



La **ville** qui s'invente  
souvenirs, souvenirs !



DÉBAT RÉTROPROSPECTIF  
Compte-rendu  
Mars 2009

# DÉBAT RÉTROPROSPECTIF de mars 2009 Compte-rendu

## « LA VILLE QUI S'INVENTE » Débat rétrospectif Mardi 31 Mars 2009

### PROGRAMME DE LA JOURNEE

---

#### MATIN

- **8 h 30 - 9 h 30** Accueil café dans le déambulatoire de la salle du Conseil (niveau - 1)
- **9 h 30** Introduction par **Gilles BUNA** et **Jean-Yves LATOURNERIE**
- **9 h 45** Présentation de la journée par l'animateur, Denis BERNADET, avec Jean-Yves CHAPUIS, consultant Grand Lyon
- **9 h 55** Video 1
- **10 h - 11 h 15** « Evolution de la société urbaine »
  - 10 h..... Olivier MONGIN (Sociologue, Directeur de la Revue Esprit)
  - 10 h 30 ..... Parole d'élu, par Jacky DARNE, Vice-président du Grand Lyon
  - 10 h 40 ..... Lancement des premiers échanges avec la salle
- **11 h 20** Video 2
- **11 h 25 - 12 h 30** « La ville entrain de se faire »
  - 11 h 20 ..... Robert PROST (Architecte / Urbaniste)
  - 11 h 45 ..... Parole d'élue, par Michèle VULLIEN, Vice-Présidente Grand Lyon
  - 11 h 55 ..... Lancement de la discussion avec la salle.
- **12 h 30 - 13 h 30** Déjeuner-buffet au Salon Louis PRADEL

#### APRES-MIDI / Tables rondes

- **13 h 30** Video 3
- **13 h 35 - 13 h 45** Relance de l'animateur sur le déroulé de l'après-midi
- **13 h 45 - 15 h 15** « La ville transforme la voiture » François BELLANGER (Directeur de Transit Consulting) et Thierry ROCHE (Architecte), avec la participation d'Olivier LAURENT (DGDU), Nicolas PECH (Agence d'Urbanisme) et, sous réserve, Christine GIRAUDON-CHARRIER (Lyon Parc Auto)
  - 13 h 45 ..... Tour de table intervenants
  - 14 h 30 ..... Echanges avec la salle
  - 15 h 05 ..... Synthèse d'élu, par Gilles VESCO, Vice-Président Grand Lyon
- **15 h 15** Video 4
- **15 h 20 - 17 h 00** « La nature transforme la ville » Yves CHALAS (Sociologue, Professeur à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble) et Gueric PÉRE (Paysagiste)  
Avec la participation de Jean-Louis AZEMA et, sous réserve, Véronique HARTMANN (DGDU) et Joëlle DIANI (Agence d'Urbanisme)
  - 15 h 25 ..... Tour de table intervenants
  - 16 h 10 ..... Echanges avec la salle
  - 16 h 45 ..... Synthèse d'élu, par Michel REPPÉLIN, Vice-Président Grand Lyon
- **16 h 55** Video 5
- **17 h 00** Conclusion par **Bruno CHARLES**, Vice-Président Grand Lyon

#### A partir de 17 h 10 « Verre de l'amitié »

**NB :** Le temps étant très compté, nous ne ferons pas de pause, ni le matin, ni l'après-midi. Cependant nous proposerons un service de boissons permanent, afin que chacun puisse, tout au long de l'après-midi, aller se désaltérer.

---

## Gilles Buna

Nous allons réfléchir aux mutations de notre société et les articuler aux nouveaux enjeux planétaires s'imposant à nos territoires et à nos politiques publiques. Je pense au défi climatique, à la réduction de l'empreinte écologique, à la défense de la biodiversité et, plus fondamentalement, à la raréfaction des richesses et à leur nécessaire redistribution. Il faudra également compter avec les flux migratoires liés aux mutations climatiques et aux inégalités grandissantes.

Nous sommes confrontés à de nouvelles formes de consommation, de production et à de nouveaux services. A Lyon, entre le Vélo'v et l'auto-partage, on esquisse la dissociation entre le bien et l'usage. Ce modèle pourrait être une nouvelle forme d'organisation dans de multiples services.

En urbanisme, s'il n'y a pas de maîtrise foncière pour orienter et peser sur le marché, il est un peu vain de faire des exercices de planification pour limiter et maîtriser l'étalement urbain ou pour essayer d'imposer une mixité sociale et fonctionnelle dans l'agglomération.

De nouvelles articulations apparaissent de manière paradoxale sur lesquelles nous travaillons de manière très expérimentale et empirique : la ville et la nature et les nouvelles mobilités. Aujourd'hui, nous subissons encore les schémas élaborés il y a une vingtaine d'années par l'Etat prévoyant une fluidification de la circulation. Nous avons devant nous une crise probable et un grippage de tous les nœuds ferroviaires. La gare de la Part-Dieu est l'exemple d'une gare qui commence à saturer. On a un peu de mal à démarrer ces projets qui demandent des investissements très lourds, de la cohérence stratégique et la coordination d'un grand nombre de partenaires. Pour la première fois dans l'histoire de l'humanité, le genre humain est le genre urbain et l'on doit penser l'urbanisme des limites.

Le Grand Lyon est une communauté qui a toujours su faire preuve de créativité, d'évolution, d'adaptation et d'anticipation. D'abord une communauté de moyens, puis de projets, on essaie aujourd'hui d'en faire une communauté de destins avec de nombreux partenaires, dans une dynamique territoriale qui transcende les limites administratives et les institutions. Nous avons besoin de penser transversal, ternaire et de manière complexe, le simple étant toujours le simplifié. Nous nous inscrivons dans deux logiques de métropolisation et d'urbanité.

Le processus de métropolisation est un construit qui se tisse progressivement. Il faut aboutir à une métropole multipolaire, urbaine, mais avec des coupures vertes. Il faut procéder de manière pragmatique. La gouvernance ne se réalise qu'avec le consentement des individus et la mise en cohérence et en synergie des politiques. L'urbanité est l'un des sucres lents de notre attractivité. Selon Millénaire3, l'urbanité est « *à construire selon les dynamiques essentielles que sont le plaisir de vivre en ville, le désir de vivre ensemble, le sentiment d'appartenance, l'envie d'agir ensemble* ».

---

## Jean-Yves Latournerie

Les années qui viennent devront être placées sous le signe de l'innovation, de l'ouverture sur la société et de la prise en compte encore plus forte des bénéficiaires, des usagers et des habitants. L'histoire de la communauté urbaine est riche. Nous en sommes tous les héritiers, nous pouvons en être fiers. Nous devons également relever les défis des nouveaux projets, notamment la mise en œuvre du plan de mandat. La vision métropolitaine relevée par Gilles Buna va rythmer toutes nos réflexions dans les prochaines années.

La richesse de la culture du Grand Lyon est porteuse d'avenir. Le pragmatisme et la conciliation sont le ciment de l'identité de l'institution. Je pense au socle reconnu d'une puissante et efficace culture technique. Après avoir cherché à exister historiquement vis à vis de Paris, le Grand Lyon ambitionne aujourd'hui de peser avec les grandes métropoles européennes, sur la scène internationale. La culture Grand Lyonnaise, c'est également le refus de la vision extrême, de l'enfermement dans des carcans idéologiques. C'est une culture de l'ouverture, du partenariat avec de multiples acteurs pour construire l'action. Enfin, avec la culture du travail, Le Grand Lyon c'est aussi une importance particulière accordée à la solidarité. On ne fait pas de développement urbain qui ne soit pas solidaire et concerté.

La culture de cette institution est fortement enracinée mais elle se reconstruit en permanence. Nous aurons donc dans l'avenir à incorporer beaucoup de paramètres sensibles dans nos politiques : la prise en compte du patrimoine, de l'identité, voire de l'imaginaire des territoires. Les médiations artistiques, l'approche sensible, vont prendre de l'importance. De nouvelles évolutions culturelles attendent le Grand Lyon. C'est le moment de les identifier et de nous en imprégner pour pouvoir anticiper et projeter notre action sur des bases objectives et solides.

L'idée de la ville qui s'invente, c'est certes une ville qui se construit et se reconstruit sur elle-même, qui se développe, se transforme, mais aussi qui se dit. Elle n'existe vraiment que lorsqu'elle est capable de concevoir et de porter un discours sur elle-même. Il ne s'agit pas de se refermer sur soi, mais d'avoir conscience de son identité, de sa culture et, en même temps, de s'ouvrir fortement sur le monde et la société. La ville qui s'invente n'est vraiment une ville que si elle fabrique à la fois de l'urbain et de la culture.

## EVOLUTION DE LA SOCIÉTÉ URBAINE

---

**Olivier Mongin**

La mondialisation économique n'est pas la première mondialisation, c'est la troisième, après celle des grandes découvertes à la Renaissance (le monde des ports) et la ville industrielle (Cerdà et Haussmann). La troisième mondialisation est portée par l'économie et surtout par les nouvelles technologies. La période actuelle est plus compliquée car, d'un côté on a une économie de l'illimitation, de la profusion et, de l'autre côté, on découvre une économie de la rareté ! Nous savons que nous vivons dans une terre finie. L'histoire n'est pas finie, mais la géographie l'est ! La tentation est grande d'imaginer un retour à du « solide » face à cette profusion de liquidité... Ce n'est pas aussi simple, nous sommes dans un monde très dé-territorialisé et on ne sortira pas de la mondialisation. Nous sommes dans un mode insécurisant de dé-territorialisation, de profusion, d'illimitation, d'échanges permanents. Le problème est de retrouver un rapport de dé-territorialisation – re-territorialisation dans un double sens. Les grandes communautés urbaines et les métropoles peuvent jouer ce rôle à l'échelle mondiale.

Quatre formes de rapport au territoire ont rythmé la ville européenne. La ville médiévale est celle des libertés communales, de l'émancipation bourgeoise. Le commerçant et l'universitaire font la ville. C'est une ville de contact qui fait travailler l'ensemble des sens. La ville de la Renaissance privilégie un seul sens : l'œil. C'est la ville du monument, le quattrocento. Le monument nous ramène à la question de la scène-spectacle. A l'époque, c'est celle du pouvoir. La ville industrielle théorise l'urbanisme pour la première fois. Comment répondre aux besoins de circulation ? Cerdà définit l'urbanisme par la mutualisation des risques et des services. C'est une très bonne définition de l'Etat providence !

Le monde d'aujourd'hui est un monde des flux, porté par les nouvelles technologies et qui se décale très fortement des trois autres modèles. Il est dans la suite de l'haussmannisme, avec le thème central des déplacements. La question de la vitesse

devient centrale. Le monde des flux nous déconnecte totalement de notre rapport à l'espace. Nous décrochons par rapport au site, au réel, aux fondamentaux. Nous sommes coupés du corps, du monument et des premiers temps de la circulation. L'urbanisation est peut-être la révolution anthropologique la plus fondamentale.

A travers la reconfiguration des territoires, des tendances se systématisent. Le privé l'emporte sur le public. Ce qu'on présente comme publics sont, en fait, des espaces privatisés : hall commercial, parcs de loisirs, lotissements etc. L'entre-soi l'emporte sur la mixité. Le retour de la limite à travers la limite-séparation. Mais la limite est intégratrice. Toute la tradition européenne montre une synergie et que la ville est pensée en rapport au rural. Le lieu précède toujours le travail de l'architecte. Le site est l'espace public, aussi bien la nature qu'un site paysager. La ville globale de Saskia Sassen s'accroche aux autres villes globales, interconnectée dans un monde de réseaux. C'est une ville qui se contracte, qui se replie sur elle-même en se coupant de son environnement immédiat. Le « *sub-urbanisme* » de Sébastien Marot peut être appliqué aux grandes métropoles. Il faut produire un approfondissement sur soi ; une ville est nécessairement multi-stratifiée par son histoire et son élargissement ; les lignes d'horizon des villes sont des limites poreuses qui relèvent de l'imaginaire.

Le binôme approfondissement-élargissement intervient également sur la question du temps. Le patrimoine mérite des questions décisives, si on ne veut pas en faire n'importe quoi. Le récit est enfin un élément central : il n'y a pas d'espace urbain aujourd'hui qui n'inscrive pas un récit. Nous avons davantage en France une culture de l'Etat qu'une culture de la ville. Les choses sont en train de changer : il faut trouver un nouveau régime d'équilibre entre l'Etat et les métropoles. C'est une question centrale qui devrait être beaucoup mieux posée par les espaces métropolitains.

---

## Jacky Darne

La condition urbaine est une expérience personnelle. J'ai passé mon enfance à Firminy puis je suis venu m'installer à 18 ans à Lyon, dans le quartier de la Guillotière. C'est l'époque de la fin de la guerre d'Algérie et de mes premières manifestations. Le quartier inquiétait alors que je le trouvais extrêmement paisible. Je m'installe avec ma femme dans la ville nouvelle de Rillieux-la-Pape. C'était magnifique. C'est une ville qui s'est construite avec chaleur, passant de 3 000 à 33 000 habitants. Mon engagement politique et associatif date de cette époque. Je deviens maire de la commune en 1995. La ville s'est beaucoup transformée. Les niveaux de vie de certains ont augmenté, d'autres ont baissé. Les événements de Vaulx-en-Velin ou Vénissieux donnent aux grands ensembles une image très négative. Tous ceux qui ont quelques moyens s'en vont, en se faisant construire des maisons individuelles dans l'Ain. La population devient plus pauvre, les tensions se développent, l'attractivité diminue mais ne disparaît pas : mes petits enfants sont allés à la même école que mes enfants, mais c'est plus dur ! Comment inverser la situation ?

Nous doutons beaucoup quant au sens des politiques à mener et sur leurs capacités à infléchir les tendances, sur la politique de la ville, sur les objectifs de mixité sociale. Je crois en l'unité, en la capacité de vivre ensemble, dans l'échange, dans une économie qui n'est pas simplement celle du marchand mais du don. De nombreux outils techniques sont développés dans l'agglomération, du PLU à l'InterSCOT. L'idée de projet urbain, de projets concertés et partagés est très importante. Il faut d'abord des outils pour penser le monde et son évolution. Je crois qu'il faut que chaque service, chaque élu, dispose de ces outils dans un monde où la complexité est réelle. Je crois qu'on a besoin de réfléchir encore plus à la façon dont on mobilise les énergies et dont on partage les projets.

Cet apport technique est très riche et fondamental mais ce n'est qu'une partie de l'analyse, de la vérité. Comment faire avec et pour les habitants ? Comment instituer un dialogue qui ne soit pas théorique ? C'est faux de faire croire qu'il y

a facilement un consensus. On est presque toujours dans la contradiction. Il faut presque toujours emporter l'adhésion, il ne faut pas faire croire que tout le monde a le même intérêt. Il faut négocier, ce qui n'empêche pas d'avoir des divergences d'intérêts ponctuels. Il faut construire la ville en conjuguant cette contradiction et faire une ville où chacun aura sa place, « *penser la ville heureuse* » comme dit le grand praticien Renzo Piano.

## LA VILLE EN TRAIN DE SE FAIRE

### Robert Prost

Il ne s'agit pas de faire la ville mais d'intervenir dans un tissu urbain existant, pour essayer de le transformer, l'adapter aux conditions contemporaines. La question du faire et de sa faisabilité n'est pas une question technique mais relève des systèmes d'action, de la culture. Entre la ville qui est et le diagnostic que l'on fait, il n'y a pas linéarité. L'articulation entre le diagnostic et la solution est également non linéaire tout comme l'articulation entre une solution et sa mise en œuvre. A chaque fois, il y a des transformations et des acteurs différents qui mobilisent les savoirs spécifiques. Quelle ville faire ? En fonction de l'évolution de la société, il y a une gigantesque actualisation à opérer. Elle se situe à différents niveaux : des grands périmètres, à travers la ville métropole jusqu'aux niveaux « *micros* ». Il y a un consensus relatif sur les enjeux mais de très grandes différences sur les façons de les formuler, de trouver les responsabilités et surtout la place qu'occupe le curseur dans le traitement de ces enjeux.

Le développement économique et financier est particulièrement important au moment où la collectivité locale est dotée de nouvelles responsabilités et n'a plus les moyens de résoudre l'ensemble des problèmes. Les partenariats public-privé sont une des pistes à explorer. Les pôles de compétitivité impactent directement les territoires et l'économie de la mondialisation, tout comme les délocalisations. Pour continuer à fabriquer et à adapter une ville, il faut des ressources, de l'emploi et une population, donc une attractivité. L'économie des grandes métropoles n'est pas autonome par rapport à l'économie des Etats, mais déborde les frontières. Les enjeux sociaux sont considérables. 20 % de la population n'est plus éligible à ce qu'on a appelé les logements sociaux. Il faut donc de nouveaux mécanismes et de nouvelles conceptions du logement.

Les enjeux environnementaux se sont multipliés de manière totalement désordonnée. Cette indiscipline se double du fait qu'on demande aux citoyens de modifier leurs pratiques pour qu'ils fassent moins fondre la banquise ! La dé-territorialisation flagrante nécessite une conscience et une culture qui n'est pas simple à acquérir. Les enjeux de forme urbaine font face à un étalement urbain sans précédent. La civilité peut renaître avec une culture métropolitaine, sinon la démocratie est étouffée. La forme urbaine engendre des mobilités de la consommation de fonciers, problèmes qui ont été jusqu'ici négligés.

Le dernier enjeu dans lequel se jettent toutes les villes est l'enjeu culturel. On est passé il y a 40-50 ans des Beaux Arts, des musées, des salles de spectacles au festif, aux loisirs. Les villes sont toutes intéressées par cet urbanisme événementiel mais quid des dispositifs de production de la culture métropolitaine ? Quid de la production de la culture par les acteurs ? Les villes sont touchées par le syndrome « *post-Bilbao* », perverties par la mondialisation et les grandes signatures. La culture s'est appauvrie, on ne garde que le sommet de l'iceberg. Il est absolument fondamental qu'on soigne l'université et qu'elle évolue, sous peine de mourir. Cet enjeu culturel est indispensable en tant qu'outil de compréhension du monde et d'identification à un territoire. Pourtant, les stratégies culturelles actuelles ne suffisent pas à produire cette culture, même si on fabrique des événements où l'on est ensemble. Plus qu'être ensemble, il faut être ensemble dans un projet.

La mondialisation n'est pas un enjeu en tant que tel car elle les traverse tous. Elle conduit les villes à s'afficher. Toutes les grandes villes françaises se veulent des villes européennes. C'est peut être une prophétie qui se réalisera... Depuis 50 ans, chaque ville s'est constituée dans les mélanges de villes planifiées, d'approche par le marché puis d'approche par les projets. Actuellement nous intégrons ces différentes approches. L'enjeu actuel est de construire des stratégies. Une stratégie n'est pas seulement une vision mais également une des conditions de l'action. L'utopie laisse sa place à la vision ayant une capacité de rendre opératoire la *comoditas*. Au XXI<sup>e</sup> siècle, nous sommes pris dans une conception de la ville qui articule les objets et les processus, l'espace et le temps et si nous ne faisons pas cette articulation, nous ratons une grande partie de l'intérêt de la puissance de la réflexion. Dans cette quête du comment faire, il y a la gouvernance et l'intercommunalité, la restructuration des services et la mise en place de nouveaux systèmes d'acteurs. Les périmètres de compétence devraient céder leur place aux périmètres de performance. Les stratégies urbaines ne sont pas les stratégies d'aménagement. Il n'y a pas linéarité, de transition directe entre une stratégie urbaine et une stratégie d'aménagement. Chacun a son autonomie propre dans sa manière de penser, chacun a ses outils. Il faut faire percoler les deux cultures par le système d'acteurs.

---

## Gilles Vesco

La ville est le seul corps qui rajeunit. Grumbach dit que la ville est en perpétuel inachèvement. Dans un programme électoral, il y a une stratégie, il y a l'être et le chemin vers lequel on veut aller. On est bien dans ce travail passionnant du devoir être qui connecte le politique et le technique. Le nouveau service urbain Vélo'v apparaît comme étant l'une des innovations urbaines les plus importantes de ces dernières années. Il opère le court-circuit entre le public et le privé, entre l'individuel et le collectif. Créer de nouveaux services engendre de nouvelles pratiques. Il y a une attente sociale aujourd'hui, la population est prête à basculer.

La gestion spatio-temporelle de la ville est de plus en plus importante. A terme, on peut avoir une ville organisée à la manière d'un hall d'hôtel, avec une multitude de services de plus en plus demandés. La notion de partage de l'espace public peut devenir un vrai lien social. On passe de l'économie de la possession à l'économie du partage. On est dans la dépossession, la déprise de l'objet et la prise de service. Vélo'v s'inscrit dans l'oxymore de « *l'individualisme collectif* ». C'est un individualisme convivial et collectif : on vit un peu seul mais sous le regard et en même temps que les autres. Nous arrivons dans un basculement sociétal nous amenant à traiter individuellement le nombre. Dans les transports en commun, l'information multimodale devra être embarquée en temps réel et ciblée. Elle sera individualisée et personnalisée. Il faudra bien que les 800 000 personnes qui arrivent à la retraite par tous les ans, se passent le plus vite possible de leur voiture. En même temps, il faut que les jeunes nés avec les nouvelles technologies utilisent leur voiture le plus tard possible. Un trafic automobile électrique – peut être par le biais d'un « *auto-lov* » – augmenterait fortement l'agrément de vie en ville. La densification urbaine serait alors supportable et limiterait de fait l'étalement urbain.

---

## François Bellanger

Les idéaux écologistes des années 70 ont été méprisés. La croissance des villes françaises depuis 40 ans s'est faite autour de la voiture, l'énergie n'étant pas chère, elle a pu se déployer n'importe où. Cette histoire de la modernité avec grandes rocades, magasins spécialisés et habitat pavillonnaire est en train de s'épuiser. Comment pourrait s'organiser le Grand Lyon si le litre d'essence était à 3 euros ? Nous avons des villes fondées sur un urbanisme qui va s'effondrer pour des raisons écologiques et économiques. Il faut repenser tous les échelons des modes de déplacement. Les solutions techniques existent : les rickshaws électriques rempliraient 98 % des

trajets des Lyonnais. En Inde il se vend 3,5 millions de rickshaws électriques tous les ans.

On ne regarde pas assez ce qui se fait ailleurs. Le taxi de deux tonnes est une aberration. L'acheteur de voiture neuve en France aujourd'hui a 54 ans d'âge moyen. Aujourd'hui, la voiture est un truc de vieux ! C'est aussi l'âge moyen des élus en France, ça explique aussi beaucoup de choses ! La voiture ne fait pas rêver les jeunes ! Les nouveaux modes de mobilité urbaine ne vont pas remplacer la voiture mais ouvrir un nouveau segment de la mobilité urbaine et des nouveaux types de services. La voiture en libre-service est une des pistes. La voiture électrique est privilégiée par les constructeurs français alors que, si 15 % du parc est électrique dans 20 ans, ce qui est un grand maximum, il faudrait deux centrales nucléaires en plus !

Aujourd'hui, on pense deux roues, quatre roues et poids lourds. Est ce que ce n'est pas dans les interstices que ça va s'inventer ? On peut très bien imaginer que le rickshaw soit dans les sociétés riches un produit post voiture, une micro voiture avec d'autres codes ! Il y a aujourd'hui la réponse technique. Où est le maire français capable de proposer une vision claire et désirable de la mobilité urbaine dans sa ville dans 20 ans ?

---

## Thierry Roche

Nous sommes dans un entre-deux concernant la place de la voiture. Il faut à la fois avoir une vision et arriver à gérer la ville. On ne peut pas arrêter ce processus pour repartir sur un autre.

En 1971, Pompidou dit « *il faut adapter la ville à la voiture* ». La voiture est vue comme facteur de développement. A partir de là, nous sommes dans un contexte d'hyperactivité où la projection sur l'avenir s'est effacée par rapport à la nécessité de l'immédiat. Il faut aller toujours plus vite, être toujours plus performant. La voiture devient un élément représentatif de cette fluidité. J'existe parce que je suis dans cette fluidité : j'ai une voiture, je fais partie du réseau. Même si on a mis en route la création de métros, de bus, on a perdu le rapport sensuel à la ville : les odeurs, la vision, la couleur.

Les enjeux environnementaux sont venus bousculer tout ça. Ce tuyau, la fluidité, nous emmène dans le mur. Aujourd'hui apparaît un retour de la proximité, un désir de convivialité. Plus l'homme crée des liens entre les uns et les autres, plus il se construit. Les problèmes environnementaux nous amènent à être de plus en plus autonomes, pour éviter de dépendre de tous les événements, notamment le problème de l'eau, des énergies.

Cette ville que l'on voit apparaître est la « *ville désir* ». Comment apprendre à faire aimer sa ville qui, aujourd'hui, est vue comme un élément où l'on vit un peu contraint par le sentiment d'insécurité et les déplacements ? On commence à comprendre sa ville quand on a appris à aimer ses contradictions. Le goût de l'avenir c'est d'abord prendre conscience des grands enjeux environnementaux, de la rupture qui est en train de se passer, le refus de la pensée grognon...

La structuration de la pensée de la ville est extrêmement délicate à mettre en œuvre aujourd'hui. Prenons par exemple le projet de l'Antiquaille dans un quartier historique de Lyon. Il va y avoir beaucoup de mixité : logements, équipements, restaurants. Pourtant tout le programme s'établit en fonction des parkings ! Toutes les mises en place de ZAC en cours montrent qu'il n'y a pas de rupture franche. A partir de là, il faut composer avec et essayer de créer des espaces les moins mauvais pour recevoir plein de choses mais c'est un peu « *tout et son contraire* ».



---

## Olivier Laurent

L'objectif du PDU en 1997 était « d'ambitionner un renversement de tendance dans la répartition des déplacements ». Depuis 2006, l'évolution va au-delà des objectifs fixés à l'époque. On est sur une tendance de recul de la part de l'automobile, l'utilisation des transports en commun est en progression de 15%. Il y a à la fois une prise de conscience individuelle et un rôle du politique, de la collectivité, qui propose une offre supplémentaire tout en contraignant l'automobile. Nous travaillons sur le partage de l'espace public, le stationnement, les nouveaux services... On accompagne et suscite certaines évolutions. Aujourd'hui il y a des discussions sur le péage urbain par exemple. On en n'est pas encore à la rupture... Est-ce qu'on est à la fin de l'automobile ou simplement dans une évolution ? On a des enjeux de pollution, de nuisance, d'émission de gaz à effet de serre. Demain si à la place d'une file de voiture, vous avez une file de rickshaws pour rentrer dans Lyon, vous aurez toujours les mêmes problèmes d'individualisme, de voirie, d'occupation de l'espace... On peut construire la ville avec une certaine densité mais si l'aspiration des gens reste la petite maison à la campagne loin de tout... L'enjeu majeur reste celui de la composition du développement.

---

## Nicolas Pech

A Lyon, Vélo'v a permis de rendre la visibilité du vélo extraordinaire. On est passé de zéro à une part de marché de 1 ou 2 % des déplacements. A Amsterdam, 40 % des déplacements se font à vélo, la marge de manœuvre est donc considérable. La voiture reste un outil de liberté extraordinaire, ce n'est pas pour rien qu'elle a eu un tel succès. Le problème essentiel c'est l'usage qu'on en fait. C'est dommage que l'essentiel soit de rouler à 5 km/h en ville alors que c'est un objet qui permet d'aller plus vite, plus loin dans des secteurs non desservis. Aujourd'hui, les infrastructures autoroutières de l'agglomération lyonnaise sont utilisées à 80-90 % pour des déplacements à l'échelle de la métropole. Les marges sont là aussi considérables : les problèmes de congestion freinent modérément l'intérêt qu'exerce la voiture pour se déplacer dans l'agglomération. Il faudrait permettre à ceux qui en ont besoin d'utiliser leur voiture pour certains déplacements professionnels ou pour se déplacer sur de plus longues distances, s'il n'y a pas d'alternative et limiter les possibilités d'usage de la voiture pour des déplacements où l'alternative existe.

---

## Christine Giraudon-Charrier

Dans les années 90, la ville de Lyon a posé la question de la place de la voiture dans l'espace public. Lyon Parc Auto propose d'autres services que la voiture : les stationnements pour vélos et les parkings pour résidents qui n'utilisent pas leur voiture pour leurs déplacements quotidiens. Aujourd'hui, la mobilité passe par l'usage d'une voiture sans en avoir la possession. LPA a repris l'activité d'une association pour développer un service d'auto-partage. Aujourd'hui, nous avons 70 véhicules, 22 stations et près de 950 conducteurs. L'utilisateur paie le service au kilométrage et à l'heure de location. Ce service s'inscrit dans la chaîne de mobilité incluant la marche, les transports en commun, le vélo, le taxi ou le train. 70 % des utilisateurs d'Autolib' n'ont pas de voiture. Parmi les personnes qui ont une voiture, 40 % affirment qu'elles sont prêtes à se passer de leur propre automobile. Lyon Parc Auto se projette dans d'autres types de service. On évoquait tout à l'heure l'illimité, la fluidité, la notion de besoin d'information en permanence. On peut se poser la question du coût de la proximité. Quelles vocations pourront avoir demain les immenses volumes de nos espaces souterrains ? Nous avons des agents présents 24 heures sur 24, donc nous pourrions nous orienter vers des pôles de services urbains de proximité.

---

## Michèle Vullien

Au Sytral, je prêche pour que les parcs relais soient des lieux de vie. Le co-voiturage pourrait s'y développer. Il ne faut pas opposer les différents modes. Je ne comprends pas que la ville ne soit pas davantage organisée autour du piéton. On a besoin des voitures, mais on devrait se demander si c'est la meilleure solution à chaque fois que l'on se déplace. Il faut lutter contre les idées reçues et contre ceux qui ne prennent pas les transports en communs, les vélos, le co-voiturage parce qu'ils croient que c'est compliqué. Dans le bus, les gens qui se sont cassés la jambe ou le bras disent « *je découvre que finalement ça fonctionne bien* ». Ceux qui sont dans leurs voitures disent « *ce n'est jamais à l'heure, on est dans l'insécurité, ça ne marche pas* ». Il faut développer les campagnes de sensibilisation. A Dardilly, on va apprendre aux élèves de CM2 comment on lit un plan et comment on prend le bus. Il faut démystifier le transport public. Si on donne l'exemple, peut être qu'on ne se fera pas maudire par les générations futures.

## LA NATURE TRANSFORME LA VILLE

---

### Yves Chalas

La ville territoire englobe des pans entiers de nature. Cette interpénétration est le résultat d'une double dynamique : l'urbanisation de la nature et la ruralisation de l'urbain. C'est une interpénétration observée sur le plan géographique et au niveau politique, le statut du rural qui va quitter son berceau pour un débat de cité. Cette dynamique s'observe également sur le plan démographique : les néoruraux sont des urbains qui se ruralisent. La grande échelle est la seule échelle réelle de la ville d'aujourd'hui, on a cette double dynamique et interpénétration.

Ces morceaux de nature surgissant au sein des systèmes métropolitains peuvent être amenés à jouer des rôles de centralité soit par leur position soit par leur rôle d'accueil pour le public. Les gens y viennent par nécessité et par désir pour le loisir, le sport, les activités scolaires, les circuits courts de production agricoles, etc.

On a une demande de nature sensible, qui n'est plus uniquement perçue comme un paysage mais qui sollicite la vue, le toucher, l'odorat, le goût... Cette demande exprime ce que les paysagistes (Gilles Clément, Bernard Lassus) appellent le passage du paysage au jardin, une nature disposée pour la proximité quotidienne, le temps libre et s'inscrivant dans le processus d'individualisation.

Le périurbain se présente comme un chaos organisationnel, fonctionnel, esthétique. Les habitants du périurbain ont pourtant tous des cartes mentales pour se repérer. La nature peut être un élément de monumentalité urbaine, un repère central, un lieu de mémoire du territoire. La monumentalité n'est plus seulement centrale et minérale, elle peut être aussi végétale et périurbaine.

Ces espaces non bâtis, centraux ou monumentaux, se mettent à façonner les espaces bâtis autour d'eux en devenant des vides structurants. Ces vides ne sont plus des espaces marginaux, l'urbain converge autour d'eux.

Ces concepts clés sont loin d'être idéalement traduits dans la réalité, souvent incomplète et latente. On peut revenir à un système d'urbanisation qui consiste à nier la présence de la nature en comblant les vides. Une autre voie est possible pour tenter de rééquilibrer le rapport entre nature et ville. Nous pouvons valoriser ces vides par du paysage, l'intervention de scénographes pour qu'ils deviennent plus fonctionnels, plus esthétiques et qu'on puisse retrouver ce plaisir du territoire.

---

### Guerric Pere

Dans les années 60-70, les discours étaient basés sur l'hygiénisme, la découverte du ciel, du soleil et de l'air pur. La traduction donnée par « *la charte d'Athènes* » est l'espace vert. Souvent résiduel, il n'a pas su être chargé de sens. La recherche de continuité est un élément extrêmement fort. Les rives des fleuves, l'axe des Gratte-

Ciel à Villeurbanne, le linéaire du tramway T4... Les continuités vertes monumentales comme le parc de la Feyssine sont structurantes. A côté de ces grandes lignes, on a les lieux d'usage créés à des échelles différentes. Les compositions peuvent être complexes : il s'agit de combiner les jeunes, les vieux, le tramway, les voitures, les terrasses de cafés, etc. Un système de « *parc habité* » peut être imaginé pour les secteurs à urbaniser : la répartition du bâti avec des îlots ouverts et plus ou moins traversants crée du paysage. Le paysage ne s'arrête jamais et descend jusqu'aux micro-échelles. On a un système à géométrie variable.

Le périurbain et la campagne, les fonctionnements hydrologiques, apparaissent tous comme des éléments structurants. L'Anneau Bleu doit faire traverser les éléments du parc de Miribel Jonage sur ce qui est aujourd'hui l'arrière des communes. Cette force et cette puissance poétique doivent venir confronter et lécher la ville. Vers la Porte des Alpes, sur la plaine de l'Est, il y a des possibilités pour un futur quartier dont l'identité serait végétale. La densité du bâti et la présence d'un maillage suffisant d'espace public doivent être pensées aujourd'hui simultanément.

---

## Jean-Louis Azema

A l'échelle du grand territoire, la nature peut être structurante et composante. Elle devient le support d'une manière de fabriquer la ville, avec un maintien réfléchi d'espaces naturels tout en faisant le lien entre le grand paysage et la partie centrale de notre métropole. C'est une espèce de contrepoint avec une densification raisonnée par ailleurs. La nature participe à la question de la qualité de l'air et de la biodiversité. A cette échelle se trouve également le rapport aux fleuves où la mise en réseau paraît extrêmement importante. L'échelle intermédiaire est celle de la centralité. Ici, la nature a la capacité de rendre lisible la composition des grands espaces. La nature permet de prendre en compte « *l'adresse au territoire* ». A l'échelle de la proximité, la nature peut diversifier, enrichir ou orienter les usages. La forme et la pertinence qu'on donne à la nature à cette échelle est déterminée selon plusieurs critères comme les usages pratiqués ou à promouvoir.

Nous devons prendre en compte la question des habitudes : la contemplation, le repos, le jeu, le plaisir des yeux, les odeurs, sentir l'évolution des saisons en milieu urbain... Tous ces éléments et repères donnent la qualité, le sens, le rapport au corps, le plaisir d'être dans l'espace et donc la vie sociale.

## LA NATURE TRANSFORME LA VILLE

---

### Joëlle Diani

Les rapports entre la ville et la nature sont changeants, culturels et historiques. Il y a toujours un décalage entre les visions abstraites des urbanistes et celles des citoyens. L'agglomération lyonnaise a la particularité d'avoir une continuation et une sédimentation des politiques des espaces de nature. Il y a eu parallèlement énormément de changements dans la représentation de la nature depuis ces 40 dernières années.

Pendant les 30 glorieuses on ne parle pas de nature mais d'espaces verts. La ville est « *équipée* » de nature. Les espaces verts urbains sont calibrés grâce à la grille Dupont. Ils ont des fonctions bien précises et sont présents grâce à un ratio de mètres carrés par habitant. Hors la ville, on ne parle pas de nature mais de « *site naturel* ». Ces espaces sont déjà instrumentalisés dans leurs fonctions urbanistiques. Ils forment un rempart contre le développement urbain. La fonction agricole est déjà présente mais paradoxalement ces sites peuvent servir de réserve foncière puisqu'on était en phase d'expansion. Les documents d'urbanisme de cette époque décrivent une ville duale avec des limites : un dehors et un dedans. Ceci est un discours puisque la nature était en réalité partout.

La période de planification stratégique des années 80-90 met la nature au service du marketing urbain. On fait revivre la ville site : l'arc des fleuves, les vallons de l'Ouest, le V vert, etc. Le thème de la nature est porteur d'identité et de culture. L'institutionnalisation de l'écologie urbaine date de cette période. La nature est maillée dans une ville écosystème. Les écopaysagistes interviennent dans la ville en intégrant de la biodiversité, de la gestion différenciée, des jardins de poche, etc.

Aujourd'hui, l'infrastructure verte permet d'évoquer cette ville territoire hors frontière. Des partenariats inter-territoriaux se mettent en place par la nature. Un nouveau mode de gouvernance va arriver par la nature sur les territoires du SCOT et de l'InterSCOT. L'agriculture est moins l'affaire des agriculteurs, de l'Etat ou de l'Europe que de l'agglomération. Sans son portage, il n'y aura bientôt plus d'agriculteurs et donc plus de gestion de l'espace ni de produits de saison. La nature de proximité vient requalifier la ville compacte, dans l'espace public et privé. On a un nouveau besoin d'habiter avec la nature, d'avoir un rapport d'appropriation, de jardiner, etc.

La limite ville-nature est un peu brouillée aujourd'hui. On est dans la fabrication d'un système hybride de ville nature et de ville connectée. Ce n'est pas la nature qui change le sens de la ville, c'est plutôt la ville qui change sans arrêt le sens de la nature.

---

## Michel Reppelin

La charte de l'écologie urbaine est un moment significatif où l'on se mettait à parler d'autre chose que de routes, voiries, voitures, etc. C'est à l'époque du POS de 1993, un peu imposé aux communes, que se sont constitués les syndicats mixtes comme celui des Monts d'Or ou le SMIRIL dans le sud de l'agglomération. Ces syndicats ont défendu leur territoire face à l'urbanisation. Ce fut une période de résistance. Un grand moment en tant qu'élu fut l'approbation du PLU de 2005, précédé de son plan d'aménagement et de développement durable. Les élus ont été moteurs et impliqués dans la démarche. Il y a eu des réflexions sur les zones urbanisables de ma commune dont certaines sont passées en zones naturelles.

Nous sommes entrés ensuite dans une période de reconquête. Tranquillement, la faune revient, la qualité de l'eau s'améliore. Le développement durable mis en œuvre sur le territoire de la Communauté urbaine est rentré dans la tête des maires. Dans le précédent mandat, on avait fait trois territoires structurés économiquement, démographiquement et du point de vue environnemental : le Val de Saône, la Vallée de la chimie et l'Anneau Bleu. Tous les nouveaux projets sont examinés par ce nouveau prisme par le comité d'engagement. On a un levier extraordinaire qui doit rester pragmatique. On n'est plus à l'époque des concepts des « *sachants* » nous expliquant ce qu'il faut pour notre territoire. Aujourd'hui, c'est discuté, évalué et accepté.

Si la Communauté urbaine passe un jour à 2 millions d'habitants, de nouvelles frontières vont s'ouvrir, il va falloir savoir parler avec les nouveaux arrivants. Ils ont encore beaucoup plus d'espace et d'autres centralités.

# CONCLUSION

---

## Bruno Charles

Le défi des 40 ans du Grand Lyon, c'est imaginer comment conjuguer les paradoxes nous apparaissant aujourd'hui comme les enjeux de la gestion : ville dense, ville verte, qualité de vie, activité économique, nécessité d'une baisse des émissions de carbone, opposition entre l'urbain et le naturel, entre la déterritorialisation et la nécessité de se réinscrire dans un territoire à la fois géographique et naturel, les vides et les pleins, l'augmentation de la population prévisible avec la baisse de l'empreinte écologique...

On a hérité d'une ville ségrégative, il faut construire de nouvelles solidarités urbaines. Comment gérer ces paradoxes ? Vous nous envoyez un défi, le film dit : « *conjuguer une histoire commune et une communauté de destins* ». En science politique, c'est la définition classique de la nation. Vous nous demandez de nous penser quasiment comme une cité Etat. On est en train de refonder un contrat politique autour de la citoyenneté urbaine.

Répondre aux enjeux du développement durable oblige à repenser la citoyenneté, l'espace et la pratique du pouvoir, la relation dans le temps. L'organisation sociétale, à la fois urbanistique, géographique, sociale, est déterminante dans notre capacité à s'inscrire dans un avenir planétaire. Ceci implique un renouvellement de la manière de fonctionner entre technique et politique et aussi un renouvellement de la capacité à aller vers les citoyens. Si on ne les fait pas participer aux enjeux et aux choix de service public, on échoue.

L'image habituelle du président Pradel était de le voir devant une maquette ou avec un casque de chantier sur la tête. Sa présidence symbolise le « *Je construis la ville et je fais le bonheur pour vous* », l'usager se débrouille avec ! Aujourd'hui, c'est l'inverse, en s'inscrivant au plus près des habitants et dans son territoire naturel, on s'inscrit dans les enjeux globaux. C'est aussi pour le service public une nouvelle manière de fonctionner, pragmatique, plus proche du terrain. Ainsi, on peut s'inscrire dans la capacité à décider une solidarité planétaire et un avenir pour nous et les générations futures.

L'enjeu est posé, la barre est assez haute. Je pense que Lyon a la chance d'être une grande agglomération, de dimension humaine, avec une production intellectuelle de qualité pour que cette politique et cette relation avec la population puissent être pensées.



**Rendez-vous sur [www.40ans.grandlyon.com](http://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 :** Crayon Bleu

**Réalisation :** Nathalie Joly

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

**Compte-rendu de Mars 2009**