



**HAL**  
open science

# Dévitualisation des centres-villes et périurbanisation : le cas de Poitiers et des vallées du Clain

Alric Bonvallet

► **To cite this version:**

Alric Bonvallet. Dévitualisation des centres-villes et périurbanisation : le cas de Poitiers et des vallées du Clain. Architecture, aménagement de l'espace. 2018. dumas-01834284

**HAL Id: dumas-01834284**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01834284v1>**

Submitted on 26 Sep 2018

**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.

Alric Bonvallet  
Mémoire de fin d'études  
Master 2 Urbanisme et Aménagement  
Parcours Urbanisme et  
Coopération Internationale

# DÉVITALISATION DES CENTRES-VILLES ET PÉRIURBANISATION

LE CAS DE POITIERS ET DES VALLÉES DU CLAIN



Alric Bonvallet

# Mémoire

## Dévitalisation des centres-villes et périurbanisation : le cas de Poitiers et des Vallées du Clain



*Illustration 1: Le centre-ville de Poitiers, le 7 mai 2018.*

Mémoire du master 2 «Urbanisme et Aménagement»

parcours Urbanisme et Coopération Internationale

Sous la direction de M. Jean-Christophe Dissart

Année universitaire 2017-2018



*Déclaration sur l'honneur de non-plagiat*

Je soussigné **Alric Bonvallet** déclare sur l'honneur :

- être pleinement conscient(e) que le plagiat de documents ou d'une partie d'un document publiés sur toutes formes de support, y compris l'Internet, constitue une violation des droits d'auteur et un délit de contrefaçon, sanctionné, d'une part, par l'article L335-2 du Code de la Propriété intellectuelle et, d'autre part, par l'université ;

- que ce mémoire est inédit et de ma composition, hormis les éléments utilisés pour illustrer mon propos (courtes citations, photographies, illustrations, etc.) pour lesquels je m'engage à citer la source ;

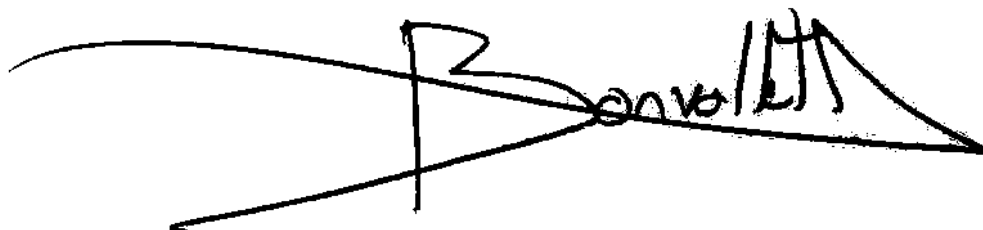
- que mon texte ne viole aucun droit d'auteur, ni celui d'aucune personne et qu'il ne contient aucun propos diffamatoire ;

- que les analyses et les conclusions de ce mémoire n'engagent pas la responsabilité de mon université de soutenance ;

Fait à : **Paris**

Le : **24 juin 2018**

Signature de l'auteur du mémoire :

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Alric Bonvallet', is written over a horizontal line. The signature is stylized and somewhat cursive.

- *Notice bibliographique*

*Projet de fin d'études du Master Urbanisme et Aménagement, parcours Urbanisme et Coopération Internationale*

*Auteur : Bonvallet, Alric*

*Titre du Projet de Fin d'Études : Dévitalisation des centres-villes et périurbanisation : le cas de Poitiers et des Vallées du Clain*

*Date de soutenance : 06/07/2018*

*Organisme d'affiliation : Institut d'Urbanisme de l'Université Grenoble Alpes*

*Organisme dans lequel le stage a été effectué : Agence atopia, 36 boulevard de la Bastille 75012 Paris*

*Directeur du Projet de Fin d'Études : Dissart, Jean-Christophe*

*Collation : Nombre de pages : 85 / Nombre d'annexes : 4 / Nombre de références bibliographiques : 44*

*Mots-clés analytiques : Périurbanisation ; Commerce, aménagement du territoire*

*Mots-clés géographiques : Poitiers, Communauté de communes des Vallées du Clain*

- *Résumé*

La dévitalisation des villes moyennes est un enjeu majeur de l'urbanisme en France, et concerne notamment Poitiers, ville de 87 000 habitants en 2015 pour une aire urbaine d'environ 230 000 habitants. La communauté de communes des Vallées du Clain, territoire rural au sud de Poitiers, voit sa population augmenter de manière importante et continue depuis les années 1970, et de nombreuses «centralités périphériques» accueillant commerces et activités se sont développées autour de Poitiers depuis la même date. Ce mémoire interroge les impacts de cette périurbanisation pour les habitants des Vallées du Clain et les acteurs du centre-ville de Poitiers.

- *2ème résumé dans une autre langue*

Decrease of medium-sizes cities is a major issue of urban planning in France. It concerns notably Poitiers, a 87,000-inhabitant city with a 230,000-inhabitant urban area. The population of The municipalities community "Les Vallées du Clain", a rural area located at the south of Poitiers is still increasing since 1970's, and many «centralities» created in suburbs of Poitiers were developed since the same date. This research work mind about impacts of this suburbanization on Vallées du Clain's inhabitants and city center stakeholders.

## *Remerciements*

Je souhaite tout d'abord remercier les différentes personnes qui m'ont permis de réaliser ce mémoire dans de bonnes conditions.

Merci à ma tutrice d'entreprise, Marine Delcampe, pour son implication et son dévouement durant toute cette année d'alternance. Connaissant mes envies de travailler sur des territoires périurbains, elle m'a ouvert la voie pour travailler sur l'intercommunalité des Vallées du Clain, et m'a permis de rencontrer un grand nombre d'acteurs sur place. Merci également à elle pour sa bienveillance envers moi tout au long de la période en entreprise, ses conseils pour être efficace et la prise de recul qu'elle m'a permis d'avoir sur mon travail.

Merci à mon tuteur universitaire, Jean-Christophe Dissart, pour son suivi tout au long de l'année, ses remarques et ses commentaires qui m'ont permis d'avancer efficacement cette année, d'affiner ma question de recherche afin d'obtenir les meilleurs résultats possibles, ses conseils sur la rédaction du mémoire et sa relecture.

Merci aux personnes du groupe scout de Poitiers m'ayant hébergé durant ma semaine de terrain à Poitiers : Lisa Guilbault, la famille Imbert et la famille Dupont. Grâce à leur hospitalité j'ai pu rencontrer des habitants et des acteurs du territoire dans de très bonnes conditions.

Merci à toutes les personnes ayant accepté de répondre à mes questions et à participer aux entretiens collectifs : habitants et commerçants des Vallées du Clain, Camille Poupard, responsable économie au sein des Vallées du Clain, Aude Florentin, du Schéma de Cohérence Territoriale du Seuil du Poitou, Matthieu Cognard, responsable de l'association des commerçants du centre-ville de Poitiers, Dominique Royoux, ancien technicien du Grand Poitiers et professeur à l'Université de Poitiers.

Je remercie mes relecteurs qui m'ont permis de déceler les vices de conception de ce mémoire avant la version définitive que vous lisez : Béatrice Rivolta, Bernard Dulou ainsi que mes parents. Ces derniers se voient également remerciés pour leurs encouragements tout au long de cette année et leur aide continue.

Je remercie mes camarades de cette année, en particulier les alternants, pour leurs conseils et leur prise de recul. Ils m'ont également soutenu et rassuré tout au long de l'année.

Je remercie également tous les enseignants dont les cours m'ont servi lors de la rédaction de ce mémoire : Sylvie Laroche au sujet de l'urbanisme commercial, Adriana Diaconu au sujet des politiques d'habitat, Charles Ambrosino sur les mutations urbaines, Jean-Christophe Dissart au sujet de la méthode d'élaboration du mémoire.





## Table des matières

Déclaration sur l'honneur de non-plagiat.....	5
-Notice bibliographique.....	6
-Résumé.....	6
-2ème résumé dans une autre langue.....	6
Remerciements.....	7
Glossaire et abréviations utilisées dans le texte.....	12
Introduction générale.....	14
Partie I Villes moyennes, périurbanisation et commerce : état des lieux général et interrogations sur notre territoire d'étude.....	15
I.1.Périurbanisation et dévitalisation des villes moyennes, un constat qui inquiète et qui mobilise.....	16
-Un sujet qui a fait sa place au sein du débat public très récemment.....	16
-Un phénomène qui prend de l'ampleur depuis 30 ans.....	17
-Un modèle urbain développé depuis les années 70, qui a profondément changé les habitudes de vie et de consommation.....	19
-Un travail de requalification des centres-villes à l'échelle locale et nationale....	24
I.2.Le cas de Poitiers et des Vallées du Clain.....	24
-Un Schéma de Cohérence Territoriale en construction, qui rayonne sur un vaste espace autour de Poitiers.....	27
I.3.Définitions.....	29
-Poitiers, une «Ville moyenne».....	29
-Les vallées du Clain, un territoire périurbain ?.....	30
I.4.Interrogations.....	33
I.5.Méthode utilisée.....	34
Partie II Des résultats qui confirment et questionnent les hypothèses formulées.....	36
II.1.Les Vallées du Clain, un territoire rural de proximité selon ses habitants.....	37
-«C'est calme».....	37
-«C'est beau».....	38
-«C'est vivant».....	39
-«C'est là où je vais pour mes commerces».....	40
-«C'est un territoire-dortoir».....	42
II.2.Le centre-ville de Poitiers, entre beaux immeubles et rues inaccessibles.....	43
-«Je n'y vais pas».....	43
-«C'est historique».....	45
-«C'est mort».....	46
-«C'est piéton».....	47

-«L'accès est difficile, on ne peut pas se garer».....	49
II.3.Le centre-ville de Poitiers, en concurrence directe avec les centralités périphériques sur les aspects commerciaux et l'emploi.....	51
-«Ça fait une petite balade».....	51
-«C'est pratique».....	53
-«Je retrouve la même offre qu'en centre-ville».....	54
-«Il y a trop de zones commerciales».....	55
-«Oui, je serais prêt à changer».....	57
II.4.Des acteurs du centre-ville conscients, qui réagissent face à cette situation.....	59
-Une fédération de commerçants très active pour promouvoir le centre-ville sur le plan commercial.....	59
-Un travail sur les locaux commerciaux mené par la ville et les commerçants.....	61
-Le projet Cœur d'Agglo, une réduction de l'espace dédié à la voiture source de réactions partagées.....	62
-Un renfort des centralités urbaines et une planification de l'offre commerciale prévus à l'échelle du SCoT.....	63
-Un impact faible ou négatif sur la perception du centre-ville pour les habitants des Vallées du Clain.....	64
Partie III Croisement critique.....	66
III.1.Une mutation de l'organisation de la ville.....	67
-Un centre-ville qui n'est plus le lieu central de l'aire urbaine.....	67
-Les Vallées du Clain, un «territoire-quartier» à l'échelle de l'aire urbaine de Poitiers.....	69
-Une mobilité motorisée qui conditionne les rapports aux centralités.....	70
III.2.Mais une situation non irréversible.....	72
-Une étude sérieuse de la mobilité des habitants des Vallées du Clain.....	73
-L'évaluation et la communication des actions menées en cœur de ville.....	74
-Une ambition forte pour équilibrer le rapport de force entre centre et périphéries .....	74
III.3.Conclusion – Quelle ville voulons-nous demain ?.....	76
Partie IV Annexes et tables.....	77
IV.1.Table des figures.....	78
IV.2.Table des illustrations.....	78
IV.3.Bibliographie.....	80
Livres.....	80
Articles universitaires et scientifiques.....	80
Articles spécialisés.....	81
Articles de presse généralistes.....	82

Vidéos.....	83
Sites internet.....	83
Documents de travail.....	83
IV.4. Annexes.....	84

## *Glossaire et abréviations utilisées dans le texte*

### Commerce de détail

l'INSEE définit le commerce de détail comme suit : «Le commerce de détail consiste à vendre des marchandises dans l'état où elles sont achetées (ou après transformations mineures) généralement à une clientèle de particuliers, quelles que soient les quantités vendues. Outre la vente, cette activité de commerce de détail peut aussi recouvrir la livraison et l'installation chez le client (de meubles ou d'électroménager par exemple)». l'institut propose différents groupes de commerce : les magasins non spécialisés (type supermarché Carrefour, Casino etc.), le commerce alimentaire en magasin spécialisé (boucherie, boulangerie etc.), ainsi que les commerces spécialisés dans les équipements de la personne (vêtements, chaussures, téléphonie etc) ou de la maison (meublier, vaisselle etc.)

### Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC)

Une Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC) est le groupement officiel autorisant toute grande surface de plus de 1 000m<sup>2</sup> sur une commune. Cette autorisation est nécessaire pour les catégories de commerce citées ci-dessus (alimentaire, équipement de la personne, équipement de la maison).

- Le maire de la commune d'implantation,
- Le président de l'établissement public de coopération intercommunale,
- Le maire de la commune la plus peuplée de la communauté d'agglomération (autre que la commune d'implantation) ou à défaut de l'arrondissement,
- Le président du Conseil Général,
- Le président du Syndicat mixte du SCOT,
- De 3 personnalités qualifiées en matière de consommation et de développement durable.
- L'autorisation n'est acquise qu'à la majorité absolue.

### Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

Un Schéma de Cohérence Territoriale est le document qui définit les orientations d'un territoire (en général un regroupement d'intercommunalités) dont le périmètre est arbitré par les élus locaux. Il a pour objectif de définir une stratégie à horizon 20 ans, Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux (PLUi) doivent être compatibles avec le SCoT.

### Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

Le PADD est le projet politique des documents réglementaires d'urbanisme en France, il définit les orientations choisies par les élus responsables du document et exprime la stratégie appliquée sur le territoire à horizon 10 ans pour un PLU ou PLUi, horizon 20 ans pour un SCoT.

### DATAR

La Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale (DATAR) était l'ancien organisme chargé de planifier le territoire français. Sa création remonte à 1963. Elle a été remplacée en 2014 par le Commissariat Général à l'Égalité des Territoires, fusion de la DATAR du Comité Interministériel des Villes (CIV) et de l'Agence Nationale pour la Cohésion sociale et l'Égalité des chances. Elle a défini de nombreux termes dont celui de «ville moyenne» que nous reprenons ici.

### Conurbation

La conurbation est un terme défini par l'urbaniste anglais Patrick Geddes au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. Il s'agit d'un phénomène résultant de l'extension de l'urbanisation entre au moins deux villes, qui finissent par s'assembler.

## Introduction générale

*Dans ma ville on traîne, entre le béton les plaines, dans les rues pavées du centre où tous les magasins ferment. On passe nos week-ends dans les zones industrielles, près des zones pavillonnaires où les baraques sont les mêmes. Orelsan, 2017*

Ces premières paroles d'une chanson du dernier album d'Orelsan parlent d'une ville en France. Il s'agit de Caen, ville d'origine du rappeur. Mais pourrait-il être de Bourges, Beauvais, Albi, Draguignan, Moulins-sur-Allier ou encore Châlons-en-Champagne, que les vers fonctionneraient aussi. La France voit ses villes moyennes perdre des habitants, des commerces, des emplois, et dans le même temps disparaître des zones agricoles au profit de lotissements et de supermarchés autour des villes. Et la France roule en voiture. Les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté en 2017, et les transports routiers en sont en grande partie responsables<sup>1</sup>. L'ensemble de ses constats m'interpellent, en tant que citoyen du monde d'abord au sujet de l'effet de ces phénomènes sur l'environnement. En tant que défenseur du vélo urbain et des transports collectifs ensuite, au vu du rejet de ces modes de transport au profit de la voiture et de la méfiance dont font preuve certains commerçants et élus à leur développement, craignant la mort des activités économiques et commerciales. En tant qu'urbaniste pour finir, étant profondément attristé de voir ces images tellement banales de villes mortes et de paysages détruits par un développement urbain de piètre qualité.

Le périurbain et la dévitalisation des villes moyennes fait l'objet d'un grand nombre de travaux de recherche, et c'est dans cette continuité que je présente ce mémoire. Il traitera ici de la situation dans une ville moyenne parmi d'autres en France : Poitiers, ainsi que sur une intercommunalité qui fait partie de son aire urbaine : la communauté de communes des Vallées du Clain (que nous appellerons simplement *les Vallées du Clain* dans ce texte). J'ai formulé ma question de recherche de la manière suivante : *quelle est la place du centre-ville de Poitiers par rapport aux centralités périphériques pour les habitants des Vallées du Clain ?*. J'ai choisi de travailler sur ce territoire car je possède un accès facilité à un diagnostic de ce territoire préliminaire à son Plan Local d'Urbanisme Intercommunal, réalisé par le bureau d'études atopia au sein duquel je travaille. Cela fait l'occasion de découvrir un territoire inconnu pour moi, et d'établir un complément sociologique au diagnostic réalisé par mes collègues.

*Note : la suite de ce travail, hormis les observations réalisées seul, est écrite à la première personne du pluriel dans un souci de différenciation entre positionnement personnel et scientifique.*

1- Ministère de l'environnement, chiffres-clés 2017.

# Partie I

## Villes moyennes, périurbanisation et commerce : état des lieux général et interrogations sur notre territoire d'étude

Les médias nationaux ont fait de la dévitalisation des villes à partir de fin 2016. Aujourd'hui, 1 local commercial sur 10 en ville est vacant. Mais la grande distribution est-elle seule coupable ? En quelle mesure l'aménagement du territoire de ces dernières décennies a amené un grand nombre de villes, en particulier de moins de 100 000 habitants, à se vider de leurs commerces ? Le problème des villes moyennes dépasse-t-il la question commerciale, et le seul périmètre de leur centre-ville ? C'est ce que nous avons voulu interroger.

Cette partie est un état des lieux de la situation des centres-villes des villes moyennes, un terme que nous définirons dans cette partie, et de la périurbanisation en France, telle que nous avons pu l'analyser auprès d'ouvrages scientifiques, d'enquêtes sociologiques, de coupures de presse et de conférences auxquelles nous avons assisté. Cette partie présente également des données issues du diagnostic de territoire des Vallées du Clain, une intercommunalité au sud de Poitiers. Les caractéristiques de ce territoire, et sa présence dans l'aire urbaine de la préfecture de la Vienne, en fait un cas d'étude particulièrement intéressant pour notre sujet. Elle nous amène à nous poser des questionnements que nous détaillons à la fin de cette partie.



## I.1. Périurbanisation et dévitalisation des villes moyennes, un constat qui inquiète et qui mobilise

- *Un sujet qui a fait sa place au sein du débat public très récemment*

La dévitalisation des villes moyennes est aujourd'hui, en 2018, un sujet d'actualité. Dans de nombreuses villes de France, les commerçants et habitants s'inquiètent de la vitalité de leurs centres, quelle que soit leur taille, et le sujet fait depuis deux ans environ l'objet de nombreux articles de presse généraliste<sup>1</sup>. Le principal sujet traité par ces articles concerne l'augmentation des vitrines vides dans les villes et les bourgs de France.

Dans ce domaine, l'organisme Procos, fédération rassemblant 260 enseignes du commerce spécialisé en France.

***Procos** est la Fédération représentative du commerce spécialisé. Ses 260 enseignes sont à l'image de la diversité et du dynamisme du secteur. Toutes les activités, tous les formats de magasins tous les types de développement... y sont représentés. Site officiel de la fédération Procos, 2018*

La fédération de commerçants se veut experte en matière d'urbanisme et d'aménagement commercial, et défend le commerce de centre-ville en le portant comme facteur d'animation et d'activité essentiel à la ville. Elle cherche à peser dans les décisions d'aménagement du territoire sur le plan commercial.

Elle communique depuis 2016 un «Palmarès des centre-villes commerçants», qui analyse l'état du commerce dans les principales villes de France (au-dessus de 10 000 habitants). Ce palmarès classe les villes en quatre catégories. Les grandes agglomérations (de plus de 500 000 habitants) sont qualifiées de «résilientes», mais les «grandes villes moyennes»<sup>2</sup> et les «petites villes moyennes» sont jugées comme «fragiles» ou «en danger» par l'organisme.

Preuve de l'importance de l'enjeu aujourd'hui, le gouvernement a communiqué en début d'année 2018 sur un plan d'action nommé «Action Cœur de Ville» qui prévoit de financer une revitalisation commerciale de 222 villes en France, avec une enveloppe budgétaire totale de 5 milliards d'euros d'ici 2030, provenant de la Caisse des Dépôts, de l'organisme Action Logement et de l'Agence Nationale pour la Rénovation de l'Habitat (Anah).

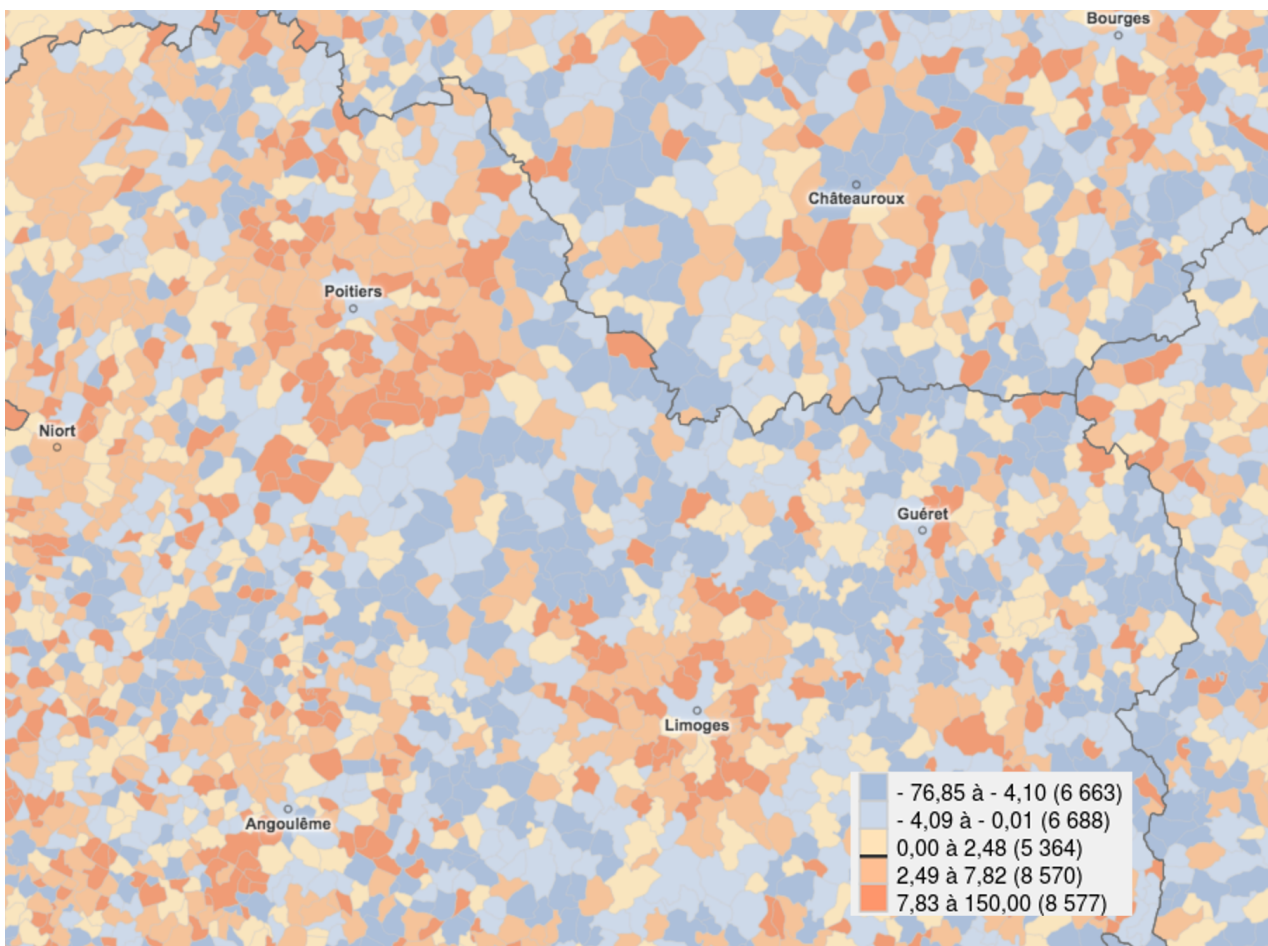
1- Voir dans la bibliographie les coupures de presse relatant le phénomène de vacance commerciale et les réactions des habitants, commerçants et élus.

2- Nous reviendrons sur ce terme ultérieurement

Selon le journaliste Olivier Razemon, la vacance commerciale n'est que la partie la plus visible d'un «phénomène global», qui touche une grande partie des villes françaises. Ainsi, la perte de commerces est également accompagnée d'une déprise démographique et d'une paupérisation de la population dans les centre-ville. Contrairement aux idées reçues, dans les villes moyennes, ce sont les plus pauvres qui habitent dans les centres-villes, et les classes sociales les plus riches qui se situent en périphérie (Razemon, 2016).

- *Un phénomène qui prend de l'ampleur depuis 30 ans*

Le phénomène de dévitalisation existe cependant depuis un certain nombre d'années. Depuis 1970, nous constatons le déclin progressif de certains centres-villes (Poupard, 2017). L'un des indicateurs pouvant montrer une dévitalisation est l'évolution démographique. L'observation du peuplement depuis 1968 permet de constater la stagnation voire la diminution du nombre d'habitants dans les communes centrales d'un grand nombre d'aires urbaines. L'un des exemples les plus marquants est certainement celui



*Illustration 2: Évolution de la population entre 2009 et 2014, dans le centre-ouest de la France. Nous constatons la perte d'habitants dans les principales villes-centres mais son augmentation dans les communes les entourant (INSEE 2014, Géoclip, 2018)*

de la ville de Saint-Étienne, qui a perdu 52 000 habitants entre 1968 et 2015. Mais même les

viles moins concernées par des processus de désindustrialisation massive qu'a connu la préfecture de la Loire subissent le même sort, et en particulier les villes de moins de 100 000 habitants. Les cartes issues des recensements de la population le prouvent (voir Illustration 2).

Cependant, ces dernières années, le phénomène de dévitalisation s'est aggravé, et un autre indicateur permet de s'en rendre compte : il s'agit du taux de locaux commerciaux vacants. Selon Procos, un bon taux de vacance est de l'ordre de 5 %. En-dessous, il est difficile à un commerçant de s'installer, au-dessus de 7 % il est synonyme d'une perte d'attractivité commerciale. En France, ce taux de vacance était de 7.2 % en 2012, il a atteint en 2015 9.5 % puis 10.5 % en 2016. Ces chiffres calculés par Procos sont en revanche limités au seul périmètre du «centre-ville» tel que défini par l'organisme, et qui correspond à peu près à la zone d'installation des plus grandes enseignes nationales voire internationales de commerce spécialisé<sup>1</sup>. Ainsi, la vision de ce taux de vacance correspond à l'hyper-centre de la ville et ne prend pas en compte les nombreuses rues à proximité de celui-ci mais participant également à la vitalité commerciale. À Pau par exemple, un calcul effectué par un citoyen [en prenant en compte l'ensemble des rues commerçantes aux alentours du périmètre du centre-ville] révèle un taux de vacance de 24 %, au lieu des 10 à 15 % relevés par Procos (Razemon, 2016).



*Illustration 3: Local commercial vide à Poitiers (Alric Bonvallet, 2018)*

1- Voir la définition du commerce spécialisé en page 12.

En 2017, 76 centres urbains sont mêmes classés QPV (Quartiers Politique de la Ville), un statut créé au départ pour les grands ensembles d'habitat social concentrant des problèmes socio-économiques importants, dès les années 80. Les villes les plus concernées se situent le long de la vallée du Rhône et dans le sud-ouest de la France, et/ou ont souvent connu une phase importante de désindustrialisation. Cette «labellisation» garantit des financements étatiques pour leur rénovation et leur développement économique, en ayant toutefois des conséquences négatives que soulève Dupuy Le Bourdellès en 2018 au sujet du classement en QPV du centre de Châtelleraut dans la Vienne, notamment sur l'image de «quartier sensible» peu attractive que renvoie cette dénomination. De plus, l'étape résidentielle y est courte (Dupuy Le Bourdellès, 2018) et la grande majorité des ménages dont la situation professionnelle et familiale est stable préfèrent choisir l'accession à la propriété dans les périphéries ou les couronnes périurbaines (*ibid*, p.5). Mais cette affirmation n'est pas valable seulement pour les villes catégorisées comme prioritaires.

- *Un modèle urbain développé depuis les années 70, qui a profondément changé les habitudes de vie et de consommation*

La périphérie des villes s'est rapidement développée depuis les années 50 et a été encouragée par différentes politiques publiques. Il s'agissait tout d'abord de répondre aux besoins massifs de logements de population, en particulier en raison des vagues massives d'immigration par la construction des grands ensembles. Cependant, cette politique est rapidement arrêtée dans les années 1970, par la Circulaire Guichard en 1973. Puis, la loi Barre en 1977 change totalement la politique de construction en France : d'un modèle d'urbanisation étatique basée sur le développement du collectif, la priorité est donnée sur un modèle plus libéral, à la charge des individus aidés par les aides à la pierre. Ce changement d'aide a entraîné le développement d'une autre forme urbaine, le lotissement de maisons individuelles. Ce choix a été porté en fonction des préférences déclarées des Français pour ce type de logement : L'Institut National des Études Démographiques (INED) rapportait les résultats d'un premier sondage, en 1945, traitant des « désirs des Français en matière d'habitation urbaine ». 72 % des enquêtés indiquaient alors préférer la maison individuelle à l'immeuble collectif (Damon, 2017). Depuis 1976 la production de pavillons individuels en périphérie des villes a dépassé la production de logements collectifs (Monin, 2015). La population en territoire périurbain a ainsi évolué d'un niveau proche de 0 en 1945 à 3 millions en 1975 pour atteindre 11 millions en 2012 (Marchal, Stébé, 2013). L'observation des photographies aériennes anciennes mettent en valeur cette évolution : les lotissements n'ont cessé de gagner du terrain autour des grandes métropoles, mais aussi en périphérie des villes et bourgs plus petits.



*Illustration 4: Environs de Lille (Nord) en 1955 à gauche, en 2016 à droite (Géoportail, 2018)*



*Illustration 5 : Environs de Saint-Marcellin (Isère, 8 000 habitants) en 1955 (à gauche) et en 2016 (à droite). Géoportail, 2018*



*Illustration 6: Environs de Bourges (Cher) en 1955 à gauche, en 2016 à droite (Géoportail 2018)*

En parallèle, le fonctionnement du tissu commercial a profondément changé. Le réseau de commerces de proximité localisé dans les villes ou les bourgs, s'est vu concurrencé par un modèle nouveau basé sur les supermarchés, les centres commerciaux et les zones commerciales en entrée de ville. Depuis la création des premiers hypermarchés, ce modèle commercial n'a cessé de se développer tout en s'adaptant aux changements de consommation : le hard-discount par exemple, est né suites aux crises économiques des années 80. Il constitue aujourd'hui 80 % du chiffre d'affaires du commerce en France, selon Procos. De plus, le commerce de périphérie ne cesse de progresser : alors que la consommation augmente de 1.3 % par an en moyenne en France, la superficie des commerces augmente de 3 % par an (Razemon, 2016, Poupard 2017). Ce modèle commercial dominant en France, est basé sur une école libérale, qui a tendance à sous-estimer les externalités négatives de son territoire (Madry, 2018). Ces dernières apparaissent désormais au grand jour.

La France dispose toutefois d'un outil de régulation du développement commercial. Il s'agit des Commissions Départementales d'Aménagement Commercial (CDAC)<sup>1</sup>, composés d'élus locaux, d'acteurs économiques, environnementaux et parfois associatifs<sup>2</sup>. Cette commission doit analyser chaque nouveau projet de plus de 1 000 m<sup>2</sup> ou extension permettant à une surface commerciale existante d'atteindre ce seuil. Le rôle des CDAC est, selon ses statuts définis par la loi de modernisation de l'économie votée en 2008, de mieux encadrer l'insertion paysagère et environnementale. Mais il n'est pas de réguler la concurrence, notamment celle entre offre en centre-ville et offre en périphérie. Ces commissions autorisent près de 90% des projets, représentant un total de 2,3 millions de mètres carrés en 2016, ce qui leur vaut un surnom de «machines à dire oui» de la part de certains politiques ou de militants engagés contre le développement de zones commerciales périphériques (voir Figure A).

---

1- Voir la définition et la composition exacte d'une CDAC dans le glossaire page 12.

2- C'est le cas par exemple de l'association de cyclistes quotidiens berruyère «Mon Cher Vélo», qui a demandé de siéger à la CDAC du Cher

AVIS ET DECISIONS PRIS AU COURS DES REUNIONS DES COMMISSIONS DEPARTEMENTALES D'AMENAGEMENT COMMERCIAL PAR ANNEE													
REUNIONS	AVIS ET DECISIONS						TAUX EN % PAR LIGNE				SURFACE MOYENNE DES PROJETS		
	Autorisations et Avis favorables			Refus et Avis défavorables			TOTAL		Autorisations et Avis favorables			Refus et Avis défavorables	
	Nb	Nb	SV	Nb	SV	Nb	SV	Nb	SV	Nb		SV	SV
2009	751	1 151	3 107 535	155	605 231	1 306	3 712 766	88%	84%	12%	16%	2 843	
2010	828	1 296	3 326 707	154	547 530	1 450	3 874 237	89%	86%	11%	14%	2 672	
2011	775	1 252	3 298 209	128	436 328	1 380	3 734 537	91%	88%	9%	12%	2 706	
2012	665	1 024	2 765 367	133	478 527	1 157	3 243 894	89%	85%	11%	15%	2 804	
2013	640	1 012	2 403 668	105	335 685	1 117	2 739 353	91%	88%	9%	12%	2 452	
2014	642	1 041	2 484 754	123	404 249	1 164	2 889 003	89%	86%	11%	14%	2 482	
2015	516	740	1 432 489	91	220 474	831	1 652 963	89%	87%	11%	13%	1 989	
2016	708	979	1 968 318	128	360 671	1 107	2 328 989	88%	85%	12%	15%	2 104	

Figure A: Projets et surfaces de vente autorisés entre 2009 et 2016 par les CDAC (CNAC, rapport d'activité 2016)

*Même si le projet est nocif pour le territoire (sur le plan économique, NDLR), il sera accepté. Cela a conduit les CDAC à devenir de véritables machines à dire oui. Tribune dans Courrier des Maires, Mars 2015*

Enfin, notons que ce développement du périurbain a été rendu possible par la diffusion massive de l'automobile (Marchal, Stébé, 2016). En effet, l'accession à la propriété en lotissement est allée de pair avec la possession d'une voiture. Le taux de motorisation des ménages en France est passé de 53 % en 1970 à 83 % en 2014. La motorisation individuelle est considérée comme le «paradigme» de la ville moderne par Frédéric Héran (2016). «Quand les gens vont, en fait, ils conduisent» déclare Razemon au sujet des déplacements urbains. Mais c'est surtout le nombre de véhicules des ménages qui prouve son utilisation quotidienne pour les déplacements domicile-travail notamment : il s'agit de la double motorisation des ménages, un phénomène qui s'est fortement développé depuis les années 1980 passant de 23 % en 1982 à 36 % en 2014<sup>1</sup> Selon l'INSEE, 70 % des trajets domicile-travail sont en effet réalisés en voiture en France en 2014.

1- INSEE, 2014

Le développement conjoint d'un modèle d'habitat éloigné des centres urbains, et le développement de grandes zones commerciales, couplés à un système de mobilité basé sur le véhicule individuel, change le rapport des habitants aux centres-villes. Ceux-ci ne sont plus attractifs pour l'habitat, l'emploi, les commerces et les loisirs. Cette thèse est défendue par Razemon dans son livre intitulé *Comment la France a tué ses villes*, ouvrage très singulièrement orienté en défaveur du modèle urbain développé en France depuis les années 70. Selon l'auteur, «les villes moyennes se dévitalisent, sous l'effet de la grande distribution et du tout-voiture». Si l'avis de Razemon est à prendre avec du recul dans le cadre d'une étude sociologique, il apparaît tout de même que sa position est étayée par certains travaux scientifiques. C'est en effet ce que l'on peut retenir des études de Marchal et Stébé, réalisées sur les périphéries de Nancy en 2013, et qui avaient pour objectif d'interroger la posture de Lefebvre sur sa notion de «droit à la ville», en particulier sur l'emplacement géographique de la centralité urbaine (selon Lefebvre, au «centre de la ville»). En 1968, le philosophe a en effet développé une position très marquée concernant le «droit d'accéder à la 'centralité'», représentée par les centres des villes traditionnelles européennes concentrant les pouvoirs politiques et économiques ainsi que les aménités de la vie citadine (commerces, écoles, culture, loisirs, services médicaux et administratifs)» (Marchal, Stébé, 2013). Pour cela, ils ont interrogé le rapport des habitants des périphéries de Nancy aux diverses centralités que compose l'aire urbaine, qu'ils ont défini comme étant le centre-ville de Nancy mais aussi des « zones polyfonctionnelles», autrement dit des espaces dédiées au travail, au commerce et au loisir, implantés le long des voies rapides de l'agglomération.

Selon leurs études, les habitants seraient ainsi peu enclins à considérer son centre-ville comme un élément essentiel de centralité. Les zones périphériques, que ce soit les centres commerciaux mais aussi les pôles d'emploi composés de zones d'activité économique, lui sont privilégiées. Nancy ne représente plus qu'une centralité auxiliaire, utilisée ponctuellement pour des événements particuliers ou festifs. D'un point de vue commercial, les zones de consommation localisées en périphérie de Nancy sont bien plus utilisées par les habitants car elles offrent les mêmes commerces et services que le centre-ville sans en posséder un inconvénient majeur : la difficulté à y venir en voiture et à se garer. La voiture est ainsi un moyen facile de se rendre en zone périphérique, alors qu'elle ne permettrait pas d'accéder au centre-ville de manière attractive.

Au vu des phénomènes de desserrement des agglomérations qui se traduit par un front d'urbanisation qui continue à progresser (Marchal, Stébé, 2013) et du nombre toujours croissant d'offre commerciale et économique en périphérie des villes, la perte d'attractivité des centres, au cœur du débat public et qui fait l'objet d'un important travail de médiatisation depuis 2016, se confirme donc par les travaux scientifiques. Cependant, l'exploitation des résultats de Marchal et Stébé sur l'aire urbaine de Nancy amènent à s'interroger sur leur



généralisation : en quelle mesure est-il possible de les appliquer à d'autres aires urbaines françaises ?

- *Un travail de requalification des centres-villes à l'échelle locale et nationale*

Il est toutefois possible d'agir contre la dévitalisation des centres. Sur le plan du commerce, les communes et intercommunalités disposent de plusieurs outils pour la préservation d'un nombre suffisant de commerce et d'une diversité commerciale. Le PLU (...) est le premier outil d'action, qui comporte lui-même de multiples instruments de revitalisation (Poupard, 2017). Parmi ces outils principaux à destination des centres-villes nous pouvons citer :

- L'instauration d'un périmètre de sauvegarde commerciale, permettant de pérenniser l'activité dans une zone définie, afin de (re)trouver une polarité attractive entraînant à terme une possible extension de ce périmètre,
- La réglementation des activités en rez-de-chaussée pour éviter les phénomènes de «ruptures» de linéaires commerciaux causées par l'implantation d'activités ne générant pas de flux majeurs (cabinets médicaux, assurances etc.),
- La possibilité de transformation du bâti existant en ville afin de le faire plus facilement correspondre aux attentes de la population, et ainsi de lui redonner de l'attractivité. Ainsi, Saint-Étienne autorise désormais les terrasses tropéziennes, ou combles ouvertes, dans la toiture (Razemon, 2017). Il s'agit d'un dispositif architectural permettant de créer une terrasse dans une charpente classique.

Enfin, Cette préférence pour les zones commerciales au mépris des centre villes peut aussi être analysée en termes de concurrence bien que les outils réglementaires semblent insuffisants voire décriés. S'il n'existe pas de moratoire sur la construction de grandes surfaces périphériques en France, un certain nombre d'acteurs se prononcent en faveur d'une loi nationale allant dans ce sens, comme le député Patrick Vignal qui suggérait même de faire des centres-villes la «grande cause nationale»<sup>1</sup> en 2017. De même, le maire de Bourges a communiqué en automne 2017 sur son refus d'autoriser toute nouvelle surface périphérique sur sa commune<sup>2</sup>.

## 1.2. Le cas de Poitiers et des Vallées du Clain

Dans ce contexte, il est intéressant à plusieurs titres de s'intéresser au cas de Poitiers et de l'une des intercommunalités situées au sud de son aire urbaine : la Communauté de Communes des Vallées du Clain. L'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) a permis d'obtenir des éléments de diagnostic, qui, couplés aux

1- Le Courrier des Maires, 9 septembre 2017 ; Libération, 11 septembre 2017.

2- Le Berry, 26 octobre 2017 ; Vidéo Brut, octobre 2017.

informations issues des documents du Schéma de Cohérence Territoriale du Seuil du Poitou et de la presse locale, montrent que :

- Poitiers est une ville concernée par les phénomènes de dévitalisation commerciale avec un taux de vacance atteignant environ 10 % en 2016 selon le baromètre Procos.
- Depuis une vingtaine d'années, la commune de Poitiers subit une perte d'habitants et une paupérisation. La commune de Poitiers est ainsi plus pauvre que les communes de première couronne.
- La ville est entourée de nombreuses zones d'activités en périphérie, qui n'ont cessé de se développer depuis les années 80. La plus emblématique de l'agglomération est située à 8 kilomètres de Poitiers. Elle borde le célèbre Futuroscope et accueille un centre commercial, des bureaux et des universités sur 400 hectares. Récemment, Poitiers a vu partir non seulement des commerces, mais aussi des institutions et des grands employeurs loin du centre-ville. Ainsi la Banque de France a quitté la ville en 2016, au profit d'un bâtiment plus grand et avec plus de stationnement, mais loin de la gare et des arrêts de bus, ce qui a pénalisé les clients et salariés venant en transport en commun<sup>1</sup>.
- Depuis 2010, la ville de Poitiers et la Communauté d'Agglomération (CA<sup>2</sup>) du Grand Poitiers ont réalisé d'importants travaux en centre-ville, portant sur une extension de la zone piétonne, le changement de plan de circulation, la création d'un axe bus en site propre traversant le centre-ville et la requalification des espaces publics du centre. Achievés en 2013, leurs conséquences sur l'attractivité du centre-ville à moyen et long terme n'ont pas encore été étudiées.
- Dans le même temps, le territoire des Vallées du Clain voit sa population fortement augmenter depuis 1968, et il s'agit de la croissance la plus forte de toute l'aire urbaine pictave. À l'inverse, la croissance démographique de la Communauté d'Agglomération du Grand Poitiers, qui diminue d'année en année, est presque nulle aujourd'hui. (voir figure A).
- Sur l'aire urbaine de Poitiers, la motorisation des ménages est plus forte que la moyenne des aires urbaines françaises, de même que l'utilisation de la voiture individuelle (voir figure.B)

---

1- Centre Presse, 21 septembre 2017

2- Nous privilégierons l'utilisation du sigle CA pour Communauté d'Agglomération, ainsi que CC pour Communauté de Communes, dans la suite de ce mémoire.

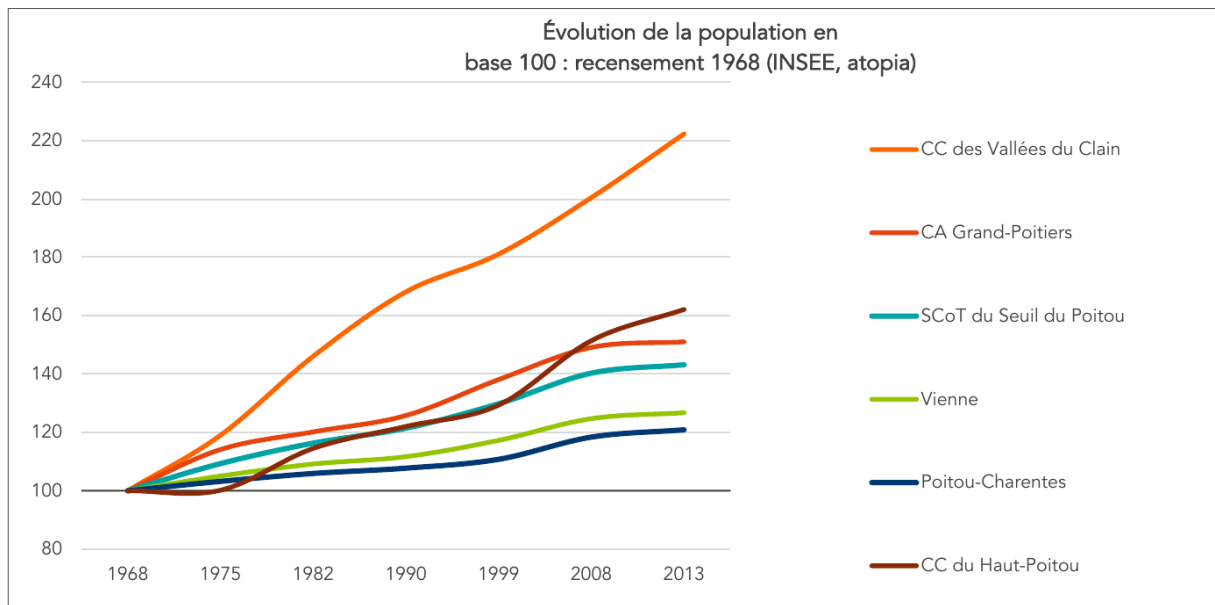


Figure B: Évolution de la population de la CC des Vallées du Clain en comparaison avec d'autres territoires de la région depuis 1968 (diagnostic de territoire, atopia, 2017)

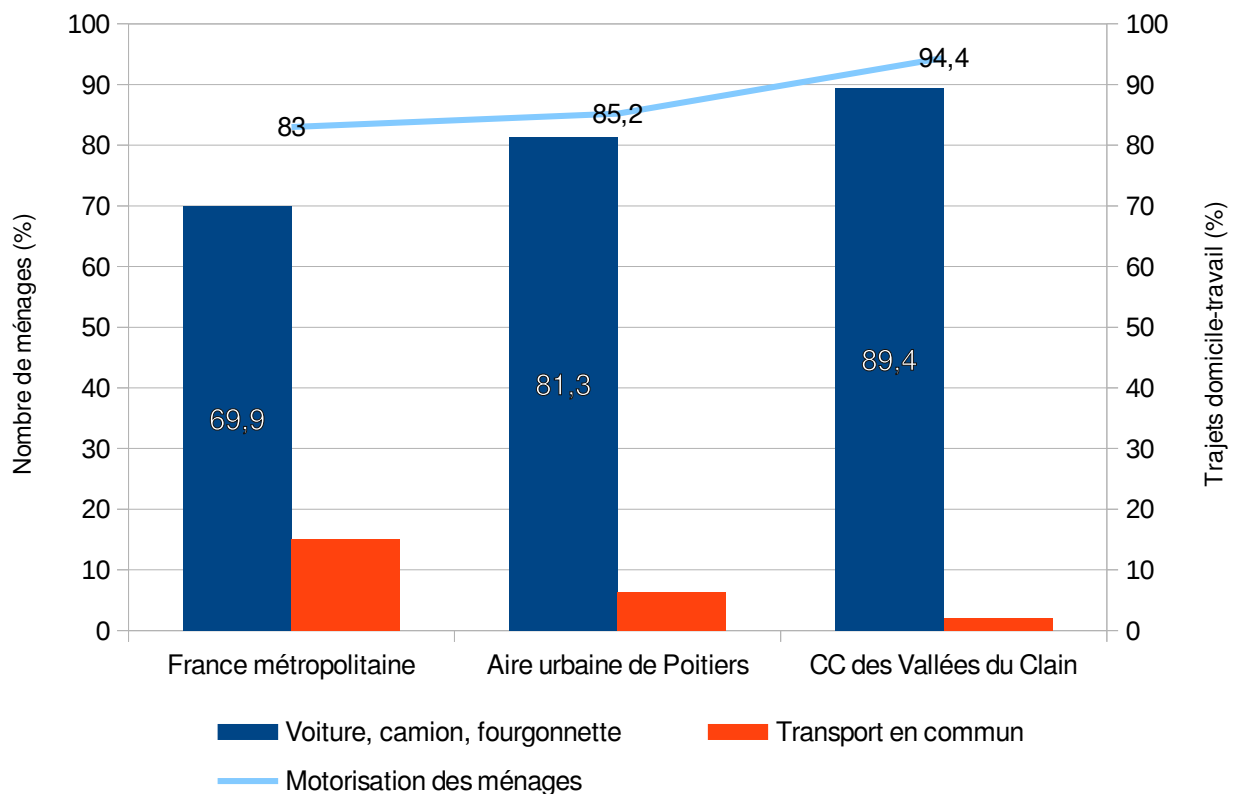
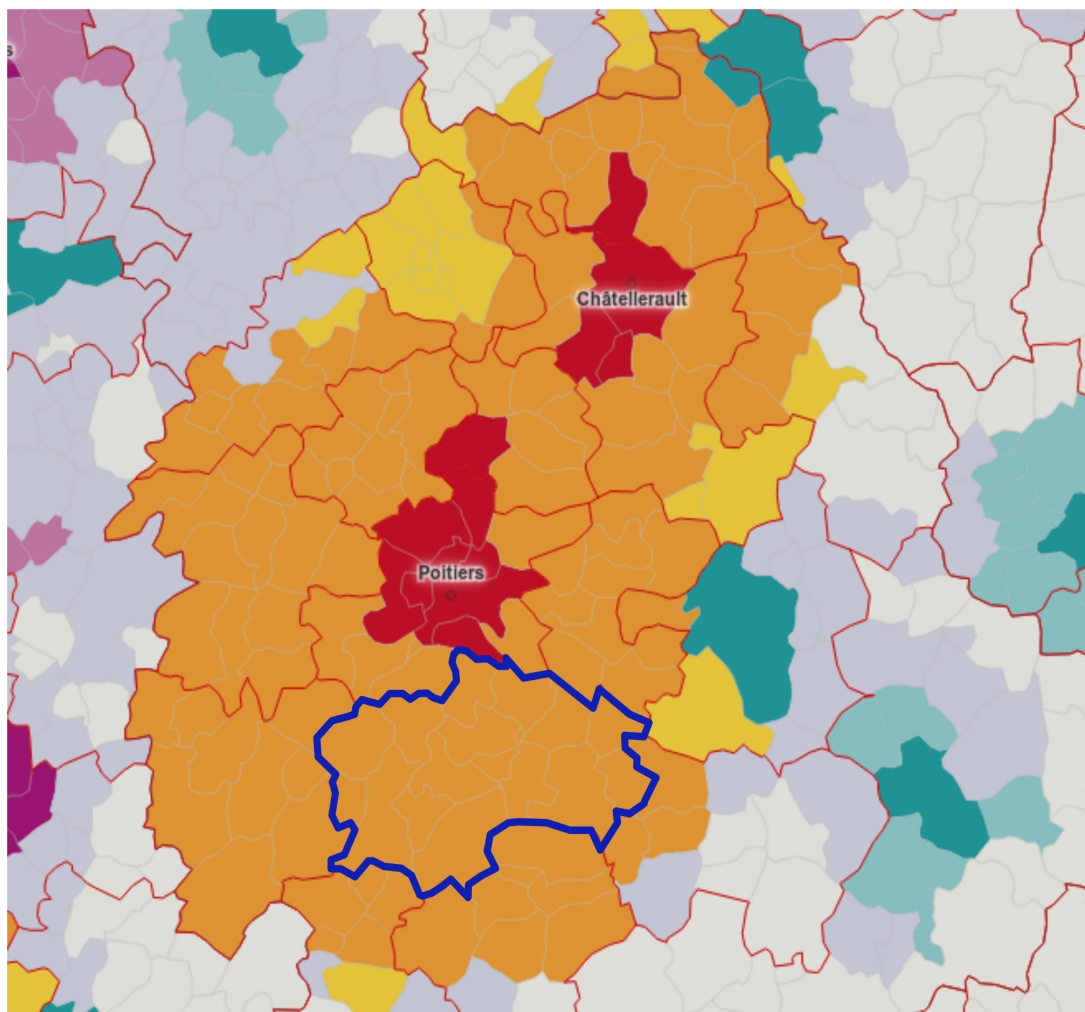


Figure C: Mode de transport principal utilisé pour les déplacements domicile-travail et tau de motorisation des ménages en 2014 (INSEE, 2018, traitement personnel)



*Illustration 7 : La communauté de communes des Vallées du Clain (en bleu) dans l'aire urbaine poitevine. En orange, les communes faisant partie de l'aire urbaine des grands pôles (plus de 10 000 emplois, en rouge). INSEE, 2018*

- *Un Schéma de Cohérence Territoriale en construction, qui rayonne sur un vaste espace autour de Poitiers*

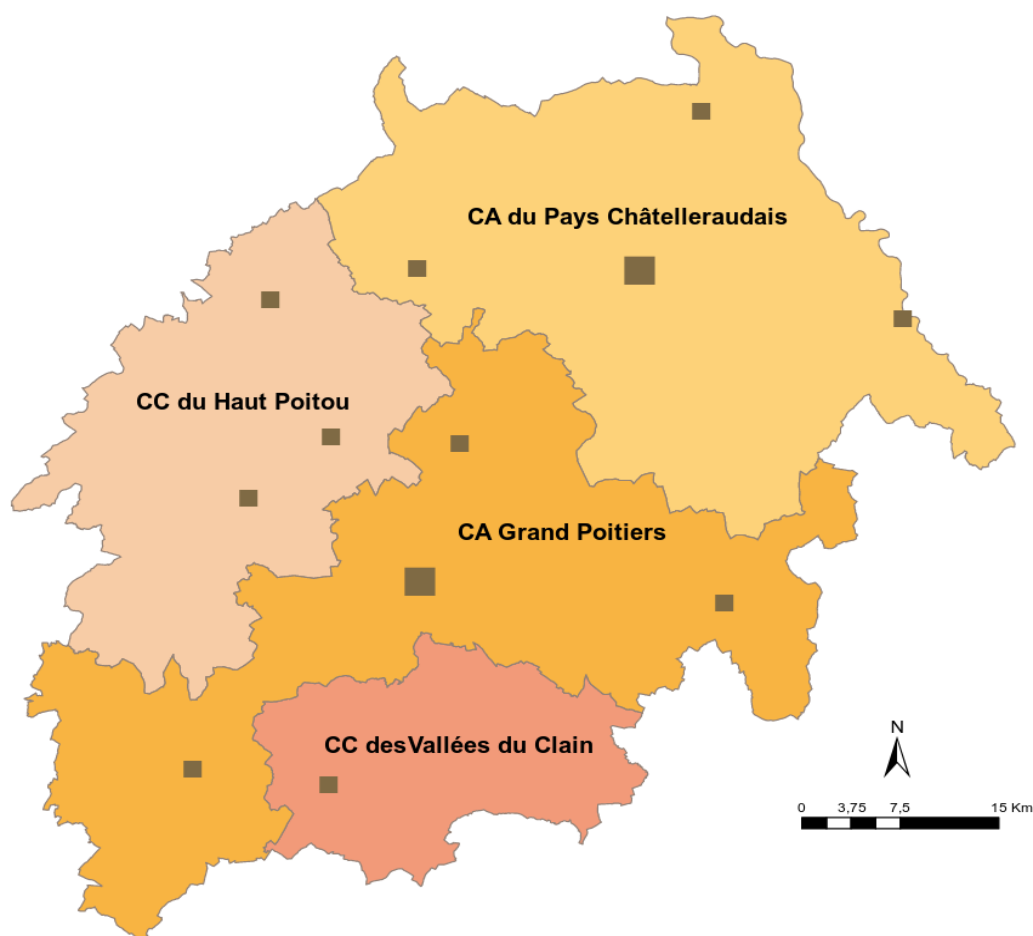
Les démarches pour la réalisation d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT<sup>1</sup>) à l'échelle des aires urbaines de Poitiers et de Châtelleraut ont démarré en 2006, par la création d'une association de préfiguration<sup>2</sup> regroupant les agglomérations de Poitiers et Châtelleraut ainsi qu'une communauté de communes située entre les deux (CC du Val Vert du Clain).

En 2010, le territoire de définition s'élargit pour couvrir l'ensemble des intercommunalités dans l'influence de Poitiers et Châtelleraut (voir Illustration 8), soit 134 communes, 3 682 km<sup>2</sup> et 339 548 habitants<sup>3</sup>.

1- Nous privilégierons l'utilisation du sigle SCoT dans la suite de ce mémoire.

2- Association Loi 1901 regroupant les EPCI des deux aires urbaines de Poitiers et Châtelleraut

3- Chiffre issu du recensement de la population INSEE 2013.



*Illustration 8: Le territoire du SCoT du Seuil du Poitou en 2018 (IGN 2017, site internet officiel du SCoT du Seuil du Poitou)*

Ce périmètre regroupe désormais l'ensemble de l'aire urbaine de Poitiers, ainsi que celle de Châtelleraut, en rayonnant sur les deux-tiers du département de la Vienne.

Le SCoT est l'outil d'aménagement du territoire le plus à-même de définir les grandes orientations concernant les enjeux liés à la périurbanisation, l'aménagement commercial et les mobilités. En effet, la loi définit son rôle de cette manière :

*Le SCOT est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles, notamment celles centrées sur les questions d'organisation de l'espace et d'urbanisme, d'habitat, de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement.... Il en assure la cohérence, tout comme il assure la cohérence des documents sectoriels intercommunaux : plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi), programmes locaux de l'habitat (PLH), plans de déplacements urbains (PDU), et des PLU ou des cartes*

*communales établis au niveau communal. (Site internet du Ministère de la Cohésion des territoires, 2018)*

Le SCoT du Seuil du Poitou est en cours d'élaboration. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)<sup>1</sup> a été être débattu le 20 juin 2018.

### I.3. Définitions

- *Poitiers, une «Ville moyenne»*

En reprenant la définition de la DATAR<sup>2</sup>, qui définit comme «ville moyenne» les villes dont la taille est comprise entre 20 000 et 100 000 habitants, Poitiers rentre dans cette définition avec une population de 87 918 habitants en 2015 selon l'INSEE.

Mais cette définition stricte suffit-elle à qualifier ce qu'est une «ville moyenne» ? Ce terme est aujourd'hui très utilisé, mais en même temps très mal défini. À l'heure de la métropolisation, la ville moyenne semble être hors du temps : elle renvoie à l'imaginaire historique, administratif et ciné/littéraire d'une armature urbaine centralisée et hiérarchisée (Roux, 2018). Toujours selon Roux, «le flottement est de règle», et le marketing territorial, aujourd'hui monnaie courante au sein des collectivités, s'affranchit bien de ces seuils numériques. Pour vanter un territoire, *ville moyenne* est un terme peu glorieux et pour ainsi dire jamais utilisé : on lui préférera des termes supérieurs. Pour ne citer qu'elle, la Communauté d'Agglomération de Châteauroux (Indre), et ses quelques 93 000 habitants, n'hésite pas à s'appeler «Métropole» même si elle n'en possède absolument pas les caractéristiques.

De plus, ce qui définit une ville comme «moyenne» n'est pas seulement le résultat de la taille de la ville, mais surtout de l'importance de sa fonction régionale (Desmarais, 1984). Sa localisation dans l'espace urbain comptera beaucoup. Notamment, les communes comprises entre 20 000 et 50 000 habitants sous l'influence d'une ville plus importante ne peuvent être considérés de la même manière : «Sortons donc du thème 'villes petites et moyennes' les communes en situation de banlieue dans les grandes agglomérations», pour reprendre les mots de Roux. Ainsi, Bourgoin-Jallieu (Isère) , 28 000 habitants, est englobée dans l'aire urbaine de Lyon, et joue en conséquence un rôle plus faible dans la structuration du territoire que Issoudun (Indre), 12 000 habitants en 2015, qui rayonne sur un bassin de vie rural important entre Bourges et Châteauroux.

Quant à Poitiers, il convient de s'arrêter un instant sur sa place au sein du grand centre-ouest, et en particulier les raisons pour lesquelles elle était, jusqu'à la création de la Nouvelle-Aquitaine, la ville principale où siégeait la Région Poitou-Charentes. Composée de

1- Voir sa définition en page 12.

2- Voir sa définition en page 13.

4 départements et de 3 villes de taille équivalente : Angoulême, La Rochelle et Poitiers, dont la taille des villes-centre est pour chacune comprise autour de 100 000 habitants. Sans grande ville de plus de 100 000 habitants, Poitou-Charentes a été considérée comme une région «sous-métropolisée» marquée par l'absence d'une métropole interne (Hellier, 2001), Poitiers se démarque d'Angoulême et de La Rochelle par sa proximité avec Paris, ce qui a permis d'en faire le chef-lieu de l'ancienne région. Avec une dimension régionale incontestable, mais dont l'envergure nationale est limitée (*ibid*, p.61), Poitiers peut donc être caractérisée comme une «grande ville moyenne». C'est l'hypothèse que nous ferons dans cette étude. Le terme de «grande ville moyenne» est également utilisé par Procos dans son classement des centres-villes commerçants pour qualifier Poitiers.

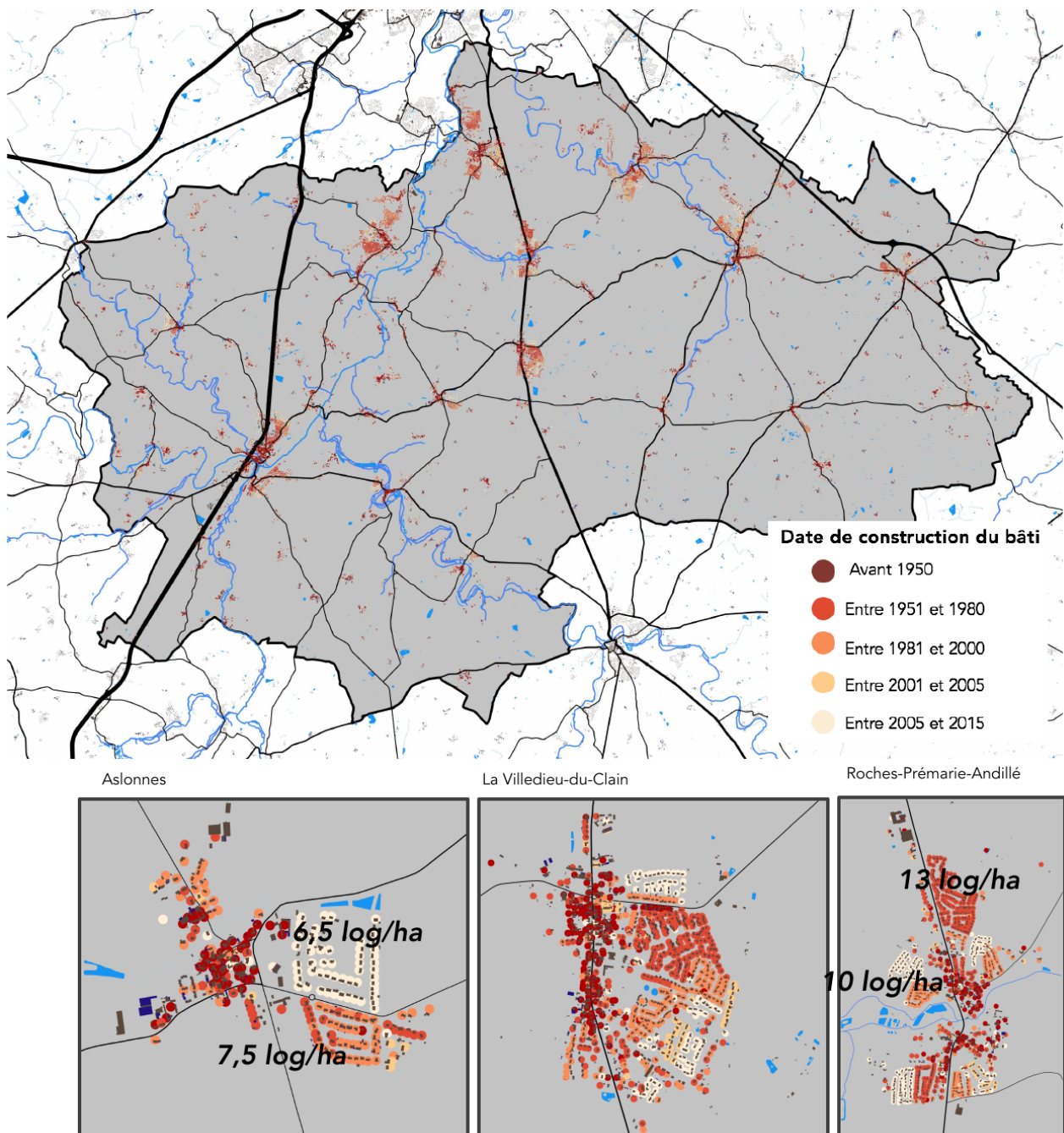


Illustration 9 : La vue sur le sud de Poitiers depuis un immeuble de la ville (Alric Bonvallet, 2018)

#### - Les vallées du Clain, un territoire périurbain ?

Le territoire des Vallées du Clain est une communauté de communes composée de 16 communes, peuplée de 26 000 habitants en 2015. Il est situé au sud de la Communauté d'Agglomération du Grand Poitiers et fait partie de l'aire urbaine pictave (258 000 habitants en 2015). Un certain nombre d'indicateurs montrent que les vallées du Clain connaissent depuis 1968 un phénomène de périurbanisation particulièrement marqué, au sein d'une aire urbaine dont le développement durant les «trente glorieuses» s'est accompagné et a été suivi d'une forte dissémination périurbaine (Souman et. al. 1992). L'analyse de la consommation d'espace au sein des Vallées du Clain met en évidence le développement de lotissements de maisons individuelles, dont les parcelles vendues n'ont cessé de grandir en taille depuis les premiers lotissements des années 70. Il apparaît que les communes les plus concernées par le développement de ces lotissements sont celles situées le plus près des axes routiers les plus fréquentés : la RN10 à Vivonne, la RD741 entre Poitiers et La-Villedieu-du-Clain et la RN145 entre Vivonne et Fleuré.

Cependant, cela suffit-il à qualifier les Vallées du Clain comme territoire périurbain à proprement parler ? La définition même du périurbain ne fait pas consensus (Cusin, 2016) et il est aujourd'hui difficile de parler de ces territoires d'une manière précise et d'en avoir une définition universelle. Or, les Vallées du Clain se caractérisent par des éléments qualitatifs singuliers qui questionnent le terme de «périurbain» :



*Illustration 10: Analyse de la consommation d'espace par les lotissements construits dans les Vallées du Clain (diagnostic de territoire, atopia, 2017)*



- Il reste en très grande majorité composé d'espaces agricoles et naturels comme le prouve l'illustration 10. Elle permet également de constater qu'il n'existe pas de phénomène de conurbation<sup>1</sup> ou d'urbanisme linéaire à grande échelle le long des routes et que l'urbanisation reste relativement groupée autour des villages historiques.
- Le territoire dispose également d'un cadre de vie paysager et patrimonial qui non seulement est de qualité, mais qui fait l'objet d'une protection et d'une mise en valeur assez forte de la part des collectivités locales. Ainsi, la commune de Château-Larcher, au sud de l'intercommunalité, cherche à faire reconnaître son patrimoine bâti par une labellisation «Petites cités de caractère» (entretien avec les élus communaux, atopia, 2017).
- Malgré une forte dépendance à l'emploi extérieur (situé dans le Grand Poitiers), l'augmentation de la population est allée de pair avec une augmentation de l'activité économique. Cet emploi est situé dans des zones d'activité mais aussi dans les bourgs, grâce à une forte présence d'équipements et de commerces de proximité. Chaque commune possède au moins un commerce.

À partir de ces éléments, comment est-il possible de définir le territoire étudié de manière à en englober toutes ses caractéristiques ? Une nouvelle fois, ce sont les travaux de Stébé et Marchal sur l'agglomération de Nancy qui nous permettent d'y répondre. Grâce à des enquêtes réalisées dans les territoires les plus éloignés de Nancy mais faisant partie de l'aire urbaine<sup>2</sup>, ceux-ci proposent une définition de «pré-urbain» pouvant correspondre, à première vue, aux Vallées du Clain. En effet, il semble émerger un nouvel espace entre les couronnes périurbaines traditionnelles et les territoires ruraux (Marchal, Stébé, 2017) que les chercheurs définissent comme tels :

*«des modes de vie urbano-ruraux dans un décor champêtre, par une impérative nécessité de se déplacer quotidiennement en automobile, par l'installation de jeunes ménages aux revenus modestes et moyens, par la construction de pavillons, de logements locatifs et la rénovation d'anciennes demeures situées au cœur des villages».*

Cette phrase, est en totale concordance, du moins à première vue, avec les éléments identifiés et cités auparavant, ce qui permet de faire l'hypothèse d'une possible application de ce terme sur les Vallées du Clain. Il convient d'étudier plus précisément en quelle mesure notre territoire d'étude rentre dans cette définition.

1- Voir sa définition en page 13

2- L'aire urbaine, dont la définition donnée par l'Insee est définie en annexe, regroupe les communes sous l'influence de la ville-centre sur le plan de l'emploi : au moins 40 % des actifs de ces communes travaillent en effet dans le pôle urbain principal.

## I.4. Interrogations

Face à ces constats concernant la dévitalisation de la plupart des villes moyennes et le développement de nouvelles formes de périurbanisation, apparaissent un certain nombre de questionnements :

En quelle mesure est-il possible de considérer le territoire des Vallées du Clain comme un territoire pré-urbain, en reprenant le concept défini par Marchal et Stébé ?

La motorisation individuelle est un facteur semblant essentiel dans les habitudes de vie des habitants du pré-urbain nancéien. Qu'en est-il pour les habitants des Vallées du Clain, eux-mêmes particulièrement concernés par les mobilités individuelles en voiture ? Quels sont les autres facteurs qui déterminent leur rapport au centre-ville de Poitiers ?

De plus, alors que la problématique du déclin des centres-villes est au cœur des débats d'aujourd'hui, et que des outils existent pour lutter contre la vacance commerciale notamment, quelles initiatives sont prises à l'échelle de Poitiers (Notamment par le Grand Poitiers et le SCoT du Seuil du Poitou) pour rendre le centre-ville attractif auprès des populations les plus lointaines de celui-ci, en particulier des Vallées du Clain ?

Ainsi, un travail sur les Vallées du Clain, et sur les liens entre celui-ci et le centre-ville de Poitiers, répond à un creux scientifique. L'ensemble de ces interrogations peuvent obtenir une réponse à travers la problématique suivante :

*Quelle est la place du centre-ville de Poitiers par rapport aux centralités périphériques pour les habitants des Vallées du Clain ?*

Cette problématique permet de formuler plusieurs hypothèses :

- Le territoire des Vallées du Clain est qualifiable de pré-urbain selon les critères définis par Marchal et Stébé mais avec possiblement des éléments de dissensus qu'il convient d'observer et de qualifier.
- Le centre-ville de Poitiers est moins attractif pour les habitants des Vallées du Clain que les diverses centralités périphériques, plus facilement accessibles en voiture.
- Le développement de mobilités alternatives (notamment TC structurant tel que projeté par le SCoT) inciterait les habitants des Vallées du Clain à laisser leur voiture pour se rendre rapidement en centre-ville.
- Les acteurs du centre-ville, ainsi que du Grand Poitiers et du SCoT Seuil du Poitou, mettent en place des actions pour rendre attractif le centre-ville qui sont à détailler dans le cadre de notre étude.

## I.5. Méthode utilisée

Pour répondre à ces questions, nous avons réalisé un travail ethnographique se basant sur des données principalement qualitatives, permettant de caractériser les habitudes et perceptions des habitants des Vallées du Clain par rapport au centre-ville de Poitiers. Il s'est appuyé sur des entretiens semi-directifs, des petits entretiens collectifs et des observations de terrain.

Ce travail a été croisé avec les perceptions des acteurs du centre-ville et de l'aire urbaine de Poitiers, ainsi qu'avec les données quantitatives issues d'une enquête commerciale, réalisée en 2016 sur le périmètre du SCoT du Seuil du Poitou par la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Vienne.

La majorité de ces acteurs a été interrogée lors d'une semaine de terrain sur place, couplée à des observations de Poitiers (centre-ville et périphéries) et du territoire des Vallées du Clain. Ces observations ont été l'occasion de mieux comprendre le cadre de vie local, et de confronter nos idées issues de nos lectures à l'avis personnel des habitants et des commerçants. L'ensemble des trajets ont été effectués à l'aide d'un vélo à assistance électrique (VAE), choix motivé par deux raisons principales : se rendre compte de la durée et de la faisabilité des trajets entre Poitiers et Vallées du Clain sans voiture, tout en découvrant le territoire d'une manière plus douce, en prenant le temps de s'imprégner de ses caractéristiques.

Nous avons interrogé les institutions ou groupes de personnes suivantes, suivant la grille d'entretien détaillée en annexe page 84 :

- les élus et techniciens des Vallées du Clain : Camille Poupard, technicienne en charge de l'économie au sein de la communauté de communes, le maire de Vivonne, le maire de Château-Larcher,
- Les habitants et commerçants des Vallées du Clain : 12 par entretiens courts (sous la forme de micro-trottoir) et 6 par entretiens collectifs durant 1h30 environ,
- le Grand Poitiers, par le biais de Dominique Royoux (ancien technicien au Grand Poitiers et enseignant-chercheur en géographie à l'Université de Poitiers,
- le syndicat du SCoT du Seuil du Poitou, à travers la personne de Aude Florentin,
- L'Union commerciale du centre-ville représenté par Matthieu Cognard,
- La CCI de la Vienne, via Élisabeth Bonnet-Vias.

Les ressentis et perceptions recueillis auprès des habitants et commerçants peuvent contenir des biais, et correspondent à des avis personnels, donc ne sont pas généralisables à l'ensemble de la population. Afin de s'assurer de la validité des données recueillies auprès

des habitants et de permettre leur utilisation dans le cadre de ce travail, un certain nombre de principes ont été respectés :

- Connaître la position des élus et techniciens des Vallées du Clain, plus à-mêmes d'avoir une vision plus globale et objective sur leur territoire, et de croiser leurs avis avec ceux des habitants et commerçants,
- Recueillir le plus possible d'avis d'habitants et de commerçants, à travers deux méthodes de recueil d'informations : deux entretiens collectifs et des micro-trottoirs dans différentes communes des Vallées du Clain,
- S'assurer de la diversité des profils recueillis (actifs, commerçants, retraités, jeunes etc.)
- Obtenir des clarifications et des précisions sur leurs positions : «pour quelles raisons pensez-vous cela ?», «Si je peux reformuler, cela veut dire ...»

Les deux entretiens collectifs, d'une durée d'une heure trente environ, ont permis aux habitants de débattre entre eux et seront l'occasion d'échanger autour des habitudes de chacun. Il a été possible d'employer des méthodes plus ludiques, difficilement réalisables lors des micro-trottoirs : méta-plans, cartes. Ces méthodes ont permis de discuter plus facilement et de faciliter la prise de position de chacun. Le détail de l'organisation des entretiens collectifs est défini en annexe page 84.

L'ensemble de ces entretiens, individuels et collectifs, ont enregistré et retranscrits. Ils seront analysés de manière avant tout qualitative. Nous avons recherché dans les entretiens les tendances qui s'en dégagent, en le nuancant avec les différentes positions observées.

Les observations ont été réalisées tout au long de la semaine de terrain, avec une approche surtout sensible se focalisant sur :

l'observation du centre-ville de Poitiers (espaces publics, vacance commerciale, accessibilité à vélo et à pied, indication des parkings notamment),

Les zones commerciales et d'activités périphériques (espaces publics, accès en voiture, en transports publics, à pied et à vélo, vacance commerciale)

Le territoire des Vallées du Clain (tissu commercial des pôles notamment Vivonne, habitat, espaces publics, cadre de vie et paysage)

Afin de compléter ce travail, il a également été exploité une partie des données issues du diagnostic de territoire (données quantitatives, entretiens) qu'a réalisé le bureau d'études atopia en 2017, dans le cadre de l'élaboration du PLUi de l'intercommunalité.

# Partie II

## Des résultats qui confirment et questionnent les hypothèses formulées

La réalisation des entretiens de la semaine de terrain, et l'exploitation des documents à disposition, nous ont permis d'obtenir les réponses aux questions que nous avons soulevées auparavant. Nous présentons ainsi dans cette partie les points de vue qu'expriment les habitants, les commerçants et les élus des Vallées du Clain sur leur territoire. Nous étudions leurs habitudes concernant les achats, la vie sociale et les déplacements, et les interrogeons par rapport aux centre-ville de Poitiers ainsi qu'aux «centralités périphériques» présentes sur le territoire. Enfin, nous mettons ces perceptions en perspective par rapport aux positions exprimées par les acteurs du centre-ville et ceux organisant la planification de l'aire urbaine de Poitiers. Cependant, nous n'effectuons pas un travail d'analyse critique et une mise en recul très poussée des résultats obtenus dans cette partie, ce qui est le rôle de la partie III.

## II.1. Les Vallées du Clain, un territoire rural de proximité selon ses habitants

Cette partie a pour objectif de détailler la manière dont des habitants, commerçants et élus des Vallées du Clain décrivent leur territoire de travail ou de résidence, et de les croiser avec des données statistiques ou qualitatives issues du diagnostic de territoire préalable au PLUi. Nous exprimons également notre propre ressenti sur ce territoire à travers le récit de nos observations.

- *«C'est calme»*

*Lorsque je quitte la Communauté d'Agglomération du Grand Poitiers par son sud, au niveau de Croutelle, je suis directement dans la campagne. Le chemin communal traverse les champs et les bois. Je croise seulement cinq voitures, et je me fais doubler par deux ou trois véhicules durant les 8 kilomètres qui séparent Croutelle de Iteuil. Les oiseaux chantent, et m'accompagnent durant le trajet. (observation, 8 mai 2018).*

Cette observation, la première entrée dans les Vallées du Clain depuis Poitiers, est à l'image des trois jours passés sur les petites routes du territoire. Hormis les trois grands axes routiers, c'est le calme qui caractérise l'espace des Vallées du Clain. Ce calme est confirmé par les habitants eux-mêmes. Lorsqu'ils sont amenés à décrire leur territoire durant les entretiens, ce mot revient dans la bouche de 7 personnes interrogées (soit 60%)<sup>1</sup>. Lors des entretiens collectifs, où les habitants sont amenés à décrire leur territoire en trois mots notés sur des post-it<sup>2</sup>, le mot «calme» est même choisi à l'unanimité par les participants de l'un des entretiens. Il est de plus le premier ou le second mot choisi, ce qui tend à prouver son importance pour les habitants interrogés. Les habitants semblent également attachés à ce calme, et justifie également leur choix résidentiel.

*C'est calme, c'est la campagne, il faut que cela reste comme ça.*

*Agente immobilière, Vivonne*

*C'est calme, c'est un peu la campagne. Libraire, Vivonne*

*J'aime la campagne donc je suis venu là. Habitant de La-Villedieu-du-Clain*

De même que pour la notion de calme, celle de ruralité fait preuve d'un large consensus. Ainsi, les mots «campagne» ou «rural» reviennent très souvent pour décrire l'ambiance du territoire. Cependant, les personnes interrogées ne précisent pas ce qu'elles entendent par le mot «rural». Néanmoins, les répondants laissent entendre qu'il s'agit du

1- Rappelons que nous avons interrogé au total 20 habitants, élus ou commerçants des Vallées du Clain, dont 13 ont été amenés à décrire leur territoire en trois mots.

2- Voir le protocole de réalisation des entretiens collectifs en annexe page 84.

«rural» comme «villageois», aux dires des habitants sur la vie sociale au sein de leur territoire, sur laquelle nous reviendrons ultérieurement dans cette étude. De plus, l'avis des habitants est à mettre en parallèle avec le fait que les activités agricoles présentes sur le territoire, caractéristiques d'un milieu rural, souffrent de conflits d'usage avec les résidents notamment sur la circulation des engins agricoles autour des lotissements, ou de l'épandage de produits chimiques sur les cultures (entretiens communes, atopia, 2017).



*Illustration 11 :Le Clain, rivière principale de l'intercommunalité, enjambée par une route calme (Alric Bonvallet, 2018)*

- «C'est beau»

*Lors de mes déplacements, je découvre une variété insoupçonnée de paysages, de bâtiments, de vallées, d'églises toutes aussi charmantes les unes que les autres. Au fond, je comprends pourquoi des gens décident d'habiter ici. C'est beau. (observation, 10 mai 2018).*

La qualité paysagère et patrimoniale du territoire est un facteur qui fait office d'un consensus parmi les personnes évoquant ce sujet lors des entretiens, même si il n'est pas souvent évoqué. Les nombreux monuments présents dans les autres communes sont autant de preuves d'un passé historique important et prouvent que malgré une dynamique résidentielle récente, le territoire n'est pas exempt d'histoire. Cette qualité a été soulevée comme facteur de choix résidentiel pour une personne interrogée.

*C'est esthétique, avec du cachet. Habitant, Château-Larcher*

*Il y a de beaux paysages. Habitante, Smarves.*

*Nous nous sommes installés ici (...) car c'est plus joli qu'au Nord de Poitiers. Habitant, Nieul-l'Espoir*

Outre les avis des habitants interrogés, cette valeur patrimoniale est reconnue par les acteurs institutionnels du territoire. La commune de Château-Larcher envisage ainsi de faire labelliser son village aux «Petites cités de caractère», apportant une plus-value touristique certaine.



*Illustration 12 : Le prieuré de Château-Larcher (Alric Bonvallet, 2018)*

- «C'est vivant»

*Lorsque j'arrive sur la place principale de Smarves, je suis surpris par la vitalité du village. Les quelques commerces sont tous ouverts, même un 8 mai. Au niveau de l'entrée de la boulangerie, des gens discutent. j'en profite pour interroger la boulangère. (observation, 8 mai 2018).*

La qualité de vie et l'attrait des Vallées du Clain semble passer par sa vie de proximité. C'est ce que témoignent la très grande majorité des répondants. Lors des entretiens



collectifs, les termes portant sur la vie de proximité sont cités par 4 personnes. Lors des entretiens individuels, cet aspect revient dans les trois quarts des réponses.

Cette qualité de vie est justifiée en premier lieu par les liens de proximité qu'ont tissé les habitants avec leurs voisins ou leurs activités associatives, comme les clubs sportifs des enfants par exemple. De plus, certains évoquent également la présence des équipements socio-culturels comme vecteurs de lien social et de qualité de vie. L'image d'un territoire familial ressort pleinement, et les 4 parents interrogés déclarent avoir choisi les Vallées du Clain afin de bénéficier d'un cadre de vie intéressant pour leurs enfants.

*C'est une campagne vivante, il y a pas mal d'activités, ça bouge.  
Habitant, La-Villedieu-du-Clain*

*Nous allons régulièrement à la Passerelle<sup>1</sup>. Il y a une  
programmation de qualité, c'est vraiment bien. Père de famille,  
Nieul-l'Espoir.*

*La dernière fois, je suis allé à la fête de l'école en vélo. Enfant de 8  
ans, Nieul-l'Espoir*

*Nous avons tous les avantages de la campagne, en revanche il n'y  
a rien d'ouvert le dimanche soir. Boulangère, Smarves*

La vitalité du territoire, confirmée par les responsables communautaires, est toujours évoquée positivement. Aucune personne interrogée n'a parlé des désagréments éventuels de cette vie de village ou de lotissement. Cela ne veut pas dire qu'ils sont inexistantes, mais plutôt qu'ils apparaissent comme secondaires pour les personnes interrogées par rapport aux points positifs évoqués.

- *«C'est là où je vais pour mes commerces»*

*Voici Vivonne. Que de monde ! Sur les trottoirs étroits, des personnes discutent, tirent leur caddie à roulettes pour faire leurs courses, le gérant de la supérette sort son étal de fruits et légumes. La place centrale est entourée de commerces, de cafés et de services divers. Très peu de locaux commerçants sont vides, en tout cas moins qu'à Poitiers. (observation, 9 mai 2018).*

Cette vie de proximité se ressent également sur le plan commercial, et la présence d'un commerce de proximité par commune au minimum en est un bon indicateur. Cependant, cela suffit-il aux habitants ? Qu'en pensent les commerçants ?

Globalement, la majorité des personnes interrogées (13) déclarent effectuer tout ou partie de leurs courses au sein des Vallées du Clain. Cependant, nous pouvons observer une

1- Salle culturelle de Nieul l'Espoir

disparité dans les réponses en fonction de la localisation géographique et du type de courses effectuées. En effet, il s'agit le plus souvent de courses alimentaires ou d'appoint qui sont effectuées sur le territoire. De plus, les personnes habitant le plus proche de Vivonne déclarent y faire la majorité de leurs courses, alors que les habitants plus proches des zones commerciales du sud de Poitiers ne se rendent que très peu à Vivonne et n'utilisent les commerces de leur commune que ponctuellement. N'ayant pas interrogé d'habitants du sud-est du territoire (Fleuré, Dienné etc), il n'est pas possible non plus de conclure sur leurs habitudes commerciales de proximité.

*Les habitants vont principalement sur le bassin de vie de Vivonne, l'impact de la grande surface<sup>1</sup> a généré de l'attractivité. Maire de Château-Larcher*

*Je fais toutes mes courses au Super U de Vivonne. Libraire, Vivonne*

*Je suis très locale, samedi matin il y a le marché à Vivonne, et je vais au supermarché pour la grosse épicerie. Agente immobilière, Vivonne*

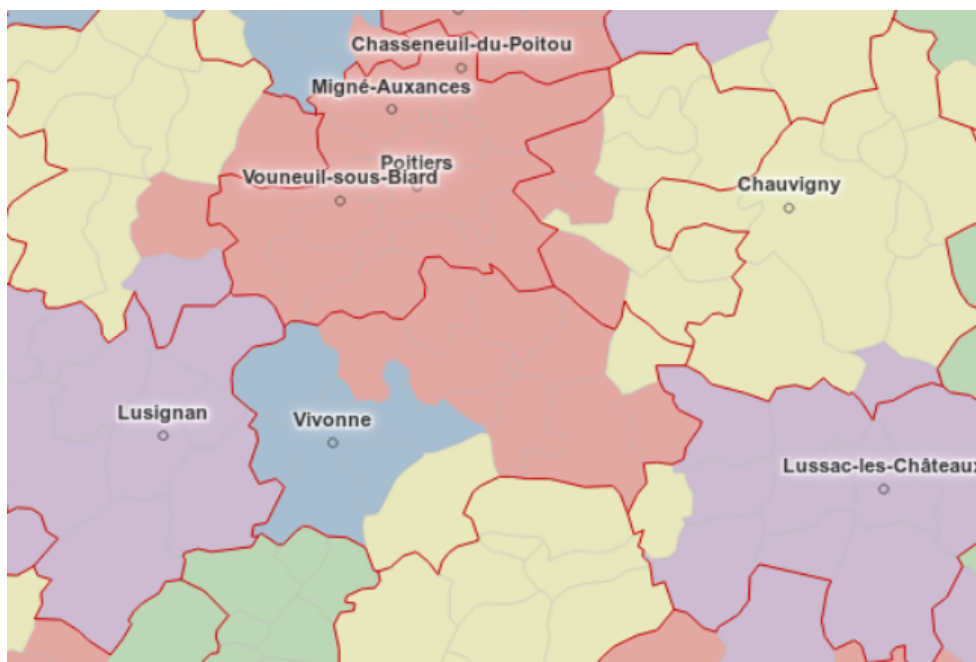
*Je fais toutes mes courses aux alentours de Vivonne. Boucher de Vivonne, habitant à Gençay*

*Je vais à Auchan Sud, et dans les supermarchés du secteur pour me dépanner. Habitant, La-Villedieu-du-Clain.*

Les résultats obtenus par les entretiens concordent avec la définition des bassins de vie de l'INSEE, qui mettent en évidence le rayonnement du pôle de Vivonne au sud-ouest du territoire intercommunal, alors que l'influence de Poitiers se fait sentir sur le reste des Vallées du Clain (voir Illustration 13), ainsi qu'avec les données issues de l'enquête commerciale réalisée par la CCI de la Vienne en 2016 sur le périmètre du SCoT du Seuil du Poitou, qui avait permis de montrer que :

- Sur le plan commercial, les habitants des Vallées du Clain sont 31 % à avoir une opinion très positive de leur commune (arrivant en tête du classement), et 49 % à avoir une opinion positive.
- 46 % des habitants des Vallées du Clain réalisent au moins une fois par semaine des courses dans leur commune.
- Le Super U de Vivonne attire 85 % des usagers du bassin de vie de cette même commune.

1- Un Super U est en effet implanté à Vivonne, d'une surface totale de 7 800 m<sup>2</sup>.



*Illustration 13: Bassins de vie de Vivonne (en bleu) et de Poitiers (en rouge) (Géoclip France Découvertes 2018, INSEE 2012, IGN GéoFla © 2017)*

Il est à noter que parmi les 8 commerçants du territoire interrogés, l'un d'entre eux explique «avoir peur» pour son commerce, tandis que deux autres sont plutôt confiants (les autres ne s'étant pas exprimés sur ce point).

- «C'est un territoire-dortoir»

*Je suis arrivé à Iteuil. Il faut maintenant trouver la maison où dormir cette nuit. La description qui a été donnée évoque un lotissement des années 1970. Je quitte la place du bourg pour remonter dans les coteaux du Clain, et traverse les zones pavillonnaires plus ou moins récentes. Le calme règne, mais ce n'est plus celui de la campagne : c'est celui d'un lotissement dont les habitants ne sont pas encore rentrés du travail et n'ont pas ramené les enfants. Il est 16h45, c'est encore tôt. (observation, 8 mai 2018).*

Les Vallées du Clain, nous le savons déjà par les études statistiques, sont caractérisées par une forte dépendance à l'emploi dans l'agglomération de Poitiers. Mais où exactement, dans l'agglomération ? En centre-ville, en zone d'activité ?

Selon les élus locaux, le développement des pôles d'emploi au sud de Poitiers a joué en faveur de l'attractivité résidentielle des Vallées du Clain. Les données issues des entretiens réalisés avec les élus, comme celui effectué auprès du service économie des Vallées du Clain, vont dans ce sens. La proximité à Poitiers et à ses emplois joue comme facteur aidant dans l'installation au sein du territoire, aux dires des répondants. Les commerçants interrogés travaillent bien entendu au sein des Vallées du Clain, et y habitent en majorité : 6 sur 8 d'entre eux déclarent habiter sur le territoire. Les habitants interrogés déclarent travailler ou avoir travaillé. :

- Dans le centre-ville de Poitiers pour 1 d'entre eux,
- Dans les zones d'emploi du sud de Poitiers (CHU, lycée) pour 3 d'entre eux,
- Dans la zone d'activités du Futuroscope pour 1 d'entre eux,
- à Vivonne pour 5 d'entre eux, incluant les commerçants interrogés.

*Nous sommes à 9 minutes de Poitiers. C'est génial ! Boulangère,  
Smarves*

*C'est un territoire dortoir. Habitant, Iteuil*

*C'est des territoires-dortoirs, entre guillemets. Technicienne, Vallées  
du Clain*

Nous pouvons déjà constater que les Vallées du Clain offrent beaucoup de commodités à leurs habitants, de part le cadre patrimonial, paysager, la richesse de la vie locale ou encore les équipements. L'offre commerciale en leur sein répond aux principaux besoins des habitants concernant les achats alimentaires, ainsi que plus ponctuellement les courses d'équipements et de loisirs. Mais le territoire ne répond pas aux besoins de la population en termes d'emploi, ce qui justifie sa présence dans l'aire urbaine de Poitiers. Les Vallées du Clain apparaissent donc comme un territoire choisi par ses habitants, et même ses commerçants. Il est décrit de manière très positive. Son attractivité, exprimée de manière quantitative par l'augmentation de la population, apparaît justifiée par les éléments quantitatifs observés et soulevés par les habitants. Mais qu'en est-il du centre-ville de Poitiers ?

## **II.2. Le centre-ville de Poitiers, entre beaux immeubles et rues inaccessibles**

Cette partie a pour objectif de détailler la manière dont des habitants, commerçants et élus des Vallées du Clain décrivent leur rapport au centre-ville de Poitiers, en ce qui concerne l'offre commerciale et de loisirs, ainsi que l'accessibilité de celui-ci depuis les Vallées du Clain. Tout comme lors de l'analyse des avis exprimés sur leur territoire de vie, ces ressentis et représentations sont croisées avec des données statistiques ou qualitatives issues entre autres du diagnostic de territoire préalable au PLUi. Nous exprimons également notre propre ressenti sur le centre-ville à travers le récit de nos observations.

- «Je n'y vais pas»

En premier lieu, il apparaît que le centre-ville de Poitiers est plutôt boudé par les personnes rencontrées dans les Vallées du Clain que nous avons interrogé. Ce constat

concerne aussi bien l'aspect commercial que celui de l'emploi et celui des activités sociales, culturelles ou récréatives. Il est à noter que dès le début de certains entretiens, le sujet du centre-ville semble clivant et sujet à des avis tranchés.

*Je ne vais pas dire que des choses gentilles. Habitant, Nouaillé-Maupertuis*

Sur le plan commercial d'abord, aucune personne interrogée ne déclare réaliser ses courses alimentaires dans le centre-ville. Pour les achats en lien avec l'équipement de la personne ou de la maison, ainsi que les achats à vocation de loisirs, trois répondants déclarent se rendre en centre-ville régulièrement, et trois autres déclarent s'y rendre ponctuellement ou pour un commerce spécifique. De plus la seule personne interrogée déclarant travailler dans le centre affirme ne pas y faire ses courses.

*J'aime bien aller en centre-ville, je trouve ce que je souhaite.  
Fleuriste, Vivonne*

*Le centre-ville, je n'y mets jamais les pieds. Habitante, Smarves*

*Ça fait longtemps que je n'y suis pas allé. Habitant, Château-Larcher*

Nous avons comparé nos résultats avec ceux obtenus par l'enquête commerciale réalisée en 2017 auprès de 500 personnes sur l'ensemble du territoire couvert par le SCoT du Seuil du Poitou<sup>1</sup>, nous observons que les résultats collectés auprès de notre (petit) échantillon correspondent peu ou prou à la tendance exprimée par l'enquête. Ainsi, à l'échelle du SCoT, 12 % des ménages déclarent effectuer des achats au centre-ville de Poitiers : 6 % déclarent qu'il s'agit de leur premier lieu d'achats, 6 % déclarent qu'il s'agit de leur second choix. De plus, l'enquête soulève la faible notoriété du centre-ville pour les habitants extérieurs au Grand Poitiers. Il semble en revanche légèrement plus attractif pour les habitants des Vallées du Clain que pour ceux du Haut-Poitou, situé au nord de Grand Poitiers mais à même distance du centre-ville par rapport aux Vallées du Clain.

*Avec seulement 12 % de citations par les ménages de la zone de chalandise, le centre-ville de Poitiers n'arrive qu'en troisième position (sur la totalité des pôles commerciaux<sup>2</sup>, NDLR), avec notamment un très faible rayonnement hors agglomération : 9 % sur les Vallées du Clain, 6 % sur le haut-Poitou (...).*

1- CCI Vienne, Résultats d'une enquête commerciale réalisée sur le Seuil du Poitou, 2017 (document transmis par la CCI de la Vienne en avril 2018).

2- Nous reviendrons ultérieurement sur les pôles en question.

De même que pour le commerce, les répondants ne fréquentent pas beaucoup le centre pour des manifestations culturelles, des moments de convivialité ou des événements spécifiques. Deux personnes déclarent y aller occasionnellement pour se rendre au restaurant. L'une des principales raisons abordées concernent l'impossibilité de rentrer en voiture après avoir consommé de l'alcool. D'un point de vue de du rayonnement, Poitiers ne semble pas offrir une offre culturelle suffisamment étoffée pour justifier un déplacement. Il est toutefois difficile de conclure de manière certaine sur les habitudes de l'ensemble des habitants du territoire sur la fréquentation du centre-ville pour son offre en vie sociale.

*Il y a bien le TAP (Théâtre Auditorium de Poitiers, NDLR) mais bon... Habitant, Nouaillé-Maupertuis*

*J'y vais deux fois par mois pour un petit restaurant. Habitant, La-Villedieu-du-Clain*

*Des convivialités, non, car la consommation d'alcool est impossible, on a 9 chances sur 10 de se faire pincer. Commerçant, Smarves*

Ces éléments prouvent une désaffection qui semble profonde pour le centre-ville de Poitiers de la part des habitants. Quelles sont les raisons qui expliquent un tel manque d'attractivité ? Quels sont les avis des personnes interrogées sur le centre-ville ? Voici les éléments de réponse recueillis.

- *«C'est historique»*

*Mon hôte, située à proximité du centre-ville de Poitiers, nous explique que celle-ci est surnommé «la ville aux mille clochers». Et c'est vrai qu'il y a beaucoup d'églises, à la fois dans le centre mais aussi dans les quartiers et les faubourgs de la ville. Et les immeubles sont beaux, en particulier les anciens bâtiments à colombages. (observation, 7 mai 2018).*

Lorsque nous demandons ce qui caractérise Poitiers, l'une des principales réponses est son patrimoine. Lors des entretiens collectifs, 5 personnes utilisent le terme «beau» ou «patrimoine» pour le décrire. Cette valeur patrimoniale est également reconnue par l'union commerciale du centre-ville. Elle fait l'objet, pour un quart des habitants interrogés, d'une occasion de s'y rendre pour une visite lors de la venue des amis ou de la famille.

*C'est la capitale de l'art roman. Habitant, Iteuil*

*C'est beau, c'est sympa. Boulangère, Smarves*

*J'emène les amis visiter la ville. Habitant, Nouaillé-Maupertuis*

L'aspect historique est le seul point évoqué de manière positive et consensuelle par les habitants des Vallées du Clain au sujet du centre-ville. Il apparaît cependant insuffisant pour

justifier des déplacements vers celui-ci, hormis dans le cadre de convivialités ponctuelles (visites de proches ne connaissant pas Poitiers). Mais ce centre, aussi historique soit-il, est-il animé ou bien au contraire «muséifié», au détriment d'une vie en son sein ? De cette hypothèse, nous en détaillons seulement les ressentis des interrogés.



Illustration 14 : La mairie de Poitiers sur la place d'armes (Alric Bonvallet, 2018)

- «C'est mort»

*Lundi 7 mai, nous allons boire un verre. Nous allons à pied dans le centre-ville, et cherchons une terrasse pour nous poser. En traversant la place de l'hôtel de ville, maintenant entièrement piétonne et rénovée, Lisa nous exprime qu'elle n'a jamais vu autant de monde à cet endroit. De mon côté, j'ai plutôt l'impression d'être à Grenoble, ma ville d'origine, lorsque les étudiants ont quitté la ville et que les Grenoblois sont à la montagne. (observation, 7 mai 2018).*

Si les villages des Vallées du Clain sont unanimement reconnus comme dynamiques et vivants, le centre-ville de Poitiers est à l'inverse perçu comme mort et peu attractif. Lors des entretiens collectifs, les termes «mort» ou «peu dynamique» reviennent 4 fois, et les commerçants interrogés par micro-trottoir sont 4 à parler du centre de la même manière.

Cependant, nous pouvons observer des nuances dans les ressentiments. Certains évoquent ainsi que les étudiants contribuent à animer la ville lorsqu'ils sont présents, là où d'autres expriment que la situation est presque déplorable. 4 personnes évoquent une

dégradation de la vitalité de la ville par rapport à «ce qu'ils ont connu avant», sans toutefois donner de dates précises. L'union commerciale soulève quant à elle un sentiment de perte de fréquentation du centre-ville, en particulier depuis les travaux d'aménagement du centre-ville en 2011.

*C'est mort pendant les vacances, mais quand il y a les étudiants, c'est vivant. Habitant, La-Villedieu-du-Clain.*

*Le centre-ville est triste et n'est plus celui que j'ai connu. Habitante, Vivonne*

*Cela a tendance à se désertifier, ça se dégrade, il y a même des problèmes ponctuels de marginaux. Restauratrice, Château-Larcher*

*Avant, ça bougeait. Restaurateur, Smarves*

Bien entendu, ces positions ne concernent que des ressentis, voire des a priori exprimés par des non-habitants du centre-ville. L'avis de l'union commerciale, qui soulève une baisse de fréquentation, peut sembler un peu plus fiable car il est issu des retours de commerçants, mais aucune personne interrogée ne peut exprimer de chiffre précis concernant la fréquentation et son évolution dans le temps. Il convient de ne pas établir ces affirmations «au doigt mouillé» en vérités assurées sur la réalité de la situation, d'autant plus qu'il est difficile de définir à partir de combien de personnes par mètre carré de rue nous pouvons juger du caractère «mort» d'une ville. Ce qui est intéressant est de s'interroger sur l'origine de ce ressenti : qu'est-ce qui amène les habitants des Vallées du Clain, tout comme certains commerçants, à penser que Poitiers est «morte» ?

- *«C'est piéton»*

*Roulant au pas à vélo dans les rues pavées du centre, je suis surpris par la quantité de rues piétonnes. Le linéaire réservé aux piétons, ou aux bus et riverains, est impressionnant. En fait, il couvre presque tout le haut du «plateau», l'autre nom donné au centre-ville, en raison de sa topographie relativement plate en surplomb de vallées raides. (observation, 7 mai 2018).*

Le caractère piéton du centre-ville est lui aussi reconnu par la majorité des personnes interrogées : 4 personnes utilisent le terme «piéton» ou «allées piétonnes» lors des entretiens collectifs, et les micro-trottoirs ont fait ressortir les zones piétonnes de manière spontanée à 6 reprises. Tous soulèvent le développement des zones piétonnes effectué dans les 5 dernières années, notamment en lien avec le projet Cœur d'Agglo lancé en 2011. Mais les avis divergent fortement sur son caractère positif ou négatif. En effet, nous retrouvons à travers les différentes positions des personnes interrogées des personnes très contentes de ces zones piétonnes et de leur extension (environ un tiers des personnes interrogées), mais



aussi des personnes fortement opposées à celles-ci (un quart des répondants), le reste de l'échantillon ayant une position plus mesurée.

*C'est sympa. Boulangère, Smarves*

*J'aime bien le centre et les nouvelles zones piétonnes. Fleuriste,  
Vivonne*

*Les changements récents sont positifs, ils sont à l'image d'une ville  
d'aujourd'hui. Maire, Château-Larcher*

*Ils en ont fait un musée à ciel ouvert. C'était bien plus attractif quand  
on pouvait se garer sur la place d'armes<sup>1</sup> en voiture. Ça bougeait.  
La piétonnisation a tué le centre-ville [...] Pour l'instant, Poitiers est  
passée à côté de son histoire. Restaurateur, Smarves*

Nous pouvons voir dans le discours des positions fortement négatives sur les zones piétonnes un rappel au passé, qui se traduit concrètement par une formulation de type «c'était mieux avant». À l'inverse, les personnes les plus favorables estiment que la taille de la zone piétonne est adapté aux enjeux d'aujourd'hui. Le caractère tranché des avis, en particulier négatifs, laisse apparaître que le sujet est clivant. Mais quelle est la raison à l'origine d'un fort dissensus dans les réponses? La réponse se trouve dans ce que les espaces piétons ont remplacé : des rues et places ouvertes à la circulation automobile.



*Illustration 15 : Une rue piétonne du centre-ville (Alric Bonvallet, 2018)*

1- La place d'armes est la principale place de Poitiers, elle est également appelée Place de l'Hôtel de Ville car celui-ci donne directement sur la place.

- *«L'accès est difficile, on ne peut pas se garer»*

*En sortant du train, j'ai pu trouver facilement notre chemin en suivant le fléchage des parkings. Étant logé rue de Blossac, il suffisait de suivre le panneau indiquant le parc de stationnement éponyme. En revanche, aucune signalisation n'était effectuée à destination des cyclistes. (observation, 7 mai 2018).*

De ces positions sur les zones piétonnes parfois très tranchées exprimées par les habitants et les commerçants, il faut en comprendre avant tout qu'elles gênent l'accès aisé en voiture. En effet, dans l'ensemble des entretiens, la question des déplacements automobiles est primordiale et elle arrive en premier lieu lorsque nous demandons l'avis des participants sur le centre-ville. L'accès au centre-ville est perçu pour les trois-quarts de l'ensemble des personnes interrogées comme «difficile» voire «impossible». La question du stationnement passe avant la question de la circulation dans la ville : il est évoqué soit en premier (on ne peut pas se garer, et c'est dur de circuler), soit seul (on ne peut pas se garer). Sur le stationnement, le coût apparaît comme un frein à se rendre en ville. Deux répondants estiment même que le prix du stationnement n'est pas adapté à la taille de la ville.

*C'est difficile de se garer et d'accéder(...). La situation s'est dégradée par rapport au stationnement. Commerçante, Vivonne*

*C'est le bordel pour se garer (...), le parking est trop cher. Boucher à Vivonne, habitant à Gençay*

*Je n'y vais plus, pour des raisons de parking ! (dernier mot prononcé sur un ton très pinçant). Libraire, Vivonne*

*On est pas à Paris ici, on est une petite ville de province. Habitant, Nouaillé-Maupertuis*

Mais ce ressenti très majoritaire est questionné par les élus des Vallées du Clain et acteurs du centre-ville. Le maire de Château-Larcher par exemple, exprime un point de vue beaucoup plus critique sur les ressentis généralement écoutés :

*Il y a des gens qui râlent mais en vrai, c'est tout à fait possible de stationner, faut pas exagérer, c'est souvent des faux problèmes.*

*Maire de Château-Larcher*

L'union commerciale tient à rappeler qu'elle communique beaucoup sur l'offre en parkings en ouvrage.

*Contrairement aux idées reçues, on peut se garer à Poitiers, et pour moins cher qu'à Bordeaux et à Nantes. Union commerciale de Poitiers*

Selon l'adjointe de Poitiers en charge du commerce, l'accès aux parkings est perfectible mais souffre surtout d'une mauvaise image.

*L'accès au centre-ville reste un frein dans l'imaginaire collectif [...] on a sûrement des choses à améliorer dans (...)les accès.*

Enfin, nous pouvons remarquer que cette question de l'accès a été abordée spontanément sous l'angle de déplacements réalisés en voiture. Les transports collectifs et l'utilisation des parkings-relais restent anecdotiques : seules deux personnes déclaraient se garer en amont du centre-ville et prendre le bus pour y accéder.

Les ressentis et avis des habitants et commerçants, tout comme la manière dont ils ont été formulés lors des entretiens, confirment un fort lien de causalité entre la désaffection du centre et le sentiment d'accessibilité de celui-ci. En effet, les répondants fréquentant le plus souvent le centre de Poitiers sont généralement ceux qui ont la position la plus modérée sur ses facilités d'accès. De plus, les personnes s'y rendant en fin de soirée reconnaissent des prix de stationnement plus attractifs et y trouvent un vrai intérêt :

*Ce n'est pas toujours facile de se garer, mais je fais l'effort d'y aller.  
Boulangère, Smarves*

*J'ai mes habitudes au parking des Cordeliers, il est un peu cher  
mais vu que je ne reste pas très longtemps, ça va. Fleuriste,  
Vivonne*

*Ça va plutôt bien, le prix est correct si on y va en fin de journée.  
Habitant, La-Villedieu-du-Clain*

*La soirée à 0,50€, c'est vraiment bien. Habitant, Château-Larcher*

Le croisement des différents entretiens et des observations réalisées dans la ville de Poitiers permettent de démontrer qu'il existe des parkings à proximité immédiate du centre-ville. L'argument «on ne peut plus se garer» doit être questionné, non pas tant pour savoir si c'est vrai ou faux que pour connaître les raisons qui poussent les habitants des Vallées du Clain à défendre de manière plutôt consensuelle cet avis. Ainsi, pour mieux comprendre le positionnement des habitants, sur les «difficultés» voire «l'impossibilité» de se garer à Poitiers, il est nécessaire de connaître leur référentiel de comparaison, un endroit où il est donc plus facile de se garer et de circuler. Et cet endroit, nous l'avons trouvé.

## II.3. Le centre-ville de Poitiers, en concurrence directe avec les centralités périphériques sur les aspects commerciaux et l'emploi

Dans le cadre de notre travail, nous définissons les «centralités périphériques» comme des zones où se trouvent commerces, activités et emplois mais pas de logements, situées autour du centre-ville de Poitiers et à l'écart des centres-bourgs des communes de première couronne de l'agglomération. Elles reprennent la définition de «zone polyfonctionnelle» de Marchal et Stébé, mais nous les renommons pour mieux les mettre en rapport avec la centralité que représente le centre de Poitiers.

Nous en comptons trois, qui sont régulièrement citées par les personnes interrogées :

1. La zone «Auchan Cap Sud», essentiellement dédiée au commerce et dont l'attracteur majeur est l'espace commercial d'Auchan et sa galerie marchande, et une zone dédiée aux loisirs à Fontaine-le-Comte accueillant un multiplexe, un *lasergame* et un parc de loisirs intérieurs. Il est à noter que cette zone couvre une surface presque équivalente au centre-ville de Poitiers.
2. La zone «Grand Large», accueillant à la fois des fonctions commerciales tels qu'un Leclerc, mais aussi la polyclinique de Poitiers (le CHU étant à 600m de la zone), une partie de l'université et des zones d'activités économiques. Elle représente au total 61 ha, dont 28 pour les seules surfaces commerciales.
3. La zone «Portes du Futur», accueillant des commerces, un technopole et une antenne de l'université de Poitiers. Cette zone est la plus importante de l'agglomération avec près de 274 ha (sans compter le parc d'attractions du Futuroscope) et la plus connue : elle s'est développée en même temps que le parc d'attractions.

### - «Ça fait une petite balade»

Ces centralités sont de manière générale plus fréquentées que le centre-ville de Poitiers par les habitants des Vallées du Clain. Cela concerne à la fois les achats et l'emploi, ainsi que certaines activités.

Sur le plan des commerces, 12 personnes déclarent ainsi préférer réaliser leurs achats concernant l'équipement de la personne et de la maison dans les zones commerciales. Auchan Cap Sud est la plus fréquentée. Elle est utilisée pour l'alimentaire mais surtout pour les courses d'équipement de la personne et de la maison. La zone Grand Large est moins courue par les habitants des Vallées du Clain : elle est citée principalement pour les courses alimentaires (parfois en complément de l'offre existante dans les Vallées du Clain), et dessert surtout les habitants de l'est de l'intercommunalité, ce qui apparaît en concordance avec sa localisation sur la route de Fleuré. La zone des Portes du Futur est quant à elle peu utilisée par les habitants. Seule une personne déclare se rendre à Leroy Merlin, d'une part car cette

même personne travaille dans la zone d'activités à proximité, et d'autre part car il s'agit d'un magasin qu'elle apprécie plus que l'offre existante ailleurs.

*Les gens vont dans les grandes surfaces du sud de Poitiers en général. Maire, Château-Larcher*

*De toute façon, les courses, je les fais en périphérie. Habitante, Smarves*

L'enquête commerciale de la CCI de la Vienne nous permet de replacer ces résultats dans un contexte plus large. Elle a questionné les répondants sur les deux pôles commerciaux auxquels ils se rendent le plus souvent. Ainsi, à l'échelle du SCoT du Seuil du Poitou, la fréquentation des espaces commerciaux apparaît la suivante :

- le pôle commercial Auchan Cap Sud est cité en premier par 10 % des personnes, et en second par 13 %,
- Le pôle Grand Large est cité en premier par 13 % des personnes, et en second par 8 %,
- Le pôle Portes du Futur est cité en premier par 3 % des personnes, et en second par 8 %.

De plus, l'enquête exprime la prédominance du centre commercial Auchan Cap Sud dans le paysage commercial pictave. Elle explique aussi que le Leclerc Grand Large fait l'objet d'un fort attrait pour les habitants des Vallées du Clain :

*Le pôle (...) Auchan de Poitiers est le plus fréquenté par l'ensemble des ménages de la zone de chalandise du Seuil du Poitou. Enquête commerciale, 2017*

*Le pôle structurant Leclerc/Grand Large de Poitiers/Saint-Benoît obtient des niveaux de fréquentation très proches (...) et un rayonnement fort sur les Vallées du Clain (pôle numéro 1). Enquête commerciale, 2017*

Ce constat diffère de nos résultats, sans les invalider pour autant: au vu des localisations géographiques des zones citées par rapport aux Vallées du Clain, la prédominance pour Auchan Cap Sud par rapport aux deux autres centralités est cohérente avec la localisation des personnes interrogées (sur le flanc ouest du territoire) et de la taille de notre échantillon.

D'un point de vue de l'emploi, nous avons déjà évoqué le tropisme résidentiel des Vallées du Clain par rapport aux nombreux emplois en périphérie sud de Poitiers. Ce point

est difficile à valider par le peu de personnes interrogées, mais est confirmé par l'observation des déplacements domicile-travail et fréquemment soulevé par les élus lors des entretiens réalisés par atopia. Seule une personne déclare travailler dans le centre-ville de Poitiers, et deux commerçantes disent y avoir travaillé auparavant.

Enfin, l'utilisation des centralités périphériques pour des moments de convivialité ou de loisirs est difficile à juger au vu des résultats obtenus. Seul le multiplexe de Fontaine-le-Comte est cité à deux reprises dans les entretiens collectifs, et une personne déclare aller dans les zones commerciales par plaisir. De plus, les élus locaux ne font pas part de l'offre en équipements de loisirs dans les entretiens. En revanche, le cinéma associatif de Gençay, hors territoire intercommunal et ne faisant pas partie d'une «centralité périphérique», est lui cité 3 fois, en particulier pour son caractère avant tout qualitatif. Les habitants, nous l'avons déjà montré, semblent trouver l'ensemble de leurs activités sociales au sein des Vallées du Clain.

*Des fois, je vais au cinéma de Fontaine-le-Comte, mais il faut se faire emmener. Enfant de 14 ans, Iteuil*

*On ne va pas payer une place de ciné pour voir Rambo. Habitant, Nouaillé-Maupertuis*

*Je vais à Auchan Sud, ça fait une petite balade. Habitant, La-Villedieu-du-Clain*

*J'aime beaucoup l'esprit du cinéma de Gençay. Habitant, Château-Larcher*

La question commerciale est donc la première raison pour les habitants des Vallées du Clain à se rendre dans les centralités périphériques, puis vient l'emploi et enfin, dans une moindre mesure, les convivialités. Mais pourquoi ces zones sont-elles privilégiées, et en particulier par rapport à la centralité «historique» que représente le «Plateau» de Poitiers ?

- *«C'est pratique»*

*Pour se rendre à Auchan Cap Sud depuis le centre-ville, il faut emprunter l'Avenue de la Libération, et poursuivre vers le sud-ouest jusqu'à arriver à Auchan. La rue devient route au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre. Les bandes cyclables rétrécissent, pour ne devenir que les lambeaux décousus arrivés à l'intersection avec la rocade de Poitiers. L'enseigne Auchan se laisse apercevoir. Mais pour accéder au magasin, il faut avant tout traverser son parking. (observation, 8 mai 2018)*

Si le parking et l'accès sont les facteurs les plus déterminants sur la faible fréquentation du centre-ville par les habitants (motorisés) des Vallées du Clain, il s'agit à contrario d'un

facteur d'attractivité pour les zones commerciales périphériques. Cet accès et cette gratuité sont parfois exprimés de manière très explicite, et parfois sont évoquées sous la forme de la praticité pour les répondants.

*Je vais à Auchan Sud : c'est plus pratique pour se garer, si je ne trouve pas ce que je veux à Vivonne. Habitante, Château-Larcher*

*Je vais en périphérie car c'est plus facile d'accès. Libraire, Vivonne*

*Le stationnement est cher, c'est prohibitif. Restaurateur, Smarves*

La facilité d'accès en voiture, condition essentielle pour la réussite du modèle commercial de la grande distribution moderne, est donc reconnue par les habitants (motorisés) des Vallées du Clain. Est-ce la seule raison qui rend Auchan et Leclerc, et surtout leurs galeries commerciales et magasins annexes, plus attractives que le centre-ville ?



*Illustration 16 : L'une des nombreuses rangées de parking devant le Auchan Cap Sud (Alric Bonvallet, 2018)*

- «Je retrouve la même offre qu'en centre-ville»

*Tout autour de l'Auchan se trouve un grand nombre d'enseignes, couvrant l'ensemble des besoins en équipement de la personne, de la maison, des loisirs ou des besoins spécifiques. Flunch, Kiabi, Orchestra, Maisons du Monde, Intersport, et même un Biocoop. (observation, 8 mai 2018)*

La plus grande facilité d'accès ne justifie pas à elle seule le choix de la périphérie. Elle est couplée à un autre facteur soulevé régulièrement : l'offre est identique à celle qui se trouve en centre-ville selon les habitants. Si leurs besoins sont couverts par les zones commerciales autour de Poitiers, pourquoi aller payer du stationnement et risquer des bouchons, perdre du temps à accéder aux commerces, alors que les mêmes offres sont disponibles à portée de voiture et où il est possible de se garer gratuitement ? Le choix des centralités périphériques apparaît alors comme pragmatique, en particulier pour les personnes effectuant leurs courses à la sortie de leur travail, cette pratique étant d'ailleurs mise en avant par l'enquête commerciale.

*Mis à part deux ou trois commerces particuliers, il n'y a rien à y faire [au centre-ville, NDLR]. Restaurateur, Smarves*

*Les boutiques sont parties en galerie marchande. Boucher, Vivonne*

*Ce dont on a besoin existe en périphérie. Libraire, Vivonne*

*Pourquoi s'embêter à aller se garer en centre-ville, alors que l'on retrouve les mêmes magasins ailleurs? Par exemple l'ancien Printemps (...) a été remplacé par un H&M. Il y a le même en périphérie ! Habitant, Nouaillé-Maupertuis*

Les éléments amenés par les répondants semblent confirmer nos hypothèses. Fondé sur le modèle «no parking, no business», le développement des zones commerciales périphériques et notamment la présence d'enseignes qui représentent aujourd'hui la majorité de la consommation des ménages, en quittant parfois les centres, provoquent la désertification de celui-ci pour les habitants qui en sont éloignés. Sur ce sujet, quelle est l'avis des habitants, et surtout des petits commerçants des Vallées du Clain ? Qu'en pensent les élus locaux ?

- *«Il y a trop de zones commerciales»*

*Derrière le cinéma de la zone de loisirs de Fontaine-le-Comte, il y a 4 locaux commerciaux vides. Là aussi, la concurrence semble rude. (observation, 8 mai 2018).*

Les commerçants des Vallées du Clain interrogées sur leur opinion au sujet des zones commerciales périphériques sont pour la plupart partagés entre les aspects pratiques et un regard critique voire inquiet sur celles-ci. Ainsi, 5 des 8 commerçants interrogés privilégient



les zones périphériques en citant les arguments évoqués précédemment. Mais la quasi-totalité exprime un surplus d'offre commerciale en périphérie. Du point de vue des habitants et élus interrogés, le constat est partagé. Selon eux, la forte augmentation de l'offre en périphérie a joué un rôle dans les avis négatifs sur le centre-ville, notamment car leur attractivité en voiture a créé une concurrence déloyale en défaveur du centre. L'union commerciale explique qu'elle était défavorable aux projets les plus récents, comme l'agrandissement de l'Auchan Cap Sud.

*On les laisse nous manger Boulangère, Smarves*

*Je vais très rarement [en zone commerciale], c'est trop gros et pas agréable. [...] Il y a trop de zones commerciales périphériques.*

*Fleuriste, Vivonne*

*Ce qui tue les petits commerces c'est les grandes surfaces.*

*Boucher, Vivonne*

*On a été assez loin dans la quantité de zones périphériques autour de Poitiers. Maire, Château-Larcher*

*On le voit dans la galerie commerciale de Géant, les commerces souffrent aussi. Président, Union commerciale du centre-ville*

Pourtant, si ce constat est globalement partagé, il n'est pas pour autant accompagné d'une remise en question de ce modèle de la part de la majorité des personnes interrogées. La plus grande facilité d'accès aux zones périphériques semble ainsi conditionner très fortement les habitudes de consommation, bien plus que le sort des commerces de ville. 3 des 8 commerçants interrogés déclarent toutefois se rendre en centre-ville et le privilégient pour des raisons plus ou moins militantes. Pour d'autres, le combat est déjà perdu d'avance.

*Je fais l'effort d'y aller. Boulangère, Smarves*

*On ne peut plus faire marche arrière. Boucher, Vivonne*

De manière générale, nous observons donc une préférence pour les zones commerciales périphériques par les répondants. Cependant, cet avis formulé est-il immuable ? Les habitants des Vallées du Clain fuiront-ils le centre-ville pour toujours ? Si non, quelle seraient les alternatives possibles pour les faire revenir dans le centre-ville ?



*Illustration 17 : Locaux commerciaux vides dans la zone d'activités de Fontaine-le-Comte, près de l'ancien Auchan et du cinéma CGR (Alric Bonvallet, 2018)*

- *«Oui, je serais prêt à changer»*

La principale piste que nous avons questionné, en lien avec les hypothèses que nous avons formulé au début de notre étude, est le développement et l'amélioration des transports collectifs à destination du centre-ville. Sur ce point, nous relevons beaucoup d'attentes de la part de la majorité des habitants questionnés. Deux personnes déclarent l'utiliser, les autres la jugent peu intéressante et estiment qu'elle ne correspond pas à leurs besoins. La faible fréquence des bus est le principal facteur cité en défaveur de l'offre existante, ainsi que le temps de trajet trop long en raison des correspondances notamment.

*À Tours, le tram on l'attend 5 minutes, c'est acceptable. À Poitiers, si on loupe le bus, il faut attendre 20 minutes pour le suivant. À moins d'avoir le temps, personne n'est prêt à l'attendre aussi longtemps. Habitant, Nouaillé-Maupertuis*

*Oui, quand je vais au centre-ville je prends le bus et je serai prête à continuer. Habitante, Château-Larcher*

*On a l'impression que c'est mal desservi. Commerçante, Château-Larcher*

La très grande majorité des personnes interrogées déclarent être favorables à leur utilisation si l'offre venait à être intéressante pour eux, certains même se montrant critiques

sur leur utilisation de la voiture. L'une des alternatives les plus évoquées est le parking-relais permettant de poser son véhicule avant de prendre un bus reliant directement le centre. Elle est citée notamment par les personnes connaissant l'offre P+R – Tram des grandes villes à proximité (Tours, Angers, Bordeaux) et l'utilisant lors des déplacements dans ces villes. Il est à noter que cette offre existe aussi au sein du Grand Poitiers, sous la forme de parkings permettant de prendre le bus. Trois personnes estiment également qu'un service de navettes permettant de relier directement le centre-ville depuis les bourgs, serait attractif.

*Il faut être innovant [...] Si on proposait une offre de navettes pour relier directement le centre-ville, avec pas besoin de se garer (en centre, NDLR), ça marcherait pour certaines personnes. Maire, Château-Larcher*

*On pourrait aller boire un coup sans risquer de souffler dans le ballon (rires). Habitant, La-Villedieu-du-Clain*

Enfin, trois personnes se montrent plus sceptiques concernant les transports collectifs et ne pensent pas y avoir recours, même avec le développement et l'amélioration de l'offre.

Cependant, il est nécessaire de prendre du recul sur les avis formulés. En effet, malgré un enthousiasme de la part des personnes interrogées sur un potentiel développement de l'offre en transports collectifs, la question posée reste trop évasive pour pouvoir affirmer avec certitude un éventuel report modal et en quelle mesure celui-ci participerait à un regain de fréquentation du centre-ville. Enfin, il est nécessaire de préciser que si elle permet de montrer une non-réticence à un changement d'habitudes, elle ne définit pas pour autant des critères qui définissent «l'attractivité» des transports collectifs aux yeux des interrogés, pouvant être ainsi «gourmandes» d'une offre peu réaliste en territoire faiblement peuplé. Qui n'a jamais souhaité une offre en transport en commun efficace au pied de chez lui ?

À la différence de leur territoire de vie où ils ne manquent pas d'adjectifs élogieux, le centre-ville de Poitiers dans les positions qu'évoquent les habitants des Vallées du Clain n'est pas un lieu fréquenté régulièrement, hormis une petite minorité de personnes interrogées. Les échanges commerciaux, qui ont façonné les cités médiévales telles que Poitiers, sont maintenant effectués dans les centralités périphériques, plus facilement accessibles en voiture. Ce qui nous amène à connaître le positionnement des acteurs du centre-ville lui-même, ainsi que des décideurs qui réfléchissent l'organisation du territoire pictave à grande échelle.

## II.4. Des acteurs du centre-ville conscients, qui réagissent face à cette situation

Comment réagissent les élus et les commerçants face aux phénomènes de dévitalisations des villes moyennes ? Quelles actions sont entreprises pour renforcer son attractivité et limiter sa perte de fréquentation ? Ces actions sont-elles suffisantes, et comment sont-elles perçues par les habitants, des Vallées du Clain en particulier ?

- *Une fédération de commerçants très active pour promouvoir le centre-ville sur le plan commercial*

Au sein du centre-ville, Poitiers le Centre est une association regroupant 225 acteurs économiques, des commerçants mais aussi des artisans et professions libérales, qui a pour objectif la valorisation économique du centre-ville. Elle se présente de la manière suivante :

*Poitiers le Centre est une association qui regroupe plus de 220 adhérents, commerçants du centre ville de Poitiers. L'équipe opérationnelle de l'association, organise les manifestations au cœur de la ville, telles les animations de Noël, la braderie ou la vente au déballage sur plusieurs jours. Poitiers le Centre, acteur phare du dynamisme économique du centre ville, est au cœur des grands projets de Poitiers et réunit régulièrement les commerçants pour échanger sur les sujets d'actualité, d'urbanisme, de développement des commerces... Présentation de l'association sur son site internet, juin 2018<sup>1</sup>*

L'organisation d'animations est la première des actions citées pour promouvoir l'attractivité commerciale du centre-ville. L'organisation d'événements originaux a pour objectif de proposer une offre différenciante à un moment donné, afin d'attirer des personnes ne se rendant pas en centre-ville habituellement. et de leur faire découvrir l'offre commerciale existante – et de les inciter à acheter dans les boutiques par la même occasion. L'union commerciale essaye d'organiser la plus grande diversité d'animations possibles pour toucher le maximum de public.

Nom de l'événement	Période de l'année
Grande braderie	Début septembre
Animations de Noël	Décembre
Samedi jeux	4 au printemps, 4 en automne

1- Site internet [www.poitierslecentre.fr](http://www.poitierslecentre.fr) (consulté en juin 2018)

Pour les organisateurs, ces événements ont une portée positive sur le commerce, même s'ils ne disposent pas de données exactes concernant leur fréquentation. Ils envisagent donc de continuer voire de développer cette activité.

*Les animations contribuent à l'urbanité de la ville. Union commerciale du centre-ville*

La seconde action citée est un partenariat avec l'hypermarché Auchan Cap Sud. Il s'agit d'une carte de fidélité distribuée aux clients d'Auchan, sur lesquels ces derniers cagnottent de l'argent à dépenser au fil de leurs achats dans la grande surface. Mais cet argent ne peut être utilisé que dans les boutiques du centre-ville partenaires de l'opération. Elle peut également permettre de payer le stationnement ou le bus. Ce concept a été imaginé lors des négociations qui ont précédé le déménagement de l'Auchan au début des années 2000, dans une nouvelle zone commerciale plus proche de la rocade de Poitiers mais surtout plus grande, et accompagnée d'une galerie marchande et de commerces spécialisés dans l'équipement de la personne et de la maison<sup>1</sup>. L'union commerciale, défavorable au projet, n'a cependant pas pu empêcher sa construction. Mais une discussion avec le directeur de l'Auchan de l'époque a permis d'aboutir à la création de cette carte de fidélité.



*Illustration 18 : Le local de l'association des commerçants, en cœur de ville (Alric Bonvallet, 2018)*

Ses effets sont positifs selon l'union commerciale. En effet, elle incite les clients de l'hypermarché à oser se rendre en centre-ville pour profiter des avantages de la carte, plutôt

1- Cette zone commerciale existe aujourd'hui, elle fait l'objet d'une observation en page 55.

que de rester uniquement dans la zone commerciale qui borde l'hypermarché. De plus, elle augmente le pouvoir d'achat des adhérents au programme sans pour autant nuire au supermarché Auchan. Il s'agit donc, selon l'union commerciale, d'un partenariat gagnant-gagnant. Le président de l'association se déclare toutefois satisfait de son utilisation, et comptait 11 000 cartes actives en février 2016<sup>1</sup>.

*Auchan n'avait rien à y perdre, c'est pour cela qu'ils ont accepté.  
[...] Aujourd'hui, ça marche plutôt bien. Union commerciale du  
centre-ville*

Enfin, l'association soutient au mieux les commerçants, à travers des aides ponctuelles, des rencontres, et défend leur point de vue devant les collectivités, comme elle l'a déjà fait à propos du projet Auchan déjà cité précédemment.

- *Un travail sur les locaux commerciaux mené par la ville et les commerçants*

*Je n'ai pas eu le sentiment de nous trouver dans une ville désertifiée lors de nos observations dans les rues piétonnes du centre-ville. En revanche, les rues aux alentours sont parfois bien tristes, et rien que dans celle où se situe Poitiers le Centre, il y a 5 boutiques vides. (observation, 10 mai 2018).*

Au sujet de la vacance commerciale, l'union commerciale a développé avec la ville de Poitiers en 2016 un projet de magasins éphémères, qui a comme objectif de permettre aux porteurs de projets commerciaux de tester en conditions réelles la faisabilité de leur projet, tout en exploitant des cellules commerciales vides.



*Illustration 19 : Boutique éphémère (Alric Bonvallet, 2018)*

1- Donnée issue de l'article de Info-Éco 2, Février 2016.

La mairie a mené un important travail de recherche d'enseignes entre 2015 et 2017 pour inciter les marques à se rendre en centre-ville. De plus, mairie et union commerciale soulèvent les récents investissements réalisés dans les commerces pour les rendre attractifs. Même si les actions sont récentes, les résultats sur la vacance commerciale semblent probants, du moins en hyper-centre dans les secteurs les plus prisés. En revanche, la situation est plus difficile dans les rues adjacentes à la zone piétonne, où le taux de commerces vides est plus élevé, parfois depuis assez longtemps. Mais la mairie ne semble plus considérer ces secteurs comme faisant partie du tissu commercial du centre-ville : elle a ainsi organisé des discussions avec les propriétaires de locaux vacants et les bailleurs sociaux pour réaffecter certains de ces locaux vacants en logements.

*Tous les emplacements numéro 1 ou 1 bis sont occupés ou en passe de l'être. Adjointe au commerce, 2016<sup>1</sup>.*

*Le commerce se maintient dans le secteur piéton, mais la vacance commerciale est importante dans les rues autour. D. Royoux*

Ce travail a été mené en parallèle d'un vaste plan de requalification du centre-ville détaillé ci-dessous.

- *Le projet Cœur d'Agglo, une réduction de l'espace dédié à la voiture source de réactions partagées*

*Le centre-ville est beau et neuf. Les pavés sont encore brillants. Voire même glissants. Entre la préfecture et la gare, en revanche, les rues ne sont pas encore belles, mais sont en travaux. Il s'agit de poursuivre la dynamique engagée depuis 2011 pour l'amélioration du réseau de bus afin de le mettre le plus possible en site propre. (observation, 10 mai 2018).*

Porté par la ville de Poitiers et la communauté d'agglomération du Grand Poitiers, le projet Cœur d'Agglo, lancé en 2010, avait pour objectif de requalifier le centre-ville et d'étendre la zone piétonne tout en fiabilisant le trajet des bus dans le centre. Le projet est aujourd'hui terminé dans l'hyper-centre. En revanche, lors de nos observations, nous avons pu constater que les travaux se poursuivent à proximité : entre le centre et la gare, les rues sont réaménagées pour poursuivre le couloir de bus en site propre jusqu'à la passerelle réservé aux transports en commun et modes doux qui enjambe les voies de chemin de fer, et relie les quartiers nord de Poitiers au «plateau».

L'impact sur le plan du commerce en centre-ville est, aux yeux de l'union commerciale, difficile à quantifier même un an après la fin des travaux. Si la montée en grade qualitative du centre a été appréciée, de même que l'agrandissement de la zone piétonne, les travaux ont tout de même impacté de manière non négligeable les commerces en raison d'une baisse de fréquentation. Celle-ci a été observée par la majorité des commerçants durant les chantiers,

<sup>1</sup>- Info Éco 2, février 2016.

et n'a pas retrouvé le niveau pré-travaux après. L'association prend cependant beaucoup de recul sur cette situation, et n'accuse pas le projet Cœur d'agglo de tous les maux.

*Oui, ça nous a impactés. [...] Mais il faut prendre le temps d'observer, c'est très récent. Union commerciale du centre-ville*

Nous pouvons constater que la problématique de dévitalisation du centre-ville de Poitiers est pris très au sérieux par les politiques locales à l'échelle de la ville et de l'agglomération du Grand Poitiers. Les résultats, aux dires des élus et commerçants, sont plutôt positifs mais ces actions doivent être continuées pour maintenir une attractivité satisfaisante. Mais existe-t-il une position assumée à l'échelle de l'aire urbaine de Poitiers sur cette question ? Quelle est la position par rapport au développement des centralités périphériques ?

- *Un renfort des centralités urbaines et une planification de l'offre commerciale prévus à l'échelle du SCoT*

Le SCoT du Seuil du Poitou est en cours de construction en 2018, et par conséquent ne peut pas encore être appliqué sur le territoire. Lors de la rédaction de ce mémoire, les données disponibles sur le SCoT sont issues des documents de travail, et n'ont par conséquent aucune valeur réglementaire. Pour autant, il est possible de positionner les choix politiques faits par les créateurs du SCoT par rapport à l'enjeu du centre-ville de Poitiers.

Aussi, le SCoT n'est pas directement responsable des actions menées par les collectivités pour renforcer l'attractivité de leurs centres. De plus, le SCoT se dotera à terme d'un Schéma d'aménagement artisanal et commercial. Cependant, au moment où nous rédigeons ces lignes, il est impossible d'en définir le contenu et ses principales orientations. Il est toutefois possible de constater que, l'un des choix politiques qui a été établi est celui de développer en priorité les «centralités», qui correspondent aux lieux où il est possible de retrouver une mixité des fonctions, dans l'objectif de réduire les besoins de déplacements motorisés principalement. Ces centralités sont en fait les centre-ville de Poitiers ainsi que l'ensemble des centres-villes et centres-bourgs composant le territoire. Les «centralités périphériques» telles que nous les avons défini pour cette étude sont par corollaire, écartées des dynamiques de développement et notamment parce qu'elles ne possèdent pas une fonction indispensable à la mixité urbaine : le logement. Il est donc probable que le SCoT limite fortement le développement de zones commerciales périphériques comme le sont Auchan Cap Sud et Grand Large.

*Le SCoT ne joue pas directement sur les politiques en centre-ville. Mais les villes font des choses pour l'attractivité de leurs centres*



*[...] Il faut favoriser le développement des centralités : centres-villes, centres-bourgs, centres de quartiers.*

Il est nécessaire d'attendre l'élaboration définitive du SCoT et l'arrêt du projet pour pouvoir juger pertinemment de son impact sur l'attractivité du centre-ville de Poitiers.

- *Un impact faible ou négatif sur la perception du centre-ville pour les habitants des Vallées du Clain*

Alors que la ville de Poitiers et l'union commerciale évoquent des difficultés mais également des actions qui font leurs preuves en terme d'attractivité commerciale du centre-ville, les habitants et commerçants des Vallées du Clain interrogés ne ressentent pas une amélioration, voire même soulèvent une dégradation de leur rapport au centre-ville. Les actions de promotion du centre, notamment les animations, ne sont pas fréquentées par les répondants, qu'ils soient habitants, commerçants ou élus : ils n'ont jamais évoqué se rendre dans le centre pour ces raisons. De plus, malgré la proportion importante de personnes effectuant leurs courses à Auchan Sud, aucune personne interrogée n'évoque la carte de fidélité «Ma carte en Ville» gérée par l'union commerciale. Enfin, les personnes interrogées ne font pas non plus l'éloge de l'offre commerciale, qui nous l'avons vu précédemment est vue comme déclinante. Si la taille de notre échantillon ne nous permet pas de conclure de manière stricte sur le nombre de personnes profitant des animations et programmes de fidélité des commerçants du centre-ville de Poitiers, il semble toutefois que ces actions ne soient pas connues et/ou utilisées par une grande partie des habitants des Vallées du Clain.

Le projet Cœur d'Agglo est en revanche très évoqué par les répondants, à la fois de manière positive et négative. Sur notre échantillon de personnes, il ressort à la fois l'aspect positif de la piétonnisation élargie par rapport à la qualité des espaces publics et de l'amélioration du cadre de vie, et dans le même temps un avis négatif sur ce qu'elle entraîne en termes de difficultés d'accès et de stationnement. Le panel de réponses est très contrasté et si 3 personnes sont totalement opposé à la réduction de la place de la voiture dans le centre-ville, la majorité exprime à la fois les conséquences positives et négatives. En revanche, les impacts positifs du projet Cœur d'Agglo ne semblent pas suffire à faire revenir les répondants en centre-ville pour leurs achats : aucun n'a signifié retourné en centre-ville depuis les travaux.

*On aurait maintenu l'accessibilité simple... Commerçant, Smarves  
J'aime bien le nouveau centre et les zones piétonnes. [...] Mais je  
n'aime pas l'accès en voiture. Commerçante, Vallées du Clain*

*Le mettre en piétonnier ça a été très bien, mais pour l'avoir vécu (...) c'était compliqué, les rues changeaient de sens tous les quatre matins... C. Poupard*

Ces avis partagés sur les aménagements de zones piétonnes est comparable aux opinions qui ressortent régulièrement dans le débat public lors d'opérations de piétonnisation dans d'autres villes de France. Nous pouvons prendre l'exemple de Grenoble où, lors de la présentation du projet Cœur de Ville-Cœur de Métropole en 2016, de nombreuses positions défavorables au développement des zones piétonnes et d'un autre partage de l'espace public au détriment de la voiture ont été exprimées par des collectifs<sup>1</sup> ainsi que par les habitants interrogés lors des concertations<sup>2</sup>. Il est possible de retrouver ces oppositions dans d'autres villes, comme à Paris où la fermeture d'une autoroute urbaine longeant la Seine et sa transformation en promenade piétonne a provoqué la colère d'un grand nombre d'habitants de petite et grande couronne.

Nous pouvons voir à travers ces résultats que les acteurs locaux font preuve d'une grande attention à la question de la vitalité du centre de Poitiers. Cependant, l'impact reste globalement faible sur sa fréquentation par les populations des Vallées du Clain. Cela nécessite donc une réflexion sur les actions entreprises par la ville de Poitiers et les commerçants d'une part, et sur le modèle de développement territorial d'autre part.

---

1- Le plus actif étant «Grenoble à Coeur» : <https://grenoble-coeur.blogspot.com/p/homepage.html?m=1>

2- Voir le bilan de la concertation cité en bibliographie.

# Partie III

## Croisement critique

Les résultats obtenus viennent confirmer en grande partie nos hypothèses de départ. Poitiers subit de plein fouet la concurrence de ses périphéries. D'une part, sur le plan commercial, par la forte présence d'offre dans les centralités périphériques qui accueillent également l'emploi et même certains services autrefois en centre-ville. Mais aussi sur le plan résidentiel, alors que les terrains les plus attractifs, en termes de prix du foncier comme de cadre de vie, se situent à une certaine distance du centre de l'agglomération. À contrario, les Vallées du Clain se dévoilent comme un territoire socialement vivant, attractif et riche de commerces de proximité. Ville morte contre campagne vivante, le futur de l'aire urbaine de Poitiers ? Nous interrogeons dans cette partie comment le fonctionnement des territoires s'est modifié avec l'arrivée de nouveaux modèles de commerce et d'un paradigme de mobilité essentiellement tourné autour de la voiture individuelle. Nous exprimons également un positionnement critique sur la situation actuelle et les politiques mises en place par les acteurs du centre-ville, et nous donnons des pistes de réflexion sur une possible réconciliation entre le centre-ville de Poitiers et les Vallées du Clain.

### III.1. Une mutation de l'organisation de la ville

#### - *Un centre-ville qui n'est plus le lieu central de l'aire urbaine*

Malgré un discours rassurant et des points positifs visibles sur la vitalité commerciale du centre-ville, et en particulier de l'hyper-centre piéton, il faut bien reconnaître que celui-ci subit le même type de crise urbaine que beaucoup de villes moyennes en France.

En effet, si les rues les plus centrales et les plus fréquentées conservent leur tissu commercial, d'autres secteurs de la ville souffrent beaucoup plus, et notamment dans les quartiers autour de la zone piétonne. La mairie elle-même, en les convertissant en logements sociaux, avoue finalement la perte de commerces dans ces rues que personne ne définit vraiment. En fait, les commerces «qui disparaissent» ne sont pas uniquement à chercher dans les magasins spécialisés en équipement de la personne, de la maison ou en loisirs, bien que le sort de ceux-ci soit plus médiatisé en raison notamment du baromètre Procos. Les petits commerces de proximité, l'épicerie de quartier, le bistrot, le bureau de poste, cela-mêmes qui subsistent dans les Vallées du Clain, meurent dans les rues de Poitiers. Si nous n'avons pas beaucoup renseigné cette thématique, c'est que ces commerces de proximité n'ont pas vocation à attirer des clients des Vallées du Clain. Mais au vu de ce constat évoqué par les acteurs de la ville de Poitiers et vérifié par nos observations, il apparaît essentiel de dépasser le cadre strict du centre-ville piéton pour mieux comprendre les enjeux de la dévitalisation des villes moyennes.

De plus, nous devons nous interroger sur le principe et les impacts de la carte de fidélité proposée par Poitiers le Centre. En effet, aucune personne interrogée au sein des Vallées du Clain n'a ne serait-ce qu'évoqué son existence. Pourtant, nous avons vu que les courses au Auchan Cap Sud sont une habitude pour une partie importante d'entre elles. Ce constat nous a interpellé. Sans connaître l'origine géographique des porteurs du programme de fidélité, il est difficile de définir en quelle mesure elle possède une attractivité au sein des territoires les plus éloignés du centre, dont nous avons vu que les habitants sont les moins enclins à se rendre au centre-ville. Aussi, la carte est présentée comme permettant une «complémentarité» entre la grande surface et les commerçants partenaires, qui sont des commerces de détail alimentaire (bouchers, crémiers, etc) pour 8 d'entre eux, la grande majorité des autres étant des vendeurs spécialisés. Mais l'extrapolation de cette «complémentarité» nous amène à penser qu'il s'agit finalement de l'acceptation d'un modèle commercial basé sur hypermarché comme principal fournisseur des courses alimentaires de base et des produits les plus courants, alors que le centre-ville serait le lieu d'achat des courses plus spécifiques, et par conséquent plus ponctuelles. Sans le prétendre bon ou mauvais, ce modèle a potentiellement un impact important sur les commerces alimentaires de quartier, en particulier si les utilisateurs de la carte de fidélité sont principalement des habitants de Poitiers même.



*Illustration 20 : [photo en noir et blanc] Une voiture se reflète dans une vitrine vide, à quelques mètres du local de l'union commerciale du centre-ville. (Alric Bonvallet, 2018)*

De même, les actions d'animation réalisées par l'association de commerçants interpellent quant au rôle d'un centre-ville dans la structuration de la vie de l'ensemble de l'aire urbaine. «Il faut que les gens sachent qu'il se passe toujours quelque chose dans le centre», exprime l'union commerciale pour défendre et justifier ses événements<sup>1</sup>. Mais ces intentions louables – et efficaces selon leurs organisateurs – prouvent le besoin de rappeler et de réaffirmer le rôle même des villes, laissant à penser que celui-ci a disparu, du moins en partie. En effet, qu'est ce que les villes, et en particulier les places centrales, sinon ces endroits où il y a «toujours quelque chose à faire», où chacun peut retrouver les éléments de la vie urbaine dont il a besoin (commerce, culture, services, santé etc.) et que défendait Lefebvre comme étant «le droit à la ville» ?

Enfin, le départ des activités économiques ou d'administrations localisées dans le centre-ville, pour des zones d'activité périphériques, prouve que la présence en plein cœur de l'agglomération n'est pas un facteur de rayonnement pour les employeurs choisissant un départ. Ce qui prend une dimension symbolique assez importante lorsqu'il s'agit d'organismes représentant les fonctions urbaines, sinon métropolitaines, par excellence – comme c'est le cas pour la Banque de France en 2017, mais aussi pour la Chambre de Commerce et d'Industrie qui a quitté la ville en 2010 pour se rendre à proximité du Futuroscope.

1- Site internet [www.poitierslecentre.fr](http://www.poitierslecentre.fr), consulté en juin 2018.

**Au vu de ces constats, il nous apparaît donc pertinent d'affirmer que le centre-ville de Poitiers, au sens large, n'est plus le centre de la vie urbaine à l'échelle de son aire d'influence. Ou plutôt, il n'est plus le seul, étant largement concurrencé par les diverses «centralités périphériques» comme nous les avons nommées pour notre étude. Nous arrivons ainsi à une conclusion très semblable à celle de Marchal et Stébé sur le rôle du centre-ville de Nancy à l'heure de la périurbanisation.**

- *Les Vallées du Clain, un «territoire-quartier» à l'échelle de l'aire urbaine de Poitiers*

Les Vallées du Clain se caractérisent par un cadre de vie franchement agréable. Disposant d'une richesse patrimoniale et paysagère reconnue par les élus et les habitants, il est surtout décrit par la force de ses liens de proximité que les habitants tissent au sein des villages ou des bourgs, par leurs achats dans les commerces locaux, par la vie associative foisonnante, par les équipements de proximité permettant aux familles avec enfants le nécessaire pour leur épanouissement. Les Vallées du Clain proposent à leurs habitants une grande richesse de services et d'équipements de proximité qui permettent à ses habitants de se mettre à distance des territoires où les fonctions urbaines ont généralement tendance à se retrouver : en centre-ville ou en zone polyfonctionnelles. Ces dernières sont utilisées principalement pour leur fonction commerciale et l'emploi, mais n'empêchent pas les habitants des Vallées du Clain de bénéficier d'une riche vie de proximité au sein de leur territoire. Cette vie de proximité est au cœur de l'attractivité des Vallées du Clain. Elle permet aux habitants de se sentir dans un milieu qu'ils qualifient eux-mêmes de «rural», dans le sens où ils se sentent vivre dans des villages, et non dans des villes qui ne représentent pas cette proximité.

Comment se positionnent alors les Vallées du Clain par rapport au terme de pré-urbain (dont la définition de ses auteurs est donnée en page 32) ? Au vu des observations, des entretiens et des données issues des analyses statistiques, les Vallées du Clain apparaissent correspondre à cette définition. Mais il convient de soulever les disparités auxquelles sont soumises le territoire, et notamment sur l'éloignement variable des communes le composant par rapport à Poitiers. **Ainsi, le territoire semble être une zone de transition entre des communes finalement très proches de la première couronne d'urbanisation (notamment Smarves) et d'autres bien plus à l'écart (le quart sud-est du territoire, entre Dienné et Marnay). Ce sont ces dernières qui se rapprochent le plus des caractéristiques proposées par les chercheurs lorrains.**

Tandis que la définition précise de pré-urbain ne suffit pas à caractériser le territoire dans son ensemble, nous proposons de définir les Vallées du Clain comme un «territoire-quartier» de l'aire urbaine pictave. Nous choisissons le mot de «quartier» en rapport avec la riche vie locale, la présence de commerces de proximité, l'attachement à la fois sur le plan

du cadre de vie plaisant comme des relations sociales que soulèvent les habitants. N'est-ce pas ainsi qu'un habitant définirait son quartier ? De plus, ce mot de «quartier» signifie aussi ce morceau de la ville qui s'assemble avec d'autres autour des «centralités», ces dernières polarisant les services que le quartier seul ne peut fournir à ses habitants, ce qui correspond tout à fait à ce que sont les Vallées du Clain par rapport aux centralités, certes périphériques, qui polarisent entre autres l'emploi et les commerces supérieurs citées par les habitants : Auchan Cap Sud, Grand Large. En extrapolant ce concept, il est ainsi possible de considérer l'aire urbaine comme une vaste ville.

- *Une mobilité motorisée qui conditionne les rapports aux centralités*

Ce territoire-quartier est relié aux centralités par les flux routiers. Le taux de motorisation des ménages, particulièrement fort au sein des Vallées du Clain, ainsi que la très forte proportion des déplacements réalisés en véhicule individuel, sont les conséquences d'un modèle d'urbanisation à la fois permis par et conçu pour la voiture.



*Illustration 21 : Sur le parvis (piéton) de l'église de Vivonne, un mercredi matin. Il semblerait que même dans les Vallées du Clain, «on ne peut plus se garer», du moins correctement. (Alric Bonvallet, 2018)*

Permis par, dans le sens où la motorisation individuelle est une condition nécessaire pour pouvoir se déplacer facilement et rapidement à travers le territoire et rejoindre l'agglomération de Poitiers. Nous l'avons éprouvé à travers la longueur des déplacements à vélo, qui se sont avérés loin d'être infaisables mais nécessitant malgré tout un temps supplémentaire par rapport à la voiture. L'offre en transports collectifs existante montre ses limites en termes d'attractivité et souffre d'une mauvaise image auprès de la population du

territoire. C'est donc grâce à cet outil de mobilité qu'il est possible d'habiter les Vallées du Clain tout en étant pendulaire par rapport aux zones principales d'emploi du Grand Poitiers.

Conçu pour, dans le sens où étant le mode de transport le plus attractif et offrant le plus de possibilités de déplacements au sein du territoire, celui-ci s'est développé autour des axes routiers majeurs permettant d'accéder à Poitiers, sans pour autant que des alternatives ne soient développées avant 2015 et le déploiement d'aires de covoiturage et de bornes de recharge pour véhicules électriques.

Nous pouvons observer le même phénomène au sujet des centralités commerciales périphériques, descendantes directes du concept «no parking, no business» défini par Trujillo dans les années 1950. Il se traduit concrètement par une grande quantité de places de parking gratuites situées devant les surfaces commerciales, et une implantation aux carrefours des infrastructures routières structurantes.

Le centre-ville de Poitiers n'est pas du tout construit sur ce modèle. Il est composé d'un espace public contraint par d'étroites rues médiévales et la circulation y est difficile de par cette morphologie urbaine héritée d'une période où le principal moyen de transport était la marche à pied. Cependant, il est muni de 7 000 places de parking, mais celles-ci sont payantes – comme dans un grand nombre de villes semblables dans le monde.

Les habitants des Vallées du Clain, «contraints» à la motorisation par leurs choix résidentiels, se retrouvent donc avec deux choix pour leurs courses : aller se rendre jusqu'en centre-ville pour payer une place, ou bien bénéficier du parking gratuit de la zone commerciale tout en ne risquant pas les encombrements dans la ville. Dans ce cas, pourquoi choisiraient-ils la solution complexe et payante alors qu'il existe un parking gratuit au pied de la zone commerciale, qui propose qui plus est une offre sensiblement identique ? «On ne peut pas se garer» signifie alors en réalité «on peut se garer plus facilement et pour moins cher ailleurs».

**Ainsi, il apparaît que les habitudes de mobilité conditionnent le rapport au centre-ville de Poitiers pour les habitants des Vallées du Clain. La forte utilisation de la voiture particulière couplée à la concurrence déloyale des centralités périphériques sur les plans de l'accès et du stationnement en voiture joue fortement en défaveur de l'attractivité du centre. Malgré toutes ses caractéristiques positives soulevées, le centre-ville reste dans l'imaginaire collectif cette zone soumise à des contraintes de mobilité qui en entrave la fréquentation.**



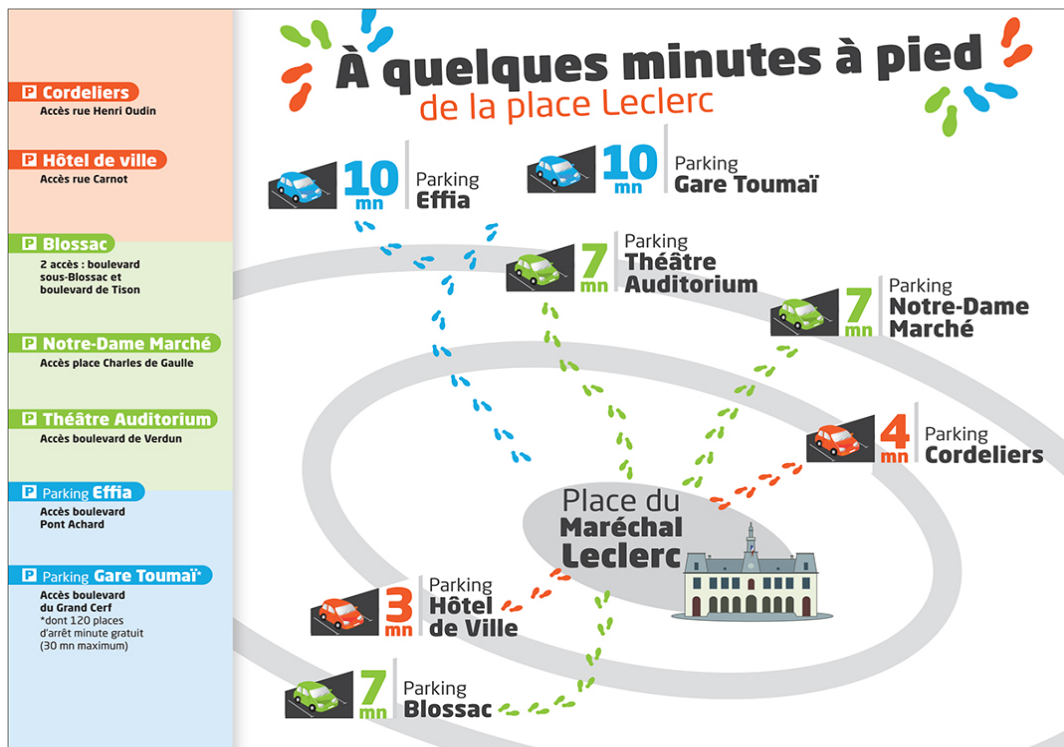


Illustration 22 : Se garer en ville et marcher pour se rendre jusqu'aux commerces, c'est facile. Infographie éditée par Poitiers le Centre, intermodale sans le vouloir. (Poitiers le Centre, 2018)

«Autrefois», la centralité était la place centrale de la ville, les quartiers étaient composés des rues et faubourgs l'entourant. On y retrouvait la vie urbaine à pied. «Aujourd'hui», la centralité s'est installée dans des zones diverses autour des centres, les quartiers prennent la taille des intercommunalités, ceux-ci étant reliés aux centralités à travers des axes routiers parcourus en voiture pour y accéder. Par le développement de l'automobile, la ville traditionnelle est devenue un territoire mais son fonctionnement intrinsèque reste le même, ses éléments s'organisant différemment par de nouveaux espaces.

### III.2. Mais une situation non irréversible

Si la volonté de revitaliser le centre-ville de Poitiers de la part de la ville et de la CA du Grand Poitiers est bien réelle, les actions réalisées semblent toutefois avoir des conséquences limitées sur la fréquentation de celui-ci, notamment pour les habitants hors Grand Poitiers. Alors que le centre-ville souffre d'une désaffection très poussée auprès des habitants des Vallées du Clain, est-il possible d'envisager un changement à l'avenir ? Les habitants des Vallées du Clain ne se rendent pas en zone commerciale périphérique pour le plaisir mais bien car elles offrent une attractivité (en termes d'accès/stationnement), de même qu'ils ne fuient pas le centre-ville en tant que tel mais plutôt son manque d'attractivité (pour les mêmes raisons). Aussi, le centre-ville n'apparaît pas condamné à jamais à être

boudé par ces habitants éloignés. Nous proposons donc ici des réflexions pour changer cette situation.

- *Une étude sérieuse de la mobilité des habitants des Vallées du Clain*

Nous avons observé à travers nos résultats que la question de la mobilité est un facteur déterminant dans la fréquentation du centre-ville de Poitiers. L'accès difficile au centre en voiture, mais aussi en transport en commun, est en effet le premier facteur soulevé par les habitants pour justifier leur non-fréquentation du centre. De plus, nous constatons la concurrence imbattable des zones commerciales périphériques sur le plan du stationnement et de la facilité d'accès. Enfin, il apparaît que de nombreuses personnes semblent prêtes à changer leurs habitudes si une offre alternative convenable leur est proposée. Face à cela, il est possible d'envisager plusieurs hypothèses : la réduction du coût du stationnement en centre-ville, la fluidification de la circulation automobile ou le développement d'une offre en transports collectifs assurant la desserte directe du centre. Néanmoins, il nous semble difficile pour les deux premières solutions de rendre le centre-ville aussi concurrentiel que les centralités périphériques sur ce plan, implantées aux sorties d'autoroutes et munies de vastes nappes de stationnement gratuit. De plus, cette idée prolonge la logique mise en place par le Grand Poitiers et la ville par l'extension de la zone piétonne et des voies réservées au bus. Elle permet de mieux faire accepter les «contraintes imposées» aux voitures pour libérer de l'espace à destination des piétons et des bus.

Ce n'est donc pas par un éventuel dogmatisme d'opposition à la voiture individuelle, mais bien par ce que nous retenons de notre étude, que nous pensons qu'une meilleure offre en transports collectifs à destination du centre-ville peut en améliorer l'attractivité et en favoriser sa fréquentation. Aujourd'hui, la mobilité semble l'impensé du développement des Vallées du Clain : le territoire s'est structuré «naturellement» autour de la motorisation individuelle. Alors que ses impacts sur l'environnement ne sont plus à prouver (et que certains habitants des Vallées du Clain, ainsi que les élus, en sont conscients), ses effets sur les territoires apparaissent moins connus du grand public.

Mais pour être sûr de la réussite de cette offre en transports collectifs comme alternative sérieuse à l'accès au centre depuis les Vallées du Clain, celle-ci doit être étudiée, concertée et testée sérieusement. Nous ne proposons pas d'investir massivement dans des infrastructures lourdes de transport collectif dont la cadence serait exagérée par rapport à la densité des territoires desservies, mais les idées déjà explorées par la communauté de communes (aires de co-voiturage par exemple), et celles exprimées par les habitants (parkings-relais pour accéder à une ligne structurante, navettes directes depuis les villages notamment), peuvent s'avérer efficaces à condition d'être adaptées aux besoins et de faire l'objet d'une vaste opération de communication. De plus, une communication positive sur les parkings en ouvrage de la ville (coût réel, 7 000 places disponibles), permettrait de changer

l'image de la ville où «on ne peut plus se garer». Mais la mobilité, si elle est une condition nécessaire, ne suffit pas à amener des personnes à changer leurs habitudes.

- *L'évaluation et la communication des actions menées en cœur de ville*

Les habitants des Vallées du Clain sont-ils réellement au courant des actions mises en place par l'union commerciale pour renforcer l'attractivité des commerces ? Nous pouvons en douter au vu de ce que les habitants laissent transparaître dans leurs réponses : bien qu'il soit impossible de généraliser nos données à l'ensemble de la population des Vallées du Clain, il faut tout de même préciser qu'aucune personne n'a évoqué la carte de fidélité ou les animations organisées par les commerçants, même les personnes se rendant en centre-ville. Si ces actions fonctionnent bien selon leurs auteurs, et que la volonté des commerçants est de rayonner sur la plus large population possible, il semble nécessaire d'en évaluer la portée, pour connaître qui sont les personnes qui en bénéficient le plus.

Mais peu importe les résultats de cette étude, pour renforcer l'attractivité du centre-ville il est nécessaire que celui-ci soit perçu de manière positive. Pour cela, une meilleure communication de ces actions à destination des Vallées du Clain et par extension des autres territoires entourant le Grand Poitiers faisant partie de la zone de chalandise du centre-ville de Poitiers est nécessaire. Il en va de même pour les commerces situés uniquement dans le centre-ville et qui proposent une offre différenciante : les artisans d'art, les commerces de bouche de haute qualité et les enseignes non installées en périphérie. Les habitants ont en effet le sentiment que l'offre commerciale n'a pas de plus-value par rapport aux centralités périphériques qu'ils fréquentent. Une meilleure communication sur les spécificités commerciales du centre-ville permettrait de nuancer leurs positions.

Les commerçants sont très actifs sur leurs actions mais leurs moyens restent limités. Si la revitalisation du centre-ville est un objectif politique porté par Poitiers, et que dans le même temps le SCoT du Seuil du Poitou cherche à renforcer le rôle des centralités urbaines existantes, alors l'implication des collectivités (intercommunalités, communes) dans ce travail de communication est essentielle, notamment par la transmission des informations des actions organisées par les commerçants. Tout comme pour la question de la mobilité, elle est nécessaire mais pas suffisante pour résoudre la désaffection du centre-ville qui concerne le volet commercial, mais aussi les activités et services.

- *Une ambition forte pour équilibrer le rapport de force entre centre et périphéries*

Aujourd'hui, même si le discours politique exprimé à l'échelle du SCoT et du Grand Poitiers semble en faveur des centres-villes par rapport aux zones périphériques, sa traduction réglementaire n'est pas encore définie. En revanche, nous pensons qu'il est nécessaire que soient affichés des objectifs ambitieux en matière de consommation d'espace et d'aménagement commercial. Les départs d'entreprises et d'administrations depuis le centre de Poitiers vers des zones d'activité, sous prétexte d'un meilleur accès en voiture, ne

peut être considéré comme cohérent avec ces objectifs. Le cas emblématique de la Banque de France, ainsi que d'autres de manière plus discrète (professions libérales par exemple, et même CCI de la Vienne), doit interpeller les élus sur la nécessité de mieux contrôler le développement de parcs d'activité économiques, souvent présentés comme des fleurons de l'attractivité (par exemple le parc du Futuroscope et son technopôle associé), mais qui contribuent en fait à l'appauvrissement des fonctions du centre-ville, et de facto alimentent son image de «centre-mort», de «musée à ciel ouvert» et son offre commerciale «banale». Les employés de la Banque de France représentaient de potentiels clients pour les restaurants, les commerces et les services de Poitiers, ils profitent désormais au chiffre d'affaires des chaînes implantées en périphérie.

La planification de l'urbanisme à l'échelle intercommunale est une formidable occasion de réfléchir le territoire à un niveau cohérent. C'est en effet à l'échelle des bassins de vie que se résout la question des services et des commerces, et non à celle de la seule commune. Il en va de même pour la mobilité. Notons ainsi que le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la communauté de communes des Vallées du Clain prévoit dans son PADD<sup>1</sup> un renforcement des commerces et services dans les bourgs structurants de la ville et évite le développement de nouvelles grandes surfaces. Cet objectif doit être appliqué de la même manière sur la communauté d'agglomération du Grand Poitiers pour être cohérent avec les actions mises en place en faveur du centre-ville, et l'extension des zones «d'activité économique» ne doit pas se faire au détriment de l'existant. Pour cela, le règlement des zonages se doit d'être rédigé en conséquence, et permettre une mixité des fonctions urbaines ainsi qu'une attractivité résidentielle en centre-ville contre une stricte limitation de certaines activités dans les périphéries.

Enfin, leur facilité d'accès nous paraît trop importante. Comment demander à des personnes de payer le parking ou le bus si dans le même temps, les grandes surfaces font miroiter un stationnement et un accès «gratuits» ? Il nous semble intéressant de réfléchir la mise en place d'une taxation des surfaces de stationnement, à l'instar de ce qui est fait en Île-de-France. Mais ces mesures contraignantes doivent faire l'objet d'un fort portage politique et d'une communication adaptée pour démontrer leur utilité.

Toutes ces mesures doivent être éprouvées pour les confronter à la réalité locale. Elles fonctionnent en synergie, et agissent sur l'ensemble des problématiques soulevées par notre étude. Elles ne sont pas exhaustives ni universelles, et pour être efficaces, nécessitent d'être comprises de la part des habitants et commerçants.

---

1- Nous définissons ce terme en page 12.

### III.3. Conclusion – Quelle ville voulons-nous demain ?

Il est impossible de cacher après ce travail que le développement des centralités périphériques, couplée à une forte périurbanisation du territoire pictave, a des impacts importants sur la situation du centre-ville de Poitiers. Les parkings des grandes surfaces n'ont en réalité rien de gratuits : ce sont les commerçants des centres-villes qui payent indirectement la facture. Mais ce ne sont pas les seuls. En ouvrant la réflexion à d'autres aspects que celui du commerce, nous ne pouvons constater que les impacts de cette manière de construire la ville pose de sérieux problèmes à différentes échelles.

Sur le plan environnemental tout d'abord. L'imperméabilisation massive des sols pour créer ces «parkings gratuits» et ces surfaces de vente gigantesques, sans aucune autre fonction urbaine au-dessus ni même une valorisation du toit plat. Les déplacements automobiles que le «no parking, no business» et la périurbanisation engendrent et avec eux les conséquences néfastes sur la pollution et le climat qu'il est inutile de rappeler.

Sur le plan paysager ensuite. «Halte à la France moche», titrait Télérama à travers cette célèbre une de 2010. La dégradation des entrées de ville par des hangars en tôle heurtant jusqu'au grand paysage est aujourd'hui un enjeu majeur des PLUi et des SCoT.

Sur le plan patrimonial. En perdant de l'attractivité, les centres historiques seront-ils encore entretenus avec les moyens nécessaires que nécessitent les vieilles pierres ? Châtellerauld, à quelques kilomètres de Poitiers, a du bénéficier d'importants fonds publics pour sa rénovation. Pouvons-nous perdre ce patrimoine parfois classé, ou bien au contraire transformer la ville en simple «musée à ciel ouvert» sans activités urbaines à l'intérieur ?

Enfin, sur le plan social et culturel. Le déplacement de la vie urbaine ailleurs qu'en ville doit être questionné sur les impacts qu'il est susceptible d'engendrer sur les rapports sociaux des habitants des territoires. Voulons-nous vraiment du centre-ville comme le principal lieu de vie des aires urbaines ?

Ainsi, la question de la vitalité du centre-ville est largement dépassée par celle d'un nouveau modèle urbain, ou un changement de paradigme tel que le questionnait Héran en 2014 au sujet de la ville durable. Aujourd'hui, alors que les conséquences s'accumulent et démontrent que les choix politiques réalisés jusqu'à lors nous amènent à l'impasse. Pour les élus locaux et nationaux, il est impératif de définir une stratégie globale, qui réfléchit à l'échelle des aires urbaines, ainsi que les moyens financiers et réglementaires. Pour que la ville que nous voulons vivre demain, ne soit pas celle où «*l'on traîne dans les rues pavées du centre où tous les magasins ferment*», ne soient pas celle où «*l'on passe ses week-ends dans les zones industrielles, près des zones pavillonnaires où les baraques sont les mêmes*».

# Partie IV

## Annexes et tables

## IV.1. Table des figures

Figure A: Projets et surfaces de vente autorisés entre 2019 et 2016 par les CDAC (CNAC, rapport d'activité 2016).....	22
Figure B: Évolution de la population de la CC des Vallées du Clain en comparaison avec d'autres territoires de la région depuis 1968 (diagnostic de territoire, atopia, 2017).....	26
Figure C: Mode de transport principal utilisé pour les déplacements domicile-travail et taux de motorisation des ménages en 2014 (INSEE, 2018, traitement personnel).....	26
Figure D: Méthode d'organisation des entretiens collectifs.....	84
Figure E: Grille d'entretiens, et questions posées en fonction des acteurs interrogés....	84

## IV.2. Table des illustrations

Illustration 1: Le centre-ville de Poitiers, le 7 mai 2018.....	3
Illustration 2: Évolution de la population entre 2009 et 2014, dans le centre-ouest de la France. Nous constatons la perte d'habitants dans les principales villes-centres mais son augmentation dans les communes les entourant (INSEE 2014, Géoclip, 2018).....	17
Illustration 3: Local commercial vide à Poitiers (Alric Bonvallet, 2018).....	18
Illustration 4: Environs de Lille (Nord) en 1955 à gauche, en 2016 à droite (Géoportail, 2018).....	20
Illustration 5 : Environs de Saint-Marcellin (Isère, 8 000 habitants) en 1955 (à gauche) et en 2016 (à droite). Géoportail, 2018.....	20
Illustration 6: Environs de Bourges (Cher) en 1955 à gauche, en 2016 à droite (Géoportail 2018).....	20
Illustration 7 : La communauté de communes des Vallées du Clain (en bleu) dans l'aire urbaine poitevine. En orange, les communes faisant partie de l'aire urbaine des grands pôles (plus de 10 000 emplois, en rouge). INSEE, 2018.....	27
Illustration 8: Le territoire du SCoT du Seuil du Poitou en 2018 (IGN 2017, site internet officiel du SCoT du Seuil du Poitou).....	28
Illustration 9 : La vue sur le sud de Poitiers depuis un immeuble de la ville (Alric Bonvallet, 2018).....	30
Illustration 10: Analyse de la consommation d'espace par les lotissements construits dans les Vallées du Clain (diagnostic de territoire, atopia, 2017).....	31
Illustration 11 :Le Clain, rivière principale de l'intercommunalité, enjambée par une route calme (Alric Bonvallet, 2018).....	38
Illustration 12 : Le prieuré de Château-Larcher (Alric Bonvallet, 2018).....	39
Illustration 13: Bassins de vie de Vivonne (en bleu) et de Poitiers (en rouge) (Géoclip France Découvertes 2018, INSEE 2012, IGN Géofla ® 2017).....	42
Illustration 14 :La mairie de Poitiers sur la place d'armes (Alric Bonvallet, 2018).....	46
Illustration 15 : Une rue piétonne du centre-ville (Alric Bonvallet, 2018).....	48
Illustration 16 : L'une des nombreuses rangées de parking devant le Auchan Cap Sud (Alric Bonvallet, 2018).....	54
Illustration 17 : Locaux commerciaux vides dans la zone d'activités de Fontaine-le-Comte, près de l'ancien Auchan et du cinéma CGR (Alric Bonvallet, 2018).....	57
Illustration 18 : Le local de l'association des commerçants, en cœur de ville (Alric Bonvallet, 2018).....	60

Illustration 19 : Boutique éphémère (Alric Bonvallet, 2018).....	61
Illustration 20 : [photo en noir et blanc] Une voiture se reflète dans une vitrine vide, à quelques mètres du local de l'union commerciale du centre-ville.(Alric Bonvallet, 2018).....	68
Illustration 21 : Sur le parvis (piéton) de l'église de Vivonne, un mercredi matin. Il semblerait que même dans les Vallées du Clain, «on ne peut plus se garer», du moins correctement. (Alric Bonvallet, 2018).....	70
Illustration 22 : Se garer en ville et marcher pour se rendre jusqu'aux commerces, c'est facile. Infographie éditée par Poitiers le Centre, intermodale sans le vouloir. (Poitiers le Centre, 2018).....	72
Illustration 23 : Réalisation des entretiens collectifs, le 8 mai 2018 à Iteuil.....	85
Illustration 24 : Affiche de communication pour les entretiens collectifs.....	86



### IV.3. Bibliographie

#### *Livres*

1. Olivier Razemon, *Comment la France a tué ses villes*, édition revue et enrichie en 2017, collection Diagonales Rue de l'échiquier, 2016
2. Anne Lambert, *Tous propriétaires ! L'envers du décor pavillonnaire*, Seuil, 2015

#### *Articles universitaires et scientifiques*

3. Hervé Marchal & Jean-Marc Stébé, «Le pré-urbain : un territoire refuge aux confins du périurbain éloigné», in *Métropolitiques*, 30 octobre 2017.  
URL : <https://www.metropolitiques.eu/Le-pre-urbain-un-territoire-refuge-aux-confins-du-periurbain-eloigne.html>
4. Frédéric Héran, «La ville durable, nouveau modèle urbain ou changement de paradigme ?», in *Métropolitiques*, 23 mars 2015.  
URL : <https://www.metropolitiques.eu/La-ville-durable-nouveau-modele.html>
5. Mikaël Dupuy Le Bourdellès, «Villes moyennes : quelle stratégie pour les centres ? L'exemple de Châtelleraut», in *Métropolitiques*, 18 janvier 2018.  
URL : <https://www.metropolitiques.eu/Villes-moyennes-quelle-strategie-pour-les-centres-L-exemple-de-Chatelleraut.html>
6. Hellier Emmanuelle. «La dynamique urbaine en région sous-métropolisée : le cas de la région Poitou-Charentes», in *Norois*, n° 188, 2001-4. pp. 55-74 ;
7. François Cusin et al., «La question périurbaine. Enquête sur la croissance et la diversité des espaces périphériques», in *Revue française de sociologie* 2016/4 (Vol. 57), p. 641-679. DOI 10.3917/rfs.574.0641
8. Mélanie Poupard. *Face à la dévitalisation commerciale des centres-villes de villes moyennes : quels sont les outils des collectivités pour lutter contre la vacance ?*. Mémoire de fin d'études, master 2. Archives ouvertes HAL, Architecture, aménagement de l'espace. 2017.
9. Julien Damon, «Les Français et l'habitat individuel : préférences révélées et déclarées», in *SociologieS*, Dossiers, *Où en est le pavillonnaire ?*, mis en ligne le 21 février 2017, consulté le 26 mai 2018. URL : <http://journals.openedition.org/sociologies/5886>
10. Luc Vacher et Didier Vye, «La ville moyenne touristique est-elle encore une ville moyenne» ?, in *Norois*, 225 | 2012, mis en ligne le 30 décembre 2014, consulté le 02 octobre 2016. URL : <http://norois.revues.org/4359> ; DOI : 10.4000/norois.4359

11. Soumagne Jean, Bouly Anne-Chantal, Fournier Isabelle, «Changements périurbains autour de Poitiers», in *Norôis*, n° 154, Avril-Juin 1992. pp. 241-248;
12. Marchal, H. & Stébé, J. (2013), «Repenser la centralité : L'exemple d'une ville moyenne française», in *Sociologie et sociétés*, 45(2), 111–128.  
doi:10.7202/1023175ar
13. Desmarais, R. (1984), «Considérations sur les notions de petite ville et de ville moyenne. Cahiers de géographie du Québec», in *Érudit* 28 (75), 355–364.  
doi:10.7202/021667ar
14. Jean-Michel Roux, «Crise des quartiers centraux, dans les villes petites et moyennes», in *Tous urbains* 2018/1 (N° 21), p. 36-41. DOI 10.3917/tu.021.0036 .7ni4v2e.r0s9it
15. Pascal Madry, «Le nouveau rapport entre ville et commerce et l'impossible réforme des politiques d'urbanisme commercial», in *Tous urbains* 2018/1 (N° 21), p. 42-47. DOI 10.3917/tu.021.0042

#### *Articles spécialisés*

16. Procos, *Commerce spécialisé, une année 2017 atone*, dossier de presse du 18 janvier 2018. URL :  
[http://www.procos.org/images/procos/presse/2018/procos\\_180118\\_commerce\\_une\\_annee\\_atone.pdf](http://www.procos.org/images/procos/presse/2018/procos_180118_commerce_une_annee_atone.pdf)
17. Procos, *Palmarès 2018 des centres-villes commerciaux les plus dynamiques*, janvier 2018, consulté en avril 2018. URL :  
[http://www.procos.org/images/procos/presse/2018/procos\\_palmares-2018.pdf](http://www.procos.org/images/procos/presse/2018/procos_palmares-2018.pdf)
18. Caisse des Dépôts et des Territoires, *Plan Action Cœur de ville, 222 villes retenues*, 27 mars 2018, consulté en mai 2018. URL :  
<https://www.caissedesdepotsdesterritoires.fr/cs/ContentServer?pagename=Territoires/Articles/Articles&cid=1250280846316>
19. Commission Nationale d'Aménagement Commercial, *Rapport d'activités 2016*, publié le 6 novembre 2017, consulté en mai 2018. URL :  
[https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions\\_services/cnac/rapports-activite/cnac-bilan-2016.pdf](https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions_services/cnac/rapports-activite/cnac-bilan-2016.pdf)
20. Auteurs associés, «Zones commerciales, à quand une règle du jeu ?», in *Courrier des Maires*, 2 mars 2015, consulté en avril 2018. URL :  
<http://www.courrierdesmaires.fr/46932/zones-commerciales-a-quand-une-regle-du-jeu/>

21. Commissariat Général au Développement Durable, «La motorisation des ménages continue de s'accroître au prix d'un vieillissement du parc automobile», in *La Revue*, décembre 2010, consulté en juin 2018. URL : [http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/\\_shared/pdf/6\\_Revue\\_CGDD\\_Article6\\_voiture\\_08\\_12\\_10\\_cle57a8e2.pdf](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/_shared/pdf/6_Revue_CGDD_Article6_voiture_08_12_10_cle57a8e2.pdf)
22. INSEE, «Tableaux de l'économie française, Équipement des ménages», in *INSEE Références*, 2015, consulté en juin 2018. URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1906686?sommaire=1906743>
23. Métropole de Grenoble, *Cœur de Ville, Cœur de Métropole, synthèse des avis exprimés lors de la concertation*, 9 janvier 2017, consulté en juin 2018. URL : <https://participation.lametro.fr/media/default/0001/01/9717c69bd4f5c3c6d4bda44428c417e1c5708ec4.pdf>

#### *Articles de presse généralistes*

24. Vincent Grimault, «Villes moyennes, des centres en mode survie», in *Alternatives Économiques*, 20 février 2018, consulté en avril 2018. URL : <https://www.alternatives-economiques.fr/villes-moyennes-centres-mode-survie/00083227>
25. Bruno Dellon, «Poitiers : commerce, toujours la crise», in *Centre Presse*, 23 janvier 2016, consulté en février 2018. URL : <http://www.centre-presse.fr/article-437557-poitiers-commerce-toujours-la-crise.html>
26. Laurence Javal, «Avec un moratoire sur l'extension des zones commerciales, Bourges veut agir pour son centre-ville», in *Le Berry*, 26 octobre 2017 (consulté en juin 2018). URL : [https://www.leberry.fr/bourges/economie/commerce-artisanat/2017/10/26/avec-un-moratoire-sur-l-extension-des-zones-commerciales-bourges-veut-agir-pour-son-centre-ville\\_12605698.html](https://www.leberry.fr/bourges/economie/commerce-artisanat/2017/10/26/avec-un-moratoire-sur-l-extension-des-zones-commerciales-bourges-veut-agir-pour-son-centre-ville_12605698.html)
27. Sybille Vincendon, «Revitaliser les centres-villes, c'est un projet de société», in *Libération*, 11 septembre 2017, consulté en mai 2018. URL : [http://www.liberation.fr/futurs/2017/09/11/patrick-vignal-revaloriser-les-centres-villes-c-est-un-projet-de-societe\\_1595651](http://www.liberation.fr/futurs/2017/09/11/patrick-vignal-revaloriser-les-centres-villes-c-est-un-projet-de-societe_1595651)
28. Philippe Bonnet, «La Banque de France peaufine son déménagement aux Montorgues», in *Centre Presse*, 21 septembre 2017, consulté en mars 2018. URL : <https://www.centre-presse.fr/article-553851-la-banque-de-france-peaufine-son-demenagement-aux-montorgues.html>
29. Xavier de Jarcy et Vincent Remy, «Comment la France est devenue moche», in *Télérama*, 2 octobre 2010, mis à jour le 25 août 2015, consulté en janvier 2018. URL : <http://www.telerama.fr/monde/comment-la-france-est-devenue-moche,52457.php>

30. Romain Mudrac, *7 à Poitiers*, numéro du 18 avril 2017, consulté en avril 2018.
31. Mathilde Woljac, *Info-éco 2*, numéro du 7 février 2016, consulté en avril 2018.

#### Vidéos

32. «Le maire de Bourges dit stop aux zones commerciales», vidéo *Brut*, 23 octobre 2017, visionnée en juin 2018. URL : [https://www.youtube.com/watch?v=IDK7Y0v\\_42Q](https://www.youtube.com/watch?v=IDK7Y0v_42Q)
33. Wandrille Lanos, Pauline Juvigny et Lorène Bosc, «Martine part en guerre contre les hypermarchés», reportage *Envoyé Spécial*, diffusé le 25 mai 2017, visionné en janvier 2018. URL : [https://www.youtube.com/watch?v=r\\_H1\\_5sIf4k](https://www.youtube.com/watch?v=r_H1_5sIf4k)
34. Ville de Grenoble, Conférence «table ronde pour la renaissance des centres-villes, centres-villages et centres-bourgs», 15 décembre 2017, vidéo consultée en janvier 2018. URL : <https://www.youtube.com/watch?v=Eja3pMfmcU8&t=8s>

#### Sites internet

35. Site internet de la ville de Poitiers : [https://www.poitiers.fr/c\\_214\\_779\\_Grandes\\_etapes\\_du\\_projet.html](https://www.poitiers.fr/c_214_779_Grandes_etapes_du_projet.html)
36. Site internet du SCoT du Seuil du Poitou : <http://scot-seuil-du-poitou.fr/>
37. Site internet de la communauté de communes des Vallées du Clain : [www.valleesduclain.fr](http://www.valleesduclain.fr)
38. Site internet de la communauté d'agglomération du Grand Poitiers : [www.grandpoitiers.fr](http://www.grandpoitiers.fr)
39. Site internet de l'union commerciale Poitiers le Centre : [www.poitierslecentre.fr](http://www.poitierslecentre.fr)
40. Site internet de Grenoble à Cœur : <https://grenoble-coeur.blogspot.com/p/homepage.html?m=1>
41. Site internet de l'INSEE : [www.insee.fr](http://www.insee.fr)

#### Documents de travail

42. atopia, *Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la communauté de communes des Vallées du Clain, diagnostic et état initial de l'environnement*, version de septembre 2017, consulté en mai 2018.
43. atopia, notes issues des entretiens réalisés auprès des communes, année 2017, consultées en mai 2018.
44. CCI Vienne, *Enquête commerciale sur le territoire du SCoT du Seuil du Poitou*, réalisée en mai 2017, consultée en avril 2018.

## IV.4. Annexes

00:00:00	Informel	10	Attendre, faire connaissance	Phase libre, de discussion autour des cartes notamment	
00:10:00	Présentation de la démarche et de chacun	10	se présenter	Chacun explique d'où il vient et moi j'explique la démarche	
00:20:00	Description de leur territoire	15	Connaître la perception de leur territoire de résidence	Sur des post-it : chacun définit son territoire en 3 mots	Post-it, stylos-feutres
00:35:00	Habitudes au sujet de leur vie : travail, courses, loisirs, convivialité	15	Connaître les habitudes de chacun dans l'aire urbaine	Carte : chacun affiche où il travaille, fait ses courses alimentaires, courses plus spécialisées, passe du bon temps, et explique pourquoi là particulièrement	petits post-it de couleurs différentes, carte IGN A3
00:50:00	Perception du CV de Poitiers	15	Interrogation hypothèse 1	Sur des post-it : chacun définit sa perception du CV en 3 mots, et explique pourquoi	Post-it, stylos-feutres
01:05:00	Avis sur un accès autre qu'en voiture	15	Interrogation hypothèse 2	Le développement de l'offre en TC leur permettrait-elle de se rendre plus facilement en centre-ville ?	
01:05:00	Avenir du CV de Poitiers pour les habitants	16	Interrogation hypothèse 3	Question ouverte : qu'est ce qui les ferait plus aller au centre-ville ?	

Figure D: Méthode d'organisation des entretiens collectifs

Acteur	Hypothèse 1 : Centre-ville de Poitiers moins attractif car plus difficile d'accès et aucun service supplémentaire	Hypothèse 2 : Le développement des mobilités alternatives à la voiture, notamment TC structurant, permet de se rendre plus facilement en centre-ville	Hypothèse 3 : Les acteurs du centre-ville, ainsi que du Grand Poitiers et du SCoT Seuil du Poitou, mettent en place des actions pour rendre attractif le centre-ville.
<b>Habitants Vallées du Clain</b>	Où faites-vous vos courses alimentaires de base ? Où pour l'équipement de la personne ? De la maison ? Services (banque, coiffeur etc) ? Vie sociale ? Et Pourquoi dans ce lieu là ?	Une offre en TC structurante accédant au CV vous permettrait-il de changer de mobilité et d'aller plus facilement en centre-ville ?	Pensez-vous que la vitalité du CV s'est améliorée ou dégradée ces dernières années ? Avez-vous perçu des changements ? Si oui, qu'en pensez-vous ? Cela vous incite-t-il plus à aller dans le centre ?
<b>Élus Vallées du Clain</b>	Où faites-vous vos courses alimentaires de base ? Où pour l'équipement de la personne ? De la maison ? Services (banque, coiffeur etc) ? Vie sociale ? Et Pourquoi dans ce lieu là ?	Comment percevez-vous la mobilité motorisée au sein de votre territoire ? Que pensez-vous d'un projet de TC structurant pour l'accès au CV de Poitiers ?	Pensez-vous que la vitalité du CV s'est améliorée ou dégradée ces dernières années ? Avez-vous perçu des changements ? Si oui, qu'en pensez-vous ? Cela vous incite-t-il plus à aller dans le centre ?
<b>Grand Poitiers</b>	Quels sont les centralités qui concurrencent le CV dans l'aire urbaine ? Pourquoi ? Quels sont les problèmes/limites actuelles dans le CV ?	Comment améliorez-vous l'accès au CV en transports collectifs ? Quels impacts constatez-vous ou espérez-vous sur la vitalité et l'attractivité du centre ?	Quelles actions mettez-vous en place pour l'attractivité du CV ? Cela fonctionne-t-il ?
<b>SCoT du Seuil du Poitou</b>	Quels sont les centralités qui concurrencent le CV dans l'aire urbaine ? Pourquoi ? Quels sont les problèmes/limites actuelles dans le CV ?	Comment améliorez-vous l'accès au CV en transports collectifs ? Quels impacts constatez-vous ou espérez-vous sur la vitalité et l'attractivité du centre ?	Quelles actions mettez-vous en place pour l'attractivité du CV ? Cela fonctionne-t-il ?
<b>CCI + Union commerciale centre-ville</b>	D'où viennent vos clients ? Quels sont leurs freins et leurs motivations à se rendre au CV ? Le déménagement de grands employeurs et de services en périphérie est-il problématique pour la vie commerciale ? Quels rapports entretenez-vous vis-à-vis des zones commerciales périphériques ?	Quel est votre avis sur le développement de l'offre alternative à la voiture pour l'accès au centre-ville, notamment le TC structurant traversant le centre-ville ?	Quelles actions mettez-vous en place pour l'attractivité du CV ? Cela fonctionne-t-il ?

Figure E: Grille d'entretiens, et questions posées en fonction des acteurs interrogés



*Illustration 23 : Réalisation des entretiens collectifs, le 8 mai 2018 à Iteuil.*

Dans le cadre de mon mémoire sur le Plan Local d'Urbanisme des  
Vallées du Clain,  
je vous invite à participer à des

## Entretiens Collectifs

# La vie dans les Vallées du Clain : quels rapports avec le centre-ville de Poitiers ?

Dates envisagées :

**8 mai 2018 - 18h30**

**7 rue des Groyes, Iteuil**

**9 mai 2018 - 18h**

**Siège des Vallées du Clain**

**25 route de Neuil, La-Villedieu-du-Clain**

Durée : 1h30 environ, suivi d'un verre

Choisissez la date que vous préférez pour la réalisation de l'entretien en  
envoyant votre réponse à :

**[a.bonvallet@atopiaconseil.com](mailto:a.bonvallet@atopiaconseil.com)**

*Illustration 24 : Affiche de communication pour les entretiens collectifs*