




International Urban  
Development Association

Association Internationale  
du Développement Urbain

**INTA**



# Une ville pour tous, une ville de tous !



**Réflexion collective  
mêlant chercheurs,  
professionnels,  
habitants et étudiants**

**SÉMINAIRE  
VAULX-EN-VELIN  
5-6 DÉCEMBRE 2012**



Séminaire *Une Ville de.pour TOUS!*

Seminar *A city for.made by ALL!*

## Vivre « La ville émietlée »...

Où habitez-vous ? Comment y vivez-vous et d'où vous sentez-vous ? C'est ce que l'INTA a demandé, caméra au point et cartographie des déplacements à l'appui, à des habitants de cinq métropoles d'Europe et d'Amérique latine. Une manière très concrète d'ouvrir la « réflexion collective sur la ville émietlée », organisée les 5 et 6 décembre à Vaulx-en-Verin (69) avec des chercheurs, des professionnels, des lycéens et des habitants. L'objectif des deux ateliers constitués était de répondre à trois questions : que signifie le droit à la ville ? Comment s'expriment les habitants sur ce sujet ? Quelles solidarités entre les territoires ?

Premier témoignage de ce film intitulé *La ville émietlée*, celui de cette Néerlandaise affirmant vivre dans un « gros village » de... 45 000 habitants ! Déménager dans ce « satellite » de la Randstad où les prix de l'immobilier sont moins élevés, lui a permis « d'acheter une vraie maison ». Bien que le train soit surchargé, elle le prend chaque jour pour le travail ou pour le shopping. Elle se voit comme une « banlieusarde ».

En revanche, ce couple résidant sur les hauteurs de Givors, ville moyenne entre Lyon et Saint-Étienne

(France), n'a pas « la sensation d'habiter en banlieue », mais tout de même « dans la périphérie de Lyon ». Il prend sa voiture quotidiennement pour avoir accès aux services situés au centre de Givors... à 10 minutes de là. Troisième témoin, cette habitante d'un hameau situé à 6 km de la petite ville de Brignoles, dans le Var (sud de la France), prend toujours sa voiture pour se rendre dans la commune voisine ou à Toulon et se sent « appartenir à l'arrière-pays varois ».

Changement d'échelle avec les témoignages d'habitants latino-américains. En Colombie, à Bogotá, un homme se dit heureux de s'être « isolé » à la campagne, mais il affronte, pour se rendre en ville, une intense circulation automobile, « même pour aller faire les courses ». Un autre vit, lui, dans l'une des 500 000 maisons construites sans autorisation sur les flancs des montagnes surplombant Lima, au Pérou. Il doit chaque jour enchaîner 2 heures de taxi, marche à pied et bus pour aller travailler. Des trajets qui s'amélioreront peut-être avec la création d'une ligne de téléphérique... qui apportera aussi bien d'autres changements socio-économiques.



# Ma ville à nous tous

Le sentiment d'appartenir à un territoire ou à un autre varie beaucoup et n'est pas forcément lié au lieu de résidence. Ainsi, Samia Bencherifa se sent à la fois « de Lyon », où elle est née et habite, et « de Vaulx-en-Velin », où elle travaille. Françoise Coupé, de l'université nationale de Colombie, vit et travaille au même endroit, à Medellín, et cultive « un énorme attachement à toute la vallée ». Quant à Yunus, en 1<sup>re</sup> au lycée Doisneau, à Vaulx-en-Velin, il se dit « Vaudais » mais, ajoute-t-il, « avant tout de mon quartier ».

## LE DROIT À LA VILLE

Si chacun a sa représentation de l'endroit où il habite, « le droit à la ville appartient à tous, assure Maurice Charrier, vice-président du Grand Lyon. C'est la manière dont on répond aux besoins de travail, d'éducation, de loisirs ou de consommation des habitants ». Un droit très lié « au temps de trajet et à la multiplication des modes de transport », pour Julie Hars, chargée de mission à la ville de Brignoles (83). Mais, Maurice Charrier en est convaincu, « il faut aussi des équipements dans les quartiers populaires ».

À Medellín, la construction du téléphérique et d'une bibliothèque a ainsi désenclavé un quartier modeste et même « rompu une frontière symbolique entre riches et pauvres », selon Françoise Coupé. Cependant, les habitudes résistent parfois aux changements, équipements et transports. « Je n'ai pas de problème de réseau, relève Yunus. Mais quand je prends le C3 à Vaulx, je change de territoire dès l'arrêt Laurent Bonnevay pour entrer dans Lyon : les passagers changent, et le conducteur change d'attitude ».

Malgré cela, « l'image de Vaulx évolue, assure Saïd Yahiaoui, adjoint au maire de la ville. Nous faisons aujourd'hui partie de la centralité de l'agglomération. D'ailleurs, les appartements y sont plus chers qu'avant

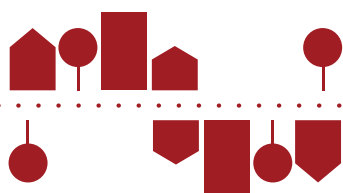
et, malgré les logements sociaux, certains ménages modestes sont tentés de déménager vers des territoires plus excentrés, périurbains », souvent moins favorisés par les politiques publiques. « Le droit à la ville s'accommode mal de la politique du marché, constate Maurice Charrier. Et le contrat social est remis en cause, en particulier entre la ville et les zones périurbaines ».

## RENFORCER LES SOLIDARITÉS

« L'hypothèse, de plus en plus probable, que le département du Rhône transfère ses compétences à la métropole du Grand Lyon, risque d'accentuer le décalage entre un territoire urbain et le reste du département, rural, périurbain, affirme Luc Bousquet, de l'École nationale d'architecture de Lyon. Il est essentiel au contraire de renforcer les solidarités entre les territoires humains, à tous les niveaux ».

Ces solidarités s'inventent déjà, souvent à petite échelle. Il s'agit de « projets d'habitat collectif comme le Village vertical, à Villeurbanne », rappelle Catherine Creuze, de l'association Le passe-jardin, qui souligne « l'importance d'aller de l'individuel au collectif ». Autre mode de solidarité innovant, explique Julie Hars, de Brignoles « dans la région de Freiburg, Land du Bade Württemberg, les agriculteurs coopèrent avec la ville pour récupérer de l'énergie ». Pour les élèves du lycée Doisneau, le droit à la ville est encore « la possibilité de faire des stages ou d'accéder à Sciences Politiques via une filière réservée aux Zep ».

Pour eux, la solidarité se construit également à l'échelle du quartier, en lien avec le monde. À Vaulx-en-Velin, Lahbib, lycéen à Doisneau, a ainsi « participé à différents projets d'aide à des enfants, en France et en Palestine. Dans les quartiers populaires, notre besoin de solidarité nous donne peut-être envie de donner plus à notre tour ! »



# Un intérêt commun à trouver

Pourquoi certaines personnes vont-elles vivre en périphérie ? « Parce qu'elles ne veulent plus avoir en permanence du bruit et de la lumière, assure Jean Siry, qui vit entre Riom, en Auvergne, et Lyon. Certaines cherchent aussi une convivialité perdue en ville ». « J'aimerais effectivement m'éloigner, mais pas trop, à cause de mon travail », témoigne Oualid Bouchared, habitant de Vaulx-en-Velin. Pour Sylvain Guillot, directeur de service dans cette Ville, « certains s'éloignent aussi parce qu'il est financièrement difficile d'acheter un logement ».

## AVEC LE MÉTRO, PLUS DE FRONTIÈRE

« À quel territoire ces périurbains se sentent-ils appartenir ? », demande Michel Sudarskis, secrétaire général de l'INTA. « À notre quartier et à notre ville » répondent les lycéens de Vaulx-en-Velin. « Enfant, je me sentais loin de Lyon, parce que j'avais l'impression qu'il me fallait toujours me faire accepter, ajoute Michel da Silva, autre responsable de service vaudais. Depuis l'arrivée du métro, il n'y a plus ces frontières sociales ». Françoise Le Lay, chef de projet à la communauté urbaine de Bordeaux, confirme : dans son agglomération, « le tramway a unifié le territoire, physiquement et en élargissant les occasions de déplacement (vers l'hôpital, les universités, etc.) ».

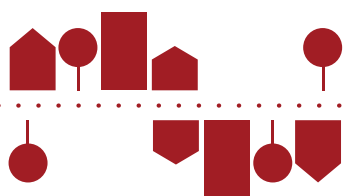
« Certes, mais jusqu'où faut-il consommer du territoire ? », relance Michel Sudarskis. Pour Miguel Prialé, président de la société des péages de Lima Metropolitana (Pérou), « on ne se questionne pas assez sur la valeur du temps passé en déplacements et sur le coût des transports ». Pourtant, ces derniers ouvrent le droit à la ville. C'est-à-dire, pour Françoise Le Lay, à

« la vie 24h/24 », ou encore, pour Miguel Prialé, au « droit de choisir entre différents commerces, restaurants, etc. ». La ville, ajoute Émilie Doré, c'est un lieu « plein de services accessibles sans voiture, mais aussi plein de gens. Or ça, certains ont envie d'y renoncer ».

## ÉVITER DE PASSER PAR LE CENTRE-VILLE

Le contrat social est-il rompu ? « Quand on est périurbain, on est hors des espaces de décision, dénonce Eduardo Meneses. Il y a là un recul de la République ». La solidarité ne fait notamment pas l'unanimité. « Je l'accepte, assure Oualid Bourareb, à condition que l'on développe des solutions de déplacement évitant de toujours passer par la ville-centre ». De son côté, Jean-Claude Grenier, habitant de Pierre-Bénite, opposé au projet de contournement Ouest de Lyon, lance : « Nous ne voulons pas être solidaires ». Et pour le logement social, renchérit Michel Da Silva, « comment obliger les communes qui en ont peu à rétablir l'équilibre ? ».

Pour que la parole des périurbains puisse s'exprimer, Jean-Claude Grenier défend l'idée du tirage au sort des conseillers municipaux. Une idée refusée par le jeune Zoksria Chaïbi – « Le pouvoir, ce n'est pas le hasard ! » – et par Eduardo Meneses, responsable de service à la Ville de Vaulx-en-Velin : « Cela renforcerait l'individualité ». Quel cadre proposer alors ? « Il faut une alliance donnant une légitimité politique, prévient Françoise Le Lay, ou bien une communauté d'intérêts ». Un « intérêt commun », conclut Émilie Doré, à trouver pour unir les territoires.



# Une ville pour tous : parlons politique !

Ce séminaire a donné lieu à « un vrai travail de coopérative » a assuré Michel Sudarkis, secrétaire général de l'INTA : collaboration avec l'ENTPE (École nationale des travaux publics de l'État) et l'Ensal (École nationale supérieure d'architecture de Lyon) pour l'organisation, avec la Ville de Vaulx-en-Velin, pour la préparation du 10<sup>e</sup> Forum de l'économie sociale et solidaire, et avec la Ville de Givors, pour la célébration des 30 ans du quartier La Cité des Étoiles.

Ces journées ont été aussi l'occasion d'une collecte de témoignages de résidents péri urbains et d'une cartographie de leurs déplacements...

Plusieurs constats ont ainsi été partagés : un « recul de la République » sur les territoires péri urbains, l'augmentation des déplacements pendulaires, une évolution de la notion même de ville, qui cesse d'être émancipatrice. Face à cela, les politiques publiques

doivent se situer entre un rééquilibrage territorial et la préservation des espaces naturels, entre le « trop » et le « pas assez » de services, entre la nécessité de créer des infrastructures de transport et le coût que cela implique...

C'est pourquoi le thème « Une ville pour tous, une ville de tous ! » est clairement politique : « La manière de faire la ville participe à l'idéologie, assure Bernard Genin, maire de Vaulx-en-Velin. Or, quand le socle de l'État social s'érode, que la ville devient toujours plus grande et plus excluante, il faut la volonté politique de nouvelles utopies ! ». Cette attente a rencontré les préoccupations des écoles accueillant ce séminaire. Pour l'ENTPE, « la ville est un objet technique, vivant, social, une question fédératrice », assure son directeur, Jean-Baptiste Lesort. Quant à l'Ensal, elle forme « des praticiens citoyens, explique Luc Bousquet, directeur de la recherche, qui s'interrogent sur le sens politique de ce qu'ils font ».



## LE DROIT À LA VILLE REMIS EN QUESTION « Ville, je t'aime... moi non plus »

Les exemples de Lima (Pérou) et de Medellín (Colombie) révèlent des mouvements de désir ou de rejet de la ville, que les institutions tentent de réguler pour permettre un droit à la ville pour tous.

Ainsi, à Lima, « de très nombreux habitants des Andes, fuyant la misère et la relégation, sont venus occuper illégalement des terrains de la périphérie, rapporte Émilie Doré, sociologue. Ils ont construit de bric et de broc des maisons et des rues que la municipalité a légalisées a posteriori ». Entre 1940 et 1990, la population de Lima a ainsi été décuplée, par ces gens qui ont pris d'eux-mêmes le droit à l'urbanité, à la reconnaissance et à l'ascension sociale. Un processus qui s'est produit plus récemment à Medellín : « Après 20 ans, on commence à reconnaître les quartiers pirates qui se sont constitués », assure Françoise Coupé, professeur à l'Université nationale de Colombie.

### UN ESPACE SOCIAL RESTREINT

À Lima, en revanche, des commerces, équipements, écoles, etc. se sont créés dans ces secteurs et une classe moyenne a émergé. Or celle-ci s'est mise à vouloir... fuir la ville, son agitation et sa pollution. « Elle a voulu imiter les habitants des périphéries aisées, poursuit la sociologue, qui résident dans de vastes domaines entièrement clos ». Les classes moyennes, incitées en cela par les promoteurs immobiliers, optent ainsi pour de grands logements, afin de « privilégier un espace social restreint à la famille et aux amis », explique Pablo Vega, professeur à la Pontificia Universidad Católica de Lima. Ressentant les inconnus comme dangereux, elles entourent de grilles même les immeubles, dont le rez-de-chaussée « ne dialogue plus avec la rue ».

Émilie Doré assure cependant que ces classes moyennes finissent par « recréer de la proximité », car, contrairement aux plus aisés, elles ont besoin de lignes de transport en commun, d'espaces publics, etc. « Et comme elles ne peuvent pas payer de gardiens,

ajoute-t-elle, leurs grilles restent finalement ouvertes et les populations se mêlent à nouveau ». Cependant, Pablo Vega estime que les pouvoirs publics ont fait ici face « au droit au logement, mais pas au droit à la ville ». Ils ont même favorisé ce repli : « L'entretien des espaces publics est lié au maintien de l'ordre, explique-t-il. Musiciens, skaters, enfants jouant sur les pelouses... sont interdits, car on n'accepte plus l'imprévisible ».

### UN BILAN CONTRASTÉ POUR LE CÂBLE

Pourtant, l'action publique peut aussi être positive. Frédéric Renouard, chargé de mission au Grand Lyon, cite l'exemple de Ouagadougou, au Burkina Faso, où « le contrat social rural perdure dans les quartiers de périphérie où les gens sont venus vivre, parce que l'État le valorise ». À Medellín, le programme urbain intégré de la Région métropolitaine, incluant tous les modes de déplacements, joue également un rôle fondamental pour « construire l'équité sur le territoire ». C'est dans ce cadre qu'a été créée une ligne de « métro câble ». Celle-ci permet aux quartiers « pirates » qu'elle traverse, de se développer : le long du tracé, on a vu apparaître une bibliothèque offerte par le Roi d'Espagne (venu en personne pour l'inaugurer), des collèges, des circulations piétonnes, etc. L'habitat, qui s'est densifié, s'est aussi amélioré, même si les prix restent peu élevés. Aujourd'hui, analyse Françoise Coupé, le bilan est cependant contrasté : l'activité économique s'est accrue le long de cette ligne, mais les salaires restent bas. « Les riches viennent voir ce qui se passe là, mais les habitants de ces quartiers peu sécurisés se sentent obligés d'y rester pour des raisons économiques. Quant au « métro câble », il profite aux jeunes et aux actifs, mais les personnes âgées ou handicapées y ont difficilement accès et les femmes y sont maltraitées. Il a enfin favorisé le tourisme, mais au profit du trafic de drogue et de la prostitution, notamment infantine. »

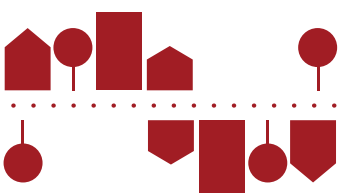
◆◆◆



♦♦♦ « L'État ne peut pas faire face à tous les problèmes, constate François Coutel, chargé de mission au Conseil national des villes (CNV) français. Mais la politique de la ville est l'occasion d'innover ». C'était le cas il y a 35 ans lors du lancement des premières opérations, dites « Habitat et vie sociale » (HVS), ciblant certains quartiers. Ce doit encore être le cas aujourd'hui, estime-t-il, par une incitation à transformer ces opérations, devenues les Contrats urbains de cohésion sociale, en « vrais projets de territoire insérés dans les démarches de planification à l'échelle du département et de la région ».

Pour qu'une politique globale de maîtrise de l'étalement urbain soit ainsi construite, Maurice Charrier, vice-président du Grand Lyon, en appelle à une véritable « paix des braves » entre courants politiques qui, pour l'heure, « cultivent trop souvent la peur de la ville ».

Comme lui, Antoine Levêque, étudiant à Lyon II, estime qu'il faut aujourd'hui « publiciser ces débats, pour que l'action publique soit relayée par les initiatives de la société civile ».



# Quelles paroles pour les habitants ?

Recueillir la parole des habitants est un défi pour nombre d'acteurs publics. « Un défi nécessaire face au développement des zones périurbaines », estime Maurice Charrier, vice-président du Grand Lyon, à la fois « pour renforcer la démocratie et pour rendre l'action publique plus efficace, en appréciant plus finement les besoins ».

## DYNAMIQUES DE CONCERTATION

Ainsi, la communauté urbaine de Bordeaux (Cub), avec 27 communes pour 720 000 habitants a-t-elle lancé en 2010 une très vaste consultation sur plus de 18 mois. « Nous serons un million dans 17 ans et nous avons un vrai problème d'étalement urbain, explique Françoise Le Lay, chef de projet à la Cub. Nous avons donc lancé un exercice de prospective avec la volonté d'associer les habitants à la fois sur des projets urbains et sur des politiques publiques. Il y a notamment un projet de prolongement du tram et la mobilité. Mais, au fond, il s'agissait de leur demander: quelle métropole voulez-vous en 2030? C'est la mobilisation des gens qui permet de construire une identité métropolitaine ». La méthode bordelaise de concertation a consisté à engager une co-construction avec un partenariat ouvert – Conseil général, associations, État, communes, experts... –, tout en recueillant largement la parole des habitants. « Le conseil de développement a même enregistré « la parole des sans voix », des plus démunis », note Françoise Le Lay. Et, en multipliant les outils, des rencontres thématiques d'experts aux groupes de paroles, en passant par une dématérialisation du débat sur Internet, « Nous avons été très étonnés par l'engouement des gens ».

À une autre échelle, Brignolles, dans le Var, 17 000 habitants, affiche aussi un certain dynamisme économique et démographique (avec un doublement prévu de la population d'ici à 2020 et une nécessaire densification) tout en maintenant une agriculture traditionnelle. C'est peut-être pourquoi Julie Hars, chargée

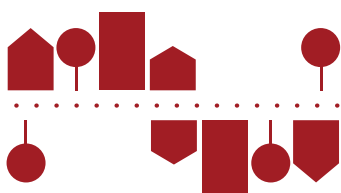
de mission aménagement depuis l'an dernier, a démarré son travail de concertation, en particulier dans le cadre du Plan local d'urbanisme, par le monde agricole: « Les agriculteurs autour de la ville sont des acteurs très organisés. Et leur consultation offre une image inversée du territoire: pour eux, l'urbanisme grignote du territoire, mais achète aussi des terrains. Comment faire évoluer leur espace avec le développement de la périurbanité ». Les Brignolais ont globalement été sondés sur leur perception des politiques publiques, en particuliers des grands aménagements. Résultat, selon la chargée de mission, « la principale question qui reste est de savoir comment répondre aux attentes qu'on a générées! »

Même dynamisme à Lima, au Pérou, où la participation des habitants, associés par la loi à tout projet d'envergure, est très marquée au niveau des quartiers. Selon Miguel Prialé Ugas, président de l'entreprise municipale des péages, « il existe aussi des systèmes de participation intéressants, comme tous les deux ans, à mi-mandat des maires, la consultation directe des habitants sur la politique publique. C'est à la fois un facteur d'instabilité, mais aussi un gage de représentativité ». Actuellement, il y a notamment un grand débat sur la mobilité qui implique de très nombreux acteurs.

## ÉDUIQUER À LA VILLE

Pour Maurice Charrier, il faut « bien affirmer les choix du politique. » Afin d'éviter la seule discussion avec les lobbies, ou à l'échelon d'un seul quartier, le vice-président du Grand Lyon préconise de jouer sur les modalités du débat, « en organisant par exemple des réunions par ordre alphabétique plutôt que par « type » d'habitants, en consultant les commerçants, puis les acteurs culturels, culturels, ou en consultant au-delà de l'espace du quartier ou communal. C'est important de voir la participation des habitants à différentes échelles, sans se laisser enfermer dans une logique de

...





♦ ♦ ♦ quartier, mais en consultant les utilisateurs des équipements. »  
Michel Sudarskis, secrétaire, général de l'INTA, approuve : « L'idée d'éducation à la ville est intéressante pour avoir la capacité de lire et de comprendre la ville. Mais n'est-elle que politique ? Elle a aussi une forte dimension symbolique. Il faut travailler sur les représentations de la ville, transmettre la valeur de ce qu'est la ville, de la place de la culture dans cette transmission. Et du terrain mis en commun pour la

conciliation. » Pour Samia Bencherifa, du service jeunesse de la Ville de Vaulx-en-Velin, « la démocratie commence aussi par l'utilisation d'un langage commun. Un langage simple qui décrypte les sigles que les habitants ne connaissent pas, par exemple ». Mais il faut aussi définir un intérêt commun à tous, pas seulement raisonner en termes de besoins. « C'est bon d'avoir le sentiment qu'on a un vrai pouvoir de décision », ajoute-t-elle.



# Quelles solidarités entre territoires ?

« Imaginons une famille qui habite à Villefontaine, dont le père travaille à Diemoz et la mère à Lyon, propose Éric Charmes, du laboratoire Rives de l'EN-TPE. Comment donne-t-on une représentativité à cette réalité-là ? Comment construire des solidarités avec cette ville émietée ? Avec ces multiples petites communes au-delà de la banlieue. Il faut penser avec de nouveaux modèles ».

## RÉFLÉCHIR AU-DELÀ DE L'AGGLOMÉRATION

C'est peut-être ce qui émerge à Grenoble, par exemple, où la communauté d'agglomération (la Métro) commence à réfléchir à une politique de l'habitat ou du transport interactive entre l'urbain et le périurbain. L'adoption récente du Schéma de cohérence territoriale (Scot), pour 210 communes, soit très au-delà de la Métro, a notamment, montré l'importance d'équilibrer l'habitat et la présence de services au-delà du territoire de l'agglomération. Pour développer la solidarité, Jean-Philippe Motte, vice-président de la communauté d'agglomération, estime qu'« il faudrait à la fois créer une autorité politique en lien avec les communes périurbaines, avec une notion de solidarité financière. Et initier à cette échelle – intermédiaire entre l'agglomération et le territoire du Scot – une politique ciblée, en matière de mobilité, par exemple ». Le substrat de voies ferrées pourrait tout à fait, selon Jean-Philippe Motte, permettre la création d'un réseau de trains métropolitain. Mais c'est la Région qui est décisionnaire en matière de transports. Sans compter, estime l'élu grenoblois, qu'il faudrait déjà que « les 500 élus des 27 communes se sentent tous concernés par l'agglomération ».

Aux Pays-Bas, la Randstad, cette aire métropolitaine d'une centaine de communes, de quatre intercommunalités, compte quelque 7 millions d'habitants. « Tout se tient à petite échelle, explique Paul Gerretsen, directeur de Deltametropool, l'association qui s'intéresse au développement de la Randstad. Et la mobilité et le choix des déplacements multimodaux structurent le

territoire ». Beaucoup de gens ont aussi fait le choix de vivre dans des petites villes et de prendre chaque jour le train pour aller travailler. « Ils font un compromis qui se construit autour de la mobilité, ajoute Éric Charmes. Celle-ci devient un élément clé de tout le débat sur la périurbanité. Mais l'intégration par la mobilité suffit-elle à construire de la solidarité politique à l'échelle de cette métropole ? » La question est difficile pour Paul Gerretsen, qui remarque que « l'échelon de la Randstad n'est pas représenté politiquement. L'association que je dirige a des membres institutionnels, dont des communes. Mais elle porte surtout des espoirs. Pour l'instant, nous sommes surtout dans l'information des communes et du public ».

La question de la solidarité territoriale est également fortement posée au nord Pérou, autour de Chiclayo, où le projet Olmos de construction d'un grand système de transport d'eau et d'irrigation devait avoir un impact fort en termes de développement économique et démographique. « Ce chantier gigantesque nécessitait l'embauche de près 300 000 ouvriers et la construction de logements pour quelque 400 000 personnes, explique Luis Buezo. Pourtant, en termes d'emploi, les retombées pour Chiclayo se sont limitées à quelques emplois techniques. La plupart des salariés sont des ouvriers saisonniers, transplantés là dans des quartiers ». Par ailleurs l'irrigation de 38 000 d'hectares fait passer d'un modèle de production agricole locale, à l'agriculture à un échelon industriel. Comment un processus de solidarité peut-il se développer pleinement alors que, selon Luis Buezo, « il y a trois logiques en présence : l'industrielle, la planification et la représentation des habitants ? Il y a un problème de gouvernance. Il y a aujourd'hui un directeur régional de la planification qui n'a aucun lien avec le directeur du projet Olmos ». Comme l'explique Michel Sudarskis, secrétaire général de l'INTA, qui a réfléchi sur le projet, « celui-ci a produit une ville nouvelle essentiellement tayloriste, utilitaire, à l'inverse de la ville nouvelle que nous imaginions, reliée à Chiclayo et ●●●



- ◆◆◆ inscrite dans le cadre d'un aménagement du territoire concerté ».

### VOTER CONTRE L'ÉMIETTEMENT

L'angle de la représentativité – par le vote, notamment – est essentiel pour aborder la question de solidarité dans « la ville émiettée », comme le montre Éric Charmes: « En France, nous avons une démocratie de dortoir. On vote où l'on dort. Mais on pourrait donner à chacun plusieurs votes: un dans la commune où l'on habite, un dans celle où l'on travaille, un autre dans celle où l'on fait ses courses, un autre, enfin dans celle où ses enfants étudient ». Cette logique est celle que revendiquent, par exemple, les 140 000 employés qui travaillent à La Défense, en Ile-de-France. Comme l'explique Michel Sudarskis, « ils aimeraient voter, être représentés et entendus à Puteaux et Courbevoie,

deux communes qui rechignent à financer les aménagements de la Défense ».

Au sujet du vote, Jean-Philippe Motte pense qu'il faudrait « d'abord franchir une première étape: élire les conseillers d'agglomération au suffrage universel. Il y a un décalage entre leurs grandes compétences et leur déficit de légitimité ». D'accord, dit Maurice Charrier, « mais en veillant bien à ce que les communes ne deviennent pas obsolètes, un simple arrondissement des agglomérations. Dans un village de 1 500 habitants, les élus locaux ont une connaissance fine du terrain ». Enfin, renchérit l'élus grenoblois, « le premier problème de notre pays est bien que les gens aillent voter. Cela renforce d'ailleurs le rôle des planificateurs, des agences d'urbanisme, dans la prise de conscience collective de la politique publique ».



## « Il faut décentrer notre regard hors de l'urbain »

Que l'on soit à Medellín, dans la Randstad ou à Bordeaux, la mobilité et les infrastructures de transports sont essentielles à la solidarité entre les territoires, « d'autant plus que ces territoires où l'on vit dépassent de beaucoup celui des communes », remarque Éric Charmes, de l'ENTPE. Des territoires où la représentativité fait encore défaut, selon différents intervenants. Et pourtant, poursuit le chercheur, « on peut faire société dans des endroits qui n'ont plus rien à voir avec la ville traditionnelle, avec son église, son marché et la place de la mairie. Mais les espaces publics sont peut-être à aller chercher où l'on ne veut pas les voir, dans les espaces commerciaux, par exemple. C'est aussi là que les gens se rencontrent. Il faut décentrer notre regard vers des territoires hors de l'urbain. Il faut aussi réfléchir à la manière dont on construit la volonté politique et dont on la met en acte dans le territoire ».

Maurice Charrier assure « qu'il est important de ne pas culpabiliser les habitants des territoires périurbains comme on l'a fait avec ceux des banlieues. Les pro-

blèmes qu'ils rencontrent découlent de ceux de nos sociétés ».

### UN RÉSEAU DE RÉFLEXION

Pour le vice-président du Grand Lyon, il est donc essentiel de débattre : des solidarités entre les territoires, de démocratie, des relations avec les usagers, des solutions alternatives pour le logement, l'habitat ou l'économie. Enfin, ajoute-t-il, « il faut protéger à tout prix le contrat social et continuer de faire société dans un contexte de crise. C'est pourquoi, au-delà de cette journée, j'espère vraiment que nous développerons un réseau de réflexion avec, toujours, le souci d'intégrer les habitants à la réflexion. »

Pour Michel Sudarskis, « ce séminaire, en s'attachant à l'émiettement de la ville, a rouvert la question du droit à la ville en dehors des limites de l'urbain, et des conditions de la participation citoyenne et de la représentation politique. Il marque le début d'un processus qui s'inscrit dans les groupes de réflexion Métropolisation et Habitat de demain de l'INTA ».





**INTERVENANTS ET ANIMATEURS :** VINCENT VESCHAMBRE (ENSAL) ; LUC BOUSQUET (ENSAL) ; CÉCILE REGNAULT (ENSAL) ; ÉMILIE DORÉ, SOCIOLOGUE, FRANCE ; ÉRIC CHARMES, LABORATOIRE RIVES, ENTPE, CHAIRE UNESCO « POLITIQUES URBAINES ET CITOYENNETÉ » ; ANAÏK PURENNE, LABORATOIRE RIVES, ENTPE ; MICHEL SUDARSKIS, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'INTA ; JACKY VIEUX, CONSULTANT UNESCO ; BERNARD GENIN, MAIRE DE VAULX-EN-VELIN ; JEAN-BAPTISTE LESORT, DIRECTEUR DE L'ENTPE ; NATHALIE MEZUREUX, DIRECTRICE DE L'ENSAL ; PABLO VEGA, PROFESSEUR PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA, LIMA, PÉROU ; FRANÇOISE COUPÉ, UNIVERSITÉ NATIONALE DE COLOMBIE, MEDELLÍN, COLOMBIE ; FRANÇOIS COUTEL, CHARGÉ DE MISSION, CONSEIL NATIONAL DES VILLES ; ANAÏK PURENNE, LABORATOIRE RIVES, ENTPE, CHAIRE UNESCO « POLITIQUES URBAINES ET CITOYENNETÉ » ; JULIE HARS, CHARGÉE DE MISSION, VILLE DE BRIGNOLES ; FRANÇOISE LE LAY, CHEF DE PROJET DIRECTION DES STRATÉGIES MÉTROPOLITAINES ET DE L'INNOVATION, COMMUNAUTÉ URBAINE DE BORDEAUX ; MIGUEL PRIALÉ UGAS, PRÉSIDENT DU DIRECTOIRE, ENTREPRISE MUNICIPALE DES PÉAGES DE LIMA, LIMA, METROPOLITANA, PÉROU ; JEAN-PHILIPPE MOTTE, VICE-PRÉSIDENT DE GRENOBLE ALPES MÉTROPOLITAINES, CHARGÉ DE L'HABITAT, DU LOGEMENT ET DES GENS DU VOYAGE ; PAUL GERRETSEN, ASSOCIATION DELTAMETROPOOL, PAYS-BAS ; LUIS BUEZO, SOCIOLOGUE, PÉROU ; MAURICE CHARRIER, VICE-PRÉSIDENT DU GRAND LYON EN CHARGE DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DU RENOUVELLEMENT URBAIN ET DE LA COHÉSION SOCIALE.

#### PARTENAIRES :

VILLE DE VAULX-EN-VELIN, GRAND LYON

VILLE DE GIVORS, GRAND LYON

INTA, ASSOCIATION INTERNATIONALE DU DÉVELOPPEMENT URBAIN

ÉCOLE NATIONALE DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ÉTAT,

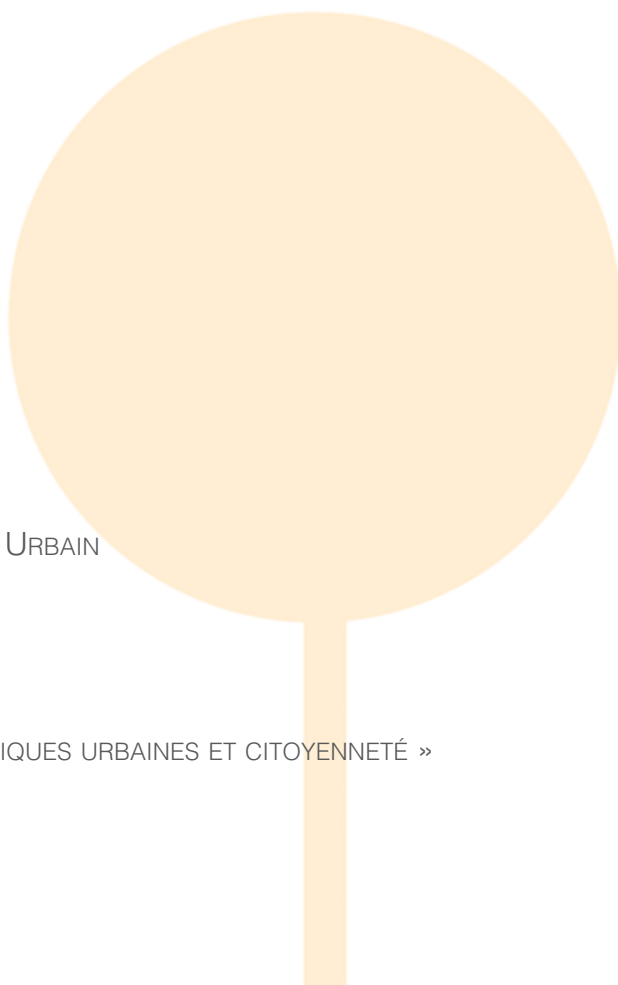
ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE LYON,

LABORATOIRE RIVES, ENTPE, CHAIRE UNESCO, « POLITIQUES URBAINES ET CITOYENNETÉ »

UNIVERSITÉ LYON 2,

CONSEIL NATIONAL DES VILLES, PARIS

DELTA METROPOOL, ROTTERDAM, PAYS-BAS



**vaulx-en-velin**



ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE LYON



Séminaire *Une Ville de.pour TOUS!*

Seminar *A city for.made by ALL!*