

TRANSFORMER LE PAYSAGE DU CENTRE-BOURG DE ROMORANTIN POUR FÉDÉRER LES DIFFÉRENTES DYNAMIQUES DE LA VILLE ET INSPIRER DE NOUVELLES MANIÈRES DE VIVRE ENSEMBLE.

communs, centre-ville, petite ville isolée, vacance commerciale, disparité socio-économique

Au mois de février 2003, l'usine Matra de Romorantin-Lanthenay ferme définitivement ses portes. C'est un bouleversement pour la commune de 18 000 habitants et le territoire qui perdent 1.682 emplois directs¹. Avant l'arrivée de Matra en 1962, la ville de Romorantin prospérait grâce aux Manufactures Normant, héritières d'une longue lignée de drapiers encouragée par François Ier. Ville d'origine médiévale, Romorantin a été le sujet d'un grand projet de ville royale porté par le souverain et Léonard de Vinci, jusqu'à sa mort qui a marqué l'arrêt des travaux. Le faciès de Romorantin est aujourd'hui marqué par ces époques successives, tout en témoignant d'une fragilité socio-économique². En parallèle et depuis les années 70, la municipalité s'applique à illustrer les grands principes de la ville banalisée et adaptée à la voiture : un mode de vie péri-urbain, et un ou deux véhicules pour aller travailler et faire ses courses au super-marché. De fil en aiguille, la ville accueille à sa périphérie un E. Leclerc et sa galerie marchande (agrandissements successifs depuis 1979), un SuperU (1994), un Carrefour (2008), un Brico-Leclerc (2014)... Ces géants induisent de nouvelles polarités qui redressent le destin économique de la ville en attirant commerces, services, industries, consommateurs et leurs voitures. Cependant, ces polarités sont difficilement accessibles sans véhicule motorisé. Leur taille trop importante déséquilibre la dynamique économique du centre-ville³ à tel point que la CNAC (Commission Nationale d'Aménagement Commercial, instance publique de recours) fait barrage à un énième projet d'extension du Leclerc en 2020 puis encore une fois en 2022 et en 2024⁴. Finalement, un «complexe multi-activité» de 5000 m² au sol a été accepté par la Commission en Août 2024. Cette chronologie d'évènements souligne des rapports de force puissants à l'oeuvre, soutenus par le Maire, élu depuis 1985.

À l'heure de l'ubiquité numérique et des interactions humaines dépersonnalisées⁵, est-il vraiment possible de faire société et de créer du lien dans ces nouveaux «centres-bourgs» du capitalisme ? Sans chercher à faire prendre un virage à 180° au destin économique de la ville, je souhaite encourager une autre dynamique partant du centre-ville, dont les signaux faibles existent déjà à Romorantin.

Il s'agit tout d'abord de la rivière Sauldre, dont le périmètre d'inondabilité met en péril la majeure partie du centre-ville qu'elle traverse mais dont la perception et les ambiances sont limitées à ses berges directes. Il s'agit ensuite de «places-parkings» et de leur emplacement stratégique en cœur de ville, à proximité directe des commerces. Les architectures du centre-ville sont plutôt cohérentes et la richesse historique de la ville y est concentrée. Il s'agit de la morphologie sociale et économique contrastée de Romorantin. La population bénéficiaire de la politique très tournée sur l'action sociale de la mairie ne semble jamais rencontrer les habitants des pavillons et des propriétés privés cachées dans la forêt. Il s'agit enfin de la convention cadre Action Cœur de Ville de Demain. Transformée en Opération de

Revitalisation des Territoires (ORT)⁶ en 2019, ce dispositif permet en théorie à Romorantin de bénéficier de nouveaux outils juridiques et fiscaux. Depuis 2023, le Cerema et le CAUE41 sont chargés d'établir des scénarios pour le centre-ville de Romorantin. Les premières propositions⁷ sont très concensuelles et -à mon sens- des solutions timides uniquement fonctionnelles, englobées de grands mots tels que «Apaiser la circulation, favoriser les modes actifs,...»

Mais comment aller au-delà du fonctionnel... ? Le Baromètre du Centre-Ville et des Commerces⁸ montre un attachement de plus en plus important pour les centres-villes, ou l'on recherche dorénavant des lieux de plaisir et de vie. Comment adapter la cité au changement des attentes de la population ? Au risque inondation, aux nouveaux modes de vie connectés et pourtant indubitablement captivé par la voiture, et cela au prisme des limites planétaires ? Quels outils paysagers mettre en place pour rappeler la Sologne et la Sauldre au cœur de ville ? Après Matra, comment poser les bases d'un nouveau récit commun de la ville ? Et comment fédérer les habitants de tous les quartiers autour de ce récit ?

Ma trajectoire d'habitante-usagère des espaces de Romorantin depuis ma plus tendre enfance me conduit à adopter une double perspective dans mon approche du territoire :

- Dans mon diagnostic, tendre vers une forme d'objectivation afin de créer de la distance avec mon sujet. Passer outre les effets de sureprésentation de certains groupes/événements, visiter mon site à des temporalités inhabituelles.
- Prendre soin de préserver la subjectivité propre à mon expérience personnelle de la ville de Romorantin, lacunaire mais riche de nombreux détails. Je souhaite interroger mes propres présupposés et préjugés pour en comprendre les origines.

1. En 2002, le nombre de salariés de l'usine Matra de Romorantin qui habitaient dans le Loir-et-Cher, sur un total, à l'époque, de 2.134 (soit un peu moins de 79 %). 652 résidaient à Romorantin. Derrière les Loir-et-Chériens, les salariés venaient en bus de l'Indre (287 employés) et du Cher (143). Archives de la Nouvelle République, article du 19/02/2023, «Il y a vingt ans, « le coup de massue » de la fin de Matra à Romorantin».

2. 15.1% des 15 à 64ans sont au chômage contre 7.3% au niveau national. Chiffres 2021 - Insee, RP2015 et RP2021 exploitations principales en géographie au 01/01/2024. Le taux de pauvreté est de 19% contre 14.5% au niveau national. Chiffres 2021 - Insee-DGFIP-Cnaf-Cnav-Ccmsa, Fichier localisé social et fiscal en géographie au 01/01/2023.

3. «le taux de vacance commerciale s'y élève à 11.5% [en 2020]» selon la CNAC.

4. Refus CNAC : https://cnac.entreprises.gouv.fr/files_cnac/files/cnac/decisions-cnac/2022/44454122-2022-11-24.pdf

5. Guillaume Ethier, La Ville Analogique, repenser l'urbanité à l'ère numérique, Éditions Apogée.

6. Créée par la Loi ELAN, l'ORT vise «une requalification d'ensemble d'un centre-ville, en y facilitant la rénovation du parc de logements, de locaux commerciaux et artisanaux, et plus globalement le tissu urbain, pour créer un cadre de vie attractif, propice au développement à long terme du territoire».

7. Consultation publique - les déplacements en centre-ville de Romorantin-Lanthenay : <https://romorantin.com/page-consultation-publique-les-deplacements-en-centre-ville-133.html>

8. Tendence pour l'année 2024. Avec le soutien de l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires, Le Baromètre est un outil qui permet de sonder les attentes des citoyens en matière de centre-ville, en intégrant notamment les habitants des villes du programme Action Cœur de Ville.