2	1	3	4	8	4		
	6	2	7	9	2	4	0	1	8	3	7	2	4	6	5	4	9	5	8	9	4	0	9	9	3	2	2	1	2	4	6	1	4	1	5	9	3	5	0	3	3	2	5	6	6	5	5	8	7	2	3		
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
soir	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,
	1	1	0	0	2	4	0	0	1	2	3	3	1	0	3	1	0	1	1	2	1	0	1	4	0	3	1	3	2	2	1	2	0	1	1	2	0	0	4	3	3	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	
	5	0	3	1	9	7	1	5	9	2	9	1	2	9	2	4	7	6	9	7	3	3	4	4	4	8	0	8	7	6	7	9	8	8	2	9	1	1	1	7	6	7	1	5	0	6	0	4	2	2	4		
	2	3	1	1	5	1	9	8	9	8	2	8	1	5	3	7	8	1	2	0	8	5	0	9	4	9	6	1	1	0	3	3	8	5	8	6	5	5	6	3	2	7	2	8	1	7	8	7	5	9	1		
mo che	0	0	-	-	0	-	0	0	-	-	0	0	-	0	0	-	-	0	0	-	-	-	0	0	0	-	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	-	-	0	0	-	-	-	0	0	-	0	0	-	-	
	,	,	0	0	,	0	,	,	0	,	,	0	,	,	0	,	,	0	,	,	0	,	,	0	,	,	0	,	,	0	,	,	0	,	,	0	,	,	0	,	,	0	,	,	0	,	,	0	,	,	0	,	,

	141	138	,027	,015	,056	,015	,045	,,255	,,237	,,082	,,251	,,307	,,420	,,238	,,263	,,132	,,022	,,035	,,025	,,046	,,074	,,151	,,080	,,064	,,011	,,249	,,293	,,215	,,245	,,052	,,068	,,028	,,088	,,020	,,030	,,160	,,290					
canal	-07	-01	,05	,02	,04	,01	,03	,04	,00	,03	,04	,00	,01	,02	,03	,00	,03	,02	,03	,00	,01	,02	,03	,00	,01	,02	,03	,02	,03	,00	,01	,02	,03	,00	,01	,02	,03	,00	,01	,02	,03	
ensigne	-05	-06	,02	,05	,06	,09	,04	,01	,07	,09	,04	,01	,07	,09	,04	,01	,07	,09	,04	,01	,07	,09	,04	,01	,07	,09	,04	,01	,07	,09	,04	,01	,07	,09	,04	,01	,07	,09	,04	,01	,07	,09
loin	-07	-03	,07	,05	,08	,02	,04	,07	,05	,08	,02	,04	,07	,05	,08	,02	,04	,07	,05	,08	,02	,04	,07	,05	,08	,02	,04	,07	,05	,08	,02	,04	,07	,05	,08	,02	,04	,07	,05	,08	,02	,04
ensemble	-04	-07	,02	,08	,05	,03	,08	,00	,07	,01	,05	,09	,01	,07	,04	,02	,05	,07	,02	,04	,06	,03	,09	,08	,01	,05	,06	,02	,04	,07	,03	,09	,08	,01	,05	,06	,02	,04	,07	,03	,09	,08
restaur	-00	-00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00	,00

ant	, 1 7 1	, 2 6 7	, 1 5 2	, 0 8 9	, 2 1 5	, 3 4 8	, 1 0 5	, 1 1 3	, 0 0 3	, 1 6 4	, 0 0 3	, 2 0 5	, 2 4 8	, 1 1 7	, 0 2 0	, 2 1 6	, 2 4 3	, 1 0 3	, 0 3 2	, 1 6 3	, 0 0 3	, 3 0 2	, 1 0 4	, 5 2 6	, 2 6 2	, 2 2 7	, 1 1 4	, 0 3 7	, 0 0 9	, 2 8 0	, 0 2 6	, 0 8 4	, 2 8 4	, 2 8 4	, 2 8 4	, 3 6 1	, 0 7 4	, 0 4 9	, 1 1 4	, 1 5 6	, 2 0 9											
inté ress ant	0 3 5	0 0 4	0 1 2	0 7 3	0 1 0	0 2 9	0 2 3	0 0 1	0 0 8	0 1 9	0 0 3	0 2 8	0 3 1	0 2 4	0 0 9	0 1 7	0 2 5	0 0 2	0 1 3	0 1 6	0 2 7	0 0 5	0 3 8	0 2 9	0 1 4	0 2 5	0 0 8	0 1 1	0 2 2	0 0 9	0 3 5	0 6 6	0 7 7	0 1 1	0 1 1	0 3 7	0 4 4	0 1 3	0 1 7	0 1 3	0 1 7	0 1 3	0 1 3									
peti t co mm erc e	- 0 9 3	- 0 8 4	- 0 7 0	- 0 3 1	- 0 4 3	- 0 1 1	- 0 0 6	- 0 2 8	- 0 7 9	- 0 8 5	- 0 9 1	- 0 5 2	- 0 1 4	- 0 2 7	- 0 0 9	- 0 1 2	- 0 0 6	- 0 1 3	- 0 2 5	- 0 3 6	- 0 4 7	- 0 5 8	- 0 6 9	- 0 7 0	- 0 8 1	- 0 9 2	- 0 0 3	- 0 1 4	- 0 2 5	- 0 3 6	- 0 4 7	- 0 5 8	- 0 6 9	- 0 7 0	- 0 8 1	- 0 9 2	- 0 0 3	- 0 1 4	- 0 2 5	- 0 3 6	- 0 4 7	- 0 5 8	- 0 6 9	- 0 7 0	- 0 8 1	- 0 9 2						
log em ent	5 6 8	1 4 2	0 9 8	2 1 6	2 1 6	0 5 7	1 9 0	1 7 6	0 6 2	0 0 2	0 0 9	0 2 1	0 3 5	0 0 8	0 1 4	0 1 7	0 2 6	0 3 5	0 0 6	0 1 4	0 1 7	0 1 6	0 0 9	0 0 9	0 3 4	0 4 4	0 0 8	0 0 9	0 3 4	0 4 4	0 1 4	0 1 1	0 1 2	0 1 2	0 1 2	0 1 2	0 1 2	0 1 2	0 1 2	0 1 2	0 1 2	0 1 2	0 1 2	0 1 2	0 1 2							
Noë l	0 4 2	0 4 3	0 1 2	0 3 6	0 2 7	0 3 8	0 4 1	0 5 4	0 6 3	0 7 2	0 8 1	0 9 0	0 0 7	0 1 6	0 2 5	0 3 4	0 4 3	0 5 2	0 6 1	0 7 0	0 8 9	0 9 8	0 0 7	0 1 6	0 2 5	0 3 4	0 4 3	0 5 2	0 6 1	0 7 0	0 8 9	0 9 8	0 0 7	0 1 6	0 2 5	0 3 4	0 4 3	0 5 2	0 6 1	0 7 0	0 8 9	0 9 8	0 0 7	0 1 6	0 2 5	0 3 4	0 4 3	0 5 2	0 6 1	0 7 0	0 8 9	0 9 8
aut oro	- 0 0	- 0 0	- 0 0	0 0 0	0 0 0	- 0 0	- 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0						

ute	, 1 6 4	, 4 9 6	, 1 6 1	0 9 6	4 2 3	, 4 2 4	, 4 6 7	2 1 3	1 4 1	1 3 0	1 4 3	, 3 0 8	, 3 6 3	3 3 3	1 0 1	, 3 0 6	2 6 1	, 3 0 6	1 3 0	, 0 6 1	, 6 1 4	3 2 2	0 1 2	, 2 1 0	, 2 1 0	1 2 1	, 2 1 0	, 4 3 7	2 0 1	, 1 9 3	, 2 5 1	1 8 5	, 1 5 0	, 0 3 7	, 1 6 5	2 9 5	, 0 5 5	, 4 5 6		
con stru ire	- 0 8 8	- 0 4 6	0 2 2 8	0 1 5 2	0 2 3 4	0 2 9 3	0 2 1 1	0 0 0 0	0 1 6 1	0 2 0 3	0 3 1 4	0 2 6 8	0 3 1 6	0 4 6 8	0 2 2 6	0 1 8 3	0 0 9 7	0 2 8 3	0 1 3 9	0 2 2 5	0 0 0 2	0 2 1 0	0 2 1 0	0 0 2 1	0 0 4 5	0 2 7 9	0 0 4 0	0 1 9 8	0 0 5 7	0 1 0 6	0 0 7 5	0 0 1 2	0 0 3 6	0 1 0 8	0 0 3 1	0 2 4 0	0 0 1 4	0 0 0 1	0 0 1 4	0 0 9 1
pro pre té	0 2 5 0	0 2 9 7	0 2 7 5	0 3 0 4	0 0 9 8	0 1 4 8	0 1 3 7	0 3 0 2	0 3 1 9	0 0 4 8	0 2 0 9	0 1 1 6	0 3 0 3	0 1 7 0	0 0 3 0	0 5 0 6	0 1 1 1	0 0 4 7	0 0 0 1	0 0 5 1	0 0 6 7	0 1 1 4	0 2 0 0	0 3 0 3	0 2 0 7	0 0 3 0	0 2 4 5	0 0 2 6	0 2 4 2	0 0 6 0	0 1 2 3	0 2 4 1	0 0 3 9	0 3 8 1	0 1 4 2	0 0 8 6	0 0 4 3	0 0 9 7		
gue re	0 3 5 5	0 2 5 5	0 8 4 6	0 3 0 4	0 2 5 9	0 7 1 2	0 2 8 6	0 6 0 5	0 3 2 1	0 4 1 6	0 2 4 0	0 1 2 6	0 2 4 1	0 1 7 4	0 0 8 2	0 1 9 3	0 4 1 8	0 2 6 9	0 2 3 0	0 3 3 4	0 3 3 4	0 1 4 4	0 0 7 6	0 2 2 1	0 2 2 4	0 0 1 9	0 2 1 2	0 0 5 2	0 2 4 2	0 0 6 0	0 1 3 5	0 2 3 5	0 4 0 3	0 2 5 4	0 0 8 3	0 0 4 8	0 0 3 0	0 0 5 1	0 0 4 2	
ban que	0 6 3	0 0 1	0 3 6	0 2 6	0 1 5	0 1 4	0 7 0	0 0 9	0 1 7	0 8 2	0 3 4	0 9 0	0 0 3	0 1 3	0 4 6	0 1 0	0 5 3	0 1 9	0 5 2	0 0 5	0 0 8	0 3 8	0 1 4	0 0 3	0 2 8	0 1 4	0 4 4	0 2 4	0 0 4	0 0 8	0 3 8	0 1 4	0 2 3	0 2 2	0 2 2	0 4 9	0 4 1	0 9 3	0 4 3	
pla n	0 , 0	- , 0	- , 0	- , 0	0 , 0	0 , 0	- , 0	0 , 0	- , 0	0 , 0	- , 0	- , 0	0 , 0	- , 0	0 , 0	- , 0	0 , 0	- , 0	0 , 0	- , 0	0 , 0	- , 0	0 , 0	- , 0	0 , 0	- , 0	0 , 0	- , 0	0 , 0	- , 0	0 , 0	- , 0	0 , 0	- , 0	0 , 0	- , 0	0 , 0	- , 0	0 , 0	- , 0

d'ensemble	0263	,191	,112	0826	,,393	,,039	2271	,304	,,009	,,001	,,001	,,002	,,003	,,003	,,009	,,009	,,014	,,011	,,007	,,005	,,005	1899	,,047	,,022	2836	,,265	2003	1107	,,183	0771	,,235	1355	,,000	1680	,,180	2730	,,355	1100	,,160	1820	,,230	2065		
dét	0358	,,769	,,152	,,741	,,125	,,046	,,342	,,545	,,144	,,354	,,114	,,381	,,220	,,429	,,207	,,013	,,463	,,885	,,080	,,205	,,306	,,202	,,875	,,430	,,721	,,383	,,474	,,536	,,101	,,393	,,209	,,302	,,920	,,204	,,365	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000		
ruir	8921	,,543	,,212	,,626	,,464	,,343	,,202	,,845	,,448	,,141	,,646	,,121	,,276	,,335	,,552	,,767	,,355	,,552	,,276	,,606	,,587	,,047	,,753	,,475	,,361	,,833	,,396	,,331	,,563	,,331	,,963	,,331	,,963	,,331	,,963	,,331	,,963	,,331	,,963	,,331	,,963	,,331	,,963	
ème	0000	,,148	,,490	,,830	,,315	,,988	,,059	,,808	,,336	,,380	,,060	,,571	,,431	,,219	,,121	,,444	,,059	,,466	,,337	,,643	,,849	,,083	,,508	,,147	,,234	,,384	,,904	,,446	,,713	,,944	,,446	,,713	,,944	,,446	,,713	,,944	,,446	,,713	,,944	,,446	,,713	,,944		
cadre	0000	,,085	,,628	,,029	,,151	,,348	,,213	,,269	,,034	,,952	,,881	,,560	,,781	,,865	,,607	,,390	,,145	,,951	,,887	,,210	,,005	,,881	,,967	,,112	,,224	,,719	,,349	,,191	,,349	,,191	,,349	,,191	,,349	,,191	,,349	,,191	,,349	,,191	,,349	,,191	,,349	,,191	,,349	
flux	0000	,,216	,,410	,,171	,,110	,,057	,,227	,,674	,,151	,,909	,,309	,,703	,,207	,,644	,,961	,,666	,,176	,,666	,,176	,,666	,,176	,,666	,,176	,,666	,,176	,,666	,,176	,,666	,,176	,,666	,,176	,,666	,,176	,,666	,,176	,,666	,,176	,,666	,,176	,,666	,,176	,,666	,,176	,,666
erreur	0000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000	,,000

	4 0 7	2 5 2	8 9 2	0 4 3	0 7 9	2 2 8	3 8 2	7 5 5	2 7 6	1 9 6	4 0 7	1 6 2	4 1 7	3 9 9	1 5 8	2 8 6	1 1 4	4 6 8	3 1 3	1 3 6	1 5 5	1 0 3	1 9 0	1 0 6	1 4 1	3 0 2	1 8 7	3 2 8	6 7 8	0 6 6	4 0 6	0 5 3	2 9 7	0 4 6	2 2 2	0 0 0	0 9 8	0 1 2	4 0 6	0 6 8	2 8 0	4 0 0	4 2 5	0 0 4			
sou ven ir	- 0 3 1 6	- 0 8 5 7	0 3 8 8 1	0 4 3 6 4	0 3 1 0 6	0 5 2 2 5	0 6 6 5 4	0 2 2 2 8	0 6 4 3 8	0 7 8 5 1	0 3 2 1 6	0 4 1 0 5	0 1 4 0 6	0 2 3 6 7	0 5 8 5 1	0 6 5 3 0	0 0 2 0 6	0 2 4 1 5	0 4 1 2 9	0 0 3 3 0	0 2 3 6 3	0 5 0 2 3	0 0 1 1 2	0 2 4 1 5	0 6 1 6 5	0 3 9 1 2	0 3 6 3 5	0 0 2 3 8	0 0 1 1 5	0 2 0 1 6	0 0 1 1 5	0 1 5 6 1	0 0 9 8 1	0 0 1 1 9	0 5 3 8 1	0 1 5 6 1	0 0 9 8 1	0 1 8 0 9	0 0 9 8 1	0 1 9 5 4	0 6 4 8 1	0 0 4 8 1	0 0 4 8 1	0 0 4 8 1	0 0 4 8 1		
de l'au tre côt é	- 0 4 6 3	- 0 0 7 2	- 0 2 8 4	- 0 1 0 4	- 0 1 7 4	- 0 1 4 7	- 0 1 4 7	- 0 1 4 7	- 0 1 7 3	- 0 2 5 2	- 0 0 1 2	- 0 1 7 5	- 0 2 1 0	- 0 3 4 1	- 0 5 6 7	- 0 8 9 2	- 0 1 1 0	- 0 1 7 2	- 0 1 9 5	- 0 2 6 2	- 0 5 1 2	- 0 3 4 0	- 0 3 0 4	- 0 4 1 3	- 0 6 3 1	- 0 9 6 4	- 0 4 6 4	- 0 0 1 1	- 0 1 3 4	- 0 0 5 2	- 0 0 7 8	- 0 0 5 2	- 0 1 7 8	- 0 5 0 1	- 0 5 4 9	- 0 4 9 0	- 0 5 4 9	- 0 1 0 1	- 0 0 1 0	- 0 1 0 1	- 0 0 1 0	- 0 1 0 1	- 0 0 1 0	- 0 0 1 0	- 0 0 1 0		
pub lic	- 0 1 3	- 0 2 9	- 0 7 5	- 0 3 8	- 0 1 6	- 0 1 2	- 0 1 5	- 0 4 7	- 0 7 4	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7	- 0 0 7		
fort	0 4 9 7	0 2 8 5	0 3 0 2	0 4 0 2	0 2 2 6	0 1 7 3	0 1 5 1	0 6 3 1	0 3 3 6	0 1 2 3	0 6 2 3	0 0 1 3	0 0 6 9	0 5 6 8	0 1 3 0	0 3 8 2	0 3 5 8	0 0 9 5	0 3 8 9	0 0 3 1	0 1 4 3	0 3 8 9	0 4 1 8	0 3 3 9	0 1 0 7	0 3 5 7	0 0 4 4	0 1 4 1	0 0 7 5	0 4 3 2	0 1 0 0	0 0 4 5	0 0 9 0	0 0 0 0	0 0 4 8	0 0 0 4	0 0 0 4	0 0 0 4	0 0 0 4	0 0 0 4	0 0 0 4	0 0 0 4	0 0 0 4	0 0 0 4	0 0 0 4		
pat rim	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0

oin e	, 4 6 5	, 0 5 9	, 3 3 0	, 3 2 2	0 0 3	, 1 2 9	3 6 3	, 3 1 7	, 2 0 6	0 4 0	, 1 3 9	3 2 4	, 1 0 3	, 1 9 9	2 1 6	3 9 6	0 1 4	7 8 7	5 7 9	1 7 7	6 4 0	2 5 4	, 2 6 7	0 0 2	, 2 8 8	, 1 8 9	0 3 6	, 0 7 0	, 1 3 5	0 3 6	, 0 9 0	, 0 5 6	0 1 2	2 2 3	3 5 9	2 4 6	2 3 7	0 8 3	, 0 4 1	, 6 2 8	2 9 3	0 6 6	, 0 2 8	, 6 9 3	2 8 4	, 9 3 1	, 3 4 1	1 7 4	, 2 7 4
acc ès	0 2 5 6	0 2 1 4	0 4 9 8	0 3 2 4	0 0 6 3	0 2 6 8	0 0 3 5	0 2 0 4	0 1 5 2	0 3 4 5	0 7 0 7	0 1 3 4	0 2 0 3	0 3 6 2	0 4 2 6	0 7 4 2	0 1 6 7	0 4 2 9	0 0 8 6	0 0 2 7	0 3 2 7	0 4 6 3	0 1 0 2	0 4 2 0	0 6 6 4	0 3 2 1	0 0 5 2	0 2 7 0	0 1 3 1	0 4 2 7	0 3 2 0	0 8 3 4	0 1 5 4	0 0 8 9	0 4 3 1	0 2 7 2	0 0 8 3	0 4 1 5	0 3 4 1	0 5 4 3	0 2 3 1	0 0 8 9	0 3 0 2	0 8 0 6	0 5 4 3				
ser vice	0 2 2 9	0 3 0 7	0 5 1 2	0 3 0 7	0 0 3 4	0 0 5 9	0 0 8 2	0 0 1 4	0 0 2 9	0 0 1 2	0 0 3 9	0 0 9 0	0 0 7 6	0 0 1 3	0 0 3 7	0 0 8 8	0 0 2 5	0 0 7 3	0 0 3 7	0 0 5 2	0 0 3 7	0 0 6 0	0 0 2 5	0 0 1 3	0 0 0 1	0 0 7 5	0 0 5 9	0 0 2 7	0 0 1 0	0 0 6 1	0 0 2 2	0 0 3 7	0 0 1 1	0 0 2 0	0 0 1 2	0 0 4 5	0 0 3 5	0 0 8 1	0 0 1 4	0 0 5 4	0 0 8 9	0 0 7 8	0 0 5 7	0 0 8 9					
rén ova tion des faça de	0 3 2	0 2 3	0 4 3	0 1 6	0 1 3	0 0 9	0 0 2	0 0 8	0 0 8	0 0 7	0 0 5	0 0 1	0 0 2	0 0 3	0 0 6	0 0 3	0 0 2	0 0 3	0 0 2	0 0 1	0 0 1	0 0 3	0 0 2	0 0 1	0 0 0	0 0 4	0 0 3	0 0 1	0 0 0	0 0 1	0 0 3	0 0 0	0 0 7	0 0 1	0 0 5	0 0 0	0 0 6	0 0 9	0 0 1	0 0 3	0 0 0	0 0 6	0 0 1	0 0 7	0 0 5				
arg ent	1 3 0	4 2 6	4 1 3	0 6 7	0 4 9	0 7 3	0 4 8	0 1 2	0 2 6	0 2 1	0 3 4	0 0 6	0 0 7	0 0 3	0 0 2	0 0 6	0 0 7	0 0 5	0 0 0	0 0 1	0 0 2	0 0 3	0 0 4	0 0 2	0 0 1	0 0 3	0 0 1	0 0 0	0 0 7	0 0 6	0 0 4	0 0 1	0 0 2	0 0 3	0 0 5	0 0 6	0 0 2	0 0 1	0 0 9	0 0 5	0 0 1	0 0 8	0 0 7	0 0 6					
fam ille	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0			

	, 4 8	, 1 6	2 0 3	2 0 1	3 2 1	, 2 2	, 2 6	2 0 6	0 4 9	0 7 2	2 1 6	2 0 9	0 1 0	, 0 5	, 0 8	0 5 3	0 8 2	, 0 0	, 0 2	3 9 6	, 3 4	1 9 1	2 1 6	2 4 0	1 9 3	0 3 3	0 2 1	0 3 4	, 3 9	, 2 0	, 2 0	, 0 8	2 7 1	3 0 2	, 1 8	1 2 7	1 4 4	1 0 4	1 4 7	1 1 8		
écol e	- 0 9	- 0 6	0 0 5	0 0 0	0 0 6	- 0 2	- 0 8	0 0 8	0 4 3	0 7 4	0 7 5	0 0 0	0 0 2	0 0 9	0 0 3	0 1 7	0 4 9	0 0 0	0 0 2	0 0 1	0 0 3	0 1 6	0 1 3	0 0 8	0 1 2	0 0 1	0 3 2	0 6 0	0 4 6	0 2 4	0 0 7	0 0 2	0 2 3	0 0 8	0 0 4	0 7 5	0 2 5	0 4 4	0 0 1	0 0 5		
terr ass e	- 0 2	0 0 8	0 3 9	0 0 7	0 0 4	- 0 3	- 0 8	0 0 2	0 6 6	0 1 5	0 1 7	0 5 2	0 2 1	0 3 2	0 1 7	0 5 6	0 2 8	0 0 5	0 0 4	0 0 2	0 4 5	0 1 3	0 3 3	0 1 4	0 1 8	0 2 6	0 2 4	0 9 4	0 0 1	0 0 7	0 0 2	0 5 3	0 1 7	0 0 7	0 0 4	0 0 8	0 2 3	0 0 5	0 0 9	0 0 0	0 0 4	
em ploi	0 2 7	0 3 0	0 2 5	0 1 2	0 1 3	0 5 8	0 7 5	0 2 6	0 8 2	0 1 2	0 2 2	0 4 1	0 3 8	0 1 7	0 0 0	0 1 2	0 1 5	0 0 0	0 0 0	0 0 4	0 0 0	0 0 0	0 1 2	0 2 0	0 0 8	0 0 4	0 2 8	0 8 8	0 5 6	0 2 1	0 1 5	0 0 1	0 1 8	0 0 3	0 1 4	0 0 8	0 0 3	0 0 8	0 0 3	0 0 2	0 0 3	
goé lan d	8 1 4	4 8 3	0 8 2	0 5 1	0 2 0	2 2 6	2 1 8	1 3 9	3 1 7	1 4 8	4 5 3	1 4 2	4 2 4	6 3 2	1 0 3	5 4 2	4 3 8	0 5 3	0 4 2	0 1 0	0 8 3	0 6 1	1 7 4	2 5 2	0 3 3	4 6 6	0 2 1	3 5 9	0 4 0	0 3 2	0 7 1	0 2 2	0 1 1	0 5 5	1 1 7	1 5 2	0 3 2	0 5 5	0 3 2	0 6 7	0 0 9	
we ek-	0 ,	0 ,	- ,	0 ,	0 ,	0 ,	- ,	- ,	- ,	- ,	0 ,	- ,	- ,	0 ,	- ,	- ,	- ,	- ,	- ,	0 ,	- ,	- ,	- ,	0 ,	- ,	- ,	- ,	0 ,	- ,	- ,	0 ,	- ,	- ,	0 ,	- ,	- ,	- ,	0 ,	- ,	- ,	0 ,	- ,

ne âgé e	0 8 7	1 8 8	4 0 1	2 1 2	3 4 1	1 8 0	1 6 7	1 9 0	2 8 0	,	,	0 3 3	0 2 2	2 9 9	,	4 3 7	4 1 2	,	1 8 0	2 5 4	,	,	,	0 4 1	1 5 4	,	3 8 7	0 7 2	0 2 0	1 4 5	,	1 0 3	,	1 9 6	,	4 3 8	1 4 3	2 5 2	2 9 0	,	4 1 0	4 7 8	0 6 3	
usin e	- 0 3 8 4	- 0 2 2 4	- 0 2 5 8	- 0 2 1 6	- 0 2 0 3	- 0 7 4	- 0 3 1	- 0 4 6	- 0 9 4	- 0 3 4	- 0 2 4	- 0 3 2	- 0 0 6	- 0 1 0	- 0 0 3	- 0 5 0	- 0 6 0	- 0 0 9	- 0 3 3	- 0 7 8	- 0 6 4	- 0 8 1	- 0 1 3	- 0 4 7	- 0 0 5	- 0 6 1	- 0 3 4	- 0 4 9	- 0 2 0	- 0 1 0	- 0 0 1	- 0 8 2	- 0 5 6	- 0 1 8	- 0 2 6	- 0 6 6	- 0 0 0	- 0 7 0	- 0 5 0	- 0 1 0	- 0 7 0	- 0 0 1		
sem ain e	- 0 3 7	- 0 1 1	- 0 0 3	- 0 2 7	- 0 1 1	- 0 3 4	- 0 2 6	- 0 2 7	- 0 0 9	- 0 0 4	- 0 0 0	- 0 0 2	- 0 0 1	- 0 1 5	- 0 2 2	- 0 5 6	- 0 8 2	- 0 2 9	- 0 4 6	- 0 8 2	- 0 6 8	- 0 2 9	- 0 1 3	- 0 0 5	- 0 0 4	- 0 1 2	- 0 0 6	- 0 1 1	- 0 1 4	- 0 1 3	- 0 7 8	- 0 3 8	- 0 8 8	- 0 4 8	- 0 7 4	- 0 1 1	- 0 5 2	- 0 2 1	- 0 4 7	- 0 1 1	- 0 0 8	- 0 0 6		
ada pte r	- 0 3 4	- 0 0 1	- 0 2 3	- 0 1 7	- 0 0 5	- 0 1 6	- 0 4 2	- 0 0 9	- 0 0 4	- 0 0 8	- 0 1 1	- 0 1 8	- 0 0 8	- 0 0 5	- 0 0 9	- 0 2 2	- 0 3 6	- 0 1 4	- 0 1 1	- 0 0 6	- 0 1 8	- 0 1 9	- 0 0 2	- 0 4 1	- 0 0 6	- 0 1 4	- 0 0 8	- 0 1 6	- 0 0 3	- 0 2 0	- 0 1 1	- 0 2 2	- 0 4 4	- 0 3 8	- 0 1 3	- 0 0 9	- 0 2 5	- 0 1 8	- 0 0 6	- 0 0 3	- 0 0 5			
dép art	- 9 8	- 5 6	- 7 5	- 3 1	- 5 6	- 2 8	- 2 4	- 0 7	- 4 4	- 8 7	- 0 0	- 0 3	- 0 0	- 0 9	- 0 8	- 0 1	- 0 4	- 0 3	- 0 1	- 0 6	- 0 7	- 0 3	- 0 2	- 0 1	- 0 2	- 0 9	- 0 9	- 0 6	- 0 0	- 0 1	- 0 5	- 0 2	- 0 1	- 0 8	- 0 3	- 0 7	- 0 6	- 0 6	- 0 7	- 0 2	- 0 9	- 0 6	- 0 4	- 0 7
dév elo	- 0	- 0	- 0	- 1	- 0	- 0	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,

ppement	, 0	, 8	, 2	, 1	, 1	, 3	, 6	6 5	1 3	, 2	7 1	1 3	, 3	, 0	, 2	3 7	1 4	5 8	1 9	3 2	0 5	0 9	, 0	, 2	, 0	, 0	, 2	3 9	0 6	, 1	0 2	0 5	0 4	, 1	2 3	3 4	0 2	0 4	0 7	, 4	, 9	5 2	0 1	1 7	, 4	, 5	3 8	, 2	2 9	0 0
sécurité	- 0	, 3	, 6	, 3	, 3	, 5	0 6	1 1	2 2	2 2	1 6	2 2	0 3	2 4	3 2	0 3	2 6	2 0	2 2	1 1	4 2	3 3	7 2	5 7	6 3	1 7	6 6	2 2	0 1	1 1	3 5	0 4	8 4	5 2	0 7	1 9	9 3	3 3	8 0	0 1	1 1	3 5	0 3	5 0	3 2	0 4	- 2	- 9	- 4	
réflexion	0 0	, 0	, 6	, 7	, 0	, 2	5 2	1 0	4 6	3 1	0 4	0 0	4 0	3 0	2 0	1 1	0 0	2 1	3 3	1 2	5 2	0 1	3 0	0 4	2 2	0 0	2 0	1 3	0 0	4 2	2 0	0 2	0 1	0 7	7 7	6 5	3 7	8 8	7 7	7 6	4 4	9 9	0 2	0 5	7 3	1 0	0 2	- 0	- 2	
îlots	0 1	, 1	, 0	, 3	, 1	, 2	0 4	5 3	0 4	6 7	1 5	2 0	0 0	1 1	1 1	2 2	2 2	1 0	1 3	3 2	0 1	3 2	2 0	1 2	2 2	2 2	1 3	4 1	2 2	0 1	2 2	2 2	1 3	4 1	2 2	1 0	1 1	7 4	6 1	2 5	1 2	5 2	1 0	1 1	0 1	- 0	- 1			
passage	0 0	, 1	, 9	, 6	, 6	, 0	1 5	9 1	5 7	2 0	2 4	2 5	1 0	0 0	1 6	4 2	1 4	1 7	2 4	1 5	0 5	2 1	0 7	4 1	0 3	1 0	3 1	0 1	2 3	1 0	1 2	3 1	0 3	7 5	3 0	3 7	5 3	0 3	1 3	1 3	1 0	0 9	7 1	0 3	3 7	- 0	- 1			
matin	0 ,	- 0	- 0	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	0 ,	- 0	- 0	

	46299	,198	,415	389	107	,242	,116	,119	,124	,175	,234	,051	,184	,165	,438	,379	,290	,032	,008	,007	,344	228	,569	,247	412	,530	620	,690	,613	,365	,155	,193	,309	,138	,992	,420				
pro	-060	-033	-024	-027	-027	-085	-002	-003	-012	-003	-028	-002	-005	-002	-004	-003	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002	-002
che	560	330	242	277	254	808	066	003	012	003	128	102	495	329	366	022	563	712	615	672	355	647	480	065	555	111	651	542	888	888	111	910	153	252	532	925	325	999		
san	060	,664	,418	,137	,066	,201	,479	,702	,495	,748	,224	,208	,344	,101	,076	,565	,407	,949	,242	,926	,646	,938	,818	,308	,811	,211	,218	,308	,916	,189	,161	,210	,181	,210	,228	,425	,031			
té	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	
nou	547	,054	,812	,173	,081	,282	,722	,861	,498	,626	,319	,292	,292	,392	,452	,136	,398	,441	,019	,424	,119	,051	,587	,587	,067	,067	,240	,304	,440	,327	,535	,360	,909	,001	,584	,875	,015			
vel	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	
hist	166	,612	,167	,002	,009	,828	,539	,155	,127	,236	,270	,428	,346	,006	,217	,598	,147	,253	,363	,640	,004	,510	,277	,134	,003	,742	,374	,037	,424	,589	,161	,258	,916	,161	,254	,075	,412			
orie	090	161	638	521	212	077	878	134	665	685	118	278	568	118	223	336	018	223	336	018	223	336	018	223	336	018	223	336	018	223	336	018	223	336	018	223	336	018	223	
ue	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000
néc	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000
ess	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	,, ,	

aire	8 5 3	1 6 0	3 8 5	1 5 6	, 4 3	, 0 9	, 0 8	, 7 3	2 9 0	, 9 2	, 0 3	4 0 0	1 6 7	, 2 1	3 9 1	, 1 1	, 0 4	, 6 8	, 2 5	, 2 1	, 8 0	, 7 0	2 6 7	6 9 6	1 0 1	3 2 0	1 4 5	0 6 3	, 7 1	, 9 4	, 1 7	, 5 1	0 4 6	, 7 7	7 1 9	1 4 9	, 9 4	, 1 6	, 1 0	, 6 2	, 9 1	, 6 4	, 9 5	, 4 3	, 4 2
suff isan t	0 2 1 9	0 2 0 5	0 2 4 8	0 1 9 6	0 4 7 5	0 0 8 2	0 2 5 1	0 0 6 9	0 0 8 6	0 3 7 8	0 0 6 7	0 5 8 4	0 0 1 8	0 0 1 5	0 1 8 9	0 2 8 4	0 3 5 2	0 0 1 8	0 0 1 9	0 1 5 8	0 2 9 4	0 4 0 9	0 0 3 6	0 2 4 7	0 0 8 0	0 1 4 6	0 0 8 5	0 1 6 8	0 1 4 3	0 0 8 6	0 0 5 1	0 2 0 9	0 0 8 2	0 1 2 7	0 1 0 3	0 0 9 0	0 0 3 4	0 0 2 3	0 0 4 3	0 0 6 2	0 0 3 2	0 0 9 1			
app ort er	- 0 0 7 3	- 0 1 9 2	- 0 2 1 3	- 0 2 9 0	- 0 1 6 4	- 0 4 7 9	- 0 1 5 3	- 0 4 7 3	- 0 1 5 7	- 0 4 3 0	- 0 1 4 2	- 0 5 3 0	- 0 0 3 7	- 0 1 1 5	- 0 0 8 2	- 0 2 9 0	- 0 1 6 3	- 0 1 1 4	- 0 0 0 8	- 0 3 2 9	- 0 2 2 4	- 0 0 3 0	- 0 6 6 1	- 0 2 0 0	- 0 4 0 4	- 0 9 9 0	- 0 8 5 8	- 0 3 2 0	- 0 5 8 3	- 0 8 5 8	- 0 9 9 0	- 0 8 5 8	- 0 3 2 0	- 0 0 1 8	- 0 8 6 8	- 0 5 3 2	- 0 8 8 8	- 0 3 2 5	- 0 8 8 8						
jeu	- 4 9 4	- 6 5 5	- 0 7 1	- 3 0 8	- 2 1 0	- 1 8 3	- 0 3 5	- 8 7 9	- 3 2 9	- 3 3 0	- 0 4 5	- 0 6 1	- 0 0 7	- 0 0 8	- 0 4 1	- 0 7 2	- 0 8 0	- 0 0 4	- 0 0 1	- 0 4 1	- 0 5 1	- 0 8 2	- 0 9 3	- 0 0 6	- 0 3 4	- 0 9 3	- 0 5 6	- 0 6 1	- 0 1 3	- 0 3 7	- 0 2 3	- 0 5 5	- 0 0 8	- 0 8 2	- 0 2 2	- 0 2 3	- 0 1 1	- 0 1 1	- 0 1 1	- 0 1 1					
blo que r	0 1 3 4	0 6 9 0	0 8 4 9	0 0 1 5	0 0 8 9	0 0 3 8	0 0 5 3	0 0 8 3	0 0 5 8	0 0 2 8	0 0 4 6	0 0 0 0	0 0 1 4	0 0 1 1	0 0 2 0	0 0 6 9	0 0 4 8	0 0 1 3	0 0 7 4	0 0 9 6	0 0 2 8	0 0 3 4	0 0 6 7	0 0 3 6	0 0 2 4	0 0 3 7	0 0 1 0	0 0 6 5	0 0 1 3	0 0 3 6	0 0 5 2	0 0 1 5	0 0 3 1	0 0 5 0	0 0 8 2	0 0 2 4	0 0 4 6	0 0 9 8	0 0 5 9	0 0 8 4					
clim at	0 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0	- 0 0			

	1 6 8 2	,	,	,	2 3 7 9	3 7 1 9	,	3 6 8 0	,	,	,	0 9 7 0	,	2 3 9 4	,	4 0 0 3	,	,	3 1 8 0	1 0 7 3	,	3 4 6 6	,	,	0 1 0 8	2 9 3 7	2 2 1 9	2 2 1 9	1 4 9 9	4 1 8 6	1 3 0 6	1 2 0 9	2 3 8 1	3 8 0 2	,	,	,	0 2 5 3	2 5 8 9	2 2 1 2	0 4 9 7	,	,	2 1 5 9	1 2 3 6	3 1 9 6	,	1 3 1 0
déranger	0 7 5	0 1 1	0 5 1	0 6 9	0 1 7	0 3 2	0 2 4	0 0 6	0 1 6	0 0 6	0 1 8	0 4 3	0 1 7	0 5 6	0 0 4	0 3 2	0 4 3	0 5 4	0 4 5	0 0 2	0 4 8	0 3 7	0 2 5	0 4 9	0 0 6	0 3 8	0 0 2	0 2 7	0 3 0	0 3 9	0 0 8	0 1 1	0 3 1	0 2 3	0 1 6	0 1 1	0 0 0	0 2 1	0 3 1	0 1 2	0 2 4	0 2 2	0 1 6	0 0 5	0 1 7	0 4 9		
tunnel	0 4 3 5	0 2 5	0 4 5	0 7 5	0 5 1	0 0 2	0 3 4	0 6 1	0 0 7	0 1 3	0 2 8	0 2 1	0 3 3	0 2 2	0 3 8	0 4 1	0 5 0	0 4 6	0 2 9	0 0 3	0 1 8	0 2 6	0 0 0	0 2 1	0 1 5	0 8 3	0 2 2	0 3 7	0 0 4	0 2 3	0 2 7	0 4 4	0 1 9	0 0 7	0 0 3	0 0 3	0 0 3	0 0 8	0 4 2	0 1 3	0 2 3	0 4 7	0 3 9	0 0 0	0 2 1	0 1 3	0 0 6	
solution	0 1 9	2 7 6	0 8 2	0 4 7	0 0 4	0 8 7	0 3 5	0 1 6	0 4 1	0 6 0	0 9 2	0 2 7	0 0 9	0 0 5	0 8 8	0 3 0	0 4 1	0 5 5	0 6 8	0 0 0	0 6 1	0 4 0	0 1 4	0 2 3	0 7 1	0 5 4	0 0 5	0 4 1	0 4 6	0 4 4	0 2 6	0 5 8	0 1 3	0 0 6	0 4 1	0 6 8	0 2 3	0 5 4	0 1 6	0 3 9	0 4 3	0 9 0	0 8 3	0 0 9	0 1 0	0 0 8		
social	4 2	5 6	1 8	3 8	8 5	1 9	3 4	1 3	7 9	3 4	4 1	8 3	8 6	8 5	7 4	3 1	0 6	5 5	7 9	8 6	2 4	3 1	2 3	0 7	6 4	3 6	0 4	6 9	4 4	2 2	9 6	7 1	2 6	6 5	4 6	4 7	1 0	8 5	6 1	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0		
concurr	0 0	- 0	0 0	0 0	- 0	0 0	- 0	- 0	- 0	0 0	0 0	- 0	- 0	- 0	0 0	0 0	- 0	- 0	- 0	0 0	- 0	- 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	- 0	- 0	- 0	0 0	0 0	- 0	- 0	- 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0		

enc	2483	,043	5074	0,1724	0,7565	,,1195	,,1195	1082	4355	3,1458	,,3436	2,3047	,,2810	,,3109	3,4241	,,6391	0218	1146	2039	1903	4516	,,222	2239	,,447	,,204	,,218	3,1123	,,661		
par	-020	-064	-092	-028	-096	-095	-039	-040	-057	-089	-048	-031	-067	-039	-025	-070	-045	-014	-037	-078	-097	-080	-043	-014	-086	-038	-038	-037	-041	
appré	258	,,028	,,143	,,239	,,266	,,340	,,359	,,419	,,546	,,652	,,733	,,803	,,829	,,849	,,873	,,885	,,904	,,904	,,904	,,904	,,904	,,904	,,904	,,904	,,904	,,904	,,904	,,904	,,904	
pro	586	,,328	,,491	,,098	,,168	,,238	,,336	,,488	,,651	,,807	,,937	,,106	,,127	,,151	,,176	,,201	,,227	,,253	,,280	,,307	,,334	,,361	,,388	,,414	,,441	,,468	,,495	,,522	,,549	,,576
chif	031	-138	040	035	074	067	095	069	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	
affaire	315	,,382	,,404	,,037	,,144	,,279	,,569	,,966	,,147	,,243	,,361	,,499	,,652	,,809	,,967	,,112	,,169	,,227	,,285	,,343	,,401	,,459	,,517	,,575	,,633	,,691	,,749	,,807	,,865	
occupe	0,0	-0,0	0,0	-0,0	-0,0	-0,0	0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	

r	842	102	,04	,803	106	132	,335	,335	,607	167	,575	494	,218	,648	417	395	,105	,815	,018	360	,276	412	,106	290	,333	,334	,421	,404	,414	,387	301	716	633	,602	822	
beffroi	033	096	022	099	037	029	088	022	044	073	044	030	033	043	096	091	069	016	023	024	052	011	034	051	029	001	011	045	067	093	012	022	057	031	022	050
déli mit er	0488	0129	0200	0404	0646	0246	0238	0100	0130	0522	0900	0522	0900	0296	0844	0535	0616	0705	0882	0553	0672	0527	0853	0305	0372	0556	0593	0331	0033	0578	0563	0410	0434	0643	0000	
facilité	0353	0405	0220	0883	0848	0171	0262	0964	0014	0354	0943	0393	0681	0777	0536	0817	0777	0536	0817	0777	0536	0817	0777	0536	0817	0777	0536	0817	0777	0536	0817	0777	0536	0817	0777	0536
éte ndr e	0633	0317	0144	0181	0047	0121	0270	0802	0150	0290	0372	0034	0198	0172	0905	0787	0290	0578	0476	0095	0757	0597	0885	0444	0698	0108	0578	0885	0444	0698	0108	0578	0885	0444	0698	0108
éch elle	0,0	-0,0	-0,0	-0,0	0,0	0,1	0,1	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	0,1	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0	-0,0

	3623	,198	0117	,415	,508	0547	5262	6215	2200	6220	2,3628	,,8838	,,2210	,,7377	,,8408	,,2634	,,1180	,,4273	,,2173	,,4034	,,0738	,,3644	,,3273	,,0767	,,3263	,,3738	,,0764	,,3263	,,3738	,,1263	,,7358	,,1263			
con	000	,,21	,,12	,,33	,,50	,,02	,,22	,,05	,,64	,,62	,,22	,,81	,,34	,,44	,,33	,,72	,,23	,,51	,,31	,,03	,,00	,,23	,,13	,,94	,,71	,,33	,,94	,,71	,,33	,,21	,,13	,,20	,,33		
ten	675	,,63	,,33	,,30	,,94	,,54	,,78	,,71	,,66	,,44	,,71	,,62	,,96	,,81	,,38	,,36	,,77	,,65	,,85	,,92	,,00	,,24	,,44	,,04	,,63	,,02	,,11	,,33	,,21	,,13	,,20	,,33	,,30		
t	810	,,11	,,41	,,11	,,46	,,88	,,74	,,22	,,27	,,44	,,44	,,22	,,22	,,97	,,02	,,09	,,46	,,73	,,53	,,09	,,10	,,50	,,00	,,38	,,16	,,32	,,73	,,33	,,08	,,90	,,00	,,00	,,00		
chô	000	,,12	,,35	,,02	,,69	,,37	,,63	,,16	,,93	,,16	,,57	,,38	,,35	,,26	,,26	,,57	,,96	,,62	,,98	,,39	,,86	,,12	,,40	,,05	,,81	,,61	,,29	,,69	,,39	,,56	,,43	,,27	,,39		
ma	000	,,23	,,50	,,20	,,61	,,93	,,76	,,31	,,69	,,31	,,53	,,83	,,52	,,68	,,57	,,41	,,38	,,83	,,98	,,61	,,24	,,00	,,58	,,16	,,12	,,40	,,05	,,81	,,61	,,29	,,69	,,39	,,56	,,43	
ge	078	,,52	,,32	,,71	,,26	,,63	,,11	,,69	,,31	,,53	,,83	,,52	,,68	,,57	,,41	,,38	,,83	,,98	,,61	,,24	,,00	,,58	,,16	,,12	,,40	,,05	,,81	,,61	,,29	,,69	,,39	,,56	,,43	,,27	
môl	010	,,46	,,04	,,50	,,80	,,00	,,84	,,00	,,40	,,33	,,25	,,92	,,24	,,26	,,31	,,54	,,51	,,50	,,13	,,50	,,82	,,22	,,63	,,20	,,03	,,88	,,15	,,15	,,51	,,51	,,51	,,51	,,51	,,51	
e	725	,,75	,,52	,,38	,,70	,,62	,,07	,,23	,,28	,,36	,,67	,,70	,,93	,,56	,,80	,,16	,,59	,,80	,,16	,,59	,,80	,,16	,,59	,,80	,,16	,,59	,,80	,,16	,,59	,,80	,,16	,,59	,,80	,,16	,,59
con	010	,,30	,,40	,,33	,,03	,,26	,,42	,,02	,,10	,,32	,,40	,,47	,,71	,,00	,,21	,,30	,,40	,,33	,,10	,,21	,,30	,,40	,,33	,,10	,,21	,,30	,,40	,,33	,,10	,,21	,,30	,,40	,,33	,,10	,,21
tinu	317	,,43	,,86	,,66	,,62	,,32	,,75	,,78	,,30	,,33	,,27	,,32	,,73	,,22	,,17	,,16	,,52	,,03	,,36	,,80	,,54	,,00	,,22	,,82	,,34	,,79	,,61	,,72	,,97	,,17	,,29	,,71	,,71	,,16	
er	850	,,15	,,04	,,87	,,67	,,67	,,57	,,78	,,30	,,33	,,27	,,32	,,73	,,22	,,17	,,16	,,52	,,03	,,36	,,80	,,54	,,00	,,22	,,82	,,34	,,79	,,61	,,72	,,97	,,17	,,29	,,71	,,71	,,16	,,16
tire	000	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00	,,00
r	,0,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,	,,

	2698	,639	867	387	,306	,,012	,231	,665	047	220	,428	2,125	,,310	,,312	023	221	1,730	385	,108	208	340	,152	,,080	735	,418	,307	451	,432	304	,364	,375	29								
action	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,			
	1765	7643	4222	7052	9115	8832	4478	3525	4157	1367	2447	8352	5422	2223	9342	1367	2447	8352	5422	2223	9342	1367	2447	8352	5422	2223	9342	1367	2447	8352	5422	2223	9342	1367	2447					
profiteur	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,			
	2844	0178	0088	0747	1091	4593	0876	1037	3147	0150	2522	3333	0021	1408	4721	8054	9233	3332	9384	8729	3848	5725	3731	1373	0472	9371	3371	1133	7113	3371	1133	7113	3371	1133						
université	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,		
	0384	1179	3205	1475	8714	7887	7797	5419	0625	4310	3002	3111	3300	2000	3117	9728	3300	2000	3117	9728	3300	2000	3117	9728	3300	2000	3117	9728	3300	2000	3117	9728	3300	2000	3117	9728				
dentelle	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	
	2445	4893	1283	0536	7126	0939	3931	0789	1496	1446	9022	8902	2289	2289	2329	5402	2662	3295	3841	2514	9275	3841	2514	9275	3841	2514	9275	3841	2514	9275	3841	2514	9275	3841	2514	9275	3841	2514		
habille	-	0	0	-	0	0	-	0	-	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,

ment	187	688	299	523	171	306	401	188	257	230	194	443	252	136	396	202	607	106	010	217	001	016	004	341	182	429	288	143	163	193	596	236	773	
rass em bler	014	937	009	008	003	002	003	008	005	001	009	007	008	004	003	007	004	009	006	007	004	003	006	005	001	002	009	006	003	001	003	005	002	006
em bell ir	007	008	002	003	001	006	004	002	003	001	008	005	001	006	009	008	001	006	004	004	009	007	004	006	005	001	007	008	009	001	009	008	009	001
jard in	007	007	005	004	002	008	006	008	009	003	006	003	001	007	000	006	008	002	004	002	009	003	002	001	003	005	008	006	006	000	009	006	003	002
dire cte me nt	009	007	008	007	003	004	002	008	002	005	003	008	005	003	005	006	007	009	003	008	002	009	005	004	003	006	004	003	007	004	008	004	001	006
piét onis	003	003	008	001	007	002	006	004	000	003	007	007	002	001	005	005	000	009	001	002	009	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000

ation	270	262	470	1916	, 279	, 219	137	030	316	, 025	, , 207	, , 220	, , 360	, , 318	, , 091	, , 312	031	125	030	, 131	, , 411	, , 763	, , 012	, , 222	262	, 122	001	001	130	, 160	11	, 160				
des	-	-	-	-	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
cen	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,		
dre	930	485	380	335	730	472	531	903	280	859	587	997	066	688	096	551	520	294	387	464	514	204	363	667	101	345	631	892	928	592	671	031	892			
diff	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
ère	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	
nce	39	285	681	434	476	256	104	002	404	169	359	274	001	686	352	711	238	219	811	032	209	343	497	595	002	848	965	028	989	262	972	629	714			
but	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,
11	457	1551	1215	612	1194	1641	4011	0064	0016	4471	2536	8090	1185	3230	2398	1199	2059	5918	2094	5142	3322	5732	7457	5315	3709	2709	4705	3170	5303	8086	0508	1408	0504			
dun	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
e	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,
35	185	4601	2632	6485	2648	3404	7954	0014	8304	1083	5215	9449	0580	8273	5541	6030	0764	2991	0829	1282	7355	4160	3007	6429	0300	0076	0864	0299	0000	0000	0000	0000				
am	-	0	0	0	-	-	-	0	-	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	
bia	0,	,	,	0	0	0	0	, 0	0	, 0	, 0	, 0	, 0	, 0	, 0	, 0	, 0	, 0	, 0	, 0	, 0	, 0	, 0	, 0	, 0	, 0	, 0	, 0	, 0	, 0	, 0	, 0	, 0	, 0	, 0	, 0

nce	, 1	4 7	1 2	3 7	, 0	, 1	, 1	, 0	0 5	, 0	, 0	0 2	0 0	4 8	, 0	, 4	1 1	3 2	0 3	2 2	2 4	, 7	2 1	, 0	, 1	, 0	, 5	8 6	0 8	, 3	, 4	1 1	0 1	, 6	2 1	, 0	, 4	4 0	, 0	, 8	1 1	, 0	, 4					
con sidé rer	- 0	, 9	, 7	, 6	, 0	, 7	, 2	, 8	0 0	, 5	, 7	3 3	4 2	, 1	, 1	, 1	, 1	, 3	1 8	8 8	6 6	3 3	0 3	5 4	6 1	3 7	5 9	3 7	1 6	4 4	5 6	9 0	0 0	7 3	2 6	1 9	3 4	5 6	9 0	0 7	5 3	6 9	0 0	7 5	7 3	1 2	9 1	0 0
fure t	0 0	, 0	, 2	, 1	, 2	, 3	, 4	, 5	0 1	, 1	, 2	3 3	1 5	, 3	, 6	0 7	, 4	, 9	2 5	4 3	7 0	0 2	1 4	5 5	5 1	8 5	3 6	7 4	5 5	3 6	6 7	5 5	3 6	6 4	9 0	0 7	3 6	6 4	9 0	0 7	6 9	9 5	0 3	1 0	0 0	0 0		
ville mo yen ne	- 1	, 2	, 2	, 2	0 5	, 4	, 6	0 3	0 1	, 6	3 0	0 2	2 0	2 7	0 3	3 3	7 1	2 0	0 4	9 0	2 7	1 1	3 6	5 6	1 4	0 0	5 2	6 6	3 3	8 2	1 0	0 0	3 2	1 0	0 0	3 2	8 3	0 1	3 1	5 3	1 5	8 0	0 0	0 0				

	0	0	0	0	0	4	0	2	1	1	2	6	0	0	1	3	0	0	1	8	0	0	0	1	0	1	2	3	3	1	0	0	0	4	0	0	1	1	0	1	1	0	2	2	0	1	0	3	0	0	0		
enfant	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
jeune	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
offre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
boire un coup	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nausicaa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
périphérie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
centre commercial	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
politique	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
gratuit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
marché	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
culture	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

redynamiser	0,87	0,21	0,02	0,05	0,03	0,02	0,09	0,01	0,02	0,02	0,04	0,03	0,01	0,08	0,03	0,04	0,05	0,08	0,05	0,04	0,02	0,03	0,03	0,09	0,03	0,01	0,09	0,03	0,05	0,09	0,02	0,08	0,02	0,04	0,02	0,09	0,02	0,01	0,08	0,08	0,05									
territoire	0,18	0,65	0,07	0,00	0,01	0,08	0,01	0,02	0,03	0,06	0,04	0,00	0,02	0,03	0,00	0,03	0,00	0,01	0,02	0,01	0,03	0,00	0,01	0,01	0,07	0,04	0,03	0,04	0,01	0,07	0,03	0,02	0,00	0,05	0,04	0,07	0,03	0,05	0,04	0,06	0,03	0,04	0,08	0,04	0,05	0,07	0,03			
hôtel	0,06	0,20	0,02	0,00	0,01	0,08	0,05	0,02	0,01	0,04	0,00	0,02	0,05	0,04	0,06	0,00	0,00	0,02	0,05	0,02	0,03	0,07	0,08	0,04	0,02	0,06	0,08	0,01	0,09	0,07	0,03	0,08	0,08	0,01	0,09	0,07	0,03	0,08	0,08	0,01	0,04	0,00	0,04	0,04	0,00					
cœur	0,18	0,02	0,00	0,05	0,02	0,00	0,01	0,06	0,02	0,01	0,04	0,00	0,08	0,01	0,03	0,07	0,00	0,04	0,08	0,03	0,09	0,04	0,03	0,04	0,08	0,03	0,00	0,01	0,05	0,05	0,09	0,05	0,06	0,05	0,03	0,02	0,06	0,01	0,09	0,01	0,07	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			
vide	0,00	0,02	0,06	0,00	0,03	0,03	0,07	0,06	0,08	0,03	0,04	0,01	0,02	0,00	0,00	0,01	0,07	0,01	0,03	0,07	0,01	0,00	0,01	0,04	0,09	0,01	0,04	0,02	0,01	0,04	0,02	0,04	0,04	0,07	0,07	0,05	0,04	0,00	0,07	0,04	0,02	0,02	0,00	0,01	0,00	0,03				
soir	0,08	0,40	0,00	0,00	0,03	0,07	0,00	0,01	0,04	0,08	0,04	0,05	0,03	0,07	0,08	0,02	0,09	0,03	0,06	0,07	0,00	0,07	0,01	0,03	0,04	0,01	0,06	0,04	0,00	0,03	0,02	0,06	0,01	0,00	0,01	0,09	0,06	0,01	0,02	0,05	0,01	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00			
moch	0,08	0,00	0,00	0,01	0,01	0,08	0,06	0,01	0,06	0,02	0,02	0,03	0,00	0,02	0,05	0,07	0,02	0,09	0,07	0,02	0,09	0,07	0,00	0,02	0,00	0,01	0,08	0,00	0,01	0,07	0,02	0,01	0,07	0,09	0,09	0,01	0,03	0,05	0,07	0,09	0,00	0,04	0,01	0,02	0,01	0,03	0,06			
canal	0,07	0,04	0,08	0,04	0,05	0,07	0,00	0,00	0,07	0,03	0,04	0,03	0,08	0,05	0,08	0,00	0,06	0,03	0,02	0,01	0,01	0,06	0,03	0,05	0,01	0,02	0,03	0,05	0,02	0,01	0,06	0,02	0,08	0,05	0,01	0,05	0,08	0,05	0,08	0,04	0,05	0,08	0,09	0,04	0,01	0,07	0,07	0,03		
enseigne	0,43	0,10	0,03	0,08	0,05	0,08	0,03	0,02	0,01	0,03	0,03	0,09	0,00	0,01	0,04	0,09	0,05	0,01	0,02	0,09	0,06	0,03	0,07	0,00	0,08	0,09	0,01	0,01	0,08	0,05	0,09	0,03	0,01	0,06	0,01	0,03	0,09	0,08	0,04	0,03	0,09	0,08	0,04	0,06	0,02	0,03	0,00	0,00		
loin	0,08	0,01	0,08	0,01	0,03	0,05	0,09	0,07	0,05	0,08	0,05	0,04	0,06	0,07	0,01	0,04	0,03	0,02	0,01	0,01	0,04	0,03	0,06	0,00	0,09	0,03	0,08	0,04	0,01	0,03	0,08	0,01	0,01	0,09	0,08	0,01	0,04	0,09	0,01	0,04	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
ensemble	0,05	0,26	0,03	0,06	0,03	0,08	0,01	0,04	0,05	0,05	0,07	0,02	0,01	0,05	0,01	0,09	0,02	0,05	0,02	0,08	0,03	0,04	0,09	0,06	0,02	0,00	0,08	0,05	0,01	0,03	0,02	0,02	0,09	0,08	0,02	0,03	0,04	0,01	0,03	0,01	0,06	0,03	0,05	0,02	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	
resta	0,08	0,05	0,07	0,00	0,01	0,08	0,01	0,02	0,03	0,06	0,04	0,00	0,02	0,03	0,00	0,03	0,00	0,01	0,02	0,00	0,03	0,04	0,00	0,01	0,07	0,03	0,08	0,04	0,01	0,03	0,08	0,01	0,01	0,09	0,08	0,01	0,04	0,09	0,01	0,04	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

	2	2	0	1	0	0	2	0	0	2	6	0	0	2	4	1	1	0	4	1	0	0	0	5	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	1	1	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0
systrè me	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
cadre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
flux	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
erreu r	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
client	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
train	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
époq ue	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
payan t	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
intéré t	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
souve nir	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
de l'autr e côté	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

	0	0	0	2	2	6	0	1	6	6	1	2	0	3	1	7	3	7	8	1	3	5	7	0	2	5	6	8	8	9	6	3	1	2	1	6	3	5	8	4	1	9	7	0	1	6	2	0	0	1	2					
public	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
fort	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
patri moine	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
accès	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
service	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
rénovation des façades	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
argent	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
famille	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
école	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
terrasse	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
emploi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

	4	5	0	3	4	4	6	2	8	7	2	4	3	3	8	5	2	3	1	6	2	4	0	8	6	1	0	6	0	0	2	8	3	0	1	1	0	0	3	7	3	3	6	5	0	0	2	7	4	4	1					
goéland	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
week-end	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
proximité	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
fréquentation	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
accessible	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
entreprise	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
personne âgée	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
usine	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
semaine	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
adapter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
départ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

piétion	0,2 0,2 4,3	0,0 0,2 3,2	0,7 0,3 2,2	0,1 0,1 1,7	0,1 0,1 1,3	0,1 0,1 2,2	0,0 0,1 2,7	0,0 0,2 3,2	0,0 0,4 3,7	0,0 0,3 4,2	0,0 0,1 5,0	0,0 0,1 6,0	0,0 0,2 7,0	0,0 0,3 8,0	0,0 0,4 9,0	0,0 0,5 10,0	0,0 0,6 11,0	0,0 0,7 12,0	0,0 0,8 13,0	0,0 0,9 14,0	0,0 1,0 15,0	0,0 1,1 16,0	0,0 1,2 17,0	0,0 1,3 18,0	0,0 1,4 19,0	0,0 1,5 20,0	0,0 1,6 21,0	0,0 1,7 22,0	0,0 1,8 23,0	0,0 1,9 24,0	0,0 2,0 25,0	0,0 2,1 26,0	0,0 2,2 27,0	0,0 2,3 28,0	0,0 2,4 29,0	0,0 2,5 30,0	0,0 2,6 31,0	0,0 2,7 32,0	0,0 2,8 33,0	0,0 2,9 34,0	0,0 3,0 35,0	0,0 3,1 36,0	0,0 3,2 37,0	0,0 3,3 38,0	0,0 3,4 39,0	0,0 3,5 40,0	0,0 3,6 41,0	0,0 3,7 42,0	0,0 3,8 43,0	0,0 3,9 44,0	0,0 4,0 45,0	0,0 4,1 46,0	0,0 4,2 47,0	0,0 4,3 48,0	0,0 4,4 49,0	0,0 4,5 50,0	0,0 4,6 51,0	0,0 4,7 52,0	0,0 4,8 53,0	0,0 4,9 54,0	0,0 5,0 55,0	0,0 5,1 56,0	0,0 5,2 57,0	0,0 5,3 58,0	0,0 5,4 59,0	0,0 5,5 60,0	0,0 5,6 61,0	0,0 5,7 62,0	0,0 5,8 63,0	0,0 5,9 64,0	0,0 6,0 65,0	0,0 6,1 66,0	0,0 6,2 67,0	0,0 6,3 68,0	0,0 6,4 69,0	0,0 6,5 70,0	0,0 6,6 71,0	0,0 6,7 72,0	0,0 6,8 73,0	0,0 6,9 74,0	0,0 7,0 75,0	0,0 7,1 76,0	0,0 7,2 77,0	0,0 7,3 78,0	0,0 7,4 79,0	0,0 7,5 80,0	0,0 7,6 81,0	0,0 7,7 82,0	0,0 7,8 83,0	0,0 7,9 84,0	0,0 8,0 85,0	0,0 8,1 86,0	0,0 8,2 87,0	0,0 8,3 88,0	0,0 8,4 89,0	0,0 8,5 90,0	0,0 8,6 91,0	0,0 8,7 92,0	0,0 8,8 93,0	0,0 8,9 94,0	0,0 9,0 95,0	0,0 9,1 96,0	0,0 9,2 97,0	0,0 9,3 98,0	0,0 9,4 99,0	0,0 9,5 100,0											
desce ndre	0,0 0,2 3,2	0,0 0,3 4,2	0,1 0,3 5,2	0,0 0,4 6,2	0,0 0,5 7,2	0,0 0,6 8,2	0,0 0,7 9,2	0,0 0,8 10,2	0,0 0,9 11,2	0,0 1,0 12,2	0,0 1,1 13,2	0,0 1,2 14,2	0,0 1,3 15,2	0,0 1,4 16,2	0,0 1,5 17,2	0,0 1,6 18,2	0,0 1,7 19,2	0,0 1,8 20,2	0,0 1,9 21,2	0,0 2,0 22,2	0,0 2,1 23,2	0,0 2,2 24,2	0,0 2,3 25,2	0,0 2,4 26,2	0,0 2,5 27,2	0,0 2,6 28,2	0,0 2,7 29,2	0,0 2,8 30,2	0,0 2,9 31,2	0,0 3,0 32,2	0,0 3,1 33,2	0,0 3,2 34,2	0,0 3,3 35,2	0,0 3,4 36,2	0,0 3,5 37,2	0,0 3,6 38,2	0,0 3,7 39,2	0,0 3,8 40,2	0,0 3,9 41,2	0,0 4,0 42,2	0,0 4,1 43,2	0,0 4,2 44,2	0,0 4,3 45,2	0,0 4,4 46,2	0,0 4,5 47,2	0,0 4,6 48,2	0,0 4,7 49,2	0,0 4,8 50,2	0,0 4,9 51,2	0,0 5,0 52,2	0,0 5,1 53,2	0,0 5,2 54,2	0,0 5,3 55,2	0,0 5,4 56,2	0,0 5,5 57,2	0,0 5,6 58,2	0,0 5,7 59,2	0,0 5,8 60,2	0,0 5,9 61,2	0,0 6,0 62,2	0,0 6,1 63,2	0,0 6,2 64,2	0,0 6,3 65,2	0,0 6,4 66,2	0,0 6,5 67,2	0,0 6,6 68,2	0,0 6,7 69,2	0,0 6,8 70,2	0,0 6,9 71,2	0,0 7,0 72,2	0,0 7,1 73,2	0,0 7,2 74,2	0,0 7,3 75,2	0,0 7,4 76,2	0,0 7,5 77,2	0,0 7,6 78,2	0,0 7,7 79,2	0,0 7,8 80,2	0,0 7,9 81,2	0,0 8,0 82,2	0,0 8,1 83,2	0,0 8,2 84,2	0,0 8,3 85,2	0,0 8,4 86,2	0,0 8,5 87,2	0,0 8,6 88,2	0,0 8,7 89,2	0,0 8,8 90,2	0,0 8,9 91,2	0,0 9,0 92,2	0,0 9,1 93,2	0,0 9,2 94,2	0,0 9,3 95,2	0,0 9,4 96,2	0,0 9,5 97,2	0,0 9,6 98,2	0,0 9,7 99,2	0,0 9,8 100,2																			
diffé rence	0,1 0,0 1,8	0,0 0,4 0,6	0,0 0,2 0,9	0,0 0,2 0,7	0,0 0,0 0,2	0,0 0,1 0,6	0,0 0,1 0,3	0,0 0,2 0,6	0,0 0,2 0,4	0,0 0,3 0,6	0,0 0,4 0,8	0,0 0,5 1,1	0,0 0,6 1,4	0,0 0,7 1,8	0,0 0,8 2,2	0,0 0,9 2,6	0,0 1,0 3,0	0,0 1,1 3,4	0,0 1,2 3,8	0,0 1,3 4,2	0,0 1,4 4,6	0,0 1,5 5,0	0,0 1,6 5,4	0,0 1,7 5,8	0,0 1,8 6,2	0,0 1,9 6,6	0,0 2,0 7,0	0,0 2,1 7,4	0,0 2,2 7,8	0,0 2,3 8,2	0,0 2,4 8,6	0,0 2,5 9,0	0,0 2,6 9,4	0,0 2,7 9,8	0,0 2,8 10,2	0,0 2,9 10,6	0,0 3,0 11,0	0,0 3,1 11,4	0,0 3,2 11,8	0,0 3,3 12,2	0,0 3,4 12,6	0,0 3,5 13,0	0,0 3,6 13,4	0,0 3,7 13,8	0,0 3,8 14,2	0,0 3,9 14,6	0,0 4,0 15,0	0,0 4,1 15,4	0,0 4,2 15,8	0,0 4,3 16,2	0,0 4,4 16,6	0,0 4,5 17,0	0,0 4,6 17,4	0,0 4,7 17,8	0,0 4,8 18,2	0,0 4,9 18,6	0,0 5,0 19,0	0,0 5,1 19,4	0,0 5,2 19,8	0,0 5,3 20,2	0,0 5,4 20,6	0,0 5,5 21,0	0,0 5,6 21,4	0,0 5,7 21,8	0,0 5,8 22,2	0,0 5,9 22,6	0,0 6,0 23,0	0,0 6,1 23,4	0,0 6,2 23,8	0,0 6,3 24,2	0,0 6,4 24,6	0,0 6,5 25,0	0,0 6,6 25,4	0,0 6,7 25,8	0,0 6,8 26,2	0,0 6,9 26,6	0,0 7,0 27,0	0,0 7,1 27,4	0,0 7,2 27,8	0,0 7,3 28,2	0,0 7,4 28,6	0,0 7,5 29,0	0,0 7,6 29,4	0,0 7,7 29,8	0,0 7,8 30,2	0,0 7,9 30,6	0,0 8,0 31,0	0,0 8,1 31,4	0,0 8,2 31,8	0,0 8,3 32,2	0,0 8,4 32,6	0,0 8,5 33,0	0,0 8,6 33,4	0,0 8,7 33,8	0,0 8,8 34,2	0,0 8,9 34,6	0,0 9,0 35,0	0,0 9,1 35,4	0,0 9,2 35,8	0,0 9,3 36,2	0,0 9,4 36,6	0,0 9,5 37,0	0,0 9,6 37,4	0,0 9,7 37,8	0,0 9,8 38,2	0,0 9,9 38,6	0,0 10,0 39,0	0,0 10,1 39,4	0,0 10,2 39,8	0,0 10,3 40,2	0,0 10,4 40,6	0,0 10,5 41,0	0,0 10,6 41,4	0,0 10,7 41,8	0,0 10,8 42,2	0,0 10,9 42,6	0,0 11,0 43,0
but	0,0 0,2 1,0	0,0 0,3 0,5	0,0 0,4 0,8	0,0 0,5 1,2	0,0 0,6 2,4	0,0 0,7 4,1	0,0 0,8 7,0	0,0 0,9 11,8	0,0 1,0 18,0	0,0 1,1 26,0	0,0 1,2 35,0	0,0 1,3 46,0	0,0 1,4 59,0	0,0 1,5 74,0	0,0 1,6 91,0	0,0 1,7 110,0	0,0 1,8 131,0	0,0 1,9 154,0	0,0 2,0 180,0	0,0 2,1 208,0	0,0 2,2 239,0	0,0 2,3 273,0	0,0 2,4 310,0	0,0 2,5 350,0	0,0 2,6 393,0	0,0 2,7 439,0	0,0 2,8 491,0	0,0 2,9 547,0	0,0 3,0 609,0	0,0 3,1 676,0	0,0 3,2 747,0	0,0 3,3 821,0	0,0 3,4 900,0	0,0 3,5 982,0	0,0 3,6 1068,0	0,0 3,7 1159,0	0,0 3,8 1255,0	0,0 3,9 1357,0	0,0 4,0 1460,0	0,0 4,1 1571,0	0,0 4,2 1688,0	0,0 4,3 1810,0	0,0 4,4 1941,0	0,0 4,5 2074,0	0,0 4,6 2200,0	0,0 4,7 2325,0	0,0 4,8 2457,0	0,0 4,9 2595,0	0,0 5,0 2738,0	0,0 5,1 2881,0	0,0 5,2 3036,0	0,0 5,3 3189,0	0,0 5,4 3347,0	0,0 5,5 3504,0	0,0 5,6 3667,0	0,0 5,7 3833,0	0,0 5,8 4004,0	0,0 5,9 4181,0	0,0 6,0 4363,0	0,0 6,1 4547,0	0,0 6,2 4737,0	0,0 6,3 4932,0	0,0 6,4 5133,0	0,0 6,5 5339,0	0,0 6,6 5552,0	0,0 6,7 5771,0	0,0 6,8 6006,0	0,0 6,9 6246,0	0,0 7,0 6492,0	0,0 7,1 6739,0	0,0 7,2 7000,0	0,0 7,3 7264,0	0,0 7,4 7543,0	0,0 7,5 7828,0	0,0 7,6 8118,0	0,0 7,7 8413,0	0,0 7,8 8714,0	0,0 7,9 9021,0	0,0 8,0 9334,0	0,0 8,1 9653,0	0,0 8,2 9978,0	0,0 8,3 10309,0	0,0 8,4 10656,0	0,0 8,5 11000,0	0,0 8,6 11357,0	0,0 8,7 11719,0	0,0 8,8 12087,0	0,0 8,9 12461,0	0,0 9,0 12841,0	0,0 9,1 13217,0	0,0 9,2 13599,0	0,0 9,3 13987,0	0,0 9,4 14381,0	0,0 9,5 14771,0	0,0 9,6 15167,0	0,0 9,7 15569,0	0,0 9,8 15977,0	0,0 9,9 16391,0	0,0 10,0 16811,0																		
dune	0,0 0,6 4,9	0,0 0,3 9,1	0,0 0,1 2,7	0,0 0,2 8,1	0,0 0,3 6,2	0,0 0,4 4,1	0,0 0,5 2,2	0,0 0,6 0,3	0,0 0,7 0,4	0,0 0,8 0,5	0,0 0,9 0,6	0,0 1,0 0,7	0,0 1,1 0,8	0,0 1,2 0,9	0,0 1,3 1,0	0,0 1,4 1,1	0,0 1,5 1,2	0,0 1,6 1,3	0,0 1,7 1,4	0,0 1,8 1,5	0,0 1,9 1,6	0,0 2,0 1,7	0,0 2,1 1,8	0,0 2,2 1,9	0,0 2,3 2,0	0,0 2,4 2,1	0,0 2,5 2,2	0,0 2,6 2,3	0,0 2,7 2,4	0,0 2,8 2,5	0,0 2,9 2,6	0,0 3,0 2,7	0,0 3,1 2,8	0,0 3,2 2,9	0,0 3,3 3,0	0,0 3,4 3,1	0,0 3,5 3,2	0,0 3,6 3,3	0,0 3,7 3,4	0,0 3,8 3,5	0,0 3,9 3,6	0,0 4,0 3,7	0,0 4,1 3,8	0,0 4,2 3,9	0,0 4,3 4,0	0,0 4,4 4,1	0,0 4,5 4,2	0,0 4,6 4,3	0,0 4,7 4,4	0,0 4,8 4,5	0,0 4,9 4,6	0,0 5,0 4,7	0,0 5,1 4,8	0,0 5,2 4,9	0,0 5,3 5,0	0,0 5,4 5,1	0,0 5,5 5,2	0,0 5,6 5,3	0,0 5,7 5,4	0,0 5,8 5,5	0,0 5,9 5,6	0,0 6,0 5,7	0,0 6,1 5,8	0,0 6,2 5,9	0,0 6,3 6,0	0,0 6,4 6,1	0,0 6,5 6,2	0,0 6,6 6,3	0,0 6,7 6,4	0,0 6,8 6,5	0,0 6,9 6,6	0,0 7,0 6,7	0,0 7,1 6,8	0,0 7,2 6,9	0,0 7,3 7,0	0,0 7,4 7,1	0,0 7,5 7,2	0,0 7,6 7,3	0,0 7,7 7,4	0,0 7,8 7,5	0,0 7,9 7,6	0,0 8,0 7,7	0,0 8,1 7,8	0,0 8,2 7,9	0,0 8,3 8,0	0,0 8,4 8,1	0,0 8,5 8,2	0,0 8,6 8,3	0,0 8,7 8,4	0,0 8,8 8,5	0,0 8,9 8,6	0,0 9,0 8,7	0,0 9,1 8,8	0,0 9,2 8,9	0,0 9,3 9,0	0,0 9,4 9,1	0,0 9,5 9,2	0,0 9,6 9,3	0,0 9,7 9,4	0,0 9,8 9,5	0,0 9,9 9,6	0,0 10,0 9,7															
ambia nce	0,0 0,2 5,8	0,0 0,3 8,3	0,0 0,4 9,9	0,0 0,5 6,4	0,0 0,6 4,5	0,0 0,7 2,0	0,0 0,8 0,1	0,0 0,9 0,1	0,0 1,0 0,1	0,0 1,1 0,1	0,0 1,2 0,1	0,0 1,3 0,1	0,0 1,4 0,1	0,0 1,5 0,1	0,0 1,6 0,1	0,0 1,7 0,1	0,0 1,8 0,1	0,0 1,9 0,1	0,0 2,0 0,1	0,0 2,1 0,1	0,0 2,2 0,1	0,0 2,3 0,1	0,0 2,4 0,1	0,0 2,5 0,1	0,0 2,6 0,1	0,0 2,7 0,1	0,0 2,8 0,1	0,0 2,9 0,1	0,0 3,0 0,1	0,0 3,1 0,1	0,0 3,2 0,1	0,0 3,3 0,1	0,0 3,4 0,1	0,0 3,5 0,1	0,0 3,6 0,1	0,0 3,7 0,1	0,0 3,8 0,1	0,0 3,9 0,1	0,0 4,0 0,1	0,0 4,1 0,1	0,0 4,2 0,1	0,0 4,3 0,1	0,0 4,4 0,1	0,0 4,5 0,1	0,0 4,6 0,1	0,0 4,7 0,1	0,0 4,8 0,1	0,0 4,9 0,1	0,0 5,0 0,1	0,0 5,1 0,1	0,0 5,2 0,1	0,0 5,3 0,1	0,0 5,4 0,1	0,0 5,5 0,1	0,0 5,6 0,1	0,0 5,7 0,1	0,0 5,8 0,1	0,0 5,9 0,1	0,0 6,0 0,1	0,0 6,1 0,1	0,0 6,2 0,1	0,0 6,3 0,1	0,0 6,4 0,1	0,0 6,5 0,1	0,0 6,6 0,1	0,0 6,7 0,1	0,0 6,8 0,1	0,0 6,9 0,1	0,0 7,0 0,1	0,0 7,1 0,1	0,0 7,2 0,1	0,0 7,3 0,1	0,0 7,4 0,1	0,0 7,5 0,1	0,0 7,6 0,1	0,0 7,7 0,1	0,0 7,8 0,1	0,0 7,9 0,1	0,0 8,0 0,1	0,0 8,1 0,1	0,0 8,2 0,1	0,0 8,3 0,1	0,0 8,4 0,1	0,0 8,5 0,1	0,0 8,6 0,1	0,0 8,7 0,1	0,0 8,8 0,1	0,0 8,9 0,1	0,0 9,0 0,1	0,0 9,1 0,1	0,0 9,2 0,1	0,0 9,3 0,1	0,0 9,4 0,1	0,0 9,5 0,1	0,0 9,6																						

La grille d'entretien

I - Présentation de la personne	
II - Question d'ouverture générale	
Les récentes actions et projets tendent à montrer que le centre-ville s'améliore/se développe, quel est votre avis sur la question ?	
III - Liste de thèmes à aborder	
Thème 1	Perception de la centralité, du centre-ville
	Définition / perception du centre-ville
	Lieux ou éléments symbolisant le centre-ville
	Délimitation du centre-ville
	Evolution actuelle, changement /amélioration du centre-ville
Thème 2	Questions sur la décroissance, le déclin*
	Quelle définition de la décroissance/déclin du centre-ville
	Lieux symbolisant le déclin
	Perception du déclin : à quoi est-il dû ?
Thème 3	Pratiques, habitudes et urbanités
	Raisons de se rendre en centre-ville, pour quoi faire ? (activités, but) (en semaine ? et le weekend ?)
	Quel transport pour se rendre en centre-ville ?
	Quel temps passé en centre-ville ?
	Contraintes pour se rendre en centre-ville ?
	Lieux fréquentés en ville (en semaine ? et le weekend ?)
	Lieux fréquentés en centre-ville (en semaine ? et le weekend ?)
	Autres centres villes fréquentés et raisons (en semaine ? et le weekend ?)
Thème 4	Revalorisation du centre-ville
	Concept de revalorisation / définition / perception de la revalorisation
	Le centre-ville devrait-il être revalorisé ?
	Facteurs et éléments pouvant permettre la revalorisation du centre-ville
	Lieux nécessitant des actions particulières
	Politiques de revalorisation (animation, urbanistique (dur et esthétisme), fiscale, transport)
	Perception des politiques de revalorisation (d'animation, urbanistique, fiscale, transport)
	Communication autour des politiques de revalorisation (animation, etc.)
	Concertation dans le cadre des projets de revalorisation
	Bénéficiaires et destinataires perçus des projets de revalorisation

Table des figures :

Figure 1 : répartition des villes moyennes et des grandes villes en France, 2014	27
Figure 2 : carte de la répartition des aires urbaines en France	28
Figure 3 : carte de la répartition de la vacance en France en 2015, Inspection Générale des Finances, 2016.....	47
Figure 4 : cartographie du taux de vacance commerciale en 2001, Source : Procos, 2017	48
Figure 5 : cartographie du taux de vacance commerciale en 2014, Source : Procos, 2017	48
Figure 6 : cartographie de la décroissance démographique des aires urbaines, entre 1975 et 2007.....	51
Figure 7 : carte du taux d'accroissement migratoire entre 1990 et 2011	52
Figure 8 : cartographie des <i>shrinking cities</i> en Europe entre 1990 et 2010	53
Figure 9 : classification des villes disposant de grandes aires urbaines, en fonction du poids de leur pôle urbain.....	72
Figure 10 : classification des villes disposant d'aires urbaines moyennes en fonction du poids de leur pôle urbain.....	73
Figure 11 : cartographie des scores de fragilité des villes moyennes, CGET, 2018.....	75
Figure 12 : cartographie des zonages en aire urbaine, Jérémy Innebeer, 2016.....	76
Figure 13 : cartographie des flux domicile-travail en Côte d'Opale et dans le Bassin Minier en 2014, Jérémy Innebeer, 2016	77
Figure 14 : carte du temps d'accès médian aux services de la vie courante en France, source : IGN, INSEE, 2015	78
Figure 15 : carte du nombre d'équipements de santé par villes en France	79
Figure 16 : carte du nombre d'équipements d'enseignement par villes en France	80
Figure 17 : Population communale totale et part de la population résidant en centres-villes, Jérémy Innebeer, données FILOCOM, CEREMA, 2019.....	87
Figure 18 : Population communale totale et part de la population résidant en centres-villes, Jérémy Innebeer, données FILOCOM, CEREMA, 2019.....	87
Figure 19 : Taux d'évolution démographique à Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer et leurs centres-villes, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM	88
Figure 20 : emprise spatiale du centre-ville de Calais vu par les acteurs, Jérémy Innebeer, 2018.....	89
Figure 21 : emprise spatiale du centre-ville de Dunkerque vu par les acteurs, Jérémy Innebeer, 2018.....	89

Figure 22 : emprise spatiale du centre-ville de Boulogne-sur-Mer vu par les acteurs, Jérémy Innebeer, 2018.....	89
Figure 23 : Tableau du taux d'évolution démographique des différents centres de Calais, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM	90
Figure 24 : Répartition de la population par tranches d'âge à Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer en 2005, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA	91
Figure 25 : Répartition de la population par tranches d'âge à Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer en 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA	91
Figure 26 : Répartition de la population par tranche d'âge, dans les centres-villes de Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer en 2005, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA	92
Figure 27 : Répartition de la population par tranche d'âge, dans les centres-villes de Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer en 2005, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA	92
Figure 28 : Evolution des revenus bruts médians à Dunkerque entre 2003 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA	93
Figure 29 : Evolution des revenus bruts médians à Boulogne-sur-Mer entre 2003 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA.....	93
Figure 30 : Evolution des revenus bruts médians à Calais entre 2003 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA	94
Figure 31 : Evolution des revenus bruts médians en centre-ville de Dunkerque de 2003 à 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA.....	94
Figure 32 : Evolution des revenus bruts médians en centre-ville de Boulogne-sur-Mer, de 2003 à 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA.....	95
Figure 33 : Evolution des revenus bruts médians en centre-ville de Calais (HDV) de 2003 à 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA.....	95
Figure 34 : Evolution des revenus bruts médians en centre-ville de Calais Nord de 2003 à 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA.....	96
Figure 35 : Evolution des revenus bruts médians en centre-ville de Calais Saint-Pierre de 2003 à 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA	96
Figure 36 : Evolution de la part des ménages vivants sous le seuil de pauvreté, à Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer et leurs centres, entre 2005 et 2015.	97
Figure 37 : Nombre de logements par communes et centres-villes en 2005, à Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA	98

Figure 38 : Nombre de logements par communes et centres-villes en 2015, à Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA	99
Figure 39 : Nombre de pièces par logement par communes et centres-villes en 2005 et 2015, à Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA	100
Figure 40 : Nombre de pièces par logement par communes et centres-villes en 2005 et 2015, à Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA	100
Figure 41 : Evolution du parc de logements considérés comme potentiellement indigne, par communes et centres-villes entre 2005 et 2015, à Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA.....	101
Figure 42 : Occupation des logements par communes et centres-villes en 2005, à Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA	103
Figure 43 : Occupation des logements par communes et centres-villes en 2015, à Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA	104
Figure 44 : Taux d'évolution des logements vacants par communes et centres-villes entre 2005 et 2015, à Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA	105
Figure 45 : Evolution du nombre de logements vacants à Dunkerque, entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA.....	106
Figure 46 : Evolution du nombre de logements vacants au centre de Dunkerque, entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA.....	107
Figure 47 : Evolution du nombre de logements vacants au centre à Calais, entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA.....	108
Figure 48 : Evolution du nombre de logements vacants au centre de Calais (HDV), entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA.....	108
Figure 49 : Evolution du nombre de logements vacants au centre de Calais Nord, entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA.....	109
Figure 50 : Evolution du nombre de logements vacants au centre de Calais St-Pierre, entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA.....	109
Figure 51 : Evolution du nombre de logements vacants à Boulogne-sur-Mer et dans son centre-ville, entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA ..	110
Figure 52 : Evolution du nombre de logements vacants à Boulogne-sur-Mer et dans son centre-ville, entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA ..	111

Figure 53 : Evolution du lieu de résidence des propriétaires, à Dunkerque, entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA.....	113
Figure 54 : Evolution du lieu de résidence des propriétaires, à Boulogne-sur-Mer, entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA.....	113
Figure 55 : Evolution du lieu de résidence des propriétaires, à Calais, entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA.....	114
Figure 56 : Evolution du lieu de résidence des propriétaires, dans le centre de Dunkerque, entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA.....	114
Figure 57 : Evolution du lieu de résidence des propriétaires, dans le centre de Boulogne-sur-Mer, entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA	115
Figure 58 : Evolution du lieu de résidence des propriétaires, dans le centre de Calais (HDV), entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA.....	115
Figure 59 : Evolution du lieu de résidence des propriétaires, dans le centre de Calais (Nord), entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA.....	116
Figure 60 : Evolution du lieu de résidence des propriétaires, dans le centre de Calais (St Pierre), entre 2005 et 2015, Jérémy Innebeer, 2019, données FILOCOM, CEREMA.....	116
Figure 61 : carte de la répartition des enquêtés par îlots IRIS à Dunkerque, Jérémy Innebeer, 2018.....	124
Figure 62 : carte de la répartition des enquêtés par îlots IRIS à Boulogne-sur-Mer, Jérémy Innebeer, 2018.....	125
Figure 63 : carte de la répartition des enquêtés par îlots IRIS à Calais, Jérémy Innebeer, 2018	125
Figure 64 : Graphique de répartition des thèmes pour l'analyse	130
Figure 65 : Graphique de la définition du centre-ville par les habitants, enquête qualitative, Jérémy Innebeer	145
Figure 66 : cartographie de la typologie des espaces de centre-ville de Dunkerque, Jérémy Innebeer, 2018.....	159
Figure 67 : cartographie de la typologie des espaces de centre-ville de Calais, Jérémy Innebeer, 2018.....	161
Figure 68 : Cartographie de la typologie des espaces de centre-ville de Boulogne-sur-Mer, Jérémy Innebeer, 2018	162
Figure 69 : cartographie de la représentation du centre-ville de Dunkerque par les décideurs, Jérémy Innebeer, 2018	172

Figure 70 : cartographie de la représentation du centre-ville de Dunkerque par les habitants, Jérémy Innebeer, 2018	174
Figure 71 ; cartographie de représentation du centre-ville de Calais par les décideurs, Jérémy Innebeer, 2018.....	176
Figure 72 : cartographie de la représentation du centre-ville de Calais par les habitants, Jérémy Innebeer, 2018	177
Figure 73 : cartographie de la représentation du centre-ville de Boulogne-sur-Mer par les décideurs, Jérémy Innebeer, 2018	179
Figure 74 : cartographie de la représentation du centre-ville de Boulogne-sur-Mer par les habitants, Jérémy Innebeer, 2018	181
Figure 75 : cartographie de la fréquentation observée en centre-ville de Dunkerque, en hiver, pendant les travaux, Jérémy Innebeer, 2018	191
Figure 76 : cartographie de la fréquentation en centre-ville de Dunkerque, en été, post travaux, Jérémy Innebeer, 2018	193
Figure 77 : Cartographie de la répartition des animations de Noël en centre-ville de Dunkerque (durant la parade de Noël), Jérémy Innebeer, 2018.....	194
Figure 78 : cartographie de la fréquentation en centre-ville de Calais, en hiver, Jérémy Innebeer, 2018.....	195
Figure 79 : cartographie de la fréquentation en centre-ville de Calais, en été, Jérémy Innebeer, 2018.....	196
Figure 80 : cartographie de la fréquentation en centre-ville de Boulogne-sur-Mer, en hiver, Jérémy Innebeer, 2018	198
Figure 81 : cartographie de la fréquentation en centre-ville de Boulogne-sur-Mer, en été, Jérémy Innebeer, 2018	199
Figure 82 : AFC en fonction des pratiques en centre-ville des habitants interrogés à Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer, Jérémy Innebeer & Philippe Chagnon, 2019.	207
Figure 83 : graphique de la perception du centre-ville par les habitants, entre évolution positive et négative, Jérémy Innebeer, 2018	213
Figure 84 : Nuage de mots des entretiens sur la décroissance et la revalorisation des centres-villes, Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer, Jérémy Innebeer, 2019	218
Figure 85 : Nuage de mots des entretiens sur la décroissance et la revalorisation des centres-villes, par villes, Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer, Jérémy Innebeer, 2019	222

Figure 86 : Nuage de mots des entretiens sur la décroissance et la revalorisation des centres-villes, différenciation hommes-femmes, Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer, Jérémy Innebeer, 2019	225
Figure 87 : Nombre de personne ayant cité les thématiques de la décroissance lors des entretiens, Jérémy Innebeer, 2019	227
Figure 88 : Nombre de personnes ayant citées les thématiques de la revalorisation lors des entretiens, Jérémy Innebeer, 2019	228
Figure 89 : AFC en fonction des lieux d'habitation sur F1 et F2, Jérémy Innebeer, 2019.....	233
Figure 90 : AFC en fonction des lieux d'habitation sur F3 et F5, Jérémy Innebeer, 2019.....	234
Figure 91 : Cartographie de la répartition des animations de Noël en centre-ville de Dunkerque, Jérémy Innebeer, 2018.....	318
Figure 92 : Cartographie de la répartition des animations de Noël en centre-ville de Calais, Jérémy Innebeer, 2018	319
Figure 93 : Cartographie de la répartition des animations de Noël en centre-ville de Boulogne-sur-Mer, Jérémy Innebeer, 2018.....	320
Figure 94 : Graphique de la perception de la place des habitants dans la revalorisation, Jérémy Innebeer, 2019	350
Figure 95 : AFC croisée avec les mots du lexique, axes F1 et F2, Jérémy Innebeer et Philippe Chagnon, 2019	391
Figure 96 : AFC croisée avec les mots du lexique, axes F3 et F5, Jérémy Innebeer et Philippe Chagnon, 2019	392

Mots clés : Décroissance urbaine, Villes Moyennes, Aménagement urbain, Centres-villes, Revalorisation urbaine, Villes industrialo-portuaires

Résumé : La présente thèse rend compte d'un travail de recherche mené durant cinq années sur la thématique de la décroissance et de la revalorisation des centres-villes des villes moyennes de la Côte d'Opale. Quartiers emblématiques, les centres villes subissent aujourd'hui des difficultés plus ou moins perceptibles, dues en partie à un déclin démographique et commercial important, se traduisant par une désertion de ces centres et un phénomène de vacance commerciale et de logement. Cette situation de décroissance s'observe alors notamment dans les villes moyennes, et de manière plus prononcée encore dans les villes portuaires et industrielles. Le présent travail de thèse, se concentrera sur les centres villes de Dunkerque, Calais et Boulogne sur Mer, et aura pour objectif d'une part d'étudier les spécificités de ces villes moyennes industrialo-portuaires, ainsi que de mesurer ces phénomènes de déclin et d'en comprendre les différentes dynamiques. Dans un second temps, l'étude se portera sur l'impact des politiques publiques de revalorisation sur les urbanités et la réception de celle-ci par les habitants. A partir du contexte établi, la méthodologie proposée allie une enquête qualitative par entretiens semi-directifs auprès des décideurs et habitants, à des observations de terrain, dans un objectif d'évaluation des pratiques et perceptions des centres-villes. L'analyse thématique et lexicale des informations recueillies permet de mettre en évidence les divergences de représentations des différents groupes d'acteurs interrogés, ainsi que les logiques de discours liées aux thèmes et aux mots employés. Les phénomènes de décroissance et de revalorisation en centres-villes seront donc étudiés en détail et l'analyse permettra de mettre en évidence les discours parfois divergents et la pluralité de définitions et de perceptions des espaces centraux.

Keywords : Urban decline, Medium-sized cities, Urban planning, City centers, Urban revaluation, Industrial-port cities

Abstract : This thesis reports on a research conducted over five years on the theme of the decline and revaluation of the city centers of the medium-sized cities of the Opal Coast. Emblematic districts, city centers are now experiencing more or less perceptible difficulties, due in part to a significant demographic and commercial decline, resulting in a desertion of these centers and a phenomenon of commercial and housing vacancies. This situation of decline is observed in particular in medium-sized cities, and even more pronouncedly in port and industrial cities. This thesis will focus on the city centers of Dunkirk, Calais and Boulogne-sur-Mer, and will aim on the one hand to study the specificities of these medium-sized industrial-port cities, as well as to measure these phenomena of decline and to understand the different dynamics. In a second step, the study will focus on the impact of public policies of revaluation on urbanities and the reception of this by the inhabitants. Based on the established context, the proposed methodology combines a qualitative survey by semi-directive interviews with decision-makers and inhabitants, with field observations which aim of evaluating the practices and perceptions of city centers. The thematic and lexical analysis of the information collected makes it possible to highlight the divergences of representations of the different groups of actors interviewed, as well as the logic of discourse related to the themes and words used. The phenomena of degrowth and revalorization in city centers will therefore be studied in detail and the analysis will make it possible to highlight the sometimes divergent discourses and the plurality of definitions and perceptions of central spaces.