



La ville qui s'invente souvenirs, souvenirs !



DÉBAT RÉTROSPECTIF

MARS 2009

Le Grand Lyon a 40 ans !

S'agissant d'une collectivité c'est très peu, c'est très jeune ! Pourtant le Grand Lyon est déjà porteur de toute une histoire, intimement liée à celle de son territoire.

Cette histoire est un bien commun. Il faut l'écrire car tous, habitants, élus, techniciens, acteurs, en avons besoin.

Les archives du Grand Lyon et les nombreux témoignages sollicités ou rassemblés par Millénaire3 sont des ressources mobilisables, parmi d'autres, pour entreprendre ce travail d'écriture.

En 2009, 5 débats rétro prospectifs donnent l'occasion à la communauté des agents, élus et partenaires de se mobiliser ensemble sur les enjeux d'avenir de l'agglomération. Vidéos et mementos feront parler les archives pour alimenter l'imagination du futur de l'agglomération.

5 défis, 5 débats pour mobiliser de manière conviviale les communautés professionnelles du Grand Lyon :

- Incarner un modèle d'urbanité : « la ville qui s'invente ».
- Être une grande métropole européenne du 21^{ème} siècle avec le développement de partenariats conjuguant politiques publiques, dynamiques urbaines et recherche scientifique.
- Agir ensemble demain : la place et le rôle de la société civile dans l'élaboration des politiques publiques.
- Faire évoluer la gestion urbaine avec la société : l'avenir des services urbains
- Bien se connaître et mieux se faire connaître : patrimoine, mise en récit et en représentation de l'agglomération.

Bon débat !

La ville qui s'in- vente

Adapter la ville à la voiture puis le regretter et imaginer autre chose, repenser l'urbain avec le végétal, déployer des espaces publics pour vivre ensemble, s'adapter et agir face au changement climatique, comprendre les potentialités du numérique pour proposer des services urbains en phase avec les modes de vie... la réinvention de la ville ne s'arrête jamais.

Quelle responsabilité passionnante pour le Grand Lyon !

L'urbanisme traduit des choix, reflète nos modes de pensée, nos modes de vie, nos aspirations et nos valeurs.

Décennie après décennie comment pensons-nous, rêvons-nous et fabriquons-nous la ville ?



Sommaire

Années 60	Euphorie urbaine	p.5
Années 70	Le temps des revirements	p.11
Années 80	Vers un pilotage communautaire de l'urbanisme	p.18
Années 90	La « cité des hommes »	p.25
Années 2000	La ville prend en compte la complexité	p.31



Construction de la ZUP de la Duchère.

Euphorie urbaine

Il faut aller vite ! Bâtir énormément pour loger les enfants du baby boom, ceux de l'exode rural, résorber les bidonvilles, sans compter les pieds-noirs qui débarquent... A Lyon, on construit d'autant plus que les urbanistes prévoient 1,8 millions d'habitants dans l'agglomération de l'an 2000 ! Succédant à Edouard Herriot qui s'éteint le 26 mars 1957, Louis Pradel, maire bâtisseur, est dans son élément, secondé par son urbaniste en chef, Charles Delfante ; il plonge Lyon dans un climat de modernité, qui est d'abord synonyme de mobilité automobile et d'accès au confort dans le logement.

A l'initiative de l'Etat, Lyon change de physionomie : dès 1958, débutent la réalisation des grands ensembles de La Duchère et de Rillieux-la-Pape, le campus de la Doua, le boulevard de ceinture Laurent Bonnevey est ouvert ; en 1960, c'est au tour de la ZUP des Minguettes de démarrer ; en 1963, les études du centre directionnel de la Part-Dieu sont lancées et la décision est prise de réaliser le tunnel sous Fourvière ; en 1964 commencent les études de réalisation du « Métropolitain », alors que des autoroutes viennent jusqu'au cœur de Lyon... L'autre versant de cette révolution urbaine, ce sont de gigantesques coupures dans le tissu urbain, un étalement et une ségrégation sociale dont on n'a pas fini de parler.

« Cette ville n'a pas été conçue pour accueillir »

Dans les années 60, l'image de Lyon a deux versants : un versant où secret, brouillard, repli sur soi riment avec séduction, spiritualité et ensorcellement, et un versant bien plus inscrit dans les têtes, où le négatif l'emporte. Cette image d'une cité repliée sur elle-même, ici développée par l'écrivain **Paul Drevet**, tranche particulièrement avec l'esprit du « tout est possible » que l'on ressent dans le cinéma de la nouvelle vague, la minijupe, ou l'avancée vers une société de loisirs :

« A l'évidence, cette ville n'a pas été conçue pour accueillir. Les rares monuments qu'elle possède témoignent de l'austérité la plus obtuse et même dans l'architecture moderne, l'esprit d'économie et le béotisme pèsent sur les ambitions. Avare

d'espace, nulle part elle ne permet le recul indispensable à la respiration de l'œil et ses immeubles hauts, étriqués, frileusement rapprochés, s'étirent indéfiniment vers le ciel sans parvenir à se dégager de l'ombre sale. Étrangère à toute idée de fête et de parade, elle ne laisse pas le temps de faire connaissance avec elle : on y est tout de suite enveloppé dans sa présence trop proche qui échappe. »

« La fugitive », Paul Drevet, revue Grandes largeurs n°9-10, printemps-été 1984

Un urbanisme inadapté aux ambitions de Lyon

L'agglomération reste très centrée sur la Presqu'île. C'est là, et un peu dans le sixième arrondissement, Villeurbanne et la frange ouest du troisième que sont regroupés les distractions urbaines, restaurants, lieux culturels et que l'on flâne et achète. Dans une enquête réalisée en 1965-66 (« L'attraction du centre. Etude sociologique de l'agglomération lyonnaise »), il ressort que « pour les Lyonnais, le centre est presque toujours dans la Presqu'île », à 93%. L'Atelier d'urbanisme dirigé par **Charles Delfante** arrive aux mêmes conclusions en considérant les activités tertiaires :

« L'ATURVIL avait fait une cartographie du centre de l'époque. Il occupait la Presqu'île et s'étendait laborieusement par quelques digitations sur le cours Gambetta, Lafayette, Vitton. Quelques activités tertiaires ponctuaient le cours de

la Liberté... tout ceci restait très modeste et pas du tout à l'échelle des ambitions de la ville. D'après les conclusions du PADOG (Plan d'aménagement et d'organisation générale), la nécessité d'étendre le centre est considérée comme indispensable pour permettre à Lyon d'accueillir des fonctions supérieures et donc de prendre des décisions au niveau local. »

Le 30 mai 2008, www.millenaire3.com

Tous les diagnostics le disent : il faut faire refluer vers Lyon, promue métropole d'équilibre, les activités directoriales concentrées sur Paris. Le centre va bientôt se dédoubler avec la Part-Dieu (le même phénomène se produit à Paris avec la Défense), traduisant l'affirmation structurante d'activités intellectuelles et tertiaires.

Le temps des villes champignons

Dans l'euphorie de la croissance démographique annoncée, on bâtit au gré des opportunités foncières ; l'urbanisation nouvelle se fait loin. Dans l'est de l'agglomération, on assiste à l'apparition de véritables villes nouvelles. Mais le centre aussi se métamorphose à mesure qu'il déborde de la Presqu'île et occupe la rive gauche.

L'agglomération lyonnaise passe de 750.000 à 1.049.000 habitants entre 1954 et 1968. Selon l'OREAM qui projette les tendances, la grande agglomération lyonnaise comptera 2,7 millions d'habitants en l'an 2000, 1,8 pour la seule Communauté urbaine !

Le plan directeur du Groupement d'urbanisme de la région lyonnaise est publié en 1962



Source : Ministère de la Construction

Le plan a l'avantage, estime **Christian Montès**, auteur d'une importante thèse sur les transports lyonnais, de poser clairement des grandes orientations :

« Il rassemble, élargit et coordonne des politiques déjà amorcées : le caractère résidentiel du nord et de l'ouest, un est et un sud-est industriels, la construction de ZUP à la périphérie, l'orientation vers l'est du développement de l'agglomération, la rénovation à la Part-Dieu et au Tonkin, la création de la gare de triage de Feyzin. Il veut aussi organiser la circulation en la liant aux équipements lourds prévus ».

Christian Montès, Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon, Lyon : Géocarrefour 2003

Mais **Charles Delfante** pointe sa principale limite :

« Son principal défaut réside dans la taille trop limitée du territoire concerné. Son périmètre est contraint par les limites du département du Rhône. Rappelons-nous qu'en 1960, des communes comme Décines, Saint-Priest, Feyzin, Rillieux, etc. sont dans les départements voisins. Ce découpage date des décisions de la Convention qui, en décrétant « Lyon n'est plus », a réduit le département du Rhône de toutes parts. Un exemple significatif de cette situation grotesque nous est donné par la Caisse des Dépôts qui plante une « ville nouvelle » (qui n'en est pas une) à Rillieux, dans le département de l'Ain, pour accueillir le développement démographique de Lyon. »

Le 10 juillet 2008, www.millenaire3.com

Prévisions de population pour l'an 2000

Agglomération de Lyon	1 800 000
Isle d'Abeau (ville nouvelle)	180 000
Meximieux (ville nouvelle)	330 000
Autres villes proches	230 000
Reste de la région lyonnaise	180 000
Total	2 720 000

Rapport « Le développement de la Communauté urbaine de Lyon » (1970), Groupe de sociologie urbaine - Jean-Claude Barthez, Lyon

Déjà, il paraît indispensable de contrebalancer le développement vers l'est, et de remédier à une ségrégation est-ouest qui menace l'équilibre sociologique de l'agglomération ! Car à mesure que l'on détruit les taudis du centre, on envoie les populations pauvres à la périphérie ! Le plus étonnant, c'est que l'on sait ce qui est en train de se produire.



« A Lyon, le quartier des Brotteaux entre Franklin Roosevelt et Lafayette et coupé par Garibaldi connaissait dans les années 60 une paupérisation absolument dramatique. Les gens voulaient qu'on évite de démolir, de déloger etc. Mais il fallait absolument déloger pour détaudifier ! C'était facile avec Louis Pradel puisque ses points de fixation c'était les bidonvilles et les taudis. Il ne fallait surtout pas qu'il y ait des taudis. Vis-à-vis de la destruction du bâti existant, nous étions nous-mêmes dans un dilemme parce que d'un côté on essayait de prêcher pour une ville où serait abolie toute espèce de ségrégation – nous avions lu Cabot et les autres – mais quand on délogeait les gens des taudis, on leur donnait des bons logements qui étaient forcément presque en périphérie ! »

Charles Delfante, 1999 - Le quartier de la Part-Dieu, l'invention d'un centre ville - www.millenaire3.com

Ces « bons logements », c'est une utopie qui se concrétise, celle du confort moderne pour tous et d'un urbanisme aéré, sain, débarrassé des miasmes des rues étroites. Les grands ensembles sont aussi là pour résorber les bidonvilles, en voie de disparition en 1970 à Lyon et Saint-Etienne.

Lyon rêve de mobilité automobile

De 1949 à 1958, le parc automobile français passe de 1,3 millions à plus de 5 millions d'automobiles. Un ménage sur deux a sa voiture en 1967. Les villes s'adaptent. Mais la voiture, c'est avant tout un rêve, ce dont témoigne **Guy Vanderaa**, architecte du centre d'échanges de Perrache :

« Je peux vous dire que mon père économisait sous par sous pour s'acheter sa première bagnole. Ce n'était pas "tout pour la voiture" mais c'est "enfin on va avoir une voiture." Les jeunes générations ne s'imaginent pas ce que ça a été de toucher la première voiture. Quand mon père est arrivé devant notre maison avec sa 203, on est sorti, toute la famille, on l'a touché (...) parce qu'on allait pouvoir quitter la ville. (...) On a compris, à l'heure actuelle, qu'il n'est plus nécessaire de subir les nuisances du réseau routier pour en avoir les avantages. Mais à l'époque, la traversée de Lyon sans feu rouge promis par Louis Pradel était quelque chose qui, électoralement parlant, était fort. Lyon a souhaité être traversée par l'autoroute. En plus, cela ne paraissait pas iconoclaste, cela se liait à un système d'autoroutes urbaines. »

Sébastien Gardon, « Expertise et politique dans les grands projets d'aménagement urbain pendant les Trente Glorieuses, le cas Lyonnais », DEA - IEP de Lyon, 2003

A partir des années 60, Lyon va se raccorder par des autoroutes à ses « voisines » : il faudra attendre 1983 pour que Lyon soit en continu relié par autoroute à St-Etienne ; en

1960 s'ouvre le premier tronçon de l'A7 Lyon-Marseille entre le cours de Verdun et l'extrémité de la Presqu'île ; l'année suivante, un décret déclare l'autoroute Chalon-sur-Saône-Lyon d'utilité publique ; en 1963 la décision est prise d'assurer la liaison A7/A6 par le tunnel sous Fourvière...

Georges Pompidou prône en 1969 une « adaptation de la ville à la voiture » comme le précise le résumé du rapport de présentation du Ve plan, 1966-1970 :
« L'automobile présente l'avantage de mettre à disposition de l'homme un moyen de transport autonome offrant un service porte à porte. Cet atout lui garantit un avenir à peu près assuré. Toutes les familles qui auront la possibilité de s'offrir une automobile le feront. Ainsi, on admet que le nombre de voitures particulières doit doubler en dix ans et tripler en vingt ans. »

L'année suivante, nous pouvons imaginer la fierté de **Louis Pradel** prononçant devant le **Président de la République** : « dans peu de temps, la traversée de Lyon pourra se faire sans rencontrer de feu rouge et notre ville sera la seule cité au monde, après Los Angeles, à se trouver dans un tel cas » !

« Pompidou à Lyon » JT ORTF, 30 octobre 1970, source INA

Michel Soulier, urbaniste au Grand Lyon, dépeint l'idéal d'une ville remodelée autour des circulations :

« On imaginait même que la voiture n'était qu'une parenthèse dans le développement urbain, avant l'avènement de l'hélicoptère ! A Lyon, ce « tout-automobile » était très soutenu par le maire, Louis Pradel. Il fallait que la voiture puisse pénétrer massivement la ville, la traverser sans encombre, y stationner partout... D'où les voies rapides, les axes en sens unique, les auto-ponts, les trémies, les parkings... et, de fait, des trottoirs rétrécis. On se préoccupait peu du piéton – en tout cas, la circulation piétonne ne devait pas entraver la circulation automobile. On ne parlait pas non plus du vélo... qui n'existait plus comme moyen de locomotion en ville. La doctrine des urbanistes de l'époque était inspirée de la charte d'Athènes qui a annoncé la fin de la ville traditionnelle, avec son mélange d'activités et ses rues partagées entre divers usagers. La rue devait être réservée aux voitures, séparées des circulations piétonnes. Dans les ZUP, dans un tissu urbain lâche, la circulation automobile était organisée à l'écart du bâti et des circulations pour piétons. Dans les centres-villes, où l'urbanisation était trop dense pour séparer les flux sur le plan horizontal, on a élevé des dalles sous lesquelles on a aménagé des voies rapides et des parkings, et pour passer d'une dalle à l'autre, on a posé des passerelles piétonnes. La ville nouvelle, c'était cela : sur deux



niveaux, avec des passerelles reliant les blocs les uns aux autres, de vastes espaces suspendus, des zones spécialisées, vouées au logement, au travail, à la consommation. La Part-Dieu et le Tonkin, ou encore la Défense à Paris, sont des quartiers représentatifs de cette ville moderne. Le concept de la première tranche de la Part-Dieu, la plus à l'ouest, c'est précisément une dalle pleine à 6 mètres de hauteur avec des piétons qui circulent en haut et des voitures en bas, reliée par des passerelles avec l'extérieur – la ville existante qui, elle, reste au niveau 0, avec des voitures et des piétons se déplaçant dans le même plan, en attendant parfois d'autres opérations de rénovation. »

Le 7 mai 2004, www.millenaire3.com

« Louis Pradel sur le devant de la scène »

Avant la loi de décentralisation de 1983, le pouvoir d'un maire en matière d'urbanisme est très limité. Les études d'urbanisme sont effectuées par les services déconcentrés des Ponts et Chaussées puis de l'Équipement. Les urbanistes de la ville essaient de défendre leurs arguments, mais sans être vraiment pris en compte. En revanche, Louis Pradel reste très présent. Charles Delfante se souvient :

« Chaque fois qu'apparaissait une décision de l'Etat, Louis Pradel se la réappropriait pour rester sur le devant de la scène ».

Il oblige Paris à ne pouvoir négocier qu'avec lui, entretient des relations excellentes avec les différents ingénieurs des Ponts et les deux préfets clés de cette période Roger Ricard et Max Moulins.

« Scepticisme amusé » pour les premières études sur le métro

On commence à réfléchir au « Métropolitain » de Lyon. **René Waldmann**, ancien directeur de la SEMALY se souvient :

« Très rapidement, dès 1960, deux ou trois ans après mon arrivée, j'ai commencé les études de trafics inter-secteurs dans l'agglomération pour voir s'il y avait le débit correspondant à un métro, j'ai questionné mes collègues du génie civil pour voir si c'était faisable à Lyon... J'ai commencé tout seul, dans le scepticisme amusé de mes patrons. Mais ils me laissaient « la bride sur le cou » et j'ai publié en 1963 un petit ouvrage « Les transports de personnes dans l'agglomé-

ration lyonnaise » dans lequel j'esquissais les possibilités de faire un métro. Ce rapport est resté très discret. »

Le 12 décembre 2007, www.millenaire3.com

Mais la réflexion sur les transports est déconnectée de celle sur l'urbanisme. **René Gimbert**, ancien architecte urbaniste conseil de la SEMALY qui participe aux études et à la réalisation des lignes A, B, C et D en témoigne :

« D'un côté, les urbanistes avaient leurs propres logiques. Densité, zonage, identités géographiques, opportunités foncières, etc... D'un autre côté les grandes infrastructures

de transport étaient sous la responsabilité du Ministère de l'Équipement et des Transports. Ainsi, à la DDE, René Waldmann avait dessiné et comparé différents réseaux de métro en fonction de coûts de réalisation, d'exploitation et d'études de trafic. Son collègue Michel Prunier avait couvert l'agglomération de projets d'autoroutes urbaines (Liaison A6 / A7 / A43 / LY1 / LY2 / etc.) sans grande concertation avec les urbanistes, mais plutôt à l'instigation du maire de l'époque Louis Pradel dont le modèle de ville était Los Angeles. Louis Pradel était fier d'avoir obtenu la liaison

A6/A7 en centre ville sans un feu rouge. Il s'est beaucoup investi pour arracher à l'Etat la décision de réaliser un métro à Lyon. Cependant, je suis à peu près sûr que dans son esprit, il s'agissait surtout de désengorger le centre ville pour permettre aux voitures de mieux circuler. En tous les cas, il n'a jamais souscrit à l'idée d'un métro structurant. Sans la volonté et la force de conviction de René Waldmann, le métro de Lyon serait tout simplement à l'image du métro parisien, c'est-à-dire strictement fonctionnel. »

Le 11 janvier 2008, www.millenaire3.com

Premières réflexions sur l'inter-modalité

La voiture est tellement auréolée de gloire que l'inter-modalité est encore loin. Pourtant, une réflexion s'esquisse déjà à partir du projet du centre d'échanges de Perrache auquel réfléchissent l'atelier René Gagès et l'Atelier d'urbanisme de la ville de Lyon de Charles Delfante. Ils inventent, rapportent l'architecte **Guy Vanderaa**, le concept de complexe d'échanges : « Avec Gagès, on a commencé des études et on est arrivé à notre concept d'inter-modalité, de croisements (...) c'était l'occasion de mettre en œuvre notre théorie (...) En 1967-68, c'est une phase dans laquelle l'atelier de René Gagès

travaille en relation avec la DDE. On va voir un certain nombre de gens intéressés par l'aménagement : les TCL, la voirie locale, l'atelier d'urbanisme, etc. On enregistre leur réaction par rapport à la création d'une structure qui serait une gare qui rassemblerait de multiples fonctions. On montre ça à la DDE qui a une réaction au départ extrêmement hostile « M'enfin, qu'est ce que c'est que ce truc ? (...) qu'est ce que c'est que ces complications. » Cela impliquait que tout à coup, la voirie ne soit plus traitée en elle-même, mais soit intégrée dans une structure. »

Sébastien Gardon, « Expertise et politique dans les grands projets d'aménagement urbain pendant les Trente Glorieuses, le cas Lyonnais », DEA – IEP de Lyon, 2003



Grands repères

- 1961 Construction du mur de Berlin
- 1962 Concile Vatican II
- 1962 La fin de la guerre d'Algérie marque celle des guerres coloniales
- 1965 Réélection du Général de Gaulle
- 1966 Révolution culturelle en Chine
- 1966 La France compte 50 millions d'habitants
- 1968 Événement de mai / Entrée des troupes du Pacte de Varsovie en Tchécoslovaquie
- 1969 Election de Georges Pompidou



Boulevard Vivier Merle à Lyon.

Le temps des revirements



Le modèle urbanistique des années 50-60 est largement remis en question à travers la critique du caractère inhumain des « machines à habiter ». En 1971, un ministère de l'Environnement est créé. Deux ans après la première crise pétrolière de 1973, la France franchit le cap du million de chômeurs ; si l'on ajoute la non-politique de regroupement familial et l'engouement des classes moyennes pour la maison individuelle, les déclencheurs des crises urbaines sont en place. Les grands ensembles ne vont pas rester longtemps les lieux du bonheur absolu... Pourtant, par force d'inertie, on continue à construire la ville idéale des années 60. La deuxième tranche de la ZUP de Vaulx-en-Velin commence en 1975.

L'agglomération s'équipe et change de physionomie : création de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, ligne de métro A qui remplace l' ancestrale ligne de tramway n°7 Perrache-Cusset, nouveau centre de la Part-Dieu...

Les champs reculent à Vénissieux, Ecully, St-Genis-Laval, Caluire devant les centres commerciaux agrégés autour des « grandes surfaces », à Genay-Neuville, Vénissieux-Corbas, Caluire-Rillieux devant les parcs d'affaires et les nouvelles zones industrielles, et partout dans la périphérie devant les lotissements.

« On continue à casser des taudis qui sont la honte de la cité »

L'urbanisme des années 60-70 léguera des traumatismes. Malgré la victoire que représenta la sauvegarde du secteur du vieux Lyon en 1964, des quartiers entiers sont touchés par la doctrine de la « destruction pour la reconstruction ». 1970 : fermeture des halles des Cordeliers, 1971 : remblaiement de la gare d'eau de Vaise pour sa transformation en stade, 1977 : démolition des anciennes usines Lumière et d'immeubles sur la Grande-Côte... Ces vieux quartiers ont alors mauvaise presse, se souvient **Michel Soulier**, urbaniste au Grand Lyon :

« Les quartiers Saxe - Paul Bert, à l'ouest de la Part-Dieu, les pentes de la Croix-Rousse, d'autres quartiers anciens, étaient à l'opposé de cette idée de la ville nouvelle, fonctionnaliste, claire, aérée. A part la basilique de Fourvière ou la cathédrale Saint-Jean, tout le bâti ancien était visé par cette logique de destruction et de refonte de la ville. Les ruelles du Vieux Lyon étaient de véritables « coupe-gorges » à l'époque, et on était loin d'imaginer ici un quartier touristique, avec ses voies piétonnes tranquilles. La rue piétonne de la République était d'ailleurs une exception en 1975. »

Le 7 mai 2004, www.millenaire3.com

La transcription d'un débat entre Louis Pradel et Etienne Gagnaire (maire de Villeurbanne) indique que si la critique des ZUP est dans les têtes, Louis Pradel ne

renonce pas à sa mission de refaire la ville sur la ville, malgré les résistances croissantes...

« Urbanisme : on ne recommence jamais à partir de zéro »

Le Progrès, 10 mars 1971

M. Pradel. — A la suite de réunions d'information sur des projets d'urbanisme, la plupart d'ailleurs à long terme, des Lyonnais ont été traumatisés. Il y a ceux qui craignent pour leur habitation. Il y a ceux qui, croyant prévenir leur disparition, prennent les devants. Chaque jour aussi il y a des gens qui viennent nous demander d'acheter leurs immeubles, qui sont invendables. Nous avons, dans cette ville, des quartiers entiers à abattre. C'est le cas aux Brotteaux. Une vaste opération a été confiée à une société

de promoteurs. Vous avez pu le constater ces jours-ci : on « casse » à tour de bras, dans l'îlot compris entre Saint-Pothin et la gare des Brotteaux. On a « cassé » à la Villette pour y bâtir des H.L.M. et on continue à « casser » des taudis qui sont la honte de la cité. Cette entreprise est à poursuivre à Vaise, et dans d'autres quartiers certainement, pour pouvoir reconstruire et rénover notre ville. » (...)

« M. Gagnaire — Les élus locaux ne sont pas responsables du lancement

des Z.U.P. en France. Nous avons toujours été très réservés à leur égard, car nous connaissions le problème et plus particulièrement dans l'agglomération lyonnaise, où il y avait eu le précédent de Bron-Parilly. Souvenez-vous, le président Bonnevey avait lancé ce programme pour procurer les logements qui manquaient. Il avait raison. On a donc construit 2600 logements. Mais pas une classe, pas une école, pas un magasin, pas un foyer pour les jeunes, pas une garderie, pas une crèche... »

En urbanisme, il y a un avant et un après choc pétrolier

Les années 70 amorcent de grands revirements. Le plus surprenant est-il la désacralisation de la croissance économique, la critique de la société de consommation, le retour en force du paysage, le regain d'intérêt pour le cadre de vie ou la redécouverte de la rue ? La rue en effet était jusque-là très « mal vue » des modernes, considérée comme anachronique, bruyante, pas assez ensoleillée, alors même que dès 1961, la sociologue américaine Jane Jacobs avait montré à partir d'expériences américaines que l'abandon de la rue entraîne la disparition de la plupart des avantages de la vie urbaine, qu'un quartier considéré comme vétuste est généralement beaucoup plus sain socialement qu'un quartier modelé par les urbanistes selon le principe du zoning.

Michel Soulier, pointe les événements qui provoquent cette petite révolution des mentalités :

« Mai 1968 et les débats qui ont eu lieu à l'époque ont marqué de manière décisive les choix en matière d'urbanisme. « Vive la croissance zéro ! » était le nouveau credo, les trente glorieuses et leur modèle de société de consommation étaient rejetés. On a commencé à prendre en compte les populations déplacées à cause des destructions de quartiers anciens et puis, vers la fin des années 1970, on a constaté les premiers échecs des ZUP de banlieues – les Minguettes, c'était en 1977. A la suite du rapport Simon Nora sorti au milieu des années 1970, on a envisagé de préserver le bâti encore utile et de le réhabiliter plutôt que de détruire systématiquement des quartiers entiers. D'où le lancement de nombreuses OPAH, à partir de 1977.

Mais l'évolution de la notion de patrimoine a aussi contribué à la conservation des constructions anciennes : jusqu'ici réservée aux monuments historiques – André Malraux avait fait un premier pas, avec les secteurs sauvegardés – elle s'est ouverte au bâti plus modeste, celui qui faisait véritablement histoire pour les habitants. C'est à ce moment que les quartiers anciens de Lyon ont été redécouverts, comme les quais de Saône où l'on a entrepris de mettre les façades en couleur. On a aussi réalisé que le « tout-automobile » était une course sans fin, et qu'il ne fallait donc plus adapter la ville à la voiture, mais qu'il fallait au contraire contraindre la voiture : la rendre moins polluante, mais aussi la faire passer par les rues existantes en partageant l'espace de circulation avec les transports en commun et les piétons. Globalement, ces idées pour une ville plus humaine ont induit la fin de « l'urbanisme de dalle » et motivé le retour à « l'urbanisme de rue » au cours des années 1980. L'évolution de la Part-Dieu est très significative de ce changement dans la manière de concevoir la ville. Il suffit de regarder le plan de ce quartier pour se rendre compte des différences : le secteur compris entre la rue Garibaldi et le boulevard Vivier Merle, c'est « l'urbanisme de dalle » des années 1960-1970, avec ses « barres » et ses tours sur pilotis déconnectées de la ville ancienne, ses circulations pour les voitures au niveau 0 voire au niveau -1, sa circulation piétonne en hauteur. Au-delà du boulevard Vivier Merle, dans le secteur de la gare conçue au tournant des années 1970-1980, c'est l'« urbanisme de rue » avec des immeubles basés sur le niveau du sol et alignés le long des voies de circulation. »

Le 7 mai 2004, www.millenaire3.com

La ville pour qui ? Charles Delfante, à notre journal a répondu à des représentants syndicaux et à des étudiants

L'Echo-Liberté, 16 février 1972

« Le processus d'urbanisation avec les ZUP notamment, contribue à diluer certaines qualités historiques qui faisaient plus aisément hier qu'une ville était « bonne à habiter ». Il lui manque désormais, ici ou là, un supplément d'âme. (...) « Mais ce problème, explique Charles Delfante,

fait qu'à l'arrivée, les Minguettes, par exemple, ressemblent à une banlieue de Moscou ou de New York. Le remède consisterait, certainement, à faire jouer pleinement l'exercice démocratique lors de la confection des plans, de manière à associer le plus grand nombre des utilisateurs

potentiels aux choix qui les concernent. Autant, note l'urbaniste, les principes de démocratie devraient intervenir dans l'élaboration, autant il importerait d'assurer une dictature après coup, au moment de la réalisation, de la concrétisation des projets sur le terrain ».

Enterrés, les projets LY !

Le tunnel de Fourvière était pensé en lien avec un système d'autoroutes urbaines au cœur de Lyon, les « LY ». Le quotidien L'Echo-Liberté du 9 juin 1970 titrait : « Dix autoroutes urbaines demain, pour la Communauté ».

Gérard Caviglia, cadre à la retraite du Grand Lyon envisage comment ces infrastructures auraient transformé Lyon :

« Avec les LY, voiries de gabarit autoroutières, Lyon devenait Los Angeles sur Rhône ! Sur Vivier Merle, c'était LY1.

A Vivier Merle, on a vu pendant longtemps des ouvrages en saute mouton, construits en préfiguration de cette voirie qui devait passer au niveau + 1, pour sortir de Lyon en direction de Genève. Reliée au viaduc de Mermoz, elle devait se prolonger en direction de l'avenue Berthelot pour rejoindre Fourvière. LY2 arrivait à Caluire par la ZUP de Rillieux, à la place d'une voie ferrée qui est aujourd'hui une piste cyclable, la « voie verte ». Ces LY réalisaient un maillage autoroutier de Lyon. L'une d'elles gravissait la colline de la Croix-Rousse, c'était l'époque du tout voiture ! Heureusement, ces projets ont été abandonnés et les vestiges sont, depuis, peu à peu supprimés. »

Le 3 septembre 2008, www.millenaire3.com

Le piéton retrouve droit de cité

Cinq ans plus tard, le nouvel esprit du temps a jeté les LY aux oubliettes de l'histoire. A la place, Lyon découvre ses premières rues piétonnes, rues de la République et Victor-Hugo. Louis Pradel est loin d'en être un partisan, et de fait, leur image n'est pas non plus celle d'aujourd'hui, comme le rappelle **René Gimbert**, ancien architecte urbaniste conseil de la SEM en charge d'imaginer ces rues, la SEMALY :

« D'emblée les commerçants n'en ont pas voulu ! Le maire de Lyon a confirmé : « Tant qu'il y aura un commerçant qui ne sera pas d'accord, on ne fera pas de rue piétonne ! » Il était très pragmatique ! Pour le maire, les rues piétonnes avaient mauvaise image... il avait des contre-exemples en tête. Nous n'avions qu'une force de proposition et non pas de décision. On s'était donc fait à l'idée de reconstituer les chaussées à l'identique après la réalisation du métro en tranchée ouverte. Néanmoins nous avons organisé des réunions d'information pour montrer des exemples de rues piétonnes réussies. Finalement, au dernier moment, les commerçants de la Presqu'île sont allés voir le maire pour lui dire leur accord unanime pour des aménagements piétonniers liés au métro. On a dû intégrer en catastrophe ce revirement et les rues piétonnes ont été conçues et aménagées à la hâte aux frais de la SEMALY. »

Le 11 janvier 2008, www.millenaire3.com

« Je ne suis fier de rien à la Part-Dieu »

Au moment de la réalisation de la Part-Dieu, des contraintes bouleversent les visées initiales, au point que **Charles Delfante**, alors urbaniste en chef de la Part-Dieu, ne reconnaît plus son enfant :

« En premier lieu, la SNCF a exprimé sa volonté de ne jamais créer de gare à la Part-Dieu ! André Ségala, le président de la SNCF a fait confirmer cette volonté lors d'un comité interministériel. Nous avons malgré tout sorti en 1967 notre maquette du quartier comprenant la gare, avec le soutien du maire et du préfet... en vain ! (...)

Rendu possible par l'abandon du centre culturel, le changement d'orientation du centre commercial donna le coup de grâce au plan d'origine et mit un terme aux espoirs de rues « portuquées » que nous avions imaginées pour Bonnel et

Servient. Des cheminements piétons sous arcades devaient permettre de rejoindre le pont Wilson. C'est l'un des échecs que je regrette le plus. La superficie du centre commercial est passée de 30.000 m² dans les plans initiaux à 40.000 puis à 120.000 m² ! Louis Pradel était convaincu que c'était un moyen de financement intéressant : en triplant la charge foncière, le centre commercial a participé au financement d'une grande partie des équipements sans que la municipalité n'augmente les impôts. » (...)

« A la vérité, je ne suis fier de rien à la Part-Dieu. J'ai toujours dit que la Part-Dieu est un échec urbanistique. Je persiste et je signe, même s'il y a eu des projets intéressants ! »

Le 30 mai 2008, www.millenaire3.com

Cité idéale : « le rêve bascule »

La crise urbaine est d'abord sociale et économique, liée au chômage, à la déstructuration des familles, à une immigration de peuplement non anticipée..., même si les concentrations urbaines et le manque de services jouent aussi leur rôle. **André Gerin**, député maire de Vénissieux a vu le rêve se briser en mille morceaux :

« Bien sûr, c'était un rêve, et un rêve magnifique !

Nous allions construire des logements modernes et confortables pour loger les ouvriers qui habitaient les taudis de la ville ou qui, comme moi, venaient du milieu rural pour y travailler. C'était l'ère du plein emploi où la main d'œuvre faisait défaut. Nous faisons un saut sans précédent dans la vie moderne. Et le rêve commençait à se réaliser. Je me souviens lorsque nous sommes venus habiter aux Minguettes en 1968 : pour ma femme, fille de paysan, et pour moi, fils d'ouvrier paysan, c'était vraiment magnifique. (...)

Pendant les quatre ou cinq premières années, effectivement, c'était le rêve. (...)

Tout a changé au début des années 1970. Une conjonction de facteurs a conduit à la dégradation des immeubles et de la vie sociale, puis à l'arrêt de la construction de la ZUP. (...) Alors que l'on comptait 36.000 habitants en 1975 sur le

plateau des Minguettes, il n'en restait que 25.000 en 1982. Le rêve devenait cauchemar et Marcel Houël, le Maire de l'époque, ne s'en est pas remis. C'était l'échec de sa vie.

Lui qui avait tant rêvé cette nouvelle ville, qui, enfant, avait vu se construire les Gratte ciel de Villeurbanne destinés à loger les ouvriers, qui était issu du milieu du bâtiment, maçon lui-même, secrétaire général du syndicat du bâtiment, qui avait titré un de ses articles paru en 1967 « Bientôt 100.000 habitants à Vénissieux », la situation était tragique. Et quand les bailleurs ont commencé à parler de démolition, Marcel Houël ne pouvait pas l'entendre. Il était inconcevable de mettre ainsi fin au grand projet, qui était le sien, celui de son équipe, de son parti, de construire une ville communiste exemplaire en matière sociale. Il était inconcevable de mettre fin à la perspective immense de construction capable de résorber la crise du logement sévissant depuis la fin de la guerre. Il était inconcevable d'envisager la démolition de tours aux logements confortables, juste quelques années après leur construction : un non sens, et pourtant... ».

Le 29 août 2008, www.millenaire3.com

Lyon a son métro

La première ligne du métro lyonnais est mise en service en septembre 1977. Il devient la colonne vertébrale du réseau de transports en commun, changeant le rapport aux quartiers, permettant la réappropriation et l'embellissement de la presque-île. Le 10 millionième voyageur est fêté 4 mois après l'inauguration. Dans la réalisation, le réalisme l'a emporté sur les projets assez fous du début, où il était envisagé d'intégrer des centres commerciaux aux stations de métro. **René Gimbert** expose ces premiers projets :

« On avait imaginé des stations où les deux quais étaient décalés en hauteur pour permettre des prolongements en largeur : des stations en duplex en quelque sorte. (...) Ainsi Place Bellecour, une galerie marchande liée au métro devait s'étendre sous la moitié Est de la place, faisant le lien entre les deux rues piétonnes au Nord et au Sud et le parking Bellecour à l'Ouest... On ne doutait de rien à l'époque ! Le gouvernement a considéré que ce programme était trop onéreux. »

Le 11 janvier 2008, www.millenaire3.com

Une nouvelle orientation communautaire

La commission d'urbanisme de la Communauté urbaine de Lyon rend public, début 1978, un document, « Urbanisme communautaire » qui définit les orientations, les moyens et les objectifs des opérations d'urbanisme. Sont affirmés le refus de toute forme de ségrégation, la nécessité de « *sauvegarde dynamique du patrimoine culturel* », un souci écologique, la nécessité de

« communication entre les citoyens pour retrouver leur ville » selon les mots de **Jean Rigaud**, vice président à l'urbanisme. Les nouvelles opérations d'urbanisme devront mieux s'intégrer au tissu urbain, il faudra construire de petites unités de logements à l'intérieur même de la cité, reconquérir les centres urbains...

La COURLY vire au vert D'audacieux projets en matière d'urbanisme

Le Journal, 3 mars 1978

C'est une évidence, la « crise », la fameuse crise a changé bien des choses. Et surtout, grâce à elle, la manière de penser, de prévoir, de concevoir a considérablement évolué. Témoin : les idées actuelles des responsables communautaires dans le domaine de l'urbanisme.

Terminée l'époque des grands travaux, des grandes cités-dortoirs, des autoroutes urbaines.

La « croissance à tout prix » se trouve remise en cause, la crise du logement est terminée, quant à l'automobile, elle se voit peu à peu détrônée, elle n'est plus la reine de la ville mais seulement un mal encore nécessaire.

Une évolution stupéfiante.

Voilà les idées qui venaient à l'esprit, hier, à la fin du repas offert par M. Francisque Collomb, président de la COURLY, aux représentants de la presse locale.

C'est M. Rigaud, vice-président de la COURLY, chargé des problèmes d'urbanisme, qui devait tracer les grandes lignes de cette nouvelle politique. Une politique centrée sur une grande idée : l'équilibre croissance-qualité. » (...)

« Après la guerre, construire était une nécessité. Sans critiquer pour autant nos aînés, nous pouvons tout de même constater que ces fortes concentrations ont favorisé un climat très tendu entre les individus.

Désormais, il nous faut l'éviter ». (...) Fin des grandes concentrations, mais fin aussi de la ségrégation. Pensée généreuse : dorénavant les moins favorisés cohabiteront avec les plus favorisés. « Il faut bien reconnaître, précisait M. Rigaud, qu'il s'est produit un certain exode de la population modeste vers l'est ou le sud de l'agglomération. C'est un mouvement qu'il faut freiner. Freiner en favorisant la construction de logements dans les secteurs nord et ouest de la ville. Et ce souci antiségrégationniste s'appliquera aussi à l'économie : il nous faut aussi rapprocher les activités, les bureaux, les usines des lieux d'habitation ».

1978 - Le schéma directeur est mort, vive l'Agence d'urbanisme !

Le schéma directeur de l'agglomération est adopté. Fruit de travaux réalisés à la fin des années 60 qui ont été rendus obsolètes par la crise économique, il n'aura aucune portée. En soulignant les limites d'un mode de planification, et d'une manière de faire de la prospective, il ouvrira la voie à d'autres

modes de planification. La démarche dite « Lyon 2010 » n'est pas loin...

La construction d'une vision pour l'agglomération passe par la mise en place d'une structure nouvelle : l'Agence d'urbanisme de la Communauté urbaine de Lyon.

La future agence d'urbanisme de la Co.Ur.Ly. : Un outil à la disposition des élus, pas un organe de décision

Le Progrès, 18 mai 1978

« Nous avons toujours considéré que l'urbanisme n'est pas l'affaire des urbanistes, mais l'affaire de la population et des élus », lançait M. Bernard Rivalta, adjoint chargé de l'urbanisme à Villeurbanne. Suivait une diatribe contre les méthodes passées. « Le choix des hommes et des caractères avait rendu l'urbanisme inaccessible au citoyen normal et quelquefois à

certains élus, tant la façon technocratique de présenter les problèmes annihilait toute possibilité de réflexion et de discussion ». Tout au long de son exposé, M. Rivalta n'a pas ménagé l'urbaniste en chef de la Co.Ur.Ly., M. Charles Delfante. Prenant l'assemblée à témoin il déclarait : (...) « Nous souhaitons que l'organisation de cette agence, sous la responsabilité

du président, ne soit plus articulée autour d'un seul responsable. » (...) Une chose est donc claire pour tous et M. Rigaud l'a expliqué avec force : « L'agence sera essentiellement un moyen, un outil à la disposition des élus pour la préparation à la décision. »

L'Hôtel de Communauté : « la maison de tous »

En 1969, le troisième étage du palais de la foire internationale devient provisoirement le siège principal de la Communauté urbaine de Lyon. Un groupe de travail se met pourtant immédiatement à réfléchir à la manière de regrouper l'ensemble des services du nouvel établissement public. Sous l'impulsion du secrétaire général **Henri Meulet**, la solution du regroupement s'impose pour « donner cohésion, cohérence, efficacité, unité de pensée et de conception aux services ». « Une telle dissémination des unités dirigeantes de chaque grande compétence communautaire est véritablement incompatible avec la recherche d'efficacité qui doit s'attacher à toute action communautaire. (...) »

En résumé, la véritable image de marque de la Communauté urbaine sera obtenue lorsque la coordination parfaite des services sera atteinte ; cette coordination – qui devra déboucher sur l'efficacité encore plus grande du nouvel établissement public, passe par la création d'une « maison commune », véritable centre de décision de l'agglomération ».

Ce nouveau centre administratif doit participer à la « création d'une image de marque, et surtout d'un « esprit » communautaire chez tous les fonctionnaires et agents désormais réunis au sein d'une même maison (...) L'agglomération lyonnaise doit se doter de ce nouvel outil de travail, propre à valoriser son développement et par là même son rayonnement ».

« Un hôtel de Communauté urbaine à Lyon » - non daté

L'époque n'est pas encore celle de la concertation sur projets et de la démocratie participative. Pour autant, dans les discours, des textes de loi et des gestes architecturaux, il est déjà question de mieux prendre en compte le citoyen, son avis pour mieux décider, ses usages pour mieux aménager... C'est le cas de l'Hôtel de la Communauté urbaine de Lyon, inauguré le 10 février 1977 ; **René Gimbert** qui en est l'architecte (avec Jacques Vergély) en explique la philosophie :

« Dans un immeuble traditionnel du secteur privé, on fait toujours - et de plus en plus avec les contrôles d'accès - en sorte de bien marquer la transition entre le domaine public et ce qui relève du privé. Nous avons développé l'idée inverse. L'hôtel de communauté, c'est la maison de tous, c'est une « super mairie » donc les citoyens peuvent rentrer, passer librement... L'aspect du bâtiment est aussi protecteur : le citoyen doit se sentir protégé, à l'abri de ce grand parapluie. L'ensemble est composé de deux parties bien distinctes : la « galette » comprenant toutes les parties accessibles au public et le bloc administratif, réservé aux agents. Entre la « galette » et le bloc administratif, on voulait ménager de la transparence. »

Le 11 janvier 2008, www.millenaire3.com

« Les hôtels de ville et de Communauté urbaine doivent être des maisons de verre »

Le Progrès, 15 avril 1978

« La politique d'information engagée à la mairie de Lyon va-t-elle atteindre la CO.UR.LY. ? On se souvient que « l'information avec un grand « I » a été au cœur de l'élection municipale

de mars 1977. (...) « Je pense qu'il serait heureux que les réunions du bureau de la CO.UR.LY. soient suivies de communications à la presse, dit Me Soulier. Rien ne remplace

l'information. Les hôtels de ville et de Communauté urbaine doivent être des maisons de verre. C'est bien ce qu'a voulu Francisque Collomb à Lyon. »

Grands repères

- 1972 Première conférence des Nations Unies sur l'environnement
- 1973 Premier choc pétrolier
- 1974 Election de Valéry Giscard d'Estaing / Age de la majorité abaissée à 18 ans / Adoption du projet de loi sur l'IVG
- 1975 Fin de la guerre du Vietnam
- 1976 Cap du million de chômeur dépassé en France
- 1978 Jean Paul II, Pape
- 1979 Second choc pétrolier



Place du 8 Mai 1945 à Lyon 8^{ème}.

Vers un pilotage communautaire de l'urbanisme



La décentralisation attendue depuis tant d'années transfère aux collectivités locales les compétences d'urbanisme et d'élaboration des POS (plans d'occupation des sols). L'Agence d'urbanisme de Lyon va bientôt s'engager dans un exercice de planification qui va faire date, « Lyon 2010 ». C'est aussi les premières grandes émeutes dans les banlieues populaires... et une Communauté urbaine qui tarde à se sentir concernée.

En revanche, elle fait le pari de renouveler le quartier industriel de Gerland pour en faire un des premiers « biopôles » d'Europe. Les abattoirs municipaux à l'exception de la Grande Halle sont démolis en 1980 et la ZAC de Gerland approuvée en 1982. Avec une nouvelle pensée urbaine, on poursuit la Part-Dieu. En 1983, la gare de la Part-Dieu est inaugurée par le président Mitterrand. L'année suivante, la Foire de Lyon, en déménageant, libère un magnifique site au bord du Rhône et du Parc de la Tête d'Or ; le lancement des études de la Cité internationale interviendra bientôt.

De nombreux quartiers sont rénovés ou réhabilités : Grande-Rue de la Guillotière (1980), Pentès de la Croix-Rouse (1981), Vieux Bourg de Vénissieux (1982), quartiers des Etats-Unis à Mermoz (1985), et la culture est pensée comme moyen de donner sens à la vie urbaine : réhabilitation du théâtre de la Renaissance à Oullins (1980), rénovation de l'Opéra par Jean Nouvel (1986), Banlieues 1989...

« Eté chaud des Minguettes » : la Communauté urbaine va finir par se réveiller !

Cet événement, largement médiatisé, est le révélateur d'une crise profonde. Sur le moment, il laisse pantois ceux qui y assistent :

« En juillet 1981, dans le quartier des Minguettes, des jeunes, pour la plupart chômeurs et d'origine maghrébine, incendient des voitures, pour protester contre leurs condi-

tions de vie. Durant trois mois, les incendies de voitures se succèdent et fin septembre, on totalisera plus de 200 voitures brûlées. Parallèlement, les jeunes s'en prennent ouvertement, avec l'aide d'une partie de la population plus âgée, aux forces de police venues rétablir l'ordre. Tout d'abord désorientés par l'ampleur du phénomène,



les policiers mettent en place, fin août, des barrages systématiques aux abords des tours.

Les voitures en feu sont largement photographiées et diffusées dans la presse écrite, mais aussi et surtout dans les journaux télévisés. Surnommé « l'été chaud des Minguettes », débutait alors, sans qu'on le comprenne bien, l'expression d'une crise profonde qui devait durer et se généraliser à la grande majorité des ZUP, ces grandes banlieues d'habitats sociaux des années 1960. L'image de ce quartier populaire de Vénissieux devenait celle d'un quartier qui fait peur. »

Les Minguettes, un marqueur national de la politique de la Ville : retour sur les années 1980 et zoom sur la Marche pour l'égalité, Millénaire 3, 2008

« Les mamans, dubitatives, se souvient **Lotfi Debbeche**, chargé de mission habitat à la Direction Générale au Développement Urbain du Grand Lyon, regardaient les jeunes agir, sans colère, sans fierté, sans vraiment comprendre. Les élus, pas encore tout à fait présents, et surtout les organismes HLM, cherchaient maladroitement la bonne réaction face à cette forte concentration d'immigrés qui générait de sourdes mais profondes peurs. À cette époque, la France ne connaissait pas, ne voulait pas connaître les étrangers, surtout pas les jeunes beurs. On ne les voyait pas encore. La marche des banlieues a été l'occasion de les rendre visibles à la France, même si ce n'était pas encore les « Black, Blanc, Beur » de 1998 ! »

Le 12 juin 2008, www.millenaire3.com

L'Etat et l'Agence d'urbanisme en première ligne

Pour **André Gerin**, Député Maire de Vénissieux, c'est la mise en place de la Commission Nationale pour le Développement Social des Quartiers en 1981 sous l'autorité de l'Etat qui apporte une réponse conséquente :

« C'est vrai qu'il aura fallu attendre 1981, la mise en place de la CND SQ avec Hubert Dubedout, et les commissions Schwartz sur l'insertion des jeunes et Bonnemaïson pour la lutte contre la délinquance, pour que les choses avancent vraiment. Ces commissions vont amener l'Etat à travailler autrement, à se rapprocher des collectivités, comme un prélude à la décentralisation. Après l'élection à la présiden-

ce de la République de François Mitterrand, la procédure HVS va se transformer en dossier d'agglomération. Les objectifs sont alors d'enrayer la dégradation, de stabiliser la population, de remettre sur le marché des logements vacants et de compléter les équipements. Ce contrat permettra notamment d'engager avec succès la requalification du quartier Monmousseau. Les missions locales sont mises en place en 1982. Elles représentent une avancée particulièrement importante. Elles accueillent les jeunes de 16 à 25 ans pour les accompagner dans leur insertion sociale et professionnelle. C'est aussi à cette époque que les ZEP (Zone d'Education Prioritaire) viennent renforcer les moyens des établissements scolaires. Et enfin, la prévention de la délinquance devient un objectif pris en compte en tant que tel. De nombreux services sont alors ouverts aux habitants des Minguettes, le cinéma Gérard Philippe et sa salle polyvalente, de nouveaux centres sociaux, la Maison des jeunes, la Maison du peuple est rénovée... Ces différents équipements ainsi que des locaux communaux accueillent les quelques 188 associations que l'on compte alors à Vénissieux. »

Le 29 août 2008, www.millenaire3.com

Il faudra attendre le milieu des années 80 pour que la Communauté urbaine s'implique. **Pierre Suchet**, directeur du service politique de la ville et renouvellement urbain du Grand Lyon et **Rémy Nouveau**, son adjoint rappellent la chronologie de cette prise en main de la politique de la ville :

« En 1981, après « l'été chaud » des Minguettes, la Communauté urbaine n'était toujours pas directement impliquée. C'était l'Agence d'urbanisme qui était chargée de porter la procédure HVS de Vénissieux. En fait, à cette époque, ce sont surtout les organismes HLM qui se sont mobilisés et notamment Logirel sous l'impulsion de son directeur, Jean François Rajon. La Ville de Vénissieux, consciente de l'importance des difficultés, en appelait à la responsabilité de l'Etat. Ce qui était alors en question était l'arrêt des ZUP et des concessions d'aménagement qui avaient été confiées à la SERL, à Vénissieux et à Vaulx-en-Velin. L'Etat avait laissé à la Communauté urbaine la responsabilité des ZUP et la nécessité de « solder » les ZUP et de fait, de payer le déficit. Ce qu'elle a fait. En contrepartie, elle devenait propriétaire d'une partie du foncier non aménagé. Cependant, les équipements prévus par l'Etat n'ont pas tous été financés par ce dernier. Les villes réclamaient leurs réalisations. Et, avant même l'achèvement des ZUP, on mesurait déjà une partie des problèmes avec plus de 2000 logements vacants aux Minguettes en 1984, et donc l'indispensable besoin de requalification de ces dernières.

C'est en 1985 que la Communauté urbaine s'est vraiment impliquée dans la requalification des grands quartiers d'habitat social, d'abord à Lyon où elle charge un de ses cadres,

Christine Servillat, d'élaborer, avec le concours de l'Agence d'urbanisme et notamment de Bruno Voisin et de son assistante stagiaire, un projet de remise en valeur et de développement des quartiers Mermoz et Etats Unis dans le huitième et de La Duchère dans le neuvième arrondissement.

Aux Minguettes, la chargée de mission du Vice Président de la Communauté urbaine est détachée à mi-temps sur les Minguettes avant d'être remplacée par un chef de projet, Jean-Pierre Charbonneau. C'est à cette même époque que je suis recruté comme chef de projet à Vaulx-en-Velin. Les premières opérations de réhabilitation sont alors lancées. »

Le 23 juillet 2008, www.millenaire3.com

« Les maires étaient assez prudents, rapporte pour sa part **Bruno Voisin**, sociologue à l'Agence d'urbanisme du

Grand Lyon, mais ils voyaient favorablement l'Etat et la Communauté urbaine investir sur leurs quartiers ; surtout que peu à peu, ils prenaient conscience d'une double nécessité : celle de répondre rapidement aux dysfonctionnements des dispositifs socio-éducatifs et faire face aux malaises des jeunes et celle de mettre en place une action de moyen et de long terme sur la réhabilitation des logements et l'amélioration du cadre de vie. En 1989, c'est la volonté de Michel Noir et d'Henry Chabert de généraliser et de booster les dispositifs d'action à partir du service DSU (Développement social urbain) de la Communauté urbaine qui a prévalu. Certains maires se sont impliqués, mais les communes (et les arrondissements à Lyon) ne se sont majoritairement pleinement impliquées qu'à partir de 1995. »

Le 26 août 2008, www.millenaire3.com

« Demain l'agglomération lyonnaise » : le début d'un renouveau de la planification urbaine

En 1984, l'organisation par l'agence d'urbanisme du colloque « Demain l'agglomération lyonnaise » apparaît comme le point de départ de la reprise du chantier du schéma directeur. **Jacques Moulinier** et **Jean Frébault**, à l'époque, Vice-Président à l'Urbanisme et Directeur de l'Agence d'Urbanisme témoignent :

« En 1983-84, le contexte évolue considérablement : après les élections municipales et la décentralisation, nous commençons à entendre parler de communauté européenne, de concurrence entre les territoires, de libéralisme économique... bref des mutations de grande ampleur qui demandent

une vision stratégique. Lyon entre en concurrence avec d'autres métropoles, aidée en cela par l'arrivée du TGV. Les élus sentent bien qu'il devient indispensable de pouvoir se projeter à moyen terme. Nous organisons sans trop y croire un colloque qui fera date « Demain l'agglomération lyonnaise ». A notre grande surprise, plus de 400 personnes viennent participer aux débats de prospective ! Après la période nécessaire de retour au local, au court terme, nous étions confortés dans notre conviction qu'il fallait donner du sens à notre action en la mettant en perspective. »

Le 4 juin 2008, www.millenaire3.com

« Demain l'agglomération lyonnaise »

extrait de la conclusion du colloque par Jean Rigaud, président de l'agence d'urbanisme, décembre 1984

Le but de ce colloque n'était pas de définir aujourd'hui un projet d'urbanisme pour l'agglomération lyonnaise, mais de définir quelques axes pour engager et poursuivre cette réflexion.

● Inventer une nouvelle démarche de planification

- les erreurs de prévisions constatées dans le passé ne doivent pas nous faire renoncer à une démarche prospective

- cette prospective devrait peut-être insister surtout sur les objectifs majeurs que se donne l'agglomération.

● La prévision, la planification des décisions doit rester souple et flexible, dès lors qu'elle s'insère dans ces objectifs

● Les potentialités [de l'agglomération] ne sont plus les mêmes qu'hier. Elles sont beaucoup moins dans la croissance quantitative que dans la conquête de nouveaux espaces. Nous pouvons particulièrement souligner :

- les potentialités du centre de la partie centrale de l'agglomération, dont la notion doit sans doute s'élargir.

C'est elle qui sera dans l'avenir largement porteuse des mutations économiques et sociales, de la transformation du tissu urbain et de sa modernisation.

- la nécessité, au-delà des initiatives et des dynamiques propres à chacune

des communes et à chacun des acteurs, de développer les solidarités de notre agglomération

- l'agglomération lyonnaise possède aujourd'hui des atouts économiques importants qui sont beaucoup plus largement portés par la ville existante et sa partie centrale que dans le passé. L'important est que Lyon affiche dans ce domaine clairement ses ambitions notamment dans son rayonnement extérieur (ville internationale) et qu'elle traduise encore davantage cette volonté dans l'aménagement de la cité et l'image qu'elle en donne à l'extérieur.

Lyon/Paris en 2h40

Bulletin Officiel de la Communauté urbaine de Lyon, juillet-août-septembre 1981

Le 27 septembre 1981, la liaison ferroviaire Lyon/Paris sera assurée pour la première fois par le T.G.V. Afin d'assurer à tous les clients le

confort d'une place assise, la réservation (obtenue dans les conditions habituelles) est obligatoire et les voyageurs debout ne sont pas admis. (...)

La Communauté urbaine de Lyon vous souhaite un bon voyage.

« Une ville a besoin de repères »

Des maires, tel **Roland Bernard**, maire d'Oullins de 1977 à 1990, défendent l'intérêt pour une ville de prendre appui sur la culture, le patrimoine, ce qui fait trace, raconte, et de « remodeler » le tissu urbain plutôt qu'« éradiquer » :

« Je suis un passionné de culture et d'urbanisme. C'est probablement pourquoi, ce qui m'a animé lorsque j'ai été élu, puis au fil de mes différents mandats, a toujours été ce désir de donner une identité de ville à cette banlieue de Lyon. Une ville a besoin de repères. Que serait Tassin si on enlevait l'horloge ? Pourquoi Saint-Priest est-elle si triste ? Et si, à la place de parking et des pelouses, on avait construit des places publiques aux pieds des tours des Minguettes, la vie sociale n'aurait-elle pas évolué différemment ? Introduire des éléments culturels d'identification dans les villes, et notamment dans les quartiers populaires, me semble tout à fait fondamental, en tout cas, c'est ce principe qui a toujours guidé mon action. (...)

Nous avons été la première commune périphérique à créer un lieu culturel d'importance : « La Renaissance ». Ce lieu entre dans sa vingt-septième année. Il s'impose désormais comme un lieu culturel fort de l'agglomération. Or, à l'époque, lorsque j'ai pris la décision de déménager les associations qui étaient abritées dans ce lieu pour les répartir dans la ville et de le transformer en lieu de culture, j'ai dû faire face à de très nombreuses oppositions. Nous

avons également dans le grand parc public de la ville, le parc Chabrières, créé un lieu de regroupement d'artistes, une cité de la création pour des sculpteurs, des musiciens, des peintres et notamment ceux de Popul'art avec qui nous avons réalisé les premières fresques murales, en centre-ville, puis à la Saulaie. Les muralistes de Popul'art ont finalement investi totalement les lieux, se sont appropriés l'appellation « cité de la création » et ont réalisé un nombre incroyable de fresques dans l'agglomération lyonnaise, et bien au-delà. Réaliser de belles choses à la Saulaie, c'est témoigner de la reconnaissance aux gens qui l'habitent, et cela modifie les comportements. Le fait qu'il n'y ait jamais eu de tags sur les fresques que nous avons réalisées dans ce quartier est révélateur. (...)

L'ambition affichée de la mission « Banlieues 89 », lancée sous la houlette des architectes Roland Castro et Michel Cantal-Dupart, était de prendre, chaque fois que possible, le contre-pied des options radicales et traumatisantes que sont les destructions. Plutôt qu'« éradiquer », ils entendaient recomposer, restructurer, recoudre... Ainsi, « Banlieues 89 » s'articulait autour de deux principes, celui de faire la Ville en Banlieue et celui de « remodeler » le tissu urbain. Ce sont ces principes que nous avons mis en œuvre à Oullins, à travers une excellente collaboration entre la mission « Banlieues 89 », la Communauté urbaine et la Ville d'Oullins. »

Le 3 septembre 2008, www.millenaire3.com

L'amorce d'une redécouverte du fleuve

20 ans avant l'aménagement des berges du Rhône, l'idée est déjà en germe, ce qui indique encore une fois à quel point les grands projets viennent de loin...

« Ville et fleuve : la conciliation »

Bulletin Officiel de la Communauté urbaine de Lyon, juin 1985

« Ville et fleuve » était le thème du colloque organisé les 13 et 14 mai derniers à l'Hôtel de la Communauté urbaine de Lyon. (...)

Au cœur des débats, ouverts par Monsieur Roland Fulchiron, Président de la commission « Lyon ville fluviale » : comment remettre en valeur notre patrimoine fluvial sur l'ensemble

de l'agglomération lyonnaise, ainsi était repris le mot d'ordre lancé il y a cinq ans par ladite commission. (...)

Dans de nombreuses villes françaises et étrangères, une volonté de « reconquête » s'est manifestée depuis quelques années. Elle accompagne le plus souvent les politiques de réhabilitation

des centres et s'efforce de traduire, au cœur des villes, l'idée de nature chère aux citoyens.

Elle favorise une nouvelle organisation de l'espace public et la création de promenades ou de zones de loisirs. »

La Communauté urbaine pilote l'urbanisme

La naissance du « DDU »

Michel Rivoire, ingénieur-urbaniste et directeur du département Développement (urbain) a laissé une forte empreinte dans les mémoires des agents. Ils lui attribuent d'avoir apporté des nouvelles conceptions de l'urbanisme, à travers le concept de « développement global urbain », le portage direct par les services d'opérations d'urbanisme et d'aménagement ou leur concession à des investisseurs privés, et l'organisation de services sous la forme de missions territoriales adaptées à la nouvelle logique de projet. A la fin des années 80, l'urbanisme devient une structure communautaire, par prise de contrôle de la SERL par la Communauté urbaine.

Par ailleurs, avec la prise en main de l'élaboration des POS, grâce aux lois de 1983 relatives au transfert de compétences en matière d'urbanisme, le Département Planification prend en charge, avec l'Agence d'urbanisme de Lyon comme prestataire, l'élaboration des cinq POS communautaires, jusque-là réalisés surtout par les services de l'Etat. Le POS de Villeurbanne est approuvé par le conseil communautaire du 19 novembre 1984, celui de Lyon le 4 février 1985.

Enfin, la réorganisation des services communautaires adoptée en séance du conseil le 3 mai 1984 renforce l'urbanisme et l'aménagement dans les politiques communautaires. Sous la direction de Michel Rivoire, le département Développement englobe les compétences d'urbanisme et d'aménagement opérationnels, et des services aux compétences un peu floues mais aux contenus complémentaires.

La réorganisation générale des services communautaires de 1984 : une phase de modernisation méconnue, synthèse Millénaire 3 - 2008

Gérard Caviglia, cadre à la retraite du Grand Lyon rappelle à quelle point cette réorganisation, aujourd'hui largement oubliée, a contribué à engager la Communauté urbaine dans une nouvelle phase de son existence :

« C'était la première grande réorganisation, avec la création de quatre départements : Développement urbain, Équipements, Planification, et Administration. Les élus voulaient reprendre la main. L'objectif premier était d'organiser une chaîne de décision maîtrisée par les élus. L'encadrement a été renforcé, et plusieurs ingénieurs en chef ont été promus et des postes créés, en juin 1984. La réorganisation visait aussi à promouvoir une politique du Grand Lyon en matière de développement urbain et d'aménagement, par le biais d'un département dédié. De là, la mise en place d'un dispositif de suivi et contrôle des dossiers confiés à l'Agence d'urbanisme et aux aménageurs, les trois-quarts de ces

dossiers allant à la SERL, les autres à l'OPAC du Rhône et à quelques acteurs privés. Jusque-là, en matière d'urbanisme, la Communauté urbaine était financièrement engagée, mais très peu présente, a contrario de l'Agence d'urbanisme et surtout de la SERL. De fait, le département Développement Urbain a changé les relations de la Communauté à l'Agence d'urbanisme — qui a d'ailleurs déménagé des locaux de la Communauté — et aux aménageurs. Il nous a permis de prendre en main le développement urbain de l'agglomération, par la maîtrise d'ouvrage. La Communauté a aussi développé des opérations en régie directe, pour des raisons stratégiques et financières (...).

J'ai supervisé la création ex nihilo du « service des opérations d'urbanisme » à un moment de refonte de la législation. Si nous avons choisi cette appellation, plutôt que celle d'« urbanisme opérationnel », c'est que la nuance était importante : « urbanisme opérationnel » avait pour nous une connotation très réglementaire, alors que nous voulions produire de l'urbanisme au sens qualitatif, architectural, mettre du contenu et pas seulement du règlement. »

Le 3 septembre 2008, www.millenaire3.com

Le défi de Gerland

La première opération d'urbanisme en régie directe est lancée en 1982 à Gerland, quartier où la Communauté urbaine va tenter de démontrer ses capacités à prendre en main le développement de l'agglomération. Rien de moins !

Nicole Sibaud, Directrice du Service Foncier et Immobilier du Grand Lyon, rappelle l'ambition de l'aménagement de Gerland :

« Aménager Gerland en régie directe traduisait la volonté de la Communauté urbaine d'apprendre ce qu'était l'aménagement pour mieux contrôler ensuite, organiser elle-même les opérations et surtout exprimer les attentes de la maîtrise d'ouvrage dans les opérations concédées. Le Grand Lyon devenait aménageur ! Ce fut une expérience fabuleuse ! L'équipe de Gerland est l'ancêtre du Département Développement Urbain. Et ce Département a commencé à se structurer autour du service des opérations d'urbanisme ainsi que du service des activités économiques et concessions, desquels naîtront les missions « Habitat » et « Développement Economique ». »

Le 28 juillet 2008, www.millenaire3.com

Jacques Moulinier, ancien vice président à l'urbanisme du Grand Lyon rapporte ce changement à un passage de relais entre deux générations :

« Le Projet Gerland a été l'occasion pour la Communauté urbaine de devenir maître d'ouvrage. Quand nous avons

créé l'Agence d'Urbanisme et la Direction Développement Urbain, nous avons eu les moyens de reprendre la main par rapport à ces sociétés d'équipement d'autant plus qu'il y a eu une équipe dynamique d'élus qui s'est créée autour de l'Agence d'Urbanisme animée par Jean Rigaud, et qui comptait des personnes comme Bernard Rivalta, Maurice Charrier, Guy Fischer et moi-même. Cette époque correspond à l'arrivée aux responsabilités d'une nouvelle génération âgée entre 30 et 40 ans. Cette nouvelle génération était incarnée par des personnes telles que Jean-Jacques Queyranne ou Bernard Rivalta à Villeurbanne, Michel Noir et Gérard Collomb. Et je dois dire que nous avons su travailler au-delà de nos différences politiques. »

Le 19 novembre 2008, www.millenaire3.com



Gerland est un « biopôle », un quartier dédié aux technologies des sciences de la vie. Les techniciens de la Communauté urbaine n'hésitent pas à chercher des références ailleurs.

« On s'est inspiré de ce qui se faisait alors à Grenoble avec la ZIRST de Meylan et à Sophia Antipolis, qui consacraient des terrains à un seul secteur d'activité relié à la recherche, témoigne **Pierre-Yves Tesse**. En clair, il s'agissait d'assurer la révélation des secteurs d'excellence, de les traduire en des lieux physiques, tangibles, et d'opérer une animation pour favoriser des liens entre les trois dimensions de toute démarche technopolitaine : la formation, la recherche et les entreprises. Je pense toujours que la concentration dans l'espace d'un même type d'activité est centrale pour exister dans l'esprit des gens. C'est de cette manière qu'ont été créés les parcs de Gerland, ou auraient du l'être ceux de la Doua et d'Ecully. Parmi ces pôles, celui de Gerland est certainement le plus abouti car c'est celui pour lequel la Communauté et la CCI avaient le plus de leviers d'action. Mais il ne s'agissait pas que d'aménagement puisque nous organisons aussi des rencontres entre industriels, chercheurs et services sur ces pôles. La CCI assurait une fonction d'animation afin de faciliter les échanges et les travaux collaboratifs. »

Les 21 et 23 juillet 2008, www.millenaire3.com



Grands repères

- **1980** Création du syndicat Solidarnosc / Guerre Iran-Irak
- **1981** Election de François Mitterrand / Abolition de la peine de mort / Essor des radios libres
- **1982** Durée hebdomadaire du travail ramenée à 39 heures et 5 semaines de congés payés
- **1983** Commission mondiale de l'environnement et du développement durable
- **1985** 2,5 millions de chômeurs en France
- **1986** Acte unique européen / Catastrophe nucléaire de Tchernobyl
- **1988** Loi instaurant le RMI
- **1989** Chute du mur de Berlin



Démolition des tours HLM aux Minguettes à Vénissieux.

La « cité des hommes »



Les villes européennes, rivales, mettent en avant leurs plus beaux atours, se veulent belles, l'urbanisme est refondé autour de l'idée de « cité des hommes », l'écologie urbaine impacte la gestion urbaine... Lyon est en pointe de ce mouvement, avec Michel Noir à la présidence du Grand Lyon à partir de 1989, puis Raymond Barre à partir de 1995. Elle veut frapper par la cohérence de ses espaces, ses mises en lumière nocturne. Touristes et visiteurs sont frappés par la transformation de l'ambiance urbaine. Les Plans Bleu, Vert, Lumière, la politique de l'arbre, l'aménagement de places et la construction de parkings où le souci esthétique est décisif (Terreaux, République, Célestins...) y contribuent. Les travaux lancés durant le mandat de Francisque Collomb sont achevés (rénovation de l'Opéra, restructuration de la Grande Halle de Tony Garnier, poursuite de l'opération Tonkin-Charpennes à Villeurbanne...), l'ancienne manufacture des tabacs et les Gratte-Ciel de Villeurbanne sont réhabilités, une nouvelle ZAC Part-Dieu est lancée pour 557 000 m², et surtout la prestigieuse Cité internationale, dont les travaux commencent en 1993, se déploie le long du Rhône ! Durant le mandat de Michel Noir, pas moins de 38 ZAC sont créées, et une attention particulière est portée aux centres des communes, de St-Priest à St-Romain au Mont d'Or. Grand projet de Raymond Barre, Lyon Confluence, entre le Rhône et la Saône, se précise. Avec le centre multimodal de la gare de Vaise, la poursuite du métro, et surtout le Périphérique nord, qui cristallise oppositions et péripéties, les transports urbains ménagent voiture et transports collectifs. On voit aboutir le plan de déplacements urbains et renaître le tramway en 1997. Ces années 90 sont aussi marquées par une politique de démolition de barres et de tours pour réduire la densité qui s'accélère. En 1994, la démolition des 10 tours de la Démocratie aux Minguettes frappe les esprits.

Espaces publics : « Le Grand Lyon est en passe de devenir la référence nationale »

En 1991, le Grand Lyon se dote, à la suite d'un concours, de sa ligne de mobilier urbain. Jusqu'alors, les espaces publics dans l'agglomération c'était une belle cacophonie, de couleurs, matériaux, mobiliers... Luminaires,

bancs, potelets... seront installés progressivement dans les 55 communes, signifiant l'unité de l'agglomération.

« Notre idée était la reconquête et la requalification des espaces publics, mais nous voulions aussi qu'ils traduisent une identité partagée par les 55 communes de l'agglomération », explique ainsi **Henry Chabert** aux journalistes qui, quelques années plus tard, affluent entre Rhône et Saône pour saluer cette démarche novatrice. En 1995, plus d'une centaine d'espaces ont en effet été réaménagés, à Lyon, Villeurbanne et dans diverses communes de banlieue. Comme le souligne **Jacques Deschamps** dans la revue *Techniques & Architecture*, « pas moins de six plans coordonnent l'ensemble des interventions » : un **Plan Vert**, qui concerne les espaces naturels et agricoles ; un **Plan Bleu**, relatif aux fleuves et rivières et à leur environnement proche ; un **Plan Couleurs** destiné à valoriser les différents sites selon leurs caractéristiques propres ; un **Schéma d'Aménagement des**

espaces publics dont l'objet est de coordonner les interventions à l'échelle de l'agglomération ; un **Plan Presqu'île**, dont la finalité est de préserver et vitaliser le cœur de Lyon ; et un **Plan Lumière**, destiné à façonner un paysage nocturne par la mise en scène des rues, sites et monuments de la ville. Et la revue *Diagonal* d'insister, la même année : « La politique menée depuis cinq ans par la Communauté urbaine — le Grand Lyon — est en passe de devenir la référence nationale, tant par la méthode employée que par la qualité de ses réalisations ».

La création d'un service « espace public » au sein de la Communauté urbaine, une initiative pionnière en France - www.millenaire3.com 2008

10 ans plus tard, la ville a changé, le paysage a retrouvé droit de cité... La métamorphose de l'esplanade Vivier-Merle devant la gare la Part-Dieu en 1999-2000 en est une magnifique démonstration.

Ils nous changent la ville Les paysagistes réinventent un urbanisme à visage humain

Télérama n°2680, 23 mai 2001

« C'était l'hiver dernier, un matin, et comme de juste il pleuvait. Un petit groupe débarque du TGV de Paris. Il traverse la gare de Lyon Part-Dieu et se dirige vers la sortie Vivier-Merle, qui ouvre sur le boulevard du même nom. (...)

Il est emmené par Alexandre Chemetoff. (...) Ce matin ils

viennent découvrir leur œuvre commune, la réfection de l'esplanade Vivier-Merle. (...) Il suffit d'avoir connu ce boulevard dans son ancienne version pour mesurer, épaté, le changement. D'abord des trottoirs immenses, le triple de ce qu'un ingénieur aurait accordé (...). Des trottoirs qui unifient

cette zone de presque 4 hectares et redonnent au mot abstrait d'« espace public » un sens qui se touche avec les pieds. Les longues dalles de granit sur lesquelles nous marchons sont l'aspect que la collectivité entend donner d'elle-même. »

« La question des quartiers d'habitat social devient vraiment un enjeu d'agglomération »

Contrats de ville, GPU, équipes projet renforcées, apparition de l'idée d'action prioritaire territorialisée, création d'un service dédié, partenariat Grand Lyon/bailleurs/préfecture/DDE..., c'est au début des années 90 que les « quartiers » deviennent un enjeu d'agglomération selon **Pierre Suchet**, directeur du service politique de la ville et renouvellement urbain du Grand Lyon et son adjoint **Rémy Nouveau** :

« C'est à partir de 1989 et l'arrivée d'un nouvel exécutif autour de Michel Noir que la question des quartiers d'habitat social devient vraiment un enjeu d'agglomération. Le Grand Lyon propose alors aux communes d'investir en priorité sur ces secteurs alors que la plupart des maires étaient plus préoccupés par la prise en charge de la requalification de leur centre ville. Ce ne sont plus cinq quartiers qui sont concernés, mais une douzaine. Outre les premiers quartiers de Vaulx-en-Velin, Vénissieux et de Lyon, auxquels se rajoutent les Pentes de la Croix-Rousse, on compte désormais aussi

ceux de Villeurbanne, Décines, Meyzieu, Bron, Saint-Priest, Rillieux-la-Pape, où d'Oullins. C'est à ce moment là que le service est créé, et que, dans chaque grand quartier, est mis en place une équipe opérationnelle avec un chef de projet unique sous l'autorité de la Communauté urbaine, de la commune et de l'Etat. Cependant, pour des raisons politiques, certaines communes préféreront avoir aussi un chef de projet municipal et de fait, des binômes se mettent en place, notamment à Vaulx-en-Velin, Vénissieux, Villeurbanne et à Rillieux. (...) En 1992, le Grand Lyon est l'une des premières agglomérations à s'engager dans la signature d'un contrat de ville d'agglomération. C'est un moment fort où l'on passe du développement social des quartiers (DSQ) au développement social urbain (DSU). Dès 1993, Vénissieux et Vaulx-en-Velin bénéficient d'une procédure GPU, Grands Projets Urbains. En 2003, ces deux villes, ainsi que celles de Rillieux et de Lyon pour la Duchère, signent une convention avec l'Etat pour devenir GPV, Grand Projet de Ville. »

Le 23 juillet 2008, www.millenaire3.com

Une agglomération qui affiche sa diversité

Après maintes péripéties, la mosquée de Lyon est inaugurée en 1994 par Charles Pasqua, Ministre des cultes en présence de **Michel Noir**, qui rappelle sa signification : « Une autre forme de solidarité est le respect de l'autre, de la diversité. Et c'est au nom du respect de l'autre que j'ai décidé de trancher la question de la construction de la mosquée de Lyon. Nous en discutons depuis quatorze ans. Les élus semblaient tous favorables à l'idée qu'il y ait enfin une mosquée dans notre agglomération, mais personne ne la voulait chez lui ! »

Le 16 janvier 2009, www.millenaire3.com

Deux ans plus tard, le premier défilé de la Biennale de la danse va concourir à mettre en scène l'agglomération dans sa diversité sociale. Multiculturalisme, pluralité, diversité, sont décidément des mots des années 90 ! Cela ne signifie pas l'absence de tensions, d'inquiétudes sur ce que l'on appelle le communautarisme, ou face aux phénomènes de captation d'espaces publics par des groupes de jeunes.

Dans leur rapport, « *En passant par le centre : la rue de la République à Lyon - Anthropologie d'un espace public* », (p 51) Catherine Foret et Pascal Bavoux pointent en 1990 la nécessité de maintenir le caractère ouvert des espaces publics :

« Si la rue de la République assure encore, dans une certaine mesure, cette cohabitation des référents symboliques et cette diversité d'usages, on voit cependant apparaître les signes d'une fragilisation du caractère public de la rue, qui se manifeste par une double tendance à l'appropriation de certains sous-espaces par certains groupes sociaux (on pense aux jeunes dans la partie Sud de la rue), et à l'homogénéisation des fonctions commerciale et de loisirs (ayant tendance à se spécialiser en direction du public jeunes). On aurait tout à perdre à ce qu'une telle évolution se précise, sachant que ce serait les jeunes eux-mêmes les plus pénalisés par un appauvrissement du sens de cet espace : ils s'y retrouveraient entre eux, alors qu'ils viennent précisément y chercher l'altérité. L'enjeu d'une intervention d'aménagement de cette rue réside dans un renforcement de son rôle public, c'est-à-dire de sa capacité à favoriser ce que Jean Duvignaud appelle « le tête à tête urbain ». Il ne passe donc pas par une éviction d'une partie du public présent, et moins encore par une réduction de sa fonction piétonne (dont on a montré qu'elle était appréciée parce qu'elle créait, précisément, les occasions de ce tête-à-tête), mais bien par un accroissement de son attractivité, par démultiplication de ses capacités d'accueil et de ses potentialités d'usage. »

Un urbanisme au service de l'économie

Nicole Sibaud, Directrice du Service Foncier et Immobilier du Grand Lyon, analyse les différentes transformations des années 90 :

« Nous sommes passés de l'aménagement de grandes zones d'activités périphériques à des reconquêtes de tissu urbain comme par exemple les centre-villes avec les villages d'entreprises. Nous avons élaboré le schéma d'urbanisme commercial qui était à l'époque une démarche unique et « exemplaire » puisqu'il prenait en compte l'organisation de l'activité commerciale en allant jusqu'à un

plan de merchandising et il était l'expression d'une vision politique. Et puis, il y a eu la requalification des zones industrielles à partir du constat que les zones industrielles de première génération commençaient à vieillir et que les industriels attendaient autre chose. Cela a été aussi un déclin en ce sens qu'il s'agissait d'opérations de renouvellement urbain dans des zones industrielles. Cette politique se poursuit encore aujourd'hui en s'enrichissant de stratégies d'offre de services. »

Le 28 juillet 2008, www.millenaire3.com

« Michel Noir veut que le Grand Lyon ne soit pas qu'un grand bétonneur »

Protection et mise en valeur des paysages, des ressources en eau, lutte contre le bruit, protection contre les risques majeurs s'installent petit à petit au centre de l'action publique. En 1990, une « politique de l'arbre » est initiée par le Grand Lyon, et la mission Ecologie créée ; l'année suivante, le Conseil de communauté adopte le Plan Bleu, schéma d'aménagement des berges de la Saône et du Rhône ; suivent le Plan Vert pour la protection des espa-

ces naturels, la limitation de l'usage de l'automobile et la réalisation d'espaces verts.

Frédéric Ségur, responsable de l'unité Arbres et paysages du Grand Lyon conte la genèse de cette politique : « En 1989, Michel Noir, qui veut que le Grand Lyon ne soit pas qu'un grand bétonneur, pose un geste politique fort et fait appel à Yves Vérillac, directeur de la Frapna. C'est à ce moment que la Mission écologie est créée avec pour but

de réfléchir aux incidences environnementales des politiques communautaires, ce qui est complètement nouveau. Il est mis en évidence, dans un audit de 90/91, qui a abouti à la 1ère charte de l'écologie urbaine, que la politique de l'agglomération porte atteinte aux espaces agricoles et que les espaces naturels ne sont pas valorisés. L'objectif est de faire en sorte que chaque service évolue dans sa manière de faire. La création de syndicats mixtes va apporter une réponse à ces problèmes en même temps que la compétence du Grand Lyon vis-à-vis des arbres commence à s'exercer. Le Grand Lyon ne répondait pas, pour des raisons de coûts, à la demande des habitants et des communes qui sou-

haitaient plus d'espaces verts, alors qu'il s'agissait d'une question de culture. C'est dans ce contexte qu'est créée, en 1991, une mission plantation. (...)

On se rend compte que les gens ont une relation particulière aux arbres. Il y a même un transfert par rapport aux arbres. La disparition d'un arbre renvoie symboliquement à notre propre mort et cela crée une véritable relation d'ordre psychanalytique que l'on n'a pas avec un trottoir ou une bouche d'égout. »

Le 1^{er} août 2007, www.millenaire3.com

« Le SDAU, c'était une vision globale projetée à 20 ans »

Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de l'agglomération lyonnaise est annulé en 1990, pour défaut de procédure. Le nouveau SDAU est finalement revoté et adopté en 1992. **Michel Noir** remet en perspective ce moment :

« Les décisions, dans quelque domaine que ce soit, doivent toujours être en cohérence avec la stratégie d'agglomération et subordonnées à celle-ci. Élaborer un SDAU, c'est se donner les moyens d'identifier clairement les objectifs

politiques que l'on souhaite poursuivre et se doter d'un cadre d'action pour leur mise en œuvre. L'aménagement et le développement de l'agglomération devaient conjuguer des enjeux de mixité et d'habitat, d'équipement et d'usage de l'espace public, ou encore de politique foncière.

Le SDAU, c'était une vision globale projetée à 20 ans et non une gestion à la tête du client ! »

Le 16 janvier 2009, www.millenaire3.com

Oser l'art et la beauté

Art et architecture se rencontrent sur la place des Terreaux (Daniel Buren, Christian Drevet), ou dans la réalisation du parking des Célestins (Michel Targe, Daniel Buren), de nouveaux métiers apparaissent à Lyon comme celui d'architecte lumière, le paysagiste n'est plus cantonné aux jardins publics... C'est la traduction d'une politique qui ose se dire en quête de beauté. Pour **Michel Noir**, c'est aussi un ingrédient du bien vivre à Lyon.

« Une métropole où il fait bon vivre est une métropole agréable qui doit faciliter l'apprentissage du beau. La encore cette notion n'était pas évidente pour tous les élus, ni pour les responsables du SYTRAL. Je me souviens des affrontements avec l'ordre des architectes lorsque j'ai décidé que des espaces comme les stations de métro ou les parkings souterrains devaient bénéficier d'œuvres artistiques. Les architectes avaient la loi pour eux, ils étaient maîtres de leurs ouvrages. Et pourtant, nous avons exigé dans les permis de construire d'intégrer des interventions culturelles.

Une ville agréable à vivre, c'est aussi une ville accessible à tous. C'est pourquoi nous avons aussi intégré cette exigence dans les permis de construire et voulu rendre toutes les stations de métro accessibles aux personnes handicapées.

Les discussions ont alors été vives avec le SYTRAL, la ligne D par exemple avait été conçue sans accessibilité. Une ville agréable à vivre, c'est enfin des espaces publics avec des aménagements et du mobilier de qualité, et une ville où l'on respire. Il convenait de réaménager les espaces publics pour que la pédagogie du beau ait un sens. La mise en lumière de la ville, la redécouverte des fleuves, les aménagements comme celui de la place Antonin Poncet ou de la place de la Bourse, les 2000 arbres plantés chaque année dans le cadre de la charte de l'arbre adoptée en 1991 sont autant de politiques que nous avons souhaité développer dans cet objectif. C'est aussi pourquoi j'ai voulu que Miribel Jonage devienne le deuxième poumon de l'agglomération. (...)

La ville doit être le lieu de l'apprentissage du beau et de l'apprentissage de l'autre. C'est ainsi que je conçois la ville et c'est sur ce principe que j'ai construit les différentes politiques de la ville et du Grand Lyon entre 1989 et 1995. Les politiques d'aménagement des espaces publics, de l'habitat, de la culture ou encore de l'urbanisme doivent toutes concourir à cet enjeu. Découvrir l'autre, c'est vivre avec, vivre ensemble et c'est donc habiter ensemble. »

Le 16 janvier 2009, www.millenaire3.com

« Élargir nos horizons », un objectif central de Raymond Barre

Dès son élection à la mairie de Lyon, en 1995, Raymond Barre affirme sa volonté de dépasser les a priori idéologiques dans la gestion de la communauté urbaine. Il se donne l'objectif d'« élargir nos horizons » (éditorial du Rapport d'activité 1998), de faire entrer le Grand Lyon dans l'âge du « développement global », de lui permettre d'affronter les défis du 21^{ème} siècle. L'adoption du plan de mandat donne la priorité au développement économique, aux déplacements urbains (le PDU se concrétisera notamment par les deux lignes de tramway ouvertes début 2001), au logement et à l'urbanisme avec la mise en révision du POS, et à l'amélioration du cadre de vie. Une réflexion sur la fiscalité est engagée. Ce plan est issu d'une véritable négociation entre élus de la majorité et de l'opposition. C'est une innovation politique !

Allocution de Raymond Barre lors de son investiture à la présidence de la communauté urbaine

Discours reproduit dans Côté cour côté jardin, octobre 1995

Je remercie tous mes collègues qui viennent de me porter à la présidence de la Communauté urbaine de Lyon. (...)
A tous mes collègues, j'exprime la volonté de travailler en étroite concertation et coopération avec eux, quelles que puissent être les sensibilités politiques des uns et des autres. L'intérêt du Grand Lyon sera notre seul souci. (...)
Ma motivation fondamentale est que dans les temps difficiles que nous vivons et que nous allons vivre sur le plan national, sur le plan européen, sur le plan international, l'avenir de Lyon et des 55 communes qui composent le Grand Lyon sera d'autant mieux assuré que tous les élus fidèles aux valeurs de la République et de la démocratie sauront dépasser les clivages partisans (...).

Cette ouverture politique va de pair avec l'association des différentes composantes de l'agglomération à sa gestion, notamment les communes de l'est dont des maires obtiennent des postes de vice présidents. Le mandat de Raymond Barre contribue ainsi, selon **Patrick Lusson** (ancien directeur de la direction prospective du Grand Lyon), à « faire l'agglomération » : « Avant son élection, la communauté urbaine était dirigée par la droite lyonnaise, au sens de la Ville de Lyon. Raymond Barre a ouvert sa majorité à ceux qui voulaient y participer, sans exclusive : « à la Communauté urbaine, disait-il, nous sommes un outil de mise en commun de moyens pour l'avenir de l'agglomération, les enjeux ne sont pas politiques, mais de fonctionnement, d'aménagement ». Maurice Charrier, maire communiste de Vaulx-en-Velin l'a rejoint, et les socialistes de la périphérie sont venus aux responsabilités.

Quand nous avons ouvert le débat sur l'avenir de l'agglomération, ce n'était plus la Presqu'île qui pensait l'avenir de l'agglomération, c'est l'ensemble de l'agglomération qui pensait son avenir. De ce fait, le mandat de Barre est le passage d'une agglomération gérée par Lyon pour les autres, à une agglomération gérée par tout le monde pour l'avenir de l'agglomération. C'est à mes yeux un basculement essentiel. Il est toujours difficile de démêler les causalités, mais Millénaire3 a été un des éléments de ce basculement, à côté de l'ouverture de la majorité de Raymond Barre, de la création du groupe Synergie au sein du Conseil de communauté, et plus tard des Conférences des maires. »

Le 15 janvier 2009, www.millenaire3.com



Grands repères

- 1991 Première guerre du Golfe
- 1992 Traité de Maastricht, la CEE devient Union Européenne / Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement à Rio de Janeiro
- 1994 Tunnel sous la Manche
- 1995 Election de Jacques Chirac
- 1996 Début de la crise de « la vache folle »
- 1997 Conférence de Kyoto sur le changement climatique
- 1999 60 millions d'habitants en France



La ville prend en compte la complexité



Les grands ensembles sont l'objet de transformations radicales. Vaulx-en-Velin, La Duchère, les Minguettes cherchent à retrouver les classes moyennes perdues 30 ans plus tôt. On perçoit la montée d'une attente d'une nouvelle urbanité, d'une ville en lien avec la nature, les cours d'eau, la végétation... L'intermodalité qui met de l'huile entre trains, métros, trams, bus, cars, vélos et piétons est, avec les transports collectifs non polluants et les modes doux un sésame des ambiances urbaines des années 2000. Vélo'v en est une magnifique démonstration. L'élection en 2001 de Gérard Collomb à la présidence du Grand Lyon marque le retour des grands projets, dont les plus emblématiques sont l'aménagement des berges du Rhône, l'un des plus grands espaces publics d'Europe, la réalisation de Lyon Confluence et du Carré de Soie, la poursuite de la Part-Dieu et de la Cité internationale avec son emblématique « Salle 3000 », le métro qui continue son chemin avec les stations Jean-Jaurès, Stade de Gerland et Debourg, les tramways qui irriguent l'agglomération (LEA, T2, T4...). Urbanisme, aménagement, architecture se veulent attentifs aux modes de vie, aux attentes de nouvelles générations, aux temporalités, aux technologies numériques, à l'organisation des mobilités. La mutation est aussi dans la nécessité d'un développement durable et le changement d'échelle qu'induit la construction métropolitaine. En même temps, des demandes sont contradictoires, ou en contradiction avec les valeurs de la collectivité : peut-on, au nom de la demande de sécurité, consacrer le principe du lotissement sécurisé qui menace le brassage social ? Rêver d'une ville sans voiture et ne pouvoir s'en passer ? ... En lien avec de nouveaux enjeux des questions passionnantes se posent, indiquant que nous avons plus que jamais besoin de réflexions, débats, prospective...

L'urbanité au cœur de la vision métropolitaine

En parallèle à la démarche du SCOT / Inter-SCOT, en 2007 et pour la première fois, le Grand Lyon se projette à l'échelle de la métropole dans un document officiel, véritable document stratégique d'orientation pour l'horizon 2020, « Vision métropolitaine : une métropole compétitive et responsable, creuset d'une nouvelle urbanité ». La notion d'urbanité est identifiée comme centrale, car elle répond à des enjeux clés pour l'agglomération.

« La métropole lyonnaise réaffirme son attachement à la ville européenne et se donne pour mission d'incarner un modèle d'urbanité, un modèle de sociabilité urbaine, dans la société du 21^{ème} siècle. L'urbanité caractérise à la

fois ce qui relève en propre de la ville (son organisation, les modes de vie qu'elle initie), mais aussi l'ensemble de codes, de bonnes relations qui permettent de faire société. La ville n'est pas en soi harmonieuse, équilibrée et démocratique. Ce modèle d'urbanité doit se construire sur quatre leviers, quatre dynamiques essentielles : le plaisir de vivre en ville, le désir de vivre ensemble, le besoin de construire l'identité métropolitaine, l'envie d'agir ensemble. Ce modèle impose aussi d'être capable d'organiser la vie ensemble à la grande échelle, en devenant une métropole véritablement multipolaire. »

« Une métropole compétitive et responsable, creuset d'une nouvelle urbanité » Vision métropolitaine pour Lyon en 2020 - Grand Lyon, DPSA, p. 55

Extrait du discours de Gérard Collomb à l'occasion des 40 ans du Grand Lyon

Côté Cour/Côté Jardin, 15 janvier 2009

(...) Nous voulons faire de notre cité une référence sur le plan de l'équilibre social. Car nous savons quel type de ville nous voulons, une ville réconciliée avec elle-même, une ville qui, par la résorption des fractures

existantes entre nos quartiers et nos communes permette de réduire les coupures sociales entre les femmes et les hommes qui l'habitent. Bref, une ville qui permette l'échange, l'échange des pensées, des émotions,

des sentiments. Une ville qui soit centrée autour de l'épanouissement des femmes et des hommes qui l'habitent. Car pour nous, l'Urbain doit être au service de l'Humain. (...)

Renouvellement urbain : la volonté d'en finir avec la ségrégation est/ouest

Lyon La Duchère, avec Rillieux-la-Pape, Vaulx-en-Velin et Vénissieux relèvent des Grands Projets de Ville de l'agglomération lyonnaise. L'objectif des GPV et du renouvellement urbain est d'offrir aux Grands Lyonnais un meilleur équilibre en matière d'habitat et de qualité de vie partout dans l'agglomération.

Pierre Suchet, directeur du service politique de la ville et renouvellement urbain du Grand Lyon souligne le pas en avant réalisé par le Grand Lyon en faveur des banlieues lorsque Gérard Collomb a décidé « de mettre en œuvre une politique de mixité sociale à travers une diminution sensible du nombre de logements sociaux dans les quartiers d'habitat social et leur reconstruction dans d'autres parties de l'agglomération.

Cette diminution, ajoute-t-il, passe par, dans un même quartier, la démolition de logements sociaux et la construction de logements en accession. Ces décisions ont été majeures pour la politique du Grand Lyon et se sont inscrites dans une certaine continuité d'objectif, celui de mixité sociale et de rééquilibrage « est/ouest », même si les façons d'atteindre cet objectif ont évolué. D'une volonté de maintenir la population dans les quartiers et d'en attirer de nouvelles à travers une requalification

importante des logements et des espaces publics, on est passé à une volonté de répartir, sur l'ensemble de l'agglomération, une partie des ménages habitant les logements sociaux des grands ensembles et d'offrir, dans ces mêmes quartiers, de nouveaux produits logements pour attirer une autre population. »

Son adjoint **Rémi Nouveau** estime que cette politique, pour douloureuse qu'elle soit, a des raisons de nous rendre optimistes :

« Par rapport à il y a 20 ans, je suis plutôt optimiste. Les populations de ces quartiers sont en train de s'intégrer. Une partie des habitants les ont quitté pour aller vivre ailleurs, les mariages mixtes se multiplient et, même si les taux d'échec scolaire et de chômage restent très supérieurs dans ces quartiers, de nombreux habitants vivent une vraie insertion par l'emploi. Par ailleurs même si l'on constate des formes de repli de certains groupes sociaux, nous sommes loin de vivre un phénomène général de repli communautaire. La mobilité physique et sociale est en cours. Les habitants de ces quartiers deviennent tout simplement des habitants de la Ville. Cela est d'autant plus vrai que le développement de l'ag-

glomération a rattrapé ces territoires. Que ce soit en termes de logements, d'activités économiques ou de transport, ces quartiers bénéficient pleinement du développement global de l'agglomération. Aujourd'hui, des jeunes ménages achètent des logements où en louent dans le parc privé à Vénissieux. Les petites maisons de Vaulx-en-Velin sont prises d'assaut. Les parcs d'activités se développent et bientôt l'ensemble des quartiers bénéficiera de bonnes dessertes par les transports en communs. Le tramway aux Minguettes est en cours de travaux. Léa à Décines, le C2 à Rillieux, le C3 à Vaulx-en-Velin, le T4 des Minguettes à la Part Dieu en passant par le tunnel de la Croix Rousse ou encore le métro à Oullins puis à Pierre-Bénite, sont autant de lignes qui vont faciliter l'insertion de ces quartiers dans la ville. Nous ne sommes plus dans une logique de développement

endogène des territoires comme au début des dispositifs de la politique de la ville. Quand la Communauté urbaine installe le même mobilier urbain dans le centre ville de Lyon et dans les quartiers d'habitat social de périphérie, nous sommes dans une volonté de continuité de la ville et contribuons à l'intégration de ces quartiers dans le tissu urbain. Ce n'est qu'un exemple, mais il est révélateur des politiques conduites par le Grand Lyon pour que ces territoires soient considérés et intégrés et que les populations qui y résident ne soient pas rejetées aux frontières de la métropole. Il est indispensable de voir ces territoires et leurs habitants comme une richesse, un potentiel et pas uniquement comme un problème et un espace « sensible ». Le rayonnement international du Grand Lyon repose aussi sur ces éléments ».

Le 23 juillet 2008, www.millenaire3.com

L'étalement urbain est-il compatible avec un développement durable ?

C'est une tendance générale : que l'on se place à l'échelle des agglomérations françaises, de l'Europe ou du monde, l'urbanisation se poursuit moins par la concentration de la population dans les zones urbaines, que par l'extension, l'étalement, l'émiettement de l'urbain. Cette forme d'urbanisation est très consommatrice d'énergie et pourvoyeuse d'entre-soi, comme l'a mis en évidence le sociologue **Jacques Donzelot** :

« Les territoires du périurbain sont organisés autour de la recherche d'un entre soi protecteur. Il s'agit de s'installer dans un espace où les voisins paraissent suffisamment fiables et convenables pour que l'on puisse se sentir sécurisés par leur présence. Cela ne veut pas dire que l'on a choisi ce lieu pour constituer une communauté à la manière des suburbs américaines (...) ! Non, à présent, les gens vont vivre dans un lotissement accessible pour eux financièrement et où l'école est bien fréquentée ; leurs motivations s'arrêtent là. L'école surtout joue un rôle considérable dans leur démarche. Tous les promoteurs le disent. (...) Le périurbain ne représente pas la majorité de la société – 20 % environ de la population, encore que ce soit très difficile à estimer –, mais il en est l'esprit, c'est une tendance qui monte, tout comme la relégation des minorités visibles. »

décembre 2004 - « La ville, l'école. Les nouvelles formes d'intégration », interview publié dans la Revue Ville – École – Intégration, n° 139.

Cette forme d'urbanisation semble donc aller à l'inverse du développement durable du territoire. D'où l'enjeu pour le Grand Lyon de changer de modèle, comme le souligne **Gilles Buna**, vice-président du Grand Lyon délégué à l'urbanisme et à l'aménagement, Président de l'Agence d'urbanisme de Lyon :

« L'étalement urbain demeure un problème majeur. En trente ans, la population urbaine a augmenté de 60 %, la surface urbanisée dans l'agglomération a pratiquement triplé, le genre humain est devenu le genre urbain. Le phénomène

va encore s'accélérer, on attend plus de 250 000 habitants dans les 20 années qui viennent. Et 80 % des habitants rêvent d'une maison individuelle. Cette aspiration est liée à notre histoire. En France, nous sommes tardivement devenus urbains et nous avons encore tous en tête une référence, un coin de campagne synonyme de tranquillité, d'espace et de sécurité. Or, ce modèle dominant en Europe depuis la deuxième guerre mondiale, renforcé par le développement de l'automobile a aujourd'hui atteint ses limites.

La congestion et l'importance des flux pendulaires, la pollution induite, le caractère énergivore au niveau de la voiture mais aussi du chauffage, le coût élevé d'investissement induit pour de nouveaux équipements et pour développer les transports en commun, ainsi que la consommation d'espaces essentiels pour l'équilibre écologique, l'agriculture et le paysage sont autant de facteurs propres à l'étalement urbain et nuisibles en termes de développement durable. De plus, l'entre soi qui se fige ainsi dénature la vie sociale. On n'est plus dans l'échange, on n'est plus dans la ville. (...) Le premier objectif est de réduire les zones de constructibilité. Néanmoins, il convient d'être prudent et d'éviter les effets reports. On a constaté que lorsqu'on limitait les constructions autour des noyaux urbains constitués dans le Grand Lyon, les demandes se reportaient sur les départements limitrophes et les problèmes n'étaient que déplacés. C'est pourquoi une planification plus large est indispensable. La réflexion doit dépasser les frontières de la communauté urbaine. (...) C'est dans cet esprit que nous travaillons en « inter-SCOT ». C'est dans cet objectif également que nous nous rapprochons de Grenoble et de Saint-Etienne. (...) Le deuxième objectif que nous poursuivons est de densifier la ville pour permettre à l'agglomération d'être moins consommatrice d'espaces. (...) Le troisième objectif est d'offrir une architecture de qualité, aux formes variées, qui proposent des espaces intimes et une adaptabilité possible

de l'habitat en fonction de l'évolution de la vie familiale. C'est enfin, et je dirais surtout, répondre aux besoins de nature en ville. »

Le 15 mai 2006, www.millenaire3.com

Pourtant, poser ces orientations n'implique pas de clore tout débat. Le périurbain est soumis à des tendances qui peuvent susciter de nouvelles façons de penser et de produire l'espace, les systèmes de transport, ou la place de l'agriculture.

Construction métropolitaine... le changement d'échelle est en cours

mardi 20 janvier 2009, Vœux 2009 de Monsieur Gilles Buna, Président de l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise

Articulation des pôles de compétitivité, amélioration des transports qui s'esquisse avec le projet REAL (réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise), rapprochement des chambres de commerce de Lyon et Saint-Etienne... à travers des projets et réalisations de ce type, la métropole se construit. Cette nouvelle échelle de l'action publique doit avant tout, indiquer Gilles Buna être portée par une volonté commune :

« (...) C'est un modèle de métropole multipolaire que nous nous efforçons de promouvoir, en nous appuyant sur la Directive Territoriale d'Aménagement, et en inscrivant cet équilibre du territoire dans les travaux de planification du SCOT, de l'Inter Scot et demain du PLU. Nous savons aussi que ce large territoire a des frontières mouvantes et un périmètre imprécis. Que cette

métropole n'est pas un legs de l'histoire ou de la géographie, mais un territoire en devenir, qui se construit grâce à un sentiment renforcé d'une communauté, tout à la fois, de destin et de projets. Il faut se réjouir que la volonté politique de nombreux élus et acteurs économiques ait permis de multiplier les scènes de dialogue et de coopération ces dernières années. Avec les succès

que l'on connaît, je pense à REAL, aux 6 pôles de compétitivité présentés en commun ou à la mise en réseau de nos universités.

L'Agence d'urbanisme a, me semble-t-il, grandement contribué à cette mise en réseau, nécessaire à l'organisation multipolaire de notre métropole en devenir. (...) »

Les documents de planification du Grand Lyon, garants d'un développement durable

Assurer tant au niveau local que mondial un développement qui concilie efficacité économique, protection de l'environnement et équité sociale, telle est la finalité du développement durable qui a été érigé au rang de priorité politique depuis la fin des années 90 par le Grand Lyon. La création d'une mission écologie urbaine au tout début des années 90 a apporté de la transversalité entre l'environnement et l'urbanisme, l'habitude d'une conduite de projet qui fixe des éléments stratégiques et des objectifs opérationnels se déclinant en plan d'actions, une expertise, une évolution des mentalités. Il est évident qu'il n'aurait pas été possible au Grand Lyon d'aller aussi vite vers le développement durable (première délibération votée par le conseil communautaire à l'unanimité en décembre 2004, Agenda 21 publié en 2005, développement durable aujourd'hui fil rouge des politiques du Grand Lyon...) sans cette première phase d'écologie urbaine.

L'Agenda 21 est aujourd'hui pris en compte par des documents de planification : Plan Climat destiné à réduire les émissions de gaz à effet de serre, Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération révisé en 2005 autour du principe de complémentarité des moyens de déplacement, Plan Local de l'Habitat voté en 2006 pour une politique solidaire de logement social, et par des-

sus tout, Schéma de cohérence territoriale (SCOT). Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) est la clé de voûte du SCOT, tout à la fois outil de prospective territoriale et document politique exprimant le projet de la collectivité en matière d'urbanisme, d'aménagement et de protection de l'environnement du territoire.

Dans le SCOT de l'agglomération lyonnaise, la complexité institutionnelle de la métropole, avec sa multitude de communes, intercommunalités, départements... n'est plus considérée comme un obstacle insurmontable :

« Dans ce qui peut apparaître comme une forte complexité institutionnelle, le SCOT de l'agglomération lyonnaise s'est appuyé en fait sur une gouvernance locale qui ne manque pas d'atouts. La communauté urbaine est une intercommunalité forte et structurée. De nouveaux EPCI à fiscalité propre se sont créés dans la foulée de la loi "Chevènement". Les dix SCOT de l'aire métropolitaine sont en cours d'élaboration de façon quasi simultanée ; c'est là une occasion très favorable pour les élus et les acteurs de l'aménagement de

réfléchir ensemble aux enjeux à l'échelle du grand bassin de vie et de mettre en cohérence leurs objectifs et leurs projets. Parallèlement, l'État a approuvé la DTA (directive territoriale d'aménagement) pour mettre en cohérence ses actions sur le territoire métropolitain. Enfin, la RUL (région urbaine de Lyon) depuis une quinzaine d'années offre une scène

de débat et de négociation aux élus locaux pour les questions à l'échelle de la métropole ».

« SCOT agglomération lyonnaise, Les défis. Rapport de présentation » (avril 2007, Agence d'urbanisme de Lyon, www.scot-agglolyon.fr)

Le Grand Lyon va vers un Plan Climat

Le réchauffement climatique est un nouveau défi pour les villes. L'architecture durable, impliquant la bonne gestion du sol, des matériaux, de l'eau, de l'air et de l'énergie a de beaux jours devant elle. Interrogé sur la manière dont le réchauffement climatique questionne la ville, **Emmanuel Boutefeu**, du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) esquisse les transformations possibles :

« Le milieu urbain, tel qu'il est actuellement conçu et aménagé, n'est pas adapté aux changements climatiques, et encore moins aux fortes canicules à venir. (...) La température est également très dépendante de la présence végétale. Un square de 1.000 m² de surface au sol permet de réduire la température alentour d'au moins 1°C sur une distance cumulée de 100 mètres de profondeur. Athènes, par exemple, qui possède un grand parc central, réduit sa température intérieure de 6-7 degrés par rapport aux quartiers riverains ! L'espace vert est un excellent climatiseur naturel ! Les pistes à privilégier dans une stratégie d'adaptation au réchauffement sont nombreuses. Il est très pertinent d'agir sur les matériaux qui emmagasinent la chaleur comme le bitume, le béton, le granit ; il faut absolument parer la ville de couleurs claires : Lyon doit se transformer en une ville blanche ! (...) Pour faire face au réchauffement climatique, il faut créer plus d'espaces verts, et aborder le problème de l'étalement urbain avec un regard nouveau. Verdir la ville, c'est gagner en qualité de vie et en santé publique. Or, la présence d'espaces verts de grande taille, les coupures d'urbanisation et les trames vertes, ne favorisent pas la ville compacte, car les espaces verts limitent et freinent le développement des espaces urbanisés. (...) Les espaces verts contribuent à l'étalement urbain. Ils vont à l'encontre du développement durable, véritable école de la densité urbaine, dont les préconisations sont revisitées par les urbanistes et soutenues par les pouvoirs publics. La densité est synonyme de réduction des gaz à effet de serre, de baisse des consommations énergétiques pour le chauffage urbain, de transports collectifs efficaces, de mixité sociale... Sur ces critères, la ville dense est gagnante, mais au regard des critères de qualité de vie et d'ambiances, elle ne l'est plus. »

Le 3 avril 2008, www.millenaire3.com

La réponse au défi climatique passe avant tout par la réponse des territoires. Pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre, le Grand Lyon élabore un Plan Climat local (c'est une des mesures de l'Agenda 21 du Grand Lyon de 2005). La conception du plan d'action est en cours. **Pierre Crépeaux**, chargé de mission « air, plan climat et bruit » à la mission écologie du Grand Lyon met en évidence l'impact qu'il devrait avoir sur les politiques du Grand Lyon, urbanisme et transports au premier chef :

« Exemple, la normalisation du bâti : dix milliards d'euros tout compris seront nécessaires pour isoler correctement les bâtiments de l'agglomération lyonnaise d'ici à 2050, soit quelques 250 millions d'euros par an. Tout le monde va-t-il être en mesure de payer ces isolations ? Idem sur les déplacements : les voitures seront probablement affectées à des objectifs prioritaires, les modes de déplacement dispersés, les axes de transports en commun plus performants, et la ville sera globalement réaménagée pour les courtes distances en matière de commerces et de trajets domicile/travail. (...) Un certain nombre de politiques sont menées en régie directe par la Communauté urbaine. Exemple, la construction de bâtiments (hors construction privée), où l'on a réussi à imposer des normes de consommation énergétiques très en avance sur la réglementation actuelle, notamment sur les cessions de terrains communautaires ou sur les opérations de ZAC. D'autres politiques sont menées en partenariat avec d'autres acteurs publics, comme le SEPAL pour le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) ou le SYTRAL pour le Plan de Déplacement Urbain (PDU). Nous aurons ici plus difficilement vocation à imposer nos objectifs, des négociations sont à prévoir ! Enfin, il existe des politiques sectorielles, typiquement le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), qui traite de la qualité de l'air. Les mesures prises dans ce cadre influencent à la fois la pollution locale et les émissions de gaz à effet de serre, ce qui est intéressant. Cette constellation de politiques publiques va intégrer, chacune à son niveau, l'impératif de lutte contre le changement climatique pour qu'en fine, le Grand Lyon détermine sa contribution à la limitation des émissions du territoire. »

Le 26 mars 2008, www.millenaire3.com

Mobilité et déplacements : l'objectif est de rendre irréversible le renversement en faveur des transports en commun et des modes doux

Depuis le premier Plan de Déplacements Urbains du Grand Lyon de 1997, transports en communs et modes doux ont taillé des croupières à la voiture. En 2006, on comptait 3 fois plus de déplacements en vélo dans le Grand Lyon que 10 ans plus tôt (1,7 % contre 0,6 %). Vélo'v était passé par là, issu d'une politique volontariste de développement des modes doux du Grand Lyon. Pour autant, la marge de progression du vélo reste immense, surtout si l'on regarde du côté d'Amsterdam... Par ailleurs, alors que les enquêtes d'opinion nous disent que les « Grands Lyonnais » valorisent la

marche à pied (qui correspond à 1 déplacement sur 3 dans l'agglomération, voire 1 déplacement sur 2 dans Lyon-Villeurbanne), il y a encore beaucoup à faire pour adapter la ville aux piétons. On gagne aussi à penser d'autres modes d'utilisation de la voiture. Autolib', le service d'autopartage géré depuis le 1^{er} janvier 2008 par Lyon Parc Auto en est un bon exemple. Son objectif est de contribuer à la politique de mobilité durable engagée depuis plusieurs années et de proposer un mode de déplacement complémentaire aux modes doux en disposant d'une voiture "juste quand il faut".

L'enjeu du partage des espaces publics n'a jamais été aussi fort

Plus que dans les années 90 où la question pour le Grand Lyon était avant tout de mettre fin à la cacophonie des espaces publics par un mobilier homogène, l'enjeu des espaces publics est de répondre à la fragmentation de la société par des espaces partagés, d'échange, de brassage. Alors que le Grand Lyon étend ce type d'espaces, notamment avec les berges du Rhône qui sont devenues l'un des plus grands espaces publics d'Europe accessible, entre autres, aux 1,4 millions d'habitants du Grand Lyon, les questions centrales sont alors : comment partage-t-on l'espace public ? Comment répondre aux demandes variées d'occupation de cet espace, sans mettre en œuvre des logiques d'exclusion ? Et elles préoccupent **Michel Corajoud**, paysagiste et maître d'œuvre de nombreux aménagements d'espaces publics et notamment du parc de Gerland dans notre agglomération :

« Je reste persuadé que l'espace public doit être simple, sobre, neutre, anonyme, libre de contrainte et riche de propositions et de possibilités. Il doit stimuler des imaginaires d'usage, offrir des opportunités variées. Les lieux que l'on propose n'ont pas à afficher leur fonction. La surcharge de mobilier spécifique, de signifiants, est nuisible à la liberté d'usage. L'espace public doit être confortable et discret. Ce sont les personnes en mouvement, la vie qui donne de la couleur à l'espace public. (...) On assiste effectivement à l'expression de vives et nombreuses exigences. Et c'est précisément ces diverses, voire contradictoires demandes d'occupation de l'espace public, qui caractérisent notre époque. Avant, il y avait une tradition de l'espace public. À Paris, dans l'esprit Haussmannien, on savait concevoir les trottoirs, faire des plantations d'alignement, situer le mobilier urbain. Ces règles ne fonctionnent plus. D'ailleurs aujourd'hui, il n'y a plus de règles. On répond à chaque demande, on tente de satisfaire chaque exigence. On additionne. On rajoute des pistes cyclables, des sites propres

pour les transports collectifs, des rampes pour les fauteuils roulants des personnes à mobilité réduite, des indicateurs sonores pour les personnes malentendantes, des traces lumineuses pour les personnes malvoyantes, du mobilier de récolte des déchets pour protéger l'environnement, des places de stationnement devant les banques pour accroître la sécurité des chauffeurs des véhicules de transport de fonds, des espaces de déchargement pour les boutiques... Certes, toutes ces exigences sont légitimes. On peut, et l'on doit, se réjouir de cette fabuleuse appropriation de l'espace public et de cette immense liberté d'expression. Cependant, ce principe de réponses morcelées, sans vision ou concept d'ensemble, conduit à une parcellisation exceptionnelle de l'espace public. Une parcellisation qui induit une ségrégation et s'oppose à l'idée même de l'espace public comme espace partagé, comme espace de mixité, espace de civilité. Dédier des espaces c'est aussi exclure. Lorsque d'un côté, on affecte un espace à un usage, à un public, de l'autre, on interdit de fait d'autres usages à d'autres publics. (...) Il est nécessaire aujourd'hui de mettre l'espace public en débat, d'inventer une approche globale. Il nous faut réagir vite car l'espace public explose de surcharge et l'on sait qu'il est beaucoup plus difficile d'enlever que d'installer du mobilier. La rue est un espace complexe, on ne peut pas tout mettre, satisfaire toutes les demandes privées, il nous faut la repenser. L'espace public est en crise, nous vivons une période passionnante de transition ; une situation d'interrogation, de contradiction et de recherche. »

Le 19 octobre 2007, www.millenaire3.com

Le citoyen fait irruption dans les projets urbains

La prise en compte des citoyens dans l'élaboration des projets d'urbanisme et d'aménagement, notamment à travers la concertation sur projets (aujourd'hui le projet urbain de Gerland, La Duchère, Lyon Confluence, le Carré de soie...) prend du temps, mais cela fait avancer l'action communautaire selon **Gérard Claisse**, vice-président du Grand Lyon chargé de la participation citoyenne et du Conseil de développement :

« C'est tout d'abord une aide à la conception des projets ou des politiques publiques. La participation aide les maîtres d'œuvre, les concepteurs de projets, les urbanistes, les architectes, etc. à mettre leurs projets en adéquation avec les attentes des citoyens, à les enrichir de leurs propositions sans anesthésier leur créativité. Les attentes, les inquiétudes, les propositions formulées par les habitants peuvent même parfois servir d'aiguillon à l'imagination et à l'innovation. C'est ensuite une aide à la décision pour les élus. L'élu présent dès le début de la concertation s'implique davantage, sa décision est plus pointue, davantage argumentée. C'est enfin une aide à l'appropriation du projet par les habitants. De manière générale, lorsque les habitants s'impliquent, ils deviennent acteurs et, en partie, auteurs du projet. Un projet concerté, n'est plus seulement le projet de tel ou tel élu ou de tel ou tel expert, il devient aussi en quelque sorte le projet des habitants. Comme aide à la conception, à la

décision et à l'appropriation, la concertation contribue ainsi à une plus grande efficacité de l'action publique. L'écoute active et le dialogue approfondi qui s'instaurent lors des réunions de concertation apportent aussi plus de lisibilité à l'action publique. La pédagogie des contraintes techniques, administratives, juridiques et financières des projets, l'explication du rôle des différents acteurs sont autant de conditions à une meilleure compréhension de l'action publique. Elle donne enfin un surcroît de légitimité aux élus. Dès lors qu'ils entrent en concertation, les élus s'exposent. S'exposer, c'est toujours se mettre en danger, se fragiliser, car toute entrée en concertation se fait presque systématiquement dans la défiance ou la suspicion. Mais si l'élu ne prétend pas avoir réponse à tout, admet l'incertitude, privilégie le dialogue au discours d'autorité, bref assume cette nouvelle fragilité, il sortira de la concertation parfois en confiance et pour le moins avec une légitimité renforcée quant à l'exercice de son pouvoir d'arbitrage. (...) C'est en matière d'aménagements urbains que nous avons le plus avancé, car c'est sur ces projets (espaces publics, urbanisme, stationnement, voiries, infrastructures...) que l'on pouvait faire vivre très concrètement la démocratie participative à toutes les échelles territoriales. »

Le 5 juin 2007, www.millenaire3.com

L'insécurité juridique donne des sueurs froides aux services

Le risque juridique s'accroît à tous les niveaux du fait de la complexification du cadre juridique et la « judiciarisation » des rapports économiques et sociaux. Pour traiter les contentieux juridiques de plus en plus nombreux et réduire les risques de sanction, les collectivités ont renforcé leurs services et leurs procédures juridiques. Le Grand Lyon n'échappe pas à la règle. Les procédu-

res occupent de plus en plus les services, et la crainte de recours, de poursuites sur un marché public ou un document d'urbanisme focalise d'autant plus l'attention qu'elle est tout à fait fondée. En 2003, le Plan d'occupation des sols de la Communauté urbaine est ainsi annulé par le tribunal administratif de Lyon.

Plan d'occupation des sols : une catastrophe évitée de justesse

Lyon Capitale n°416, 5-11 mars 2003

Urbanisme. Afin de parer à l'irréparable, Gérard Collomb et Michel Mercier sont montés au créneau pour sauver devant le Sénat le Plan d'occupation des sols (POS) de la Communauté urbaine de Lyon. Chronique d'une panique évitée.

Lyon a vécu, ces deux dernières semaines, la crise la plus grave de ces dix dernières années. Une crise passée inaperçue. En annulant le Plan d'occupation des sols (POS) de la Communauté urbaine, le tribunal

administratif a plongé Lyon et son agglomération dans des eaux bien troubles. De quoi faire boire la tasse à plus d'un. Constructeurs et promoteurs immobiliers privés, architectes, urbanistes, l'ensemble du BTP et des

milliers de propriétaires fonciers étaient logés à la même enseigne, sur un même bateau qui prenait l'eau de toutes parts. Permis de construire bloqués, programmes immobiliers gelés, retards dans la livraison des logements... (...)

La mutation du rapport au temps questionne la forme urbaine et les services

L'organisation des temps a énormément changé ces vingt dernières années (on dort moins que nos parents, on change souvent d'horaires de travail...) ce qui influe forcément sur la forme urbaine, l'organisation quotidienne de la ville, ses services, les déplacements. Pour mieux concilier les temps et répondre aux demandes, il faut parfois adapter des horaires d'ouverture, parfois repenser l'urbanisme... **Thérèse Rabatel**, vice-présidente du Grand Lyon en charge de l'Espace des temps présente l'enjeu :

« Pour une collectivité, l'approche temporelle permet d'aborder la question de la synchronisation des différents temps qui aujourd'hui s'individualisent et se complexifient, pour que la ville soit plus facile et agréable à vivre pour ceux qui l'habitent comme pour ceux qui l'utilisent. Horaires décalés, travail de nuit, formation tout au long de la vie, fractionnement des temps de congés, alternance

entre temps travaillé et temps chômé, allongement de la vie, diminution du temps de travail, généralisation du travail des femmes, intrusion de la vie professionnelle dans la vie personnelle à travers Internet, l'ordinateur et le téléphone portables, revendication d'un temps pour soi de qualité... sont autant d'éléments qui modifient profondément notre appréhension et notre gestion du temps. Les collectivités ne peuvent rester à l'écart de telles mutations. C'est pourquoi, nous abordons concrètement ces changements dans les domaines de la mobilité, des services urbains ou des services aux salariés. Notre objectif est tout simplement d'améliorer le quotidien des citoyens, habitants ou touristes, salariés ou inactifs. Et, souvent, nos réflexions nous conduisent à repenser globalement la ville que nous souhaitons promouvoir. En effet, l'approche temporelle remet l'urbanité en cause et nous invite sans cesse à redéfinir ou à confirmer des choix »

Le 13 novembre 2006, www.millenaire3.com

La ville pour tous : vers une norme de Haute Qualité d'Usage

En réfléchissant à la meilleure intégration des personnes en situation de handicap dans la ville, on se donne les moyens d'imaginer ce que pourrait être une ville pour tous, des enfants aux seniors. C'est la conviction de **Régis Herbin**, directeur du CRIDEV, Centre de Recherche pour l'Intégration des Différences dans les Espaces de Vie, inventeur du concept de « Haute Qualité d'Usage » :

« La démarche Haute Qualité d'Usage est du même type que la Haute Qualité Environnementale, dans le cadre des aménagements urbains et architecturaux. La HQU a pour vocation d'améliorer l'accessibilité et la qualité d'usage dans

le bâti tandis que la HQE gère la question de l'intégration environnementale du bâti. Je donne un exemple de prise en compte de la qualité d'usage. En lieu et place de plans horizontaux qui se terminent par un trottoir ou un escalier, avec, sur le côté, une pente à 5 % conçue pour les personnes handicapées, il suffit de faire un parvis légèrement incliné sur tout le long, que personne ne remarquera. Cela ne coûte pas plus cher et c'est plus pratique pour tout le monde ! Aujourd'hui, la démarche HQU n'est plus une simple réponse à des types de handicaps. Elle intègre, certes, ce que des personnes handicapées nous ont appris, mais elle vaut pour tous. »

Le 21 janvier 2009, www.millenaire3.com

Le numérique, un nouveau mode de fabrication de la ville ?

Le numérique, en mettant à disposition de tous, de nouveaux outils de partage d'information et de communication fait émerger de nouvelles pratiques urbaines et permet au citoyen de trouver des solutions innovantes répondant à des besoins spécifiques, améliorant les services en place et in fine sa qualité de vie. **Thierry Marcou**, Directeur du programme Ville 2.0 de la Fing (Fondation Internet Nouvelle Génération) apporte son analyse sur la place à donner à ce nouvel acteur et à ces initiatives dans la fabrication de la ville :

« La ville est « le » laboratoire de l'innovation du numérique, c'est là que s'inventent les usages des TIC. Grâce au web 2.0, les citoyens sont devenus des internautes aguerris et ont développé de nouvelles capacités d'organisation, d'innovation. La convergence entre le web 2.0 et la ville témoigne d'une réelle hybridation entre ville et numérique. Il n'y a pas d'un côté le numérique, cantonné au monde virtuel, et de l'autre le monde réel, physique. La preuve ? Aujourd'hui, il y a peu d'actes quotidiens qui ne soient pas précédés, accompagnés ou suivis d'actes numériques ! Une

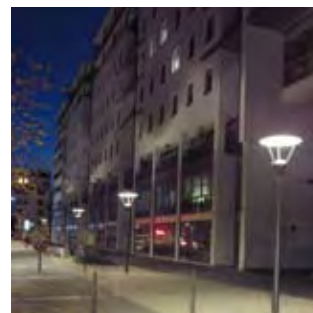
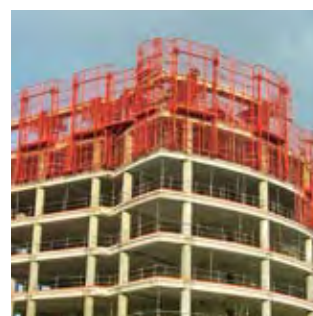
nouvelle fabrication des services urbains se met en place sans forcément que les acteurs traditionnels (élus, aménageurs, opérateurs de transports, urbanistes, architectes, etc) en aient pleinement conscience. Ces derniers devraient apprendre à capter cette énergie et à l'utiliser pour imaginer autrement la ville et la fabrication des services urbains, trouver de nouvelles solutions à de vieux problèmes notamment en matière de mobilité douce, de co-voiturage, de développement durable, d'amélioration de la qualité de vie... Actuellement toute une série de données urbaines sont enfermées dans des silos alors qu'il faudrait les mettre à disposition de l'ensemble des acteurs d'un territoire. De tels dispositifs favoriseraient l'innovation ouverte en impliquant les usagers dans la conception, le design et la production de services urbains. C'est un processus au-delà de la démocratie participative car il s'agit bien de considérer le citoyen comme un acteur à part entière et de l'impliquer dans des processus pouvant aller jusqu'à la coproduction d'un service urbain. »

Le 19 mars 2009, www.millenaire3.com



Grands repères

- 2001 Attentats du 11 septembre à New-York
- 2002 Passage à l'euro
- 2003 Début des bombardements américains en Irak
- 2005 Référendum sur le traité constitutionnel européen, le « non » l'emporte en France
- 2007 Election de Nicolas Sarkozy





**Rendez-vous sur www.40ans.grandlyon.com
pour suivre le feuilleton des 40 ans du Grand Lyon**

LA VILLE QUI S'INVENTE, SOUVENIRS, SOUVENIRS !

Directeur de la publication : Jean-Loup Molin

Responsable éditorial : Pascale Fougère

Rédaction : Cédric Polère

Conception graphique, réalisation : Crayon Bleu

Crédits Photos : Grand Lyon,
Agence d'urbanisme pour le développement
de l'agglomération lyonnaise, Fonds Vermard, Bibliothèque municipale de Lyon,
Stéphane Autran

Tirage : 1 000 exemplaires

Mars 2009