



**HAL**  
open science

## Concilier ambitions métropolitaines et intérêts locaux : le cas du projet urbain du Carré de Soie

Romain Chazel

► **To cite this version:**

Romain Chazel. Concilier ambitions métropolitaines et intérêts locaux : le cas du projet urbain du Carré de Soie. Sciences de l'Homme et Société. 2017. dumas-01617933

**HAL Id: dumas-01617933**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01617933>**

Submitted on 7 Dec 2017

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# CONCILIER AMBITIONS METROPOLITAINES ET INTERETS LOCAUX :

Le cas du projet urbain du Carré de Soie

Romain Chazel

Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional  
Aix-Marseille Université

Master 2 Urbanisme et Aménagement du territoire - Spécialité : « Urbanisme  
durable, projet et action opérationnelle »

*Septembre 2017*

*Sous la direction d'Hélène Reigner*



## Remerciements

*Je tiens tout d'abord à remercier l'ensemble des professeurs de l'IUAR qui m'ont transmis les savoirs nécessaires à la réalisation de ce travail concluant ma scolarité.*

*Je remercie plus spécifiquement Hélène Reigner pour son accompagnement, son soutien et ses conseils en tant que tutrice.*

*J'adresse également mes remerciements à l'ensemble des personnes avec lesquelles je me suis entretenu et qui ont accepté de prendre le temps de répondre à mes questions.*

*Enfin, merci à l'équipe du bureau d'études Planed qui m'a permis de concilier au mieux mon travail de stagiaire à mes obligations d'étudiant.*



# Table des matières

<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>1</b>
<i>Situation et objectifs du projet urbain du Carré de Soie</i> .....	1
<i>La mobilisation du projet urbain pour s'affirmer dans un contexte concurrentiel</i> .....	2
<i>Le projet urbain, un outil adapté au renouvellement urbain</i> .....	5
<i>Le projet urbain, un outil inapte à la prise en compte des spécificités locales ?</i> .....	6
<i>Le cas révélateur du projet du Carré de Soie à Vaulx-en-Velin Sud</i> .....	7
<i>Méthodologie</i> .....	8
<b>PARTIE 1 - LE CARRE DE SOIE : UN PROJET URBAIN D'ENVERGURE AU SUD DE VAULX-EN-VELIN</b> ....	<b>10</b>
<i>I. UNE OPERATION METROPOLITAINE DE RENOUVELLEMENT URBAIN EN VUE DE REDYNAMISER UN TERRITOIRE DELAISSE DE L'EST LYONNAIS</i> .....	<b>11</b>
1. Un projet stratégique pour la Métropole de Lyon .....	11
A. Les ambitions d'un territoire qui entend s'affirmer.....	11
B. La volonté d'établir une agglomération multipolaire .....	13
C. L'opportunité d'étendre l'agglomération vers l'est .....	15
D. Un projet conforme au désir de développement économique .....	17
E. Une réponse à la demande de logements.....	18
2. Le choix d'un territoire en déprise mais porteur d'une forte identité.....	20
A. Vaulx-en-Velin, commune divisée la plus pauvre de l'agglomération lyonnaise.....	20
B. Un passé industriel marquant .....	22
C. Un périmètre mosaïque mais une identité et un attachement marqués .....	26
<i>II. D'UN TERRITOIRE DELAISSE AU CARRE DE SOIE : LA MISE EN PLACE ET LES FONDEMENTS D'UN PROJET URBAIN AMBITIEUX</i> .....	<b>30</b>
1. Des fondements métropolitains imbriqués aux enjeux locaux.....	30
A. Donner naissance à un quartier de vie alliant mixité sociale et mixité d'usages.....	30
<i>a) Des types de logement diversifiés</i> .....	30
<i>b) La volonté de créer un lieu de vie</i> .....	32
B. Assurer un projet modèle en matière d'environnement .....	34
<i>a) La mise en valeur du cadre naturel</i> .....	34
<i>b) Une dimension environnementale s'inscrivant à une échelle plus large</i> .....	37

C. Préserver et valoriser l'esprit des lieux .....	38
a) <i>Le concept d'esprit des lieux</i> .....	38
b) <i>La démarche appliquée au Carré de Soie</i> .....	38
2. Prémises, acteurs et traductions opérationnelles du projet urbain du Carré de Soie .....	40
A. Créer les conditions préalables et favorables au développement du projet.....	42
a) <i>Le rôle du marketing urbain</i> .....	42
b) <i>La volonté d'omettre l'appartenance du projet à Vaulx-en-Velin</i> .....	43
c) <i>Des équipements majeurs pour porter le projet</i> .....	44
B. Des dispositifs opérationnels favorisant des partenariats publics/privés .....	47
a) <i>Les outils PUP et PAE</i> .....	47
b) <i>Pourquoi ces dispositifs ?</i> .....	48
C. Le portage politique du projet .....	50
a) <i>Le rôle fondamental de la Métropole de Lyon</i> .....	50
b) <i>Un portage politique montrant ses limites ?</i> .....	51

**PARTIE 2 - LA DIFFICILE CONCRETISATION D'UN PROJET METROPOLITAIN A VAULX-EN-VELIN SUD : ENTRE DECEPTIONS, BLOCAGES ET REAJUSTEMENTS.....** 54

I. UN PROJET ROMPANT AVEC SES FONDEMENTS D'ORIGINE ? .....	55
1. Un faible engagement de la puissance publique à l'origine d'une qualité urbaine limitée ? .....	55
A. Le choix de composer avec les promoteurs et leurs impératifs de rentabilité.....	56
B. Un projet signant la déstructuration de Vaulx-en-Velin Sud ?.....	59
a) <i>Une densité trop élevée ?</i> .....	59
b) <i>Un manque d'espace et d'équipements publics rendant la densité difficilement acceptable</i> .....	60
c) <i>Des constructions menaçantes pour le patrimoine ?</i> .....	63
C. Des logements et des équipements inappropriés ?.....	64
a) <i>La remise en cause de la qualité des bâtiments</i> .....	64
b) <i>Des équipements pas assez nombreux et inadaptés</i> .....	66
2. Une localisation à Vaulx-en-Velin difficilement conciliable avec les ambitions du projet ? .....	69
A. L'implantation vaudoise du Carré de Soie : frein à l'attractivité résidentielle et à l'accueil d'équipements.....	69
a) <i>Une image négative persistante faisant figure de repoussoir pour les classes moyennes</i> .....	69
b) <i>Un passé difficile source d'inquiétudes pour les nouveaux habitants</i> .....	70
c) <i>Un secteur inapte à l'accueil de certains équipements</i> .....	71
B. Un projet signant l'apparition d'une cité dortoir de classes moyennes ? .....	72

a) L'arrivée de classes plus aisées à Vaulx-en-Velin Sud .....	72
b) Un lien distant entre anciens et nouveaux habitants.....	73
c) ... Dû à un manque de lieux de rencontre ? .....	73
<b>C. Une commune à deux vitesses ? .....</b>	<b>75</b>
a) Un sentiment d'investissement pour Vaulx-en-Velin Sud au détriment de Vaulx-en-Velin Nord.....	75
b) Une absence de lien entre le nord et le sud de la commune vouée à se renforcer ?.....	76
c) Le cas révélateur des transports en commun.....	77
<b>II. UN REJET PERSISTANT MALGRE LA NOUVELLE DYNAMIQUE DU PROJET .....</b>	<b>81</b>
<b>1. Un projet confronté au réveil d'une force citoyenne : entre réajustements et relativisation .....</b>	<b>81</b>
<b>A. Le conflit autour de la préservation du patrimoine : les débuts et les fondements de l'opposition.....</b>	<b>82</b>
a) Une opposition frontale en vue de sauver l'usine TASE.....	82
b) ... Trouvant finalement écho auprès du promoteur .....	85
<b>B. Un projet qui se veut à l'écoute des habitants : le renforcement de la concertation .....</b>	<b>87</b>
a) Le contre-pied du PAE TASE : le cas du PUP Karré .....	87
b) Une concertation poussée sur les espaces publics .....	89
<b>C. Un discours visant à nuancer les critiques adressées au projet.....</b>	<b>91</b>
a) Des reproches loin d'être unanimes.....	91
b) La mise en avant des réussites du projet .....	92
<b>2. L'impossibilité d'instaurer une dynamique positive à court terme autour du projet.....</b>	<b>94</b>
<b>A. Les dispositifs de concertation : une nécessité qui montre ses limites .....</b>	<b>94</b>
a) Des dispositifs cantonnés à la petite échelle.....	94
b) Les limites intrinsèques de la concertation .....	96
c) Accorder trop d'importance à la concertation, une erreur ?.....	98
<b>B. Un sentiment de désillusion et de défiance profondément ancré .....</b>	<b>99</b>
a) La déception par rapport aux attentes suscitées .....	99
b) La défiance vis à vis des porteurs du projet .....	100
<b>C. Laisser du temps au temps : gage d'acceptation et d'intégration ? .....</b>	<b>103</b>
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>105</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>105</b>
<b>TABLE DES ILLUSTRATIONS.....</b>	<b>105</b>
<b>ANNEXES .....</b>	<b>105</b>



## INTRODUCTION

Le 30 août 2016, lors de sa traditionnelle visite des principaux chantiers de la Métropole de Lyon, Gérard Collomb, accompagné de sa délégation d'officiels et d'élus, déclarait : « *Quand je voyage et que je vais dans une ville où il n'y a pas de grue, je me dis qu'il ne s'y passe rien. J'aime mieux que les villes soient en perpétuelle mutation* » <sup>1</sup>.

La journée de celui qui est alors maire de Lyon et président de la Métropole de Lyon se conclue au Carré de Soie, vaste projet urbain qui a pour ambition de donner naissance à une sous-entité urbaine cohérente au sein de l'agglomération lyonnaise.

Cette dernière étape n'est en rien anodine, en effet, le Carré de Soie est un projet considéré comme stratégique pour affirmer la place de la Métropole de Lyon à l'échelle nationale et européenne.

### *Situation et objectifs du projet urbain du Carré de Soie*



Figure 1 : Périmètre du Carré de Soie. (Source : Mission Carré de Soie, 2016.)

Situé dans l'est de l'agglomération et s'étendant sur une surface de 500 hectares, le projet urbain du Carré de Soie se trouve à cheval sur deux communes : Vaulx-en-Velin et Villeurbanne. Son périmètre est délimité au nord par le canal de Jonage, à l'ouest par le boulevard périphérique Laurent Bonneval, à l'est par l'avenue Franklin Roosevelt et au sud par la route de Genas. C'est un secteur qui

---

<sup>1</sup> « *Ce mardi, Gérard Collomb organisait sa traditionnelle visite de chantiers de la Métropole de Lyon.* », Lyon mag.com, août 2016, URL : <https://www.lyonmag.com/article/82783/metropole-de-lyon-plus-il-y-a-de-grues-plus-gerard-collomb-est-content>

bénéficie d'une situation privilégiée puisqu'il est proche de l'hypercentre de la ville de Lyon et de l'aéroport international Saint Exupéry plus à l'est. Il bénéficie également de la proximité d'axes routiers majeurs de l'agglomération comme le boulevard Laurent Bonnevey.

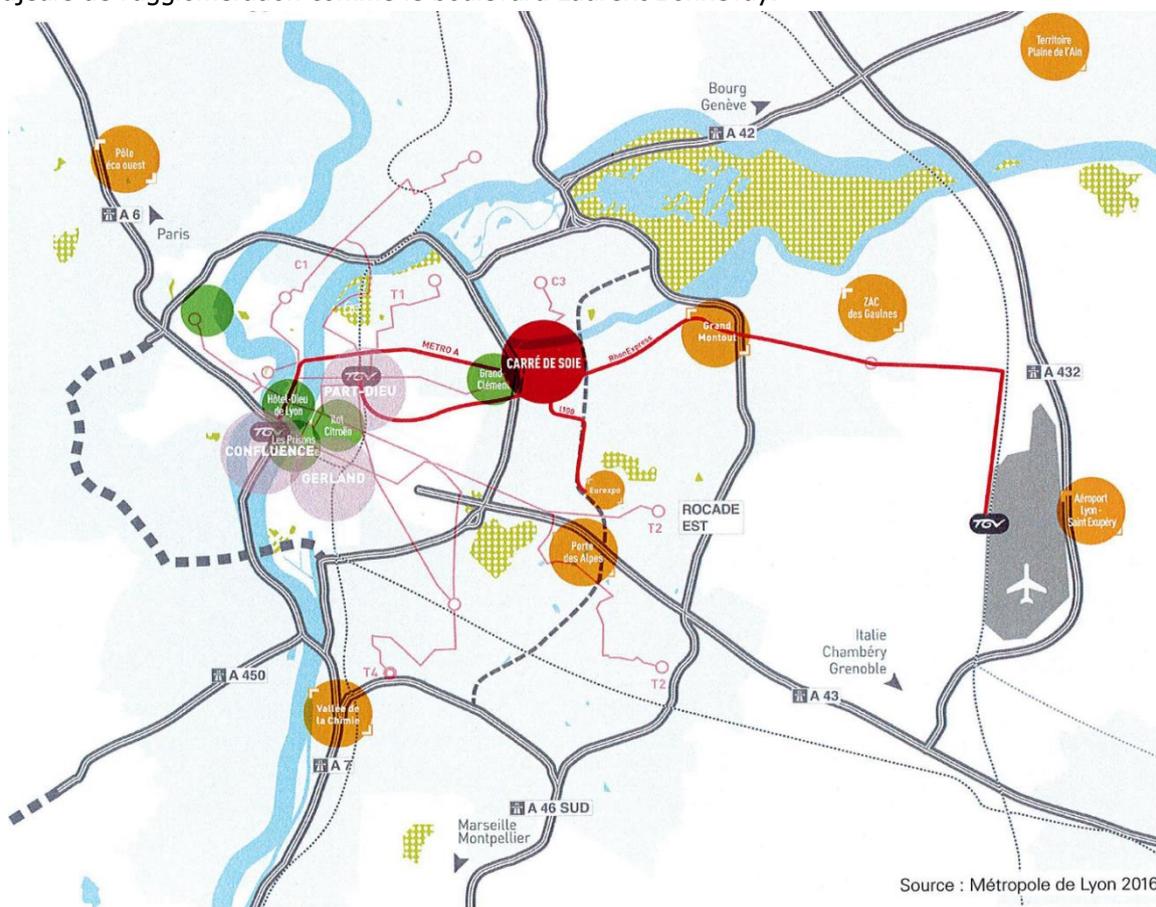


Figure 2 : Situation du Carré de Soie au sein de l'agglomération lyonnaise. (Source : Mission Carré de Soie, 2016.)

Porté au départ par la Communauté urbaine de Lyon (Grand Lyon) puis aujourd'hui par la Métropole de Lyon<sup>2</sup>, l'objectif du Carré de Soie est d'améliorer le cadre de vie des 14 000 habitants déjà présents dans le secteur et d'en attirer de nouveaux en reconquérant un vaste espace de friches industrielles. Cela repose sur un renouvellement des usages par l'instauration d'une mixité de fonctions (habitat, travail, services, commerces...) dans une logique de centralité secondaire.

*La mobilisation du projet urbain pour s'affirmer dans un contexte concurrentiel*

Le projet urbain du Carré de Soie illustre la tendance actuelle des grandes agglomérations à mobiliser les projets urbains pour se « métamorphoser »<sup>3</sup> et s'affirmer dans un contexte concurrentiel de plus en plus fort.

<sup>2</sup> La Métropole de Lyon a été mise en place le 1er janvier 2015, remplaçant le Grand Lyon.

<sup>3</sup> Terme employé sur le site internet de la Métropole de Lyon dans la section « Une métropole de projets », URL : <https://www.grandlyon.com/projets/projets-urbains.html>, consulté le 10/08/2017.

Croisant des savoirs techniques, des composantes politiques et une dimension esthétique, la démarche de projet urbain est apparue à Bologne à la fin des années 1960. Elle se fondait sur la notion de *recupero* et considérait que le processus de planification devait tenir compte de la ville existante dans sa globalité ainsi que de l'opinion de ses habitants<sup>4</sup>. Le concept de projet est devenu à partir des années 1980 et les lois de décentralisation un élément essentiel des discours tenus sur la ville et l'outil privilégié pour sa fabrique en France.

Pour Yves Bonnard, le projet urbain est : « le lieu d'une intervention publique relativement concentrée dans l'espace et dans le temps, dont la finalité est d'aménager un morceau de ville par renouvellement, intensification ou création ex nihilo. C'est une intervention qui articule plusieurs dimensions de l'aménagement urbain (le développement économique, le lien social, la protection de l'environnement, la mobilité, la valorisation patrimoniale etc...) dans un cadre de référence unifié »<sup>5</sup>.

Selon Roelof Verhage et Rachel Linossier, le déroulement d'un projet urbain est pour sa part déterminé par trois dimensions qui interagissent :

- Son contexte : (localisation, accessibilité, structure de la propriété foncière, dynamiques urbaines, économiques, fonctionnelles...)
- Ses objectifs : qui sont à la fois qualitatifs et/ou quantitatifs
- Son montage : qui correspond au système de mise en œuvre dans lequel il s'inscrit et qui est composé d'outils juridiques (ZAC, PUP...)<sup>6</sup>.

Celles-ci déterminent également son importance. Il est en effet possible de déceler une hiérarchie à travers les nombreux projets portés par les agglomérations.

Compte tenu de sa position stratégique, de son étendue, de son objectif d'insuffler un nouveau dynamisme à un territoire délaissé et des multiples opérations qui le composent, le projet urbain du Carré de Soie peut être considéré comme un grand projet urbain de la Métropole de Lyon à l'instar de Lyon Part-dieu, Confluence ou encore Gerland.

Pour Jacques Malézieux, ces grands projets « visent à transformer de manière accélérée et plus ou moins radicale la vocation et l'aspect de certaines zones, à concrétiser une vision de ce qu'elles devraient être en termes d'activités, de cadre physique et de place dans l'agglomération »<sup>7</sup>. Les porteurs de tels

---

<sup>4</sup> INGALLINA Patrizia, Conditions d'émergence et caractéristiques de la notion de projet urbain, in *Le projet urbain*, Presses Universitaires de France, Que sais-je ? 2008, p.77

<sup>5</sup> BONARD Yves, *Faire la ville juste : une analyse « in itinere » de la maîtrise publique d'ouvrage du projet urbain Carré de Soie (métropole lyonnaise)*, PhD thesis, Université de Lausanne, Faculté des géosciences et de l'environnement, 2011, p.41

<sup>6</sup> VERHAGE Roelof, LINOSSIER Rachel, La co-production public/privé des projets urbains, in *Lyon, La production de la ville*, sous la direction de BOINO Paul, Broché, octobre 2009, p.149

<sup>7</sup> MALEZIEUX Jacques, Conclusion : Le grand projet urbain entre la réalisation d'envergure et l'insertion locale, in *Grands projets urbains et requalification*, sous la direction de MALEZIEUX Jacques, MANZAGOL Claude et SENEAL Gilles, Géographie contemporaine, novembre 2002, p.254

projets en attendent des retombées sur un territoire plus large et y voient un moyen de développer des stratégies relatives à l'organisation de l'agglomération dans son ensemble.

Mais les grands projets urbains n'impliquent pas seulement la transformation organisationnelle et physique d'un territoire. Ils sont des entreprises volontaristes de changement, sous forte impulsion et pilotages publics. A ce titre, ils représentent pour Joël Idt : « un moyen d'affirmer pour les élus qui en sont à l'origine leurs capacités entrepreneuriales réactualisant l'idée d'un interventionnisme public fort en matière d'urbanisme »<sup>8</sup>. Cela se vérifie nettement avec la poussée décentralisatrice des années 1980 qui a poussé les villes et les agglomérations à prendre elles-mêmes en main leur développement qu'il soit urbain, économique ou démographique dans un contexte de plus en plus compétitif.

Les projets urbains sont également un outil de marketing territorial pour contribuer à améliorer l'image et le positionnement des villes, ils se doivent de « personnifier la ville, au besoin de corriger une image défavorable ou terne, la doter de qualités spécifiques »<sup>9</sup>. Comme le souligne Maxime Bouly, la prise en considération par les politiques urbaines de cette dimension stratégique et marketing a un effet direct sur le choix des sites à valoriser en priorité et le contenu des projets<sup>10</sup>.

Il convient de souligner que dans son passage de la vision à la réalité, un grand projet connaît plusieurs épreuves, parmi elles, celle du temps. S'étalant sur une ampleur temporelle très large, parfois de plusieurs décennies, il voit inévitablement se succéder différentes conjonctures (sociales, politiques, économiques...) qui peuvent conduire à des révisions et réadaptations de son contenu.

C'est le cas du Carré de Soie qui a commencé à être pensé au début des années 2000 et qui devrait être finalisé à horizon 2030. Il est ainsi important de préciser que le présent mémoire se fonde seulement sur ce qui est pour l'heure<sup>11</sup> réalisé, décidé et envisagé pour ce projet.

---

<sup>8</sup> IDT Joël, *Le pilotage des projets d'aménagement urbain : entre technique et politique, Une analyse basée sur les cas de Paris, Lille, et Chartres*, Sciences de l'Homme et Société, Université Paris VIII Vincennes-Saint Denis, 2009, p.32

<sup>9</sup> MANZAGOL Claude, SENEAL Gilles, Introduction : Les grands projets et le destin métropolitain, in *Grands projets urbains et requalification*, sous la direction de MALEZIEUX Jacques, MANZAGOL Claude et SENEAL Gilles, Géographie contemporaine, novembre 2002, p.3

<sup>10</sup> BOULY Maxime, *Créer les conditions favorables au développement d'une opération de renouvellement urbain. Comparaison de quatre cas lyonnais : La Buire, Confluence, Le Carré de Soie et Vaise l'Industrie*, Institut d'Urbanisme de Lyon, sous la direction de VERHAGE Roelof, 2007, p.30

<sup>11</sup> Été 2017

## *Le projet urbain, un outil adapté au renouvellement urbain*

La concurrence entre métropoles et la volonté d'afficher un dynamisme économique, politique et décisionnel ne sont pas les seuls éléments explicatifs de l'essor du projet urbain ces dernières décennies.

La démarche de projet apparaît effectivement comme un outil adapté à la « reconstruction de la ville sur elle-même » qui est une nécessité de plus en plus forte dans l'urbanisme opérationnel en France. C'est particulièrement le cas depuis 2000 avec la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (loi SRU) qui a fait du renouvellement urbain un élément central des politiques urbaines. Celui-ci consiste à replacer/réinscrire des territoires considérés comme « en panne » dans le marché économique et d'en améliorer l'attractivité tout en veillant à garantir les principes de cohérence, de solidarité, de développement durable et de mixité sociale et fonctionnelle. L'aménagement des villes est donc encouragé à intensifier les opérations sur le tissu urbain existant. De nombreux projets visent aujourd'hui à requalifier des espaces dégradés ou délaissés. Les projets urbains se faisant ex nihilo sont désormais rares au sein des grandes agglomérations.

Selon Marc Bonneville, cette situation a donc conduit à « élargir les cibles du renouvellement urbain vers les secteurs dévalorisés qui n'intéressent pas les investisseurs et à considérer cette question à l'échelle des agglomérations »<sup>12</sup>. Parmi ces cibles se trouvent les zones de friches héritées du déclin industriel de ces dernières décennies.

Dans ce contexte, la vision portée par l'Etat s'axe sur « l'idée que le renouvellement urbain doit passer par une politique volontaire pour remettre dans le coup les territoires de la ville considérés comme étant à la marge en termes de développement et d'attractivité »<sup>13</sup>. En prenant en compte les jeux d'acteurs et en articulant différents registres d'action et les différentes échelles, la démarche de projet apparaît comme particulièrement apte à la concrétisation des objectifs du renouvellement urbain. Le projet est donc le cadre privilégié pour intervenir sur un territoire à enjeux et y réaliser des aménagements.

Compte tenu de sa localisation, le Carré de Soie fait figure de grand projet de renouvellement urbain. Son périmètre est en effet marqué par la présence de grands tènements industriels délaissés et une forte proportion de logements anciens dégradés. Il présente un caractère disparate et les différents éléments qui le composent ne sont pas réellement structurés.

Il faut également noter le fait que le Carré de Soie se situe en grande partie au sud de la commune de

---

<sup>12</sup> BONNEVILLE Marc, « Les ambiguïtés du renouvellement urbain en France », in *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°97, PUCA, 2004, p. 7-16

<sup>13</sup> VERHAGE Roelof, LINOSSIER Rachel, BOULY Maxime, BONNEVILLE Marc, *L'ajustement des enjeux économiques, sociaux et physiques dans les projets urbains*, Rapport - Plate-forme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines (POPSU), Université Lumière Lyon 2 - UMR 56000 Environnement, Ville, Société, novembre 2008.

Vaulx en Velin, commune périphérique et paupérisée de l'agglomération qui souffre d'une image difficile. Il vise donc à dynamiser ce territoire pouvant être considéré comme à la marge de l'agglomération lyonnaise.

En s'implantant sur des territoires déjà bâtis et insérés dans la ville, les projets de renouvellement urbain doivent composer avec des contextes locaux présentant des enjeux et des intérêts qui leur sont parfois spécifiques par rapport au reste de l'ensemble urbain dans lequel ils se trouvent. Les projets urbains prétendent donc tenir compte de ces contextes tout en étant fondés sur des préceptes d'agglomération.

Cela se vérifie avec le projet du Carré de Soie qui a entendu s'adapter à l'histoire industrielle, au contexte urbain, social et politique qui font de Vaulx-en-Velin Sud un territoire « à part » de la métropole lyonnaise. C'est pourquoi le présent mémoire sera centré sur la partie vaudaise du Carré de Soie.

### *Le projet urbain, un outil inapte à la prise en compte des spécificités locales ?*

Malgré cette nécessité de s'adapter à des contextes spécifiques, il semble exister des dénominateurs communs entre grands projets de renouvellement urbain. Les discours qui les portent et leur contenu comportent d'importantes similitudes et cela semble se confirmer à travers des projets portés par la Métropole de Lyon tels que Gerland, Confluence ou le Carré de Soie. Tous mettent en avant des principes tels que la mixité sociale et fonctionnelle, le respect de l'environnement et du développement durable, le développement des mobilités douces, le lien social... Les réponses pour les mettre en œuvre sont les mêmes : développement d'infrastructures de transport en commun, implantation d'équipements commerciaux et/ou culturels structurants, implantation d'espaces verts et de lieux publics dédiés aux modes doux (promenades paysagères), création d'un habitat diversifié (logement social, accession à la propriété...).

Ces nombreux dénominateurs communs amènent ainsi à s'interroger sur l'adaptation supposée des projets de renouvellement aux contextes locaux dans lesquels ils s'implantent. Maxime Bouly en conclut : « De nombreux outils, qui apparaissent comme « miracles » ou dans l'air du temps sont fréquemment utilisés pour valoriser une opération de renouvellement urbain, et ce indépendamment du contexte dans lequel apparaissent les opérations »<sup>14</sup>.

La standardisation des méthodes et des objets peut donc finalement conduire à se demander si le renouvellement urbain n'est pas une démarche systémique où les décideurs appliquent des « recettes métropolitaines » sans que le contexte ne soit suffisamment pris en compte.

---

<sup>14</sup> BOULY Maxime, *Créer les conditions favorables au développement d'une opération de renouvellement urbain. Comparaison de quatre cas lyonnais : La Buire, Confluence, Le Carré de Soie et Vaise l'Industrie*, Institut d'Urbanisme de Lyon, sous la direction de VERHAGE Roelof, 2007, p.74

Comme le fait savoir Rachel Linossier, cela semble se confirmer compte tenu « de la confrontation permanente qui s'opère entre une ambition stratégique de développement territorial et la réalité concrète de la mise en œuvre des projets »<sup>15</sup>.

### *Le cas révélateur du projet du Carré de Soie à Vaulx-en-Velin Sud*

Cette confrontation se traduit au Carré de Soie par des voies dissidentes et des oppositions citoyennes par rapport au projet. A travers son implantation à Vaulx en Velin Sud, celui-ci semble donc être un cas d'étude intéressant pour cerner l'ambivalence entre la dimension métropolitaine des grands projets et leur volonté d'adaptation locale. Il s'agit en effet d'un projet qui répond parfaitement à la combinaison de différentes échelles d'intervention stratégique.

Ces différents constats amènent donc au questionnement suivant :

### **En quoi l'implantation du projet urbain du Carré de Soie à Vaulx-en-Velin Sud illustre-t-elle une conciliation difficile entre ambition globale et prise en compte des intérêts locaux ?**

Cela nécessite d'analyser le projet urbain du Carré de Soie d'un point de vue interne, dans son fonctionnement urbain à l'échelle du quartier, et d'un point de vue externe, comme projet révélateur d'une stratégie métropolitaine.

Il convient de s'interroger sur la cohérence des enjeux et des objectifs du projet en fonction des différentes échelles dans lesquelles il s'inscrit, celles du périmètre, de la commune, de la première couronne Est et enfin de l'agglomération lyonnaise. Ceux-ci n'entrent-ils finalement pas en contradiction, certains ne prennent-ils pas le pas sur les autres, ne s'annihilent-ils pas les uns les autres ? Cela conduit à identifier les dispositions prises par le Carré de Soie pour opérer un dialogue entre ces différentes dimensions. La réflexion engagée appelle également à analyser les liens entretenus par le projet avec son environnement ainsi que ses impacts dans et en dehors de son périmètre. L'appréhension du projet urbain amène aussi à s'interroger sur ses cibles (types d'entreprise, profils de commerce, groupes sociaux...) et sur les potentiels laissés-pour-compte. La réception du projet par les personnes qu'il concerne est donc un élément essentiel à prendre en compte.

Pour parvenir à mener cette réflexion, le présent mémoire s'articule en deux temps.

Il s'agira premièrement de contextualiser le projet dans son ensemble.

La focale sera mise sur les éléments qui attestent de sa dimension métropolitaine et sur ceux qui font de Vaulx-en-Velin Sud un territoire ayant des enjeux spécifiques par rapport au reste de l'agglomération.

---

<sup>15</sup> LINOSSIER Rachel, La cité internationale de Lyon, in *Lyon, La production de la ville*, sous la direction de BOÏNO Paul, Broché, octobre 2009, p.172

Par la suite, l'attention sera mise sur les fondements, les stratégies, les acteurs et les choix opérationnels qui ont guidé la mise en œuvre du projet Carré de Soie. Tous ces points sont essentiels pour percevoir l'ambition et la stratégie globale du projet ainsi que les moyens mis en œuvre pour tenter de concilier l'ambition métropolitaine aux enjeux locaux.

Dans un second temps, il conviendra de montrer qu'en dépit des volontés affichées, les choix retenus pour mener ce projet métropolitain montrent leurs limites et induisent des oppositions. Cela peut s'expliquer en partie par un manque de marge de manœuvre de la part de la puissance publique, mais aussi par ce qui peut être perçu comme une communication inappropriée et une inadéquation au contexte vaudais. Ces difficultés auxquelles les porteurs du projet tentent de répondre seront l'occasion de montrer que le projet urbain n'est pas un processus linéaire mais au contraire soumis à de multiples variations et réajustements. Malgré ces changements revendiqués dans la mise en œuvre du projet, il apparaît néanmoins difficile d'effacer le sentiment de frustration et de déception que peut susciter un projet perçu comme déconnecté des intérêts locaux.

### *Méthodologie*

Le présent mémoire repose sur l'analyse et le croisement de plusieurs sources d'information. Des ouvrages portant sur le territoire d'étude et le projet du Carré de Soie en lui-même ont premièrement été mobilisés. Issus principalement de documents officiels produits par le Grand Lyon puis la Métropole de Lyon, de la presse locale et de travaux académiques de l'Institut d'Urbanisme de Lyon et de l'Université Lumière Lyon 2, ils ont été essentiels pour appréhender le terrain d'étude et le cerner dans son ensemble.

Ces premières lectures ont été complétées par des lectures d'articles et d'ouvrages scientifiques traitant des concepts mobilisés comme ceux de projet urbain, de métropole, de patrimoine, d'esprit des lieux, de parc habité, de centralité ou encore de concertation.

En parallèle de ces lectures, le contact avec le terrain se devait d'être établi. C'est pourquoi plusieurs sorties de terrain ont rythmé les 5 mois de travail qui ont été nécessaires à la réalisation de ce mémoire. Elles ont permis de confronter à la réalité les lieux étudiés via l'analyse de documents et ont été l'occasion de prendre des photos pour illustrer le propos tenu. Même si le terrain a été largement analysé avant l'entrée sur le terrain, l'effet « découverte » s'est tout de même fait sentir.

Enfin, une série d'entretiens semi-directifs avec des personnes associées au projet du Carré de Soie ont été menés<sup>16</sup>. Ceux-ci se sont avérés essentiels pour recueillir les différents points de vue et les

---

<sup>16</sup> Annexes 1 et 2

représentations de chacun. Derrière chaque individu rencontré se cache une position à laquelle sont liés des intérêts et des enjeux. Le choix des rencontres a été dicté par une volonté de diversité dans les profils : acteurs municipaux, acteurs métropolitains, assistant à maîtrise d'ouvrage, nouveaux habitants du Carré de Soie, anciens habitants du secteur... Ces entretiens ont été l'occasion de vérifier ou non les premières hypothèses de départ mais aussi d'en faire naître de nouvelles.

La liste ci-dessous recense les entretiens effectués par ordre chronologique :

- **Olivier Frérot** - 6 juin 2017 - Directeur de l'Agence d'Urbanisme de Lyon de 2007 à 2012 (Entretien exploratoire).
- **Cécile Colomb** - 26 juin 2017 - Habitante du PAE TASE ; membre du Conseil de Quartier Vaulx-Sud La Côte Tase.
- **Hafid Bellache** - 27 juin 2017 - Habitant du secteur depuis plusieurs décennies ; membre du Conseil de Quartier Vaulx-Sud La Côte Tase.
- **Garance Troupillon** - 28 juin 2017 - Chargée de mission communication et concertation à la Mission Carré de Soie<sup>17</sup>.
- **Thérèse Arsale** - 3 juillet 2017 - Habitante du PAE TASE (Questionnaire écrit).
- **Stéphane Gomez** - 4 juillet 2017 - Premier adjoint au maire de Vaulx-en-Velin délégué à la Politique de la Ville, à l'Urbanisme, aux Déplacements urbains, aux Grandes Écoles et à l'Économie (au moment de l'entretien) ; Conseiller métropolitain.
- **Alexandre Scavo** - 6 juillet 2017 - Membre de l'association Agir pour Vaulx en Velin en charge d'accompagner le processus de concertation autour du projet.
- **Jean-Maurice Chaussonnerie** - 12 juillet 2017 - Membre du Conseil de Quartier Vaulx-Sud La Côte Tase ; membre de l'association Agir pour Vaulx en Velin ; Habitant du secteur depuis plusieurs décennies.
- **Bruno Dumetier** - 25 juillet 2017 - Architecte urbaniste en chef du projet désigné par le Grand Lyon.

---

<sup>17</sup> La Mission Carré de Soie a été mise en place par le Grand Lyon pour « assurer l'impulsion, la coordination et le traitement des interfaces entre les différents acteurs du projet ». Elle se situe dans la Maison du projet qui se veut un lieu de présentation, de communication, d'échange et de concertation.

**PARTIE 1 - LE CARRE DE SOIE : UN PROJET URBAIN  
D'ENVERGURE AU SUD DE VAULX-EN-VELIN**

# I. UNE OPERATION METROPOLITAINE DE RENOUVELLEMENT URBAIN EN VUE DE REDYNAMISER UN TERRITOIRE DELAISSE DE L'EST LYONNAIS

De par son importance pour le développement urbain de l'agglomération, le projet du Carré de Soie est largement mis en avant par la Métropole de Lyon.

Il prend place dans un secteur qu'il convient de redynamiser tant il semble avoir été mis à l'écart ces dernières années de la dynamique métropolitaine.

## 1. Un projet stratégique pour la Métropole de Lyon

Le projet du Carré de Soie s'inscrit pleinement dans les objectifs de développement portés par la Métropole de Lyon. Il correspond à la feuille de route qui a été établie par les documents de planification stratégiques pour les atteindre. Ceux-ci établissent plusieurs axes, parmi eux : un développement multipolaire, la nécessité d'étendre l'agglomération vers l'est, un renforcement du développement économique ou encore le besoin de répondre à une demande de logements de plus en plus forte.

### A. Les ambitions d'un territoire qui entend s'affirmer

L'agglomération lyonnaise a pour ambition de s'affirmer en tant que métropole qui compte à l'échelle nationale et européenne. Un des objectifs assumés de la Métropole de Lyon est de faire face à la concurrence de villes comme Barcelone, Milan ou Stuttgart dont le poids démographique, la puissance économique et la capacité d'investissements publics restent supérieurs. L'accès à ce rang « s'appuie sur une politique de l'offre auprès des ménages, entreprises et investisseurs qui vise à « vendre la ville et ses avantages comparatifs »<sup>18</sup>.

Ainsi, selon Rachel Linossier : « Le rayonnement international, la dimension métropolitaine européenne et l'excellence économique sont des constantes qui figurent en première ligne des plans de mandat des élus lyonnais depuis le début des années quatre-vingt. »<sup>19</sup>

Cette ambition de rayonnement à une échelle plus large est un des axes d'orientation stratégique placé au centre de la politique lyonnaise. Cela transparaît à travers le schéma directeur « Lyon 2010 » adopté en 1992 qui comme le constatent Gilles Novarina et Natacha Seigneuret, affiche : « une volonté de

---

<sup>18</sup> GUIRONNET Antoine, Une financiarisation si discrète ? La circulation des standards de la filière d'investissement en immobilier tertiaire dans les politiques de développement urbain du Grand Lyon, *Métropoles*, 19 [En ligne], École Nationale des Travaux Publics de l'État, décembre 2016, p.4

<sup>19</sup> LINOSSIER Rachel, La cité internationale de Lyon, in *Lyon, La production de la ville*, sous la direction de BOINO Paul, Broché, octobre 2009, p.178

véritable planification stratégique en s'appuyant sur le développement durable, l'organisation de l'armature urbaine, les transports en commun, la construction de socles sociaux ou encore le développement économique »<sup>20</sup>. Ces dispositions ont été confirmées plus récemment par le SCOT 2030 approuvé en décembre 2010 dans lequel est évoquée « l'ambition européenne de Lyon » et où la notion de « développement » est omniprésente. Les choix fondateurs pour l'avenir de l'agglomération le démontrent : « développer l'attractivité économique » ; « développer l'attractivité résidentielle » ; « faire de l'environnement un facteur de développement »<sup>21</sup>.

Par rapport au Schéma directeur Lyon 2010, le SCOT 2030 de l'agglomération lyonnaise marque une inflexion en recherchant un meilleur équilibre entre économie, social et environnement. Ce nouveau document révèle le nouvel état d'esprit de la métropole. Selon Gilles Novarina et Natacha Seigneuret : « le devenir des métropoles se joue désormais autant dans la performance environnementale et sociétale que dans la compétition économique »<sup>22</sup>.

Ainsi, au lieu de privilégier une approche strictement économique du développement en engageant l'agglomération dans la tertiarisation, le SCOT 2030 privilégie une approche plus large pouvant contribuer au rayonnement du territoire à travers la mise en avant du patrimoine, la recherche d'un système de transport plus efficace ou encore la tenue de grands événements culturels... Ces nouvelles considérations se traduisent également par la préservation et la mise en valeur d'espaces naturels et agricoles qui constituent des corridors écologiques. Pour y parvenir, le SCOT 2030 identifie une trame et une couronne vertes à l'échelle de l'agglomération, attestant qu'un « nouveau référentiel de l'aménagement des espaces publics est proposé pour orchestrer la relation entre ville et nature »<sup>23</sup>.

Les nombreux projets urbains qui ont été lancés ces dernières années dans l'agglomération sont des leviers importants pour permettre à la Métropole de Lyon de satisfaire ces objectifs de développement.

A ce titre, le Carré de Soie apparaît comme un projet stratégique et ce à plusieurs niveaux. Il permet en effet d'étendre l'agglomération vers l'est, de constituer une nouvelle centralité mais également de soutenir le développement économique et résidentiel.

---

<sup>20</sup> NOVARINA Gilles, SEIGNEURET Natacha, Stratégies et projets urbains : de l'observation à la planification métropolitaine. L'alliance d'une stratégie d'ensemble aux détails de projets d'espaces publics : l'exemple de la métropole lyonnaise, in *Métropoles en chantiers*, sous la direction de LE BRAS David, SEIGNEURET Natacha, TALANDIER Magali, Broché, novembre 2016, p.188

<sup>21</sup> Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Projet d'Aménagement et de Développement durable (PADD), *SCOT 2030 Agglomération lyonnaise*, décembre 2010, p.2

<sup>22</sup> NOVARINA Gilles, SEIGNEURET Natacha, Stratégies et projets urbains : de l'observation à la planification métropolitaine. L'alliance d'une stratégie d'ensemble aux détails de projets d'espaces publics : l'exemple de la métropole lyonnaise, in *Métropoles en chantiers*, sous la direction de LE BRAS David, SEIGNEURET Natacha, TALANDIER Magali, Broché, novembre 2016, p.195

<sup>23</sup> Ibid, p.202

## B. La volonté d'établir une agglomération multipolaire

A l'instar de l'ensemble des collectivités territoriales françaises, la politique urbaine de la Métropole de Lyon est influencée par la loi SRU qui cherche à lutter contre l'étalement urbain. Cela passe entre autres par une modification des pratiques de la ville en limitant les nécessités de déplacements et les disparités sociales entre quartiers en privilégiant la mixité, qu'elle soit sociale ou fonctionnelle. La notion clé de ce type de politiques urbaines est la notion de centralité. Un nouveau mode d'organisation multipolaire des grandes agglomérations s'est ainsi affirmé ces dernières années.

La Métropole de Lyon mise ainsi sur « l'organisation de son développement autour d'un petit nombre de « sites stratégiques » présentant de fortes potentialités et à même de rayonner sur des bassins de vie »<sup>24</sup>. Ces centralités tendent à agir en complémentarité et en réseau. Parmi elles se trouvent notamment le quartier de la Part-Dieu et la presqu'île de Lyon où se situe le centre-ville. Le projet Carré de Soie est pour sa part intimement lié à cette notion de centralité. Il a en effet pour vocation de donner naissance à une centralité secondaire au sein de la première couronne Est de l'agglomération lyonnaise.

Une centralité peut être définie en fonction de plusieurs critères, elle est : « un lieu de vie, d'échanges et de mouvements, qui permet un brassage social, un regroupement d'activités, d'équipements et de services avec un pouvoir d'attraction et de diffusion plus ou moins étendu, relié au reste de l'espace par un réseau de voies et de dessertes collectives »<sup>25</sup>.

Selon le CERTU, la création d'une centralité repose sur quatre points principaux<sup>26</sup> :

- La spécialisation de l'activité : donner une intensité maximale à un domaine d'activités (commerces, loisirs, bureaux) à travers les choix d'implantation et le discours porté.
- La délimitation d'un espace qui va servir de lieu de concentration et de lieu de support au processus de thématization.
- Le branchement du site sur des réseaux de mobilité.
- L'existence d'un ensemble de services permettant de rendre agréable la vie du site et contribuant à son attractivité : loisirs, espaces publics...

Plusieurs points confirment que le projet du Carré de Soie entend donner lieu à une nouvelle centralité d'agglomération.

---

<sup>24</sup> Ibid, p.189

<sup>25</sup> CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), *Centralités dans la ville en mutation : Quelles perspectives d'action pour les pouvoirs publics*, Broché, 2003, p.31

<sup>26</sup> Ibid, p.83

Premièrement, la place très importante accordée à la notion de « polarité » dans les discours autour du projet. Le Carré de Soie entend être un « pôle multimodal »<sup>27</sup> ou un « pôle d'échange » grâce à la présence d'infrastructures de transport majeures : ligne de métro, ligne de tramway, parking relais du Sytral, nouvelle voirie de desserte routière avec le Boulevard Urbain Est (BUE)<sup>28</sup>... Il est donc délimité et desservi par un système de transport performant qui le rend visible et lisible dans l'agglomération. Ces pôles multimodaux constituent à eux seuls des lieux de centralité du fait du nombre important de personnes qui y transitent.

Le projet intègre également un « pôle de commerces et de loisirs », celui-ci vise une fréquentation à la fois commerciale, culturelle et de loisirs. Enfin, le projet du Carré de Soie est voué à donner naissance à un « pôle tertiaire » en attirant emplois et entreprises en son sein. Ce pôle « pourra constituer à terme une alternative au pôle de la Part-Dieu »<sup>29</sup>.

D'autre part, à l'instar d'autres centralités, le Carré de Soie s'appuie sur la mise en scène de l'espace urbain autour de l'ambiance, de l'évènement et du spectacle. La conception des lieux est travaillée et la culture est présente grâce au cirque Imagine<sup>30</sup> à proximité du pôle multimodal et du centre commercial.

Le développement des centralités à l'échelle de l'agglomération est réfléchi puisqu'elles doivent se faire le moins de concurrence possible tout en étant complémentaires. Elles représentent une certaine autonomie de vie urbaine.

En tant que centralité, le Carré de Soie se veut donc un secteur accessible et générateur de déplacements. Il entend également être un lieu animé, multifonctionnel, convivial et porteur d'une identité que les visiteurs peuvent s'approprier.



Figure 4 : Le centre commercial du Carré de Soie, août 2017  
(Source : Romain Chazel)



Figure 3 : Station de métro Vaulx-en-Velin La Soie, août 2017  
(Source : Romain Chazel)

<sup>27</sup> Mission Carré de Soie - Grand Lyon, *Projet urbain Carré de Soie, Synthèse*, p.6

<sup>28</sup> Annexe 3

<sup>29</sup> Ibid.

<sup>30</sup> Etablissement proposant des diners spectacles cabaret-cirque qui est également école de cirque.

### C. L'opportunité d'étendre l'agglomération vers l'est

Au-delà d'être une nouvelle pièce dans l'organisation multipolaire de l'agglomération lyonnaise, le projet du Carré de Soie permet aussi d'affirmer le développement de l'aire urbaine vers l'est. Cet axe s'affirme depuis le 19<sup>ème</sup> siècle comme l'axe principal de son développement :

*« Avec le Carré de Soie on est dans la logique du développement vers l'est. On a commencé sur la colline de Fourvière et sur celle de la Croix-Rousse, puis au 19ème on a traversé le Rhône puis au 20ème on a continué vers Brotteaux. Après, on a franchi la ligne de chemin de fer qui passe par la Part-Dieu puis ça a été Villeurbanne et maintenant on franchit le périphérique... La tache urbaine dense de l'agglomération augmente et on va aller comme ça jusqu'à la rocade... »*

---

Bruno Dumetier

Ainsi, pour Gilles Novarina et Natacha Seigneuret « la localisation des sites stratégiques de développement est justifiée par l'existence de deux axes prioritaires de développement, appelés « arc des fleuves » et « axe est/ouest »<sup>31</sup>.

Le Carré de Soie est un projet qui s'inscrit pleinement dans ces deux axes de développement. De par son importante disponibilité foncière et sa situation à mi-chemin entre la gare de la Part-Dieu et de l'aéroport Saint-Exupéry, il fait figure d'élément structurant pour la dynamique générale de « reconquête » de la première couronne Est. Il est également pensé en complémentarité avec d'autres projets portés par l'agglomération pour insuffler une dynamique à l'est lyonnais. Parmi eux se trouvent les 4 Grands Projets de Ville <sup>32</sup> (GPV de Rillieux-la-Pape. GPV DE Vaulx-en-Velin ; GPV de Vaulx en Velin Sud ; GPV de Vénissieux) et le projet urbain Portes des Alpes <sup>33</sup>.

---

<sup>31</sup> NOVARINA Gilles, SEIGNEURET Natacha, Stratégies et projets urbains : de l'observation à la planification métropolitaine. L'alliance d'une stratégie d'ensemble aux détails de projets d'espaces publics : l'exemple de la métropole lyonnaise, in *Métropoles en chantiers*, sous la direction de LE BRAS David, SEIGNEURET Natacha, TALANDIER Magali, Broché, novembre 2016, p.189

<sup>32</sup> Un GPV (dispositif mis en place de 2000 à 2006) est un projet global de développement social et urbain, s'inscrivant dans la durée (10-15 ans), qui vise à réinsérer un ou plusieurs quartiers dans la dynamique de développement de leur agglomération. Il concentre des investissements massifs sur des sites dévalorisés en terme spatial, économique et social, ainsi qu'en terme d'image. Ses actions portent notamment sur la restructuration du bâti, l'implantation de services publics et collectifs, le désenclavement des quartiers et leur intégration à l'agglomération.

<sup>33</sup> Communauté urbaine du Grand Lyon, *Projet urbain Carré de Soie*, juin 2007, p.29

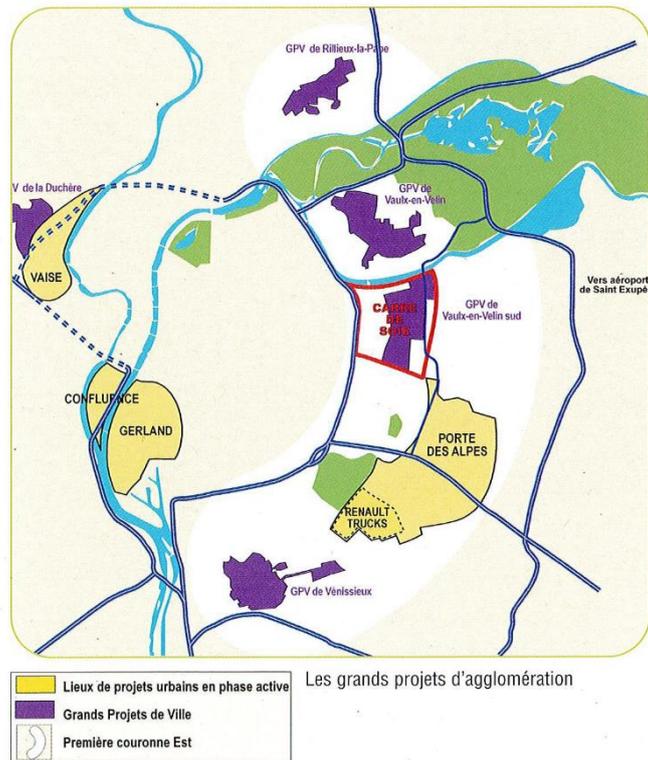


Figure 5 : Le Carré de Soie au sein de la première couronne Est.  
 (Source : Mission Carré de Soie, 2007.)

Cette volonté de renforcement de la première couronne Est de l'agglomération apparaît comme une nécessité. Il s'agit d'un territoire en difficulté malgré ses atouts et les nombreuses interventions dont il a fait l'objet ces dernières décennies. Les enjeux y sont importants, pour Dominique Mouillaux et Pierre Suchet : « la poursuite d'une dérive négative est à terme un facteur de déséquilibre pour l'ensemble de l'agglomération, alors que la relance de son développement peut devenir un atout décisif »<sup>34</sup>.

Le Carré de Soie n'est donc pas seulement un projet s'inscrivant dans l'extension « naturelle » de l'agglomération vers l'est, il est également une réponse au besoin de dynamiser un territoire porteur de lourds enjeux :

*« L'enjeu pour l'agglomération c'est de rendre à nouveau attractif la première couronne Est... Cette première couronne Est a été tellement stigmatisée par les grands ensembles de logements sociaux qui ont connu beaucoup de problèmes... De Rillieux jusqu'à Vénissieux c'est là où on a toutes les anciennes ZUP qui ont fait l'objet depuis 30 ans de la politique de la ville avec des investissements énormes pour essayer d'améliorer la qualité de ces morceaux de ville... Il n'empêche que même avec l'argent investi, toute cette première couronne a perdu des habitants jusque dans les années 2000 au profit de territoires plus éloignés de 2ème ou 3ème couronne. Donc clairement, l'enjeu politique qui a été affiché par la Communauté*

<sup>34</sup> MOUILLAUD Dominique, SUCHET Pierre, Changement de focale pour la première couronne de l'Est lyonnais, Penser le renouvellement urbain à l'échelle de l'agglomération, *Les cahiers du DSU* n°31-32, décembre 2001, p.60

*urbaine de Lyon c'est de rendre à nouveaux attractifs des territoires extrêmement bien situés qu'on peut desservir efficacement par les infrastructures routières et les transports en commun. »*

---

Bruno Dumetier

#### **D. Un projet conforme au désir de développement économique**

Le développement économique est aussi un enjeu fondamental pour la Métropole de Lyon. Il s'agit d'attirer des entreprises et des emplois afin de diminuer le chômage, d'augmenter ses ressources financières et de renforcer son dynamisme à l'échelle nationale et européenne.

Le Schéma de Cohérence Territoriale confère à l'est de l'agglomération « un rôle de polarité économique centrale de l'aire métropolitaine » puisqu'il fait figure de « porte d'entrée internationale de l'agglomération et a à ce titre vocation à accueillir des fonctions métropolitaines supérieures »<sup>35</sup>.

Un des objectifs du Carré de Soie est donc de devenir une centralité périphérique organisée autour de fonctions tertiaires supérieures en attirant les entreprises. Les porteurs du projet insistent sur ce point en considérant le territoire du Carré de Soie comme « un territoire clef pour le développement économique qui se positionne comme un des quatre pôles tertiaires de l'agglomération ». L'accueil d'entreprises en son sein permet « d'assurer une dynamique au territoire, une mixité des usages, et de participer au maintien et à la création de l'emploi local. »<sup>36</sup>

Pour attirer les entreprises, l'accessibilité du site, sa proximité de la gare et de l'aéroport, son cadre paysager et urbain et ses prix compétitifs sont mis en avant à grand renfort de communication et de marketing territorial.

Cette stratégie semble s'avérer payante. En effet, près de 950 établissements comptant environ 11 000 salariés se trouvent au Carré de Soie<sup>37</sup>. Près de 2/3 sont des TPE/PME de moins de 10 salariés et 1/3 ont une activité liée à l'industrie. Le territoire est également marqué par la présence de grands groupes tertiaires nationaux et internationaux. Sur la partie vaudoise du projet se trouvent notamment Technip Lyon (800 emplois) et Véolia Environnement et Dalkia (600 emplois), tandis que du côté de Villeurbanne se sont implantés Alstom Transport (1100 emplois) et Adecco (1000 emplois)<sup>38</sup>. Ces entreprises se trouvent à proximité directe du pôle multimodal.

---

<sup>35</sup> Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, *Projet d'Aménagement et de Développement durable (PADD), SCOT 2030 Agglomération lyonnaise*, décembre 2010, p.56

<sup>36</sup> Mission Carré de Soie - Métropole de Lyon, *Carré de Soie, Projet urbain principes et enjeux*, 2016, p.15

<sup>37</sup> Annexe 4

<sup>38</sup> Mission Carré de Soie - Métropole de Lyon, *Lyon Carré de Soie, Territoire de projets et d'ambitions économiques*, mars 2016, p.14



Figure 6 : Siège de Véolia et site de Woopa, août 2017 (Source : Romain Chazel)

## E. Une réponse à la demande de logements

Le projet du Carré de Soie ne contribue pas seulement au développement économique. Il est aussi un moyen de répondre à une demande de logements de plus en plus forte au sein de la métropole.

Contrairement à la première couronne Est, l'aire urbaine de Lyon est en constante augmentation démographique ces dernières années. Entre 1999 et 2010, l'INSEE a estimé le taux d'accroissement annuel moyen de la population à 1%, dont 0.2% dû à l'arrivée de nouvelles populations. D'ici 2030, 150 000 nouveaux habitants devraient arriver dans l'agglomération lyonnaise. La demande de logements est donc importante et se renforce d'autant plus compte tenu du phénomène de desserrement des ménages<sup>39</sup>.

C'est pourquoi, l'un des objectifs de la métropole est de construire de nouveaux logements, cela est transparu nettement dans le programme de Gérard Collomb aux élections municipales de 2014<sup>40</sup> qui affirmait à propos de Lyon et de son aire urbaine : « La ville où il fait bon habiter : des logements pour tous, plus nombreux, plus écologiques et mieux répartis dans l'agglomération : + 9000 logements / an du T1 au T6. + 6000 logements étudiants d'ici 2020. + 4500 logements sociaux ». Pour parvenir à ces ambitions, la métropole doit donc faciliter les opérations des promoteurs immobiliers et des bailleurs sociaux.

Dans le même temps, la métropole a pour volonté de densifier le tissu existant afin de limiter l'étalement urbain. Cela ne peut donc se faire qu'en construisant sur des terrains situés dans le tissu urbain existant, si possible proches des transports en commun et à un prix relativement peu élevé pour produire des logements abordables.

<sup>39</sup> Du fait du vieillissement et des nouveaux modes de vie, la moyenne du nombre de personnes par ménage tend à la baisse, il s'agit d'un phénomène national.

<sup>40</sup> Gérard Collomb est alors maire de Lyon et candidat à sa réélection.

Le territoire du Carré de Soie remplit parfaitement ces critères. La dimension logement est ainsi une composante essentielle du projet. Il entend proposer « une offre de logements variée, mixte et abordable » venant compléter l'habitat ancien et majoritairement pavillonnaire du secteur. Il s'attache tout particulièrement à « offrir une gamme (allant du logement social à l'accession à la propriété) et une typologie diversifiée de logements en vue de répondre aux besoins des classes moyennes et des populations plus modestes »<sup>41</sup>.

L'ensemble des opérations du Carré de Soie à l'œuvre aujourd'hui (ZAC Villeurbanne La Soie ; PUP Karré ; PUP Gimenez et PAE TASE) créeront ainsi plus de 3000 logements représentant une surface totale de près de 200 000 m<sup>2</sup>. Cela occasionnera la venue d'environ 6200 habitants dans le secteur<sup>42</sup>.

Après les premières grandes opérations du projet (le pôle Woopa, le parc relais du Sytral, le siège de Véolia...) les premiers logements commencent à sortir de terre à partir de 2013 au sein du PAE TASE (opération d'aménagement d'ensemble qui compte 760 logements dont 27% de logements aidés). Les immeubles réalisés se situent à proximité du pôle multimodal et affichent des hauteurs allant de R+6 à R+8. En parallèle de ces premières constructions de logements, certains anciens ensembles de logements sociaux comme ceux de La Balme ou des Grandes Cités TASE ont été réhabilités<sup>43</sup>.



Figure 7 : Premiers immeubles du PAE TASE et immeubles en construction, août 2017 (Source : Romain Chazel)

<sup>41</sup> Mission Carré de Soie - Métropole de Lyon, *Carré de Soie, Projet urbain principes et enjeux*, 2016, p.14

<sup>42</sup> Ibid, p.26

<sup>43</sup> Mission Carré de Soie - Grand Lyon, *Carré de Soie l'esprit fertile, Présentation du projet urbain Carré de Soie*, septembre 2011, p.6

## 2. Le choix d'un territoire en déprise mais porteur d'une forte identité

Le projet du Carré de Soie est donc conforme aux ambitions de développement de l'agglomération lyonnaise. Ses fondements métropolitains ne doivent cependant pas omettre le fait qu'il est parmi les grands projets lyonnais celui qui s'implante sur le territoire connaissant le plus de difficultés : Vaulx-en-Velin Sud. Le projet ambitionne de fait de donner un second souffle à cet ancien secteur industriel de la commune la plus pauvre de l'agglomération :

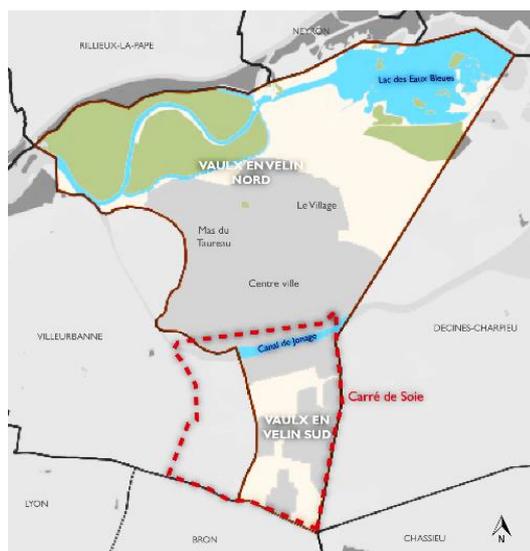
*« On avait un territoire à la marge de l'agglomération et de Vaulx-en-Velin avec de très faibles densités et de très grandes emprises industrielles en friche. L'idée c'était d'avoir un grand projet métropolitain permettant de redensifier le territoire et de le redynamiser. »*

Stéphane Gomez

Malgré ces difficultés, le passé industriel de Vaulx-en-Velin Sud lui a conféré des spécificités sociales, historiques et patrimoniales qui expliquent en partie le profond attachement de ses habitants à leur quartier.

La localisation d'une partie du Carré de Soie à Vaulx-en-Velin et plus spécifiquement à Vaulx-en-Velin Sud est donc un élément de contexte essentiel à prendre en compte pour analyser l'insertion locale du projet et sa réception auprès de la population.

### A. Vaulx-en-Velin, commune divisée la plus pauvre de l'agglomération lyonnaise



La partie est du projet du Carré de Soie se trouve au sud de Vaulx-en-Velin. Compte tenu des difficultés sociales, économiques et d'image de cette commune, il prend une signification toute particulière.

Commune de 45 274 habitants située dans la banlieue est de Lyon, Vaulx-en-Velin se caractérise par une division marquée entre sa partie Nord et sa partie Sud. Délimitées par le canal de Jonage<sup>44</sup>, ces deux entités ont peu de lien et montrent une commune à deux visages.

Figure 8 : Localisation du Carré de Soie sur le territoire vaudais.  
(Réalisation : Romain Chazel)

<sup>44</sup> Canal dont la construction remonte à 1894 destiné à alimenter en eau l'agglomération de Lyon et à produire de l'énergie grâce à la centrale hydroélectrique de Cusset.

Près de  $\frac{3}{4}$  des habitants se concentrent dans le nord où la surface urbanisée est nettement plus étendue. De grands ensembles y ont été construits ex nihilo sous forme de tours et de barres entre 1968 et 1980 dans le cadre d'une Z.U.P. (Zone d'Urbanisation Prioritaire) et ce bien après le secteur Sud qui a commencé à s'urbaniser dès le début du XX<sup>ème</sup> siècle.

C'est dans le nord que se trouve le centre-ville de Vaulx-en-Velin qui a été pensé à l'origine sans habitant et qui réunit aujourd'hui plusieurs équipements majeurs dont l'hôtel de ville, un centre social, un planétarium, l'École d'Architecture de Lyon ou encore l'École Nationale des Travaux Publics de l'Etat.

Les ZUP du secteur nord ont profondément marqué l'image et l'histoire de la commune. Quelques années seulement après leur construction, elles accumulent les problèmes : chômage, logements déjà vieillissants, manque d'espace public, isolement, délinquance et discrimination... Vaulx-en-Velin devient alors dans les années 1980 et 1990 une figure de la crise sociétale des banlieues. Des émeutes urbaines éclatent à partir d'octobre 1990 suite à la mort d'un jeune motard tentant de forcer un barrage de police au Mas du Taureau<sup>45</sup>. Ces événements occasionnent une forte résonance médiatique et font parler de Vaulx-en-Velin à l'échelle nationale.

Les pouvoirs publics, via notamment les dispositifs de la politique de la ville, ont alors concentré leur attention sur ces ZUP. Cela a principalement conduit à l'introduction d'une mixité fonctionnelle, une réhabilitation du bâti, à la création d'espaces et d'équipements publics et au développement urbain du centre-ville. Ces actions perdurent aujourd'hui via le Grand Projet de Ville<sup>46</sup>.

Au-delà des grands ensembles et du centre-ville, le nord compte également d'importants espaces agricoles et naturels dont le parc d'agglomération Miribel-Jonage situés dans les anciens méandres du Rhône.

Le projet du Carré de Soie prend place au sud du canal de Jonage sur un secteur qui est resté à l'écart des soubresauts du nord.

Vaulx-en-Velin Sud est peu lié au nord, le canal constitue en effet une vraie frontière. Le sud de la commune appartient à une entité multi communale, regroupant les communes de Vaulx-en-Velin, Villeurbanne, Bron et Décines-Charpieu. Hétéroclite, il mêle également deux grands types de fonctions que sont l'habitat (essentiellement pavillonnaire) et l'activité économique. Certaines structures bâties qui s'y trouvent (telles que l'usine hydroélectrique de Cusset et l'usine TASE) représentent un témoignage historique et esthétique de l'époque industrielle passée<sup>47</sup>. Enfin Vaulx-en-Velin Sud réunit

---

<sup>45</sup> DANEL Grégory, *RETOUR SUR - Vaulx-en-Velin : 25 ans après les émeutes, une ville en renouveau, des habitants fragiles*, Le Point, octobre 2015

<sup>46</sup> Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Plan local d'urbanisme de Vaulx-en-Velin, modification n°11, 2015, p.4

<sup>47</sup> Ibid, p.7

aussi des équipements d'agglomération comme les ateliers du métro de Lyon ou l'hippodrome de Vaulx-En-Velin/Villeurbanne, situé en lisière du canal de Jonage.

Présentant un important potentiel de mutabilité, ce territoire a finalement été inclus dans le périmètre du projet du Carré de Soie qui doit conduire à son renouveau.

Au-delà de cette division communale en deux territoires distincts, Vaulx-en-Velin se distingue également par une population bien plus modeste même si les opérations menées ces dernières années ont contribué à diminuer la pauvreté.

Elle reste considérée comme la commune la plus pauvre de l'agglomération et fait partie des 100 communes de France où les habitants sont les plus pauvres<sup>48</sup>. En attestent ces quelques chiffres de l'observatoire de Vaulx-en-Velin<sup>49</sup> :

- En 2011, 57% des ménages fiscaux vaudais n'étaient pas imposables sur le revenu (le plus fort taux de ménages non imposés du Rhône).
- A la même date, la moitié des ménages déclare un revenu mensuel inférieur à 1 772 € (contre 2 421 € pour l'ensemble des ménages de la métropole lyonnaise).
- 37% de la population active appartient à la catégorie des ouvriers en 2011. C'est proportionnellement deux fois plus que dans la métropole (18%). A l'inverse, seulement 6,5% relèvent de la catégorie des cadres, contre une moyenne de 22,5% dans la Métropole de Lyon.
- Enfin, 58% des résidences principales sont des habitations à loyer modéré, soit près de trois fois la moyenne de la métropole (20%).

La population vaudaise est également plus jeune que la population métropolitaine (près de la moitié (47%) a moins de 30 ans) et augmente plus fortement (hausse de 6%, contre +4% à l'échelle de l'ensemble de la métropole).

Enfin, les populations du nord et du sud de Vaulx-en-Velin présentent des différences notables. Le Carré de Soie s'implante ainsi dans un secteur où les habitants sont plus âgés et plus aisés qu'au nord.

## **B. Un passé industriel marquant**

Le sud de Vaulx-en-Velin, contrairement au nord, a été profondément marqué par l'industrie et en particulier par celle du textile. L'ensemble urbain témoigne de ce passé industriel influencé par les

---

<sup>48</sup> FALGA Pierre, *Rhône : où vivent les riches, où vivent les pauvres*, l'Express, décembre 2015, URL : [http://www.lexpress.fr/region/rhone-alpes/rhone-ou-vivent-les-riches-ou-vivent-les-pauvres\\_1743175.html](http://www.lexpress.fr/region/rhone-alpes/rhone-ou-vivent-les-riches-ou-vivent-les-pauvres_1743175.html)

<sup>49</sup> Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise, Observatoire de Vaulx-en-Velin, 2015, 53p.

conceptions modernistes du grand patronat paternaliste du XXème siècle. Le projet du Carré de Soie doit ainsi composer avec cet héritage historique, social et patrimonial.

L'urbanisation du site a commencé à la fin du XIXème siècle et s'est structurée autour de la ligne du Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (construite dans les années 1880). Celle-ci favorise tout un alignement industriel entre Villeurbanne et Décines. L'année 1894 est une année marquante puisqu'elle marque le creusement du canal de Jonage et la construction de l'usine hydroélectrique de Cusset, deux éléments qui sont aujourd'hui structurants pour le Carré de Soie.

Mais c'est surtout la date de 1923 qui bouleverse le site avec l'implantation par le groupe Gillet d'une des premières usines françaises de fabrication de soie artificielle : l'usine TASE (Textiles Artificiels du Sud Est ; anciennement SASE). L'emplacement est idéal, il lui permet de tirer parti de la présence de l'eau, de l'électricité et de la voie ferrée. Les terrains achetés par le groupe Gillet s'étendent sur une surface de 75 h et le bâtiment de l'usine sur 10 hectares. L'usine TASE se retrouve rapidement suivie par d'autres implantations industrielles et influence fortement l'évolution de Vaulx-en-Velin Sud.



Figure 9 : Vue générale de la cité TASE et des petites cités, début XXème siècle.  
(Source : Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Diagnostic patrimonial du Carré de Soie.)

Les usines donnent lieu à un paysage urbain symbolique du paternalisme industriel. Elles sont en effet un moyen d'expérimenter l'habitat populaire à travers des innovations architecturales et sociales de l'époque.

L'usine TASE est ainsi joutée par une cité ouvrière de 97 pavillons empruntant au modèle des cités jardins : la petite cité TASE<sup>50</sup>. Il s'y trouve également des ensembles de logements collectifs avec la

---

<sup>50</sup> FORET Catherine, Direction de la Prospective et du Dialogue Public / Mission Carré de Soie, *Carré de Soie : l'esprit des lieux en 10 caractères*, août 2010, p.9

grande cité TASE construite en 1926 mais aussi des lotissements auto construits par les ouvriers selon un système coopératif (cités castor). Dans les années 1960, soixante-deux pavillons castors sont édifiés au sud-est de la petite cité sur la base de plans délivrés par l'usine<sup>51</sup>.



Figure 10 : Immeuble de la Grande Cité TASE et maison de la Petite Cité TASE, août 2017. (Source : Romain Chazel)

Ces ensembles n'étaient pas seulement composés de logements. Ils comptaient en effet plusieurs équipements pour répondre aux besoins des ouvriers : centre médico-social, plusieurs magasins installés en rez-de-chaussée dans la grande cité TASE, une zone de commerces dans la petite cité, une chapelle, deux écoles, un café ou encore des équipements culturels et sportifs (un hippodrome construit en 1900, un stade, une piscine...). Les ouvriers vivant sur le site se trouvaient donc dans une situation d'autarcie par rapport au reste de l'agglomération. Leur mode de vie était marqué par l'intensité des relations de voisinage mais aussi par la pluri culturalité puisque les usines ont eu à certains moments de leur histoire (notamment dans l'après-guerre) recours à une main d'œuvre étrangère importante. Ces implantations de groupes de logements ouvriers à proximité des usines étaient un moyen efficace pour le patronat d'encadrer et de contrôler la vie des travailleurs<sup>52</sup>.

---

<sup>51</sup> BEN AMEUR Noura, *Le patrimoine industriel, objet de conflits ? Exemple de l'ensemble TASE dans le projet urbain du Carré de Soie*, sous la direction de ZANETTI Thomas, École Nationale des Travaux Publics de l'État juillet 2008, p.28

<sup>52</sup> Ibid, p.22

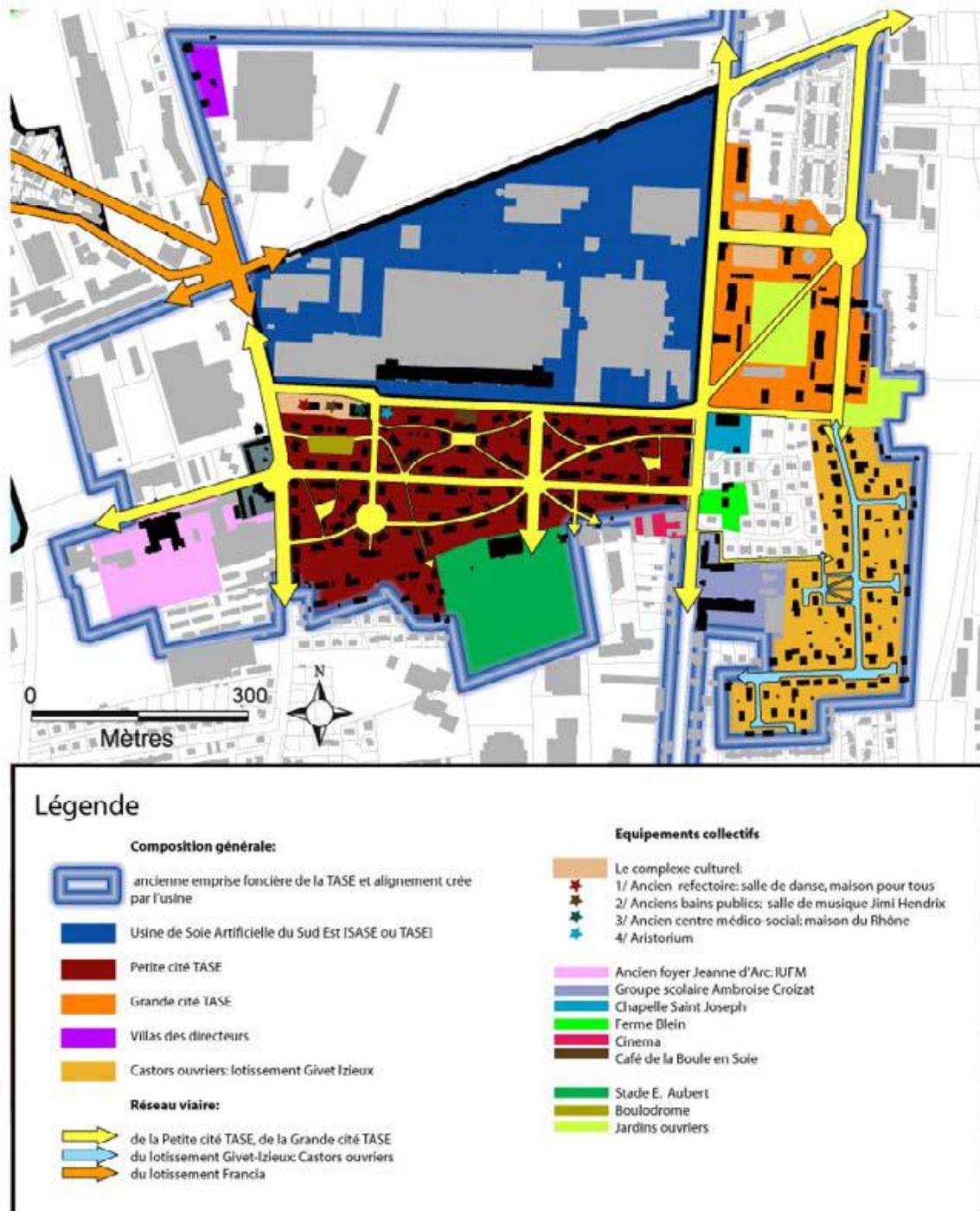


Figure 11 : Le complexe TASE avant le projet du Carré de Soie. (Source : Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Diagnostic patrimonial du Carré de Soie.)

Le territoire alors surnommé quartier de la soie se construit donc en marge de l'agglomération et l'usine s'impose comme élément structurant à la fois spatialement et socialement :

« Il faut bien avoir en tête que l'usine TASE est vraiment à l'origine de toute la morphologie du site et de son peuplement. »

Néanmoins, à partir des années 1970, la crise économique touche de plein fouet le secteur industriel. L'usine TASE est directement impactée et se voit rachetée par Rhône Poulenc en 1971. A la fin des années 1970 le site de l'ancienne usine TASE ne compte plus que 700 salariés alors qu'en 1930, à son apogée, plus de 3000 ouvriers y travaillaient. Elle finit par fermer ses portes en 1980 après 53 ans d'activités<sup>53</sup>. La déshérence du territoire est renforcée par l'urbanisation grandissante du nord de Vaulx-en-Velin qui attire des milliers d'habitants. Le sud n'est alors plus le principal foyer de peuplement de la commune.

En 1981, les logements de la petite cité sont vendus à leurs locataires. Les immeubles de la grande cité sont quant à eux rachetés par la SOLLAR (Société Le Logement Alpes Rhône) pour être rénovés<sup>54</sup>.

Les années 1980 marquent dès lors la fin du règne de l'usine et du patronat à Vaulx-en-Velin Sud même si celui-ci continue d'influencer le territoire aujourd'hui :

*« Il s'est développé dans le sud de Vaulx-en-Velin une certaine culture locale qui est aussi fortement due à la cité paternaliste industrielle. Même si elle n'existe plus aujourd'hui elle a marqué les mentalités. »*

---

Stéphane Gomez

La fermeture de l'ancienne usine TASE signifie l'abandon d'une emprise foncière de près de 75 hectares composés d'espaces de production et d'habitat.

Au cours des années 1990, le bâtiment de l'usine TASE ne fait pas l'objet d'investissement particulier par les pouvoirs publics avant de se voir finalement intégré au début des années 2000 dans le projet urbain du Carré de Soie.

### C. Un périmètre mosaïque mais une identité et un attachement marqués

A la veille des débuts du projet Carré de Soie, les anciennes usines et les quelques rachats de sites industriels laissent un secteur constituant « un patchwork d'activités et d'habitat comptant environ 14 000 habitants (dont 12 500 sur la partie vaudoise) et 10 000 emplois »<sup>55</sup>.

Il s'agit d'un territoire disparate présentant des typologies très variées : grands tenements industriels, lotissements d'habitation, ensembles de logements collectifs : « à la fin des années 90, le Carré de Soie est une « mosaïque urbaine » située en première couronne qui souffre d'un important

---

<sup>53</sup> BEN AMEUR Noura, Le patrimoine industriel, objet de conflits ? Exemple de l'ensemble TASE dans le projet urbain du Carré de Soie, sous la direction de ZANETTI Thomas, École Nationale des Travaux Publics de l'État juillet 2008, p.30

<sup>54</sup> FORET Catherine, Direction de la Prospective et du Dialogue Public / Mission Carré de Soie, *De l'épopée industrielle de l'Est lyonnais au projet urbain du « Carré de Soie », ou l'invention d'un territoire d'agglomération. Brève histoire d'un retour vers le futur*, novembre 2010, p.26

<sup>55</sup> Ibid, p.29

déficit d'équipements et d'espaces publics »<sup>56</sup>. Il ne présente pas de structure urbaine lisible, particularité que doit prendre en compte le projet urbain du Carré de Soie.

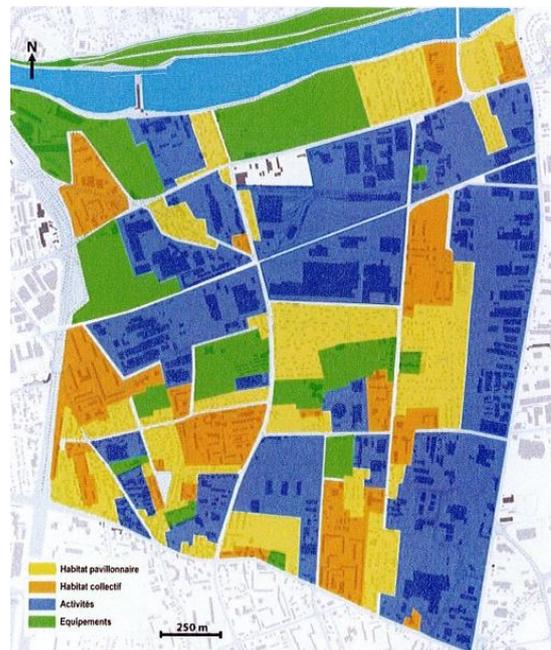


Figure 12 : Les différents tissus urbains avant le projet du Carré de Soie. (Source :Projet urbain Carré de Soie, 2007)

Le déclin des activités industrielles et en particulier celles de l'usine TASE a laissé place à des zones de friches aussi bien urbaines que sociales. Claude Manzagol et Gilles Sénécal constatent ainsi qu'il s'y est opéré « un exode des emplois et des travailleurs, une hausse du chômage bien souvent accompagnée d'une hausse de la délinquance »<sup>57</sup>. La population de Vaulx-en-Velin Sud est populaire, majoritairement composée d'anciens ouvriers et tend à un vieillissement important :

*« Avant le projet urbain au sud, on avait environ 12500 habitants. C'était une zone très parcellisée, relativement peu peuplée par rapport à l'emprise du territoire. On avait une population plutôt vieillissante, beaucoup de locataires des maisons au moment de l'usine ont acheté à sa fermeture. Pour la plupart c'était des familles assez modestes, les castors ont d'ailleurs construit eux-mêmes leur maison avec souvent une entraide importante. Même si aujourd'hui c'est plus forcément eux qui y vivent, les habitants et propriétaires restent plutôt des classes populaires... »*

---

Stéphane Gomez

---

<sup>56</sup> RAMEL Pierre, *Négocier la qualité urbaine : L'exemple du projet urbain du Carré de Soie*, sous la direction de SAMARANCH Isabelle, Institut d'Urbanisme de Lyon, juillet 2014, p.25

<sup>57</sup> MANZAGOL Claude, SENEAL Gilles, Introduction : Les grands projets et le destin métropolitain, in *Grands projets urbains et requalification*, sous la direction de MALEZIEUX Jacques, MANZAGOL Claude et SENEAL Gilles, Géographie contemporaine, novembre 2002, p.2

Le passé paternaliste de l'usine TASE a fait d'elle un élément structurant de l'organisation sociale du quartier. La vie de chacun tournait autour d'elle, les liens entre habitants étaient donc forts. Sa fermeture a représenté un véritable chamboulement pour ces derniers :

*« Le dirigeant de l'usine, il a fait l'école, l'église, la poste, le stade... Il a tout fait ! Avant avec les gens d'ici, on se disait les « enfants de Rhône Poulenc ». On allait en colonie de vacances ensemble grâce à l'usine, quand on était malade on allait voir le docteur de l'usine, quand on avait besoin d'un livre on allait à la bibliothèque de l'usine... Avant, tout le quartier c'était comme une maison, aux mariages il y avait 600/700 personnes car tout le monde se connaissait, tout le monde était collègue de travail. Quand ça a fermé nous on s'est dit « les orphelins » de Rhône Poulenc. »*

---

Hafid Bellache

L'éloignement de Vaulx-en-Velin Nord, le peu d'activité et la faible densité de population qui caractérisent alors Vaulx-en-Velin Sud ont développé chez ses habitants un sentiment de tranquillité et l'impression d'être dans « une bulle », hors d'une agglomération de plus d'un million d'habitants. Cela s'est retrouvé renforcé par l'intervention relativement tardive des collectivités publiques pour requalifier le secteur après le déclin industriel :

*« On dit toujours qu'il y a Vaulx Nord et Vaulx Sud, comme s'il y avait deux villes... Effectivement il y avait un certain délaissement du sud jusqu'à présent. Donc oui il y peut y avoir un sentiment chez les gens du sud qu'ils sont à part... »*

---

Stéphane Gomez

La fin de l'usine TASE et le retour à une situation plus apaisée au nord de Vaulx-en-Velin sont perçus comme deux éléments explicatifs de l'intervention publique sur le secteur mettant fin au sentiment de mise à l'écart et de tranquillité :

*« Tant que l'usine était là on était entre nous et personne ne s'intéressait vraiment à nous, maintenant qu'elle a fermé on vient vers nous. On a été perçu un peu comme la campagne et du coup tous les investisseurs viennent puisqu'il n'y a plus de terrain ailleurs... »*

---

Hafid Bellache

*« Je peux me tromper, mais moi je pense que les émeutes urbaines du Mas du Taureau ont un peu épargné le secteur sud, les promoteurs ne venaient pas construire à Vaulx en Velin ... Je ne dis pas que les émeutes c'était une bonne chose pour les habitants du sud loin de là, mais ils y ont vu cet avantage, celui d'être épargnés... Et ce mot revient toujours, ils étaient « épargnés », ils étaient « tranquilles ». Puis tout a commencé avec le deuxième mandat de Gérard Collomb et le Grenelle de l'environnement qui a renforcé la protection des terres agricoles et qui a incité à la densification. »*

---

Alexandre Scavo

Les témoignages des habitants montrent donc d'un attachement à la tranquillité du lieu et à son passé industriel.

## II. D'UN TERRITOIRE DELAISSE AU CARRE DE SOIE : LA MISE EN PLACE ET LES FONDEMENTS D'UN PROJET URBAIN AMBITIEUX

Le projet urbain du Carré de Soie a tenu à prendre en considération le contexte particulier de Vaulx-en-Velin Sud en associant et en adaptant ses fondements métropolitains à des considérations plus locales. Ceci repose sur quelques points clefs comme la mixité, la mise en valeur de l'environnement et la préservation de l'identité du site.

Pour mener à bien le projet, les porteurs ont dû établir les conditions préalables à son développement et faire le choix de dispositifs spécifiques. Compte tenu de la superficie et de l'ampleur du projet, les porteurs du projet ont jugé nécessaire de passer par des partenariats publics/privés. La dimension métropolitaine du projet a également induit un portage politique pluriel devant composer avec la priorisation de certaines décisions à l'échelle de l'agglomération.

### 1. Des fondements métropolitains imbriqués aux enjeux locaux

En dépit de la vocation métropolitaine du projet du Carré de Soie, celui-ci tend aussi à prendre en compte une échelle plus « localisée » centrée sur Vaulx-en-Velin Sud à travers notamment la mise en avant de sa valeur environnementale et patrimoniale.

Jacques Malézieux estime nécessaire que tout projet soit « l'émanation du lieu » dans lequel il s'insère et qu'il soit « réalisé et rendu fonctionnel en respectant au mieux les principes du développement durable, visant à assurer l'équité territoriale, l'efficacité économique, la solidarité sociale, la participation collective, l'acceptabilité culturelle et la protection environnementale »<sup>58</sup>.

La communication autour du projet propose ainsi une synthèse de ces différentes dimensions en alliant entre autres les principes de mixité sociale et fonctionnelle, de développement durable et d'esprit des lieux.

#### A. Donner naissance à un quartier de vie alliant mixité sociale et mixité d'usages

##### *a) Des types de logement diversifiés*

La mixité sociale désigne la cohabitation, en un même lieu, de personnes appartenant à des catégories socioprofessionnelles, à des cultures, à des nationalités ou à des tranches d'âge différentes.

---

<sup>58</sup> MALEZIEUX Jacques, Conclusion : Le grand projet urbain entre la réalisation d'envergure et l'insertion locale, in *Grands projets urbains et requalification*, sous la direction de MALEZIEUX Jacques, MANZAGOL Claude et SENEAL Gilles, Géographie contemporaine, novembre 2002, p.255

La loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) de 2000 a érigé ce principe au rang d'objectif prioritaire des politiques publiques<sup>59</sup>.

Le projet du Carré de Soie est clairement orienté vers la mixité sociale qui constitue « un enjeu majeur sur tous les projets portés par l'agglomération, qui souhaite enrayer la ségrégation sociale et spatiale dans les opérations d'aménagement pour assurer un habitat pour tous »<sup>60</sup>.

L'ambition est donc d'établir des classes moyennes afin de permettre un équilibre des relations sociales et un brassage des groupes sociaux au sud de Vaulx-en-Velin. Cet enjeu de solidarité urbaine est explicité dans la communication autour du projet : « Il faut se donner les moyens de construire ici (au Carré de Soie) une ville pour tous, apte à favoriser la cohabitation entre anciens et nouveaux habitants. »<sup>61</sup>

Il s'incarne par la volonté d'attirer des classes plus aisées et de diminuer la part du logement social sur l'ensemble de la commune tout en le développant au sud dans une optique de rééquilibrage avec le nord :

*« On a été élu pour réduire la part de logement social sur la commune, le premier contrat de politique de la ville prévoyait qu'on soit à 2014 à 40% et la loi SRU en demande seulement 25%. Or aujourd'hui, sur Vaulx-en-Velin, on est largement hors-quota avec 58% de logements sociaux. On cherche donc à réduire la part de logement social au nord comme au sud. Mais pour le projet Carré de Soie on a quand même fait le choix d'avoir une part de reconstitution parce qu'on ne peut pas avoir du vieux logement social au nord qui cohabiterait avec du logement privé neuf au sud... »*

---

Stéphane Gomez

Afin d'assurer la mixité dans un quartier vieillissant, la commune mise également sur l'accueil de familles. Une inflexion sur la typologie des logements proposés a été prise en ce sens. Le projet original prévoyait davantage de petits logements destinés à des primo accédants (majoritairement des célibataires ou des couples sans enfant). Le parti pris a donc été de proposer de plus grandes superficies pour faire venir des familles plus enclines à s'installer de façon pérenne dans le secteur.

---

<sup>59</sup> EPSTEIN Renaud, KIRSZBAUM Thomas, L'enjeu de la mixité sociale dans les politiques urbaines, *Regards sur l'actualité*, La documentation française, avril 2003, p.1

<sup>60</sup> Communauté urbaine du Grand Lyon, *Projet urbain du Carré de soie, Conférence-débat sur la fabrique de la ville, appliquée au Carré de soie*, novembre 2012, p.3

<sup>61</sup> Mission Carré de Soie, *Valoriser les territoires en cultivant l'esprit des lieux, Référentiel d'actions pour le projet urbain du Carré de Soie*, octobre 2012, p.34

Le projet du Carré de Soie entend de fait proposer des formes urbaines multiples (logement social, locatif privé, accession la propriété...) en vue de correspondre au parcours résidentiel des habitants : « Il faut encourager l'implantation sur le territoire d'une diversité de formes d'habitat, favorisant la mobilité résidentielle des ménages présents sur le site et l'accueil de différentes catégories sociales... »<sup>62</sup>.

L'ensemble des opérations en cours à Vaulx-en-Velin Sud (PUP Karré, PUP Gimenez et PAE TASE) compte donc environ 25% de logements sociaux chacune. La taille des logements qui y sont proposés varie du T1 au T5 avec une possibilité de les regrouper pour aller jusqu'à du T6-T7.

Ces nouveaux logements sont amenés à cohabiter avec l'habitat déjà présent composé majoritairement de pavillons de l'époque industrielle.

### *b) La volonté de créer un lieu de vie*

Le projet du Carré de Soie a pour optique de ne pas créer une « cité dortoir » en garantissant une mixité des usages.

L'offre de logements se doit donc d'être complétée par des équipements et des espaces publics visant à animer le secteur et assurer sa dynamique. Cela passe également par l'implantation d'entreprises qui contribuent à augmenter sa fréquentation et à développer certains types d'activités comme la restauration.

Une attention particulière est portée aux services destinés aux habitants (anciens comme nouveaux) pour que ceux-ci ne soient pas contraints de consommer ou de se divertir ailleurs dans l'agglomération : « Développer les pôles de proximité, tel est l'enjeu du projet urbain. Au côté des polarités d'agglomération, le projet prévoit de développer des centralités de vie au plus proche des résidents et travailleurs. Il s'agit de renforcer les offres de commerces de proximité existantes (place de la Paix, avenue Roger Salengro...) ou d'en développer de nouvelles, de créer ou de mettre en valeur les espaces de jeux et de détente au cœur du territoire »<sup>63</sup>.

C'est un élément essentiel pour l'amélioration des conditions de vie à Vaulx-en-Velin Sud. En effet, la mise à l'écart de ce territoire a induit une présence nettement plus faible de commerces de proximité et de loisirs par rapport au reste de la commune. Avant le projet du Carré de Soie, les loisirs y sont essentiellement assurés par le centre social et culturel Peyri<sup>64</sup>.

---

<sup>62</sup> Ibid.

<sup>63</sup> Mission Carré de Soie, *Tout pour vivre ENSEMBLE*, p.10

<sup>64</sup> MATHIAS Cécile, *Vaulx-en-Velin Sud au fil du temps*, Editions du Mot Passant, juin 2007, p.88

Ce désir de lieu de vie passe donc par l'accueil de différents équipements permettant de tisser du lien entre les habitants du secteur :

*« On cherche à ce que les nouveaux habitants qui arrivent ne soient pas des résidents « dortoir », qu'ils deviennent des acteurs de la ville de Vaulx-en-Velin, qu'ils ne soient pas des gens qui soient là juste parce qu'il y a le métro et le tram et qui vont emmener leurs enfants aux écoles hors carte scolaire. On est dans une logique d'étendre l'offre de services et d'équipements dans le sud, on est par exemple en train de mener un projet de mairie annexe dans le sud mais on négocie aussi pour qu'il y ait des crèches dans les derniers immeubles du PAE TASE. On a restructuré l'école Ambroise Croizat, on va faire une école neuve ... Tout ça c'est pour donner de vrais services aux habitants et qu'ils se mélangent. »*

---

Stéphane Gomez

Le projet du Carré de Soie compte également plusieurs équipements censés profiter aux habitants du secteur et attirer ceux de l'ensemble de l'agglomération. Ils permettent de dynamiser la fréquentation de Vaulx-en-Velin Sud et participent à son animation : « Les opérations de renouvellement urbain sont souvent l'occasion pour les collectivités de se doter d'équipement à visée métropolitaine. Il s'agit de tirer profit des externalités positives de l'implantation de ces équipements sur le projet urbain comme l'accroissement de la fréquentation d'un quartier et l'amélioration de sa visibilité. »<sup>65</sup>

La partie vaudaise du Carré de Soie peut ainsi compter sur la présence du multiplexe de cinéma Pathé, du pôle de commerces et de loisirs qui a ouvert ses portes en avril 2009, mais également de l'hippodrome et du cirque Imagine. Le projet entend même affirmer une vocation touristique avec Mini World Lyon, premier parc de loisirs consacré aux mondes miniatures animés de France situé au sein du pôle de commerces et de loisirs.



Figure 13 : Le Cirque Imagine. (Source : <http://cirqueimagine.com/>)

---

<sup>65</sup> BOULY Maxime, *Créer les conditions favorables au développement d'une opération de renouvellement urbain. Comparaison de quatre cas lyonnais : La Buire, Confluence, Le Carré de Soie et Vaise l'Industrie*, sous la direction de VERHAGE Roeloff, Institut d'Urbanisme de Lyon, 2007, p.94

## B. Assurer un projet modèle en matière d'environnement

### a) La mise en valeur du cadre naturel

Comme le souligne Maxime Bouly, les politiques urbaines d'agglomération relatives à l'environnement prennent généralement en considération deux aspects : la promotion d'un cadre de vie agréable et une ville respectueuse de l'environnement<sup>66</sup>.

Le projet du Carré de Soie ne fait pas exception et accorde une grande importance à la mise en valeur du patrimoine naturel du site. Il se montre donc en faveur de la qualité de vie et de la protection de l'environnement.

Il se veut porteur d'un véritable projet de paysage à travers notamment le concept de parc habité, la valorisation du canal de Jonage ou encore l'esplanade TASE. Sa volonté est de s'inscrire à l'échelle de l'espace vécu faisant valoir les dimensions sensibles de l'environnement : ambiances urbaines, bruits, qualité paysagère...

Cela repose premièrement sur la fertilisation des sols pollués et imperméables du fait de l'occupation industrielle passée de longue durée. La stratégie paysagère du projet est également basée sur une conception urbaine particulière dans laquelle l'imagination des vides précède celle du bâti. Cela permet d'instaurer un dialogue entre bâti et végétation et de faire participer espaces publics et privés à un même ensemble paysager<sup>67</sup>.

La végétation du secteur est pour sa part pensée telle une « coulée verte » ou « promenade jardinée » prenant la forme d'un T. Elle vise à opérer une continuité nord/sud à partir des rives du canal de Jonage destinées à l'accueil d'un parc, le parc du canal :

*« On avait pour ambition de mettre en avant tout ce qui se passe autour du canal et de ses berges pour faire en sorte que tout ce qu'il y a entre Blum/Bohlen et le canal devienne petit à petit de plus en plus perméable et de plus en plus qualitatif d'un point de vue aménager et végétal. L'idée c'était vraiment de faire une espèce de grand parc du canal qui devienne une des caractéristiques fortes du développement du secteur. Le canal doit se pratiquer à l'échelle de l'ensemble du territoire avec des promenades et des accès au sud qui lui donnent un sens à l'échelle globale du Carré de soie. »*

---

Bruno Dumetier

---

<sup>66</sup> BOULY Maxime, *Créer les conditions favorables au développement d'une opération de renouvellement urbain. Comparaison de quatre cas lyonnais : La Buire, Confluence, Le Carré de Soie et Vaise l'Industrie*, sous la direction de VERHAGE Roelof, Institut d'Urbanisme de Lyon, 2007, p.30

<sup>67</sup> Mission Carré de Soie - Métropole de Lyon, *Carré de Soie, Projet urbain principes et enjeux*, 2016, p.11

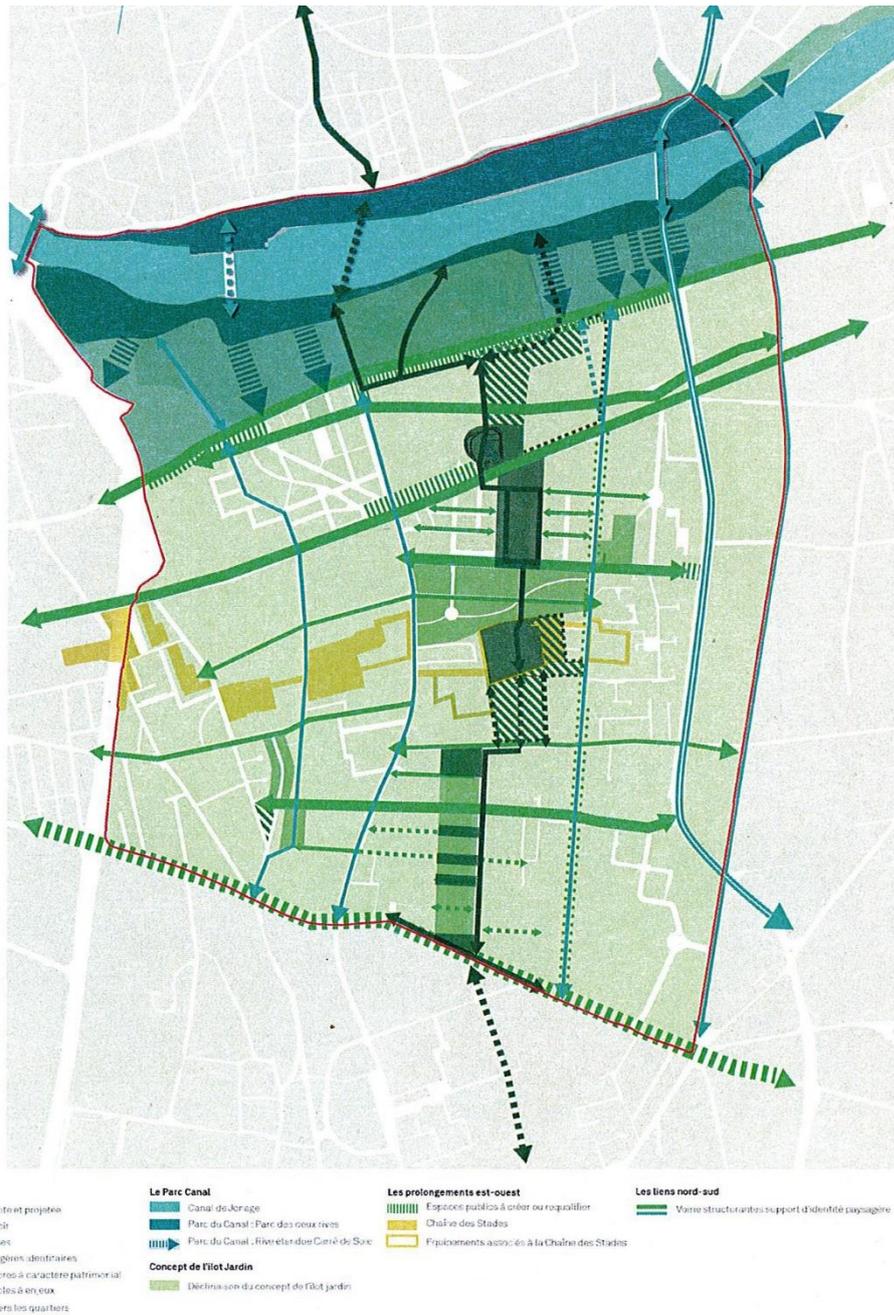


Figure 14 : La coulée verte au sein du projet du Carré de Soie. (Source : Mission Carrée de Soie, 2016.)

L'esplanade TASE est un élément clef de cette promenade jardinée. Il s'agit d'un futur espace dégagé orienté nord/sud s'étendant de l'ancien château d'eau jusqu'à l'aile sud de l'usine TASE. L'espace sera arboré et permettra un passage à travers l'usine donnant sur l'avenue Bataillon Carmagnole. L'esplanade qui verra le jour en 2020 permettra de valoriser l'ancienne usine et d'ouvrir un espace aéré au sein des nouveaux espaces bâtis.



Figure 15 : Plan d'ensemble de l'esplanade TASE avec au Nord le château d'eau et au Sud le passage à travers l'aile principale de l'usine TASE : « le tube doré ». (Source : Egis, MRP, exNdo studio, aurel design\_urbain, Latz+partner, Esplanade TASE concertation, 2016.)

Le concept de parc habité est aussi un point essentiel du projet du Carré de Soie<sup>68</sup>. Selon Claude Manzagol et Gilles Sénécal : « sous différents vocables, en particulier ceux de ville durable ou viable, se trouvent des propositions qui actualisent les modèles comme ceux des cités-jardins »<sup>69</sup>. C'est pleinement le cas du parc habité proposé par le Carré de Soie qui se veut une « transcription contemporaine »<sup>70</sup> du principe d'aménagement des cités TASE. Celui-ci prônait une forte présence du végétal dans les espaces privés et publics. Ce concept est nettement mis en avant dans la communication autour du projet qui affirme que : « à l'inverse des processus classiques de construction, c'est à partir du végétal que le bâti se compose. La hiérarchie de l'organisation des volumes bâtis s'inverse en s'adaptant à la structure paysagère et se prolonge sur le tènement et ses abords. L'îlot jardin, qui laisse la part belle à la continuité végétale, emmène le regard au-delà »<sup>71</sup>.

<sup>68</sup> Annexe 5

<sup>69</sup> MANZAGOL Claude, SENEAL Gilles, Introduction : Les grands projets et le destin métropolitain, in *Grands projets urbains et requalification*, sous la direction de MALEZIEUX Jacques, MANZAGOL Claude et SENEAL Gilles, Géographie contemporaine, novembre 2002, p.5

<sup>70</sup> Mission Carré de Soie, *Les 7 clefs du bien construire*, p.9, 2016

<sup>71</sup> Ibid.

*b) Une dimension environnementale s'inscrivant à une échelle plus large*

L'attention portée à l'environnement au sein du projet du Carré de Soie fait également sens à l'échelle métropolitaine : « il s'agit de mettre en résonance et en convergence les grands paysages de l'est lyonnais dont Carré de Soie est l'un des maillons importants »<sup>72</sup>.

L'intention est d'inscrire le projet dans la chaîne d'espaces verts et ouverts (berges du canal de Jonage, parc de la Rize, Grand large, parc de Miribel-Jonage...) qui se distingue du nord au sud avec la coulée verte. Le projet s'appuie aussi sur l'eau qui est un élément très présent dans le secteur compte tenu de la proximité du canal de Jonage. Ces considérations environnementales d'agglomération sont inscrites dans le plan « Anneau bleu », démarche de valorisation du site du Rhône amont qui s'étire sur 3000 ha :

*« On a un gros potentiel également avec le Rhône et les canaux qui apparaît dans l'Anneau bleu où on a une espèce de poumon vert qui vient de l'est et qui rentre jusque dans le centre de l'agglomération. On est dans une situation très intéressante. »*

Bruno Dumetier

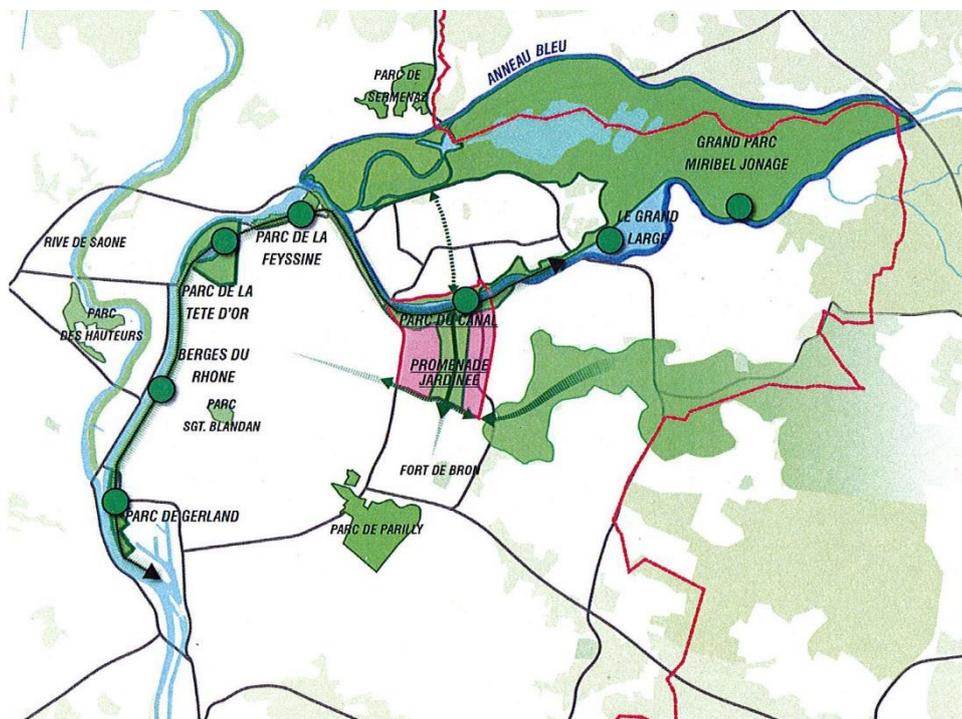


Figure 16 : Situation du Carré de Soie par rapport à la trame verte et l'Anneau bleu de l'agglomération lyonnaise. (Source : Mission Carré de Soie, 2016.)

<sup>72</sup> Mission Carré de Soie - Métropole de Lyon, Carré de Soie, *Projet urbain principes et enjeux*, 2016, p.10

## C. Préserver et valoriser l'esprit des lieux

### a) Le concept d'esprit des lieux

A l'heure du renouvellement urbain et de la nécessité de composer avec des sites déjà investis et ayant leur histoire, le concept d'esprit des lieux connaît ces dernières années un essor important. Cela reflète une volonté de conservation et de mise en avant du patrimoine, y compris du patrimoine industriel des XIX et XXème siècles qui a longtemps été ignoré.

La notion d'esprit des lieux part du principe que l'identité des sites recouvre non seulement leur dimension physique mais aussi des valeurs immatérielles. Michel Prats et Jean-Pierre Thibault présentent ainsi l'esprit des lieux comme « la synthèse des différents éléments, matériels et immatériels, qui contribuent à l'identité d'un site... »<sup>73</sup>.

Selon eux, la matérialité d'un site est liée à sa structure géologique, au climat, à la présence éventuelle de l'eau, à sa végétation, mais aussi à l'action de l'homme : occupation de l'espace, architecture... Le caractère immatériel du site est pour sa part plus conjoncturel puisqu'il dépend totalement de la conscience que l'on a de son histoire, de la perception qu'on en a, autrement dit de son atmosphère et des différents usages et leur évolution à travers le temps (agriculture, habitat, caractère naturel ou urbain, intérêt architectural ou scientifique...).

### b) La démarche appliquée au Carré de Soie

Compte tenu de l'histoire du site du Carré de Soie, les porteurs du projet ont estimé nécessaire de mettre en place en 2007 la démarche « esprit des lieux ». Son ambition principale est « de faire du passé une ressource » et de « maintenir le caractère populaire du site et ses traits identitaires, tout en œuvrant à son inscription dans la modernité métropolitaine »<sup>74</sup>. Cette démarche fait suite à des demandes de prise en compte de l'histoire, des mémoires et du patrimoine industriel, de la part d'associations et d'habitants.

Les pistes d'action que cette démarche a soulevées font suite à différents travaux et études :

- Un diagnostic patrimonial de l'ensemble du patrimoine bâti et urbain du secteur (réalisé en 2008 par l'Agence d'urbanisme pour le développement de la région lyonnaise).
- Une étude sur l'histoire et les mémoires sociales, urbaines et économiques du territoire (lancée début 2008 et pilotée par le Grand Lyon).

---

<sup>73</sup> PRATS Michel, THIBAUT Jean-Pierre, Actes du Symposium scientifique international, Section A1 : Qu'est-ce que l'esprit des lieux ?, in *La mémoire des lieux – préserver le sens et les valeurs immatérielles des monuments et des sites*, 2005, p.3

<sup>74</sup> Mission Carré de Soie, *Valoriser les territoires en cultivant l'esprit des lieux, Référentiel d'actions pour le projet urbain du Carré de Soie*, octobre 2012, p.6

- Un diagnostic sensible et prospectif du territoire.
- Un travail partenarial avec les acteurs locaux impliqués dans le projet urbain du Carré de soie autour d'ateliers de recueil d'idées.<sup>75</sup>

La démarche « esprit des lieux » a donc été menée en réunissant une pluralité d'acteurs. Elle est considérée comme ayant une influence majeure dans la philosophie et l'évolution du projet urbain du Carré de Soie :

*« Il y a eu prise en charge par la métropole de la démarche « esprit des lieux » qui associe des sociologues, historiens etc... pour définir comment au-delà des usines et des bâtiments, ce secteur a été marqué par un patrimoine immatériel lié à l'implantation de grandes industries. L'idée c'était de faire participer toutes les parties prenantes : services d'éducation des villes, centres sociaux, associations de défense du patrimoine, conseils de quartiers, directeur du centre commercial, urbanistes, architectes etc... et voir comment ce patrimoine pouvait résonner dans le projet urbain.*

*C'est une démarche qui a permis de nourrir la manière d'aborder le projet dans ses 500 hectares, pas seulement sur une opération. Parmi toutes les pistes d'action proposées par les acteurs, beaucoup ont été suivies aujourd'hui. Ça a permis de regarder autrement ce territoire et de toujours avoir en tête ces pistes à chaque nouvelle pièce urbaine qui se crée. C'est assez fort pour la reconnaissance d'un territoire et de ses spécificités. »*

---

Garance Troupillon

Plusieurs spécificités du site du Carré de Soie ont été identifiées par cette démarche, parmi les principales peuvent être répertoriées : la marque du Rhône (les quartiers édifiés près des usines ont toujours vécu avec et grâce à l'eau), la prégnance de l'industrie textile passée avec notamment les volumes gigantesques de l'usine TASE, l'existence d'un système urbain intégré qui mêlait déjà travail, habitat et équipements ainsi qu'un esprit ouvrier marqué par l'expérience multiculturelle, les luttes syndicales et les solidarités...

L'identification de ces particularités a donné lieu à plusieurs orientations concrètes du projet. Parmi elle : la préservation et la mise en valeur du patrimoine industriel bâti, de l'hippodrome et des berges du canal, témoins du passé du site et de son caractère d'exception :

*« Un des enjeux fondamentaux c'était de révéler ce territoire et ses qualités qui étaient complètement occultées par le dispositif de clôture des sites industriels de l'époque. Tous étaient clos par de grands*

---

<sup>75</sup> Ibid, p.14

*murs, y compris l'hippodrome. Quand on passait sur l'avenue Blum et Bolhlen, on ne pensait même pas qu'il y avait le canal à 300m...*

*Il s'agissait donc de révéler ce potentiel. Une des premières décisions qu'on a fait prendre à la communauté urbaine de Lyon c'est de conserver l'hippodrome à cet endroit pour que ça reste un vide et qu'on ne vienne pas construire en limite du canal... »*

---

Bruno Dumetier



Figure 17 : L'hippodrome, août 2017. (Source : Romain Chazel)

## 2. Prémises, acteurs et traductions opérationnelles du projet urbain du Carré de Soie

La localisation du Carré de Soie et son ampleur ont conduit les pouvoirs publics à adopter des modes opérationnels spécifiques pour sa mise en œuvre. Ceux-ci reposent essentiellement sur un principe d'urbanisme négocié fondé sur des partenariats entre public et privé.

Dès la genèse du projet urbain, chaque étape a en effet fait l'objet de négociations avec des acteurs privés. Cette situation s'explique en partie par une impossibilité pour les municipalités de maîtriser le foncier. C'est l'action des collectivités et en particulier de la métropole pour attirer le secteur privé qui a permis d'initier et d'enclencher le projet.

Le portage politique du projet consiste donc essentiellement « à encadrer les projets des promoteurs privés pour qu'ils soient en adéquation avec les objectifs du projet »<sup>76</sup>.

Pénalisé au départ par un faible portage politique de la part du Grand Lyon et par un déficit d'image auprès des investisseurs, le projet du Carré de Soie s'est finalement construit pas à pas à travers l'action d'acteurs multiples. Peuvent notamment être répertoriés :

- Les collectivités locales : la Métropole de Lyon (auparavant le Grand Lyon) mais aussi les municipalités de Vaulx-en-Velin et Villeurbanne tant au niveau politique que de leurs services techniques.
- L'atelier d'architectes Bruno Dumetier pour la formulation générale du projet et sa déclinaison dans les différents secteurs clefs du projet.
- L'agence d'urbanisme de Lyon pour la réalisation de différentes études sur le territoire.
- Les promoteurs immobiliers tels que Bouwfonds Marignan Immobilier, Altarea Cogedim, Cardinal, etc... qui développent des opérations.
- Les propriétaires publics ou privés des parcelles – que ce soit des individus ou des sociétés - qui possèdent du parcellaire sur des étendues plus ou moins importantes.
- Le Sytral, tant au niveau de la réalisation du tramway et du métro que du foncier qu'il possède au Carré de Soie.
- Les riverains et les associations d'habitants telles que « Usine sans Fin », « Vive la Tase », etc...

---

<sup>76</sup> RAMEL Pierre, *Négocier la qualité urbaine : L'exemple du projet urbain du Carré de Soie*, sous la direction de SAMARANCH Isabelle, Institut d'Urbanisme de Lyon, juillet 2014, p.103

## A. Créer les conditions préalables et favorables au développement du projet

L'ampleur du projet du Carré de Soie qui souhaite créer un vaste quartier mêlant habitat et activités économiques sur un territoire comme Vaulx-en-Velin Sud, considéré ces dernières années comme « en panne », nécessite de mener certaines actions préalables pour développer son attractivité. Une des conditions nécessaires au développement du projet est l'amélioration de l'image de son lieu d'implantation.

Afin d'attirer investisseurs privés, entreprises et habitants, une stratégie a été mise en place pour gommer l'image négative dont souffre ce territoire et le sortir de son isolement. Une place importante a de fait été accordée au marketing urbain et à l'accueil d'équipements structurants pour le développement du projet :

*« Maurice Charrier l'ancien maire m'avait dit un jour que pendant 30 ans il n'avait pas vu un seul investisseur privé s'intéresser à sa commune... Même si on leur donnait le terrain ils ne venaient pas... Donc l'enjeu du changement d'image et de rendre ce territoire bien placé est très important... Finalement c'est très récent qu'on se dit que ce n'est peut-être pas idiot d'habiter Vaulx-en-Velin. »*

---

Bruno Dumetier

### *a) Le rôle du marketing urbain*

Comme le souligne Maxime Bouly, le marketing occupe généralement un rôle fondamental dans les projets du renouvellement urbain et se veut à triple destination<sup>77</sup> :

Il s'adresse premièrement aux futurs habitants du quartier. L'image d'un quartier participe grandement au potentiel de marché du site où s'implante un projet urbain. L'attractivité économique et résidentielle d'un secteur dépend énormément de son image, d'autant plus si celui-ci a une forte composante logement. Cela est particulièrement nécessaire dans le cas du Carré de Soie qui se trouve à Vaulx-en-Velin, commune souffrant d'une image difficile et qui suscite le rejet d'une grande partie de la population de l'agglomération lyonnaise et même au-delà.

Le marketing concerne également les habitants déjà présents dans le secteur et directement impactés par le projet urbain. Il s'agit alors de les souder autour d'un projet commun qui soit un vecteur de fierté. Plus prosaïquement, il faut aussi que le projet soit en mesure de satisfaire leurs besoins.

Enfin, la dernière cible du marketing urbain est l'extérieur de l'agglomération. La communication autour

---

<sup>77</sup> BOULY Maxime, *Créer les conditions favorables au développement d'une opération de renouvellement urbain. Comparaison de quatre cas lyonnais : La Buire, Confluence, Le Carré de Soie et Vaise l'Industrie*, sous la direction de VERHAGE Roelof, Institut d'Urbanisme de Lyon, 2007, p.76

des projets de renouvellement urbain est souvent un moyen de contribuer à améliorer l'image de la ville à l'extérieur et d'afficher un dynamisme. A l'instar d'autres projets tels que Lyon Part Dieu, Confluence ou Gerland, le projet du Carré de Soie est ainsi au cœur des discours tenus par les instances métropolitaines concernant le développement de l'agglomération lyonnaise.

*b) La volonté d'omettre l'appartenance du projet à Vaulx-en-Velin*

Le projet urbain du Carré de Soie s'accompagne donc d'une stratégie de communication spécifique visant à gommer son appartenance à la commune de Vaulx-en-Velin.

Cela transparait nettement à travers l'appellation « Carré de Soie » apparue pour la première fois en 2002 qui efface le morcellement du territoire en le désignant comme un tout. Il s'agit d'une construction sémantique qui n'a pas vraiment de réalité à l'échelle locale. Cela rattache le territoire à son passé industriel et plus particulièrement à la soie (bien que l'usine TASE produisait de la rayonne). La soie est dans les esprits profondément liée à la ville de Lyon et aux Canuts, cette appellation permet donc de renforcer le lien du projet à cette ville et du même coup d'atténuer son appartenance à Vaulx-en-Velin. La soie sous-entend également une image de marque :

*« Il y a une stratégie marketing assez assumée ... Historiquement si on remonte il y a dix ans, les émeutes urbaines ne sont pas si lointaines, le nom du Carré de Soie est choisi en 2002, on est dans un autre univers... L'idée c'était quand même pas de dire qu'on n'était pas à Vaulx-en-Velin mais de pouvoir jouer sur un projet urbain qui a aussi son identité. Le fait de parler de la soie est important, le nom fait référence au carré hermès et à l'usine TASE de soie artificielle... On est sur une logique de marque qui je pense a été déterminante pour l'implantation de grands groupes... »*

---

Garance Troupillon

Cette stratégie semble porter ses fruits, nombreux sont les nouveaux habitants ayant acheté au Carré de Soie parce qu'il leur paraît être avant tout un projet métropolitain :

*« A l'époque le Grand Lyon a beaucoup communiqué sur le nom Carré de soie, il fallait faire disparaître, l'identité vaudaise... Il y a beaucoup de gens qui disent qu'ils ont acheté là uniquement parce que c'est un projet métropolitain, ils ne considèrent pas vraiment avoir acheté à Vaulx-en-Velin. »*

---

Stéphane Gomez

*« On ne vient pas comme ça à Vaulx-en-Velin... Mais je me suis dit que c'était un projet porté par la métropole et donc que c'était un projet sérieux, qui devrait être fait correctement. »*

---

Cécile Colomb

### *c) Des équipements majeurs pour porter le projet*

Pour Maxime Bouly : « équipements métropolitains et renouvellement urbain sont la plupart du temps inscrits dans des démarches cordonnées, afin que l'équipement ne serve pas seulement à l'image de la ville ou à remplir une fonction spécifique, mais qu'il serve aussi à revaloriser un quartier, et qu'il participe du marketing »<sup>78</sup>.

De plus, selon Paul Boino, les investisseurs privés ne s'implantent sur un secteur que si « leur engagement est suffisamment sécurisé, si le contexte général est porteur, si la puissance publique prend à sa charge suffisamment d'investissements pour faire de la plus-value »<sup>79</sup>. C'est ce qui explique que ce soit souvent des équipements publics d'intérêt métropolitain qui soient les locomotives des projets urbains.

Entre 2001 et 2003, le portage technique et politique donne la priorité à ces équipements censés sortir le Carré de Soie de son isolement et valoriser son image en vue d'attirer les investisseurs privés. Comme le souligne Corentin Pouliquen, il s'agit « d'une période charnière dans le renouveau du territoire du Carré de Soie et de sa gouvernance »<sup>80</sup>.

Dans le cas du Carré de Soie, c'est l'arrivée des transports en commun, du multiplexe cinéma et du pôle de commerces et de loisirs qui a véritablement joué le rôle de levier pour le projet :

*« Les transports et le pôle de commerces et de loisirs ont amorcé la réflexion globale au cours des années 2003, 2004, 2005 sur le périmètre des 500 hectares... Il y a eu un premier document sur les grands enjeux et les grandes propositions du projet urbain du Carré de Soie à ce moment-là. »*

---

Bruno Dumetier

---

<sup>78</sup> BOULY Maxime, *Créer les conditions favorables au développement d'une opération de renouvellement urbain. Comparaison de quatre cas lyonnais : La Buire, Confluence, Le Carré de Soie et Vaise l'Industrie*, sous la direction de VERHAGE Roelof, Institut d'Urbanisme de Lyon, 2007, p.75

<sup>79</sup> BOINO Paul, Introduction : Produire la ville : un problème public, une problématique scientifique, in *Lyon, La production de la ville*, sous la direction de BOINO Paul, Broché, octobre 2009, p.25

<sup>80</sup> POULIQUEN Corentin, *La gouvernance et la stratégie foncière du Grand Lyon dans le cadre d'un projet urbain phare : Le cas du projet urbain « Carré de Soie »*, sous la direction de SAMARANCH Isabelle, Institut d'Urbanisme de Lyon, juillet 2013, p.30

La métropole a fait le choix d'investir dans un premier temps dans l'implantation d'infrastructures de transports pour améliorer la desserte du secteur. En 2007 a ainsi été inauguré le prolongement du métro A avec la nouvelle station Vaulx en Velin la Soie. Grâce à ce prolongement, le Carré de Soie n'est plus qu'à 15 minutes en transports en commun du centre-ville de Lyon.

L'autre infrastructure majeure en matière de transport en commun sur le site est la ligne de tramway T3 qui a pris place sur l'ancien chemin de fer de l'est lyonnais et relie la Part Dieu à Meyzieu. La ligne du tramway T3 est effective depuis 2006 et ses voies accueillent également depuis 2010 le RhôneExpress, ligne reliant la Part Dieu à l'aéroport Saint-Exupéry.



Figure 18 : Les transports présents au Carré de Soie. (Source : Icade Immobilier, 2016.)

Ces investissements en matière de desserte illustrent une volonté de développer et densifier de façon importante le secteur du Carré de Soie :

*« Quand on dépense des sommes énormes pour créer des infrastructures de transport c'est pas pour desservir des lotissements de maisons individuelles »*

Bruno Dumetier

Les transports participent à l'attraction du site, ils sont une des raisons citées par les nouveaux habitants pour expliquer leur venue au Carré de Soie :

*« Moi ce qu'il me fallait c'était les transports urbains. Du coup je me suis intéressée au projet du Carré de Soie quand ils ont commencé à en parler dans la presse c'était avec la prolongation du métro. »*

---

Cécile Colomb

La stratégie déployée par la collectivité pour assurer l'attractivité du Carré de Soie est aussi passée par une volonté de favoriser l'implantation d'équipements majeurs à l'échelle de l'agglomération. Le début du renouveau du Carré de Soie a ainsi été initié par l'implantation d'un multiplexe de cinéma Pathé qui a rapidement conduit à la construction d'un pôle commercial et de loisirs assurée par le groupement Alterea-Euris et livré en 2009. Celui-ci apparaît comme un équipement nécessaire et symbolique pour la commune de Vaulx-en-Velin :

*« C'est un équipement, un acte d'investissement très important pour un territoire comme Vaulx-en-Velin où il y avait eu à l'époque une fermeture de centre commercial dans le centre-ville<sup>81</sup>. Il y avait des acteurs privés en volonté d'investir sur un territoire délaissé qui en avait vraiment besoin, c'était une vraie opportunité... »*

---

Garance Troupillon

Au moment où est pensée l'implantation de ces équipements, il n'y a pas de projet global définissant le développement du secteur, il s'agit davantage d'une dynamique d'opportunités. Le projet du Carré de Soie n'intervient qu'à posteriori du développement du pôle commercial et de loisirs. Cette réalisation amène finalement à penser un projet qui ne se limite pas à elle. Les pouvoirs publics affichent une volonté de donner une plus grande cohérence au développement du secteur en l'insérant dans un projet global : « Le nouvel objectif consiste alors à prévoir un développement urbain de l'ensemble du secteur, en intégrant les nouvelles opérations dans le territoire existant, c'est à ce moment-là que la délimitation du Carré de soie émerge et qu'on passe d'une gouvernance d'opérations ponctuelles à une gouvernance de projet urbain. »<sup>82</sup> :

*« Le point de départ du projet Carré de Soie c'est l'arrivée du tram et du métro décidée à la fin des années 90, une arrivée qui se fait en 2006 et 2007 et très vite associée à un centre commercial. La définition de ce projet de pôle commercial se fait au tout début des années 2000... A l'époque on est dans une*

---

<sup>81</sup> Le centre commercial du Grand-Vire dont la destruction a été décidée en 1993.

<sup>82</sup> POULIQUEN Corentin, *La gouvernance et la stratégie foncière du Grand Lyon dans le cadre d'un projet urbain phare : Le cas du projet urbain « Carré de Soie »*, sous la direction de SAMARANCH Isabelle, Institut d'Urbanisme de Lyon, juillet 2013, p.32

*dynamique où les projets se font par opportunité. Mais très vite ce projet va être confronté aux attentes des habitants qui sont tout autres et le sujet urbain est revenu sur le haut des discussions...C'est à ce moment-là qu'a émergé la volonté de voir un projet de renouvellement urbain. »*

Garance Troupillon

En juin 2006, Bruno Dumetier est donc désigné par le Grand Lyon comme architecte urbaniste en chef du projet pour superviser le projet et le penser dans sa globalité.

## B. Des dispositifs opérationnels favorisant des partenariats publics/privés

### a) Les outils PUP et PAE

Pour mener à bien le développement du projet urbain à Vaulx-en-Velin, il a été choisi d'avoir recours à des partenariats public/privé à travers le PAE (Programme d'Aménagement d'Ensemble) TASE, le PUP (Projet Urbain Partenarial) Gimenez et le PUP Karré<sup>83</sup>.

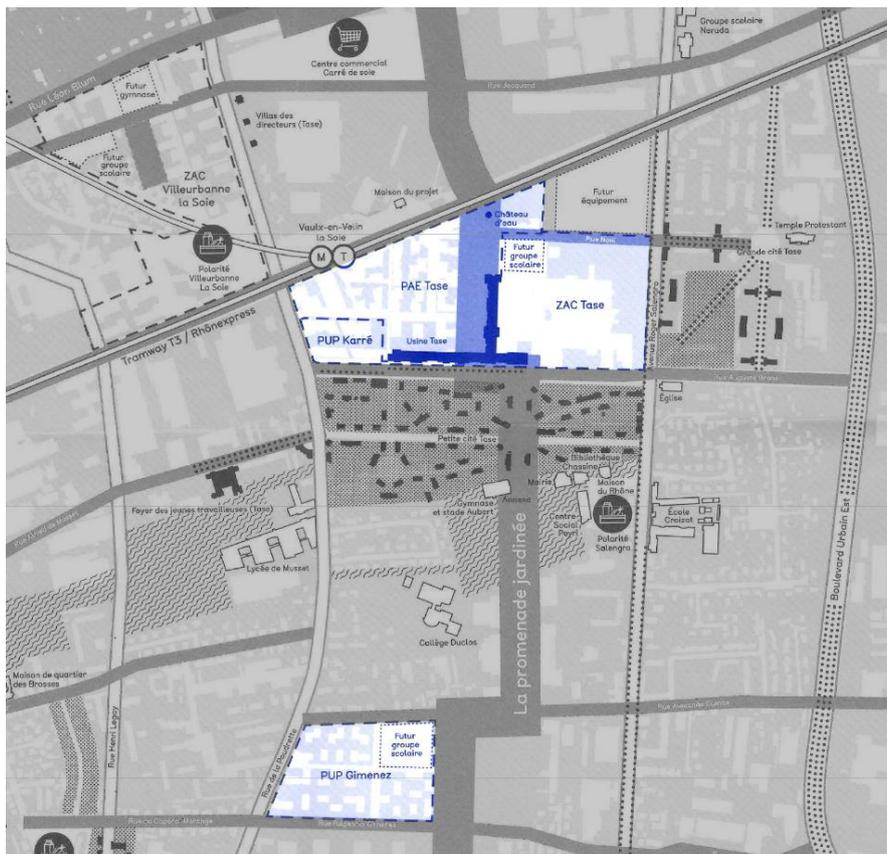


Figure 19 : Les périmètres opérationnels de la partie vaudaise du Carré de Soie. (Source : Mission Carré de Soie, Réalisation : Romain Chazel, 2017.)

<sup>83</sup> L'outil PUP a été institué en 2009 et s'est substitué au PAE.

Le PUP est un outil qui permet aux communes ou aux établissements publics compétents de signer avec les propriétaires des terrains, les aménageurs ou les constructeurs, une convention fixant le programme des équipements publics à réaliser pour répondre aux besoins des futurs habitants et usagers de l'opération, ainsi que les conditions de leur prise en charge<sup>84</sup>. Le PUP est mis en œuvre par voie conventionnelle. C'est la convention qui établit le montant de la prise en charge privée du coût des équipements publics, qui fixe les délais de paiement et les modalités de cette participation.

La seule procédure de type ZAC engagée sur la partie vaudoise du projet est pour l'heure gelée. Avec l'acquisition foncière elle a pourtant longtemps été considérée comme une phase indispensable aux grands projets de renouvellement urbain, de façon à pouvoir récupérer une partie de la plus-value foncière et de la réinvestir mais aussi de façon à conserver une mainmise sur le projet<sup>85</sup>. La collectivité met en place dans le cas du Carré de Soie un projet urbain sans maîtriser les sols. Des instruments de compensation ont donc été mis en place, comme le PAE et le PUP qui permet de récupérer des fonds pour financer les équipements.

Le projet du Carré de Soie repose ainsi en grande partie sur ces dispositifs de coproduction publique/privée.

Ils nécessitent de nombreuses interactions entre acteurs privés et collectivités pour négocier point par point la qualité urbaine des projets et les participations financières pour la construction des réseaux et des équipements. L'accent est mis sur le traitement paysager, la qualité des logements et l'insertion du projets dans son environnement. Le dialogue et les négociations entre acteurs publics et privés ont lieu au sein des commissions d'urbanisme.

Le PAE TASE est ainsi né suite à l'acquisition du foncier par le promoteur Bouwfonds Marignan<sup>86</sup>. Cela est passé par un accord avec le Grand Lyon sur le nombre de m<sup>2</sup> constructibles et la participation financière aux équipements publics<sup>87</sup>.

### *b) Pourquoi ces dispositifs ?*

Le contexte économique ne permet plus forcément à une collectivité de maîtriser entièrement le foncier d'une opération. Porter un foncier en zone urbaine est très couteux et les élus locaux peuvent

---

<sup>84</sup> Article L.332-11-3 du code de l'urbanisme

<sup>85</sup> BOULY Maxime, *Créer les conditions favorables au développement d'une opération de renouvellement urbain. Comparaison de quatre cas lyonnais : La Buire, Confluence, Le Carré de Soie et Vaise l'Industrie*, sous la direction de VERHAGE Roelof, Institut d'Urbanisme de Lyon, 2007, p.46

<sup>86</sup> Rachat effectué en 2007 auprès du groupe privé Partouche qui avait acheté au préalable les terrains en tant qu'investisseur en vue de négocier des droits à construire.

<sup>87</sup> POULIQUEN Corentin, *La gouvernance et la stratégie foncière du Grand Lyon dans le cadre d'un projet urbain phare : Le cas du projet urbain « Carré de Soie »*, sous la direction de SAMARANCH Isabelle, Institut d'Urbanisme de Lyon, juillet 2013, p.89

choisir de laisser la maîtrise foncière au privé d'où le choix d'un urbanisme négocié.

La nécessité de capter des fonds privés, et de partager les charges financières et opérationnelles devient donc progressivement un impératif pour la puissance publique. Les collectivités en sont dépendantes mais disposent néanmoins de certaines ressources.

Le choix des outils PAE et PUP a aussi été facilité au Carré de Soie par la situation foncière initiale. Celle-ci se caractérisait en effet par la présence de grands tenements détenus par des propriétaires privés et ne nécessitaient pas d'assemblage foncier préalable, cela a permis d'avoir un nombre de partenaires privés relativement restreint.

Les interventions publiques visant à rendre le site plus attractif pour les investisseurs privés en favorisant la création de valeur sur les marchés fonciers et immobiliers ont également porté leur fruit et facilité la concrétisation de ces partenariats. En effet, « au Carré de Soie les investisseurs privés se sont mobilisés parce que les perspectives de gains sont élevées »<sup>88</sup>. Cela se confirme à travers les propos de Jean-Xavier Bonnet, directeur Rhône-Alpes-Midi-Pyrénées de Bouwfonds Marignan Immobilier :

*« Le premier élément auquel nos clients prêtent attention est le quartier, la localisation. Ils vont étudier, en fonction de leurs moyens, le secteur dans lequel ils peuvent investir. Ils privilégient les secteurs faciles d'accès, bien desservis par les transports en commun et bien équipés en termes de services et de commerces. C'est la qualité du lieu de vie et de services qui fait vendre. Or, le Grand Lyon et la commune de Vaulx-en-Velin ont décidé de faire du Carré de Soie une zone bien desservie par les transports en commun et bien équipée en termes de services et de commerces. Notre choix a été totalement lié aux moyens mis en place par la puissance publique. »<sup>89</sup>*

---

Jean-Xavier Bonnet

Le facteur économique est donc un élément fondamental du développement des projets urbains. La conduite d'un projet urbain conduit à s'engager dans un processus économique : acquisition du foncier, aménagement, construction, commercialisation et crée de fait de la valeur économique : « cette création de valeur est à la fois un moteur et une finalité des projets urbains »<sup>90</sup>. Dans le cas du Carré

---

<sup>88</sup> VERHAGE Roelof, LINOSSIER Rachel, La co-production public/privé des projets urbains, in *Lyon, La production de la ville*, sous la direction de BOINO Paul, Broché, octobre 2009, p.146

<sup>89</sup> Propos recueillis par Catherine Panassier, le 13 avril 2012, in Millénaire 3, La prospective de la métropole de Lyon, *La mixité au Carré de Soie à Lyon*, URL : <http://www.millenaire3.com/interview/2012/la-mixite-sociale-au-carre-de-soie-a-lyon>

<sup>90</sup> VERHAGE Roelof, LINOSSIER Rachel, La co-production public/privé des projets urbains, in *Lyon, La production de la ville*, sous la direction de BOINO Paul, Broché, octobre 2009, p.144

de Soie, la collectivité ne bénéficie donc pas de cette valeur créée puisqu'elle a renoncé à son droit de préemption et n'a pas acquis le foncier au préalable.

### C. Le portage politique du projet

#### a) *Le rôle fondamental de la Métropole de Lyon*

Il convient de préciser en premier lieu que : « le Grand Lyon est progressivement devenu un acteur dominant dans l'agglomération lyonnaise selon un processus d'affirmation d'un pouvoir d'agglomération au gré de l'acquisition de nouvelles compétences et du renouvellement du compromis géopolitique avec les communes membres de l'intercommunalité »<sup>91</sup>.

Le portage politique à l'échelle supra communale pour un grand projet urbain à vocation métropolitaine joue un rôle majeur. Le projet du Carré de Soie est d'ailleurs issu de la volonté du Grand Lyon. Le contexte d'agglomération a une influence directe sur le développement des projets. Ce contexte correspond aux dimensions politique et économique locales et émane selon Roelof Verhage et Rachel Linossier « du gouvernement local qui fixe les grands objectifs de politique urbaine et de développement du territoire »<sup>92</sup>.

D'autre part, comme le souligne Jacques Malézieux, un projet urbain est censé « revitaliser et redynamiser les alentours, susciter un effet d'entraînement dont l'ampleur dépend en partie de son soutien par la sphère politique »<sup>93</sup>. Le soutien au projet du Carré de Soie est ainsi clairement affiché par la Métropole de Lyon à travers une stratégie de communication et de marketing rencontrant un écho à une large échelle.

De plus, pour Roelof Verhage et Rachel Linossier, la volonté politique est un facteur clef dans le sens où elle détermine grandement la valorisation du site qui est la première étape essentielle au développement de tout projet. Ils constatent ainsi que : « le Carré de soie est un projet qui répond d'abord à la volonté d'accroître le potentiel de développement du site, développement qui doit précéder la réalisation des opérations ». Concernant l'arrivée des transports en commun, du multiplexe Pathé et du pôle de commerces et de loisirs, la métropole a émis des arbitrages très importants.

---

<sup>91</sup> GUIRONNET Antoine, Une financiarisation si discrète ? La circulation des standards de la filière d'investissement en immobilier tertiaire dans les politiques de développement urbain du Grand Lyon, *Métropoles*,19 [En ligne], décembre 2016, p.5

<sup>92</sup> VERHAGE Roelof, LINOSSIER Rachel, La co-production public/privé des projets urbains, in *Lyon, La production de la ville*, sous la direction de BOINO Paul, Broché, octobre 2009, p.150

<sup>93</sup> MALEZIEUX Jacques, Conclusion : Le grand projet urbain entre la réalisation d'envergure et l'insertion locale, in *Grands projets urbains et requalification*, sous la direction de MALEZIEUX Jacques, MANZAGOL Claude et SENEAL Gilles, Géographie contemporaine, novembre 2002, p.257

Enfin, le fait que le projet du Carré de Soie soit à cheval sur deux communes et engage une pluralité d'acteurs pousse la Métropole de Lyon à jouer un rôle de superviseur. Celui-ci s'incarne notamment à travers la création de la Mission Carré de Soie.

Les communes de Vaulx-en-Velin et Villeurbanne jouent également un rôle important dans le portage politique du projet. Ce sont notamment elles qui accordent les permis de construire aux promoteurs. Elles sont associées aux décisions pour chaque projet sur leur territoire.

La commune de Vaulx-en-Velin et son ancienne majorité communiste dirigée par Maurice Charrier ont également joué un rôle primordial dans le déclenchement du projet. Celui-ci a défendu auprès du Grand Lyon la nécessité d'implanter le pôle de commerces et de loisirs sur sa commune<sup>94</sup>.

### *b) Un portage politique montrant ses limites ?*

La prise en main du projet par la métropole peut néanmoins induire certaines difficultés concernant le portage de ce dernier. Roelof Verhage et Rachel Linnossier précisent qu'à l'échelle de l'agglomération, « les objectifs sont parfois déclinés différemment selon les sites, en fonction de la situation d'un projet ou de la présence d'autres projets concurrents et donc des priorités du gouvernement local »<sup>95</sup>.

Ainsi, même s'il reste un vecteur important de communication, le Carré de Soie peut sembler être le témoin d'un manque de volonté politique par rapport à d'autres projets majeurs de l'agglomération :

*« Il y avait des ambiguïtés autour du projet du Carré de Soie, en fait ce n'était pas vraiment une priorité cet endroit-là, Gérard Colomb mettait le paquet plutôt ailleurs, sur la Confluence notamment... Il n'y a pas eu vraiment un dynamisme politique autour de ce projet. »*

---

Olivier Frérot

Ce manque de volonté politique autour du projet peut s'illustrer par le faible niveau d'acquisition de foncier par le Grand Lyon au Carré de Soie. Son plan d'acquisition a été « sélectif puisqu'il a seulement ciblé quelques tenements jugés stratégiques en se concentrant sur trois secteurs représentant une surface totale de 43 hectares pour un budget de 12,5 M€ »<sup>96</sup>.

---

<sup>94</sup> RAMEL Pierre, *Négocier la qualité urbaine : L'exemple du projet urbain du Carré de Soie*, sous la direction de SAMARANCH Isabelle, Institut d'Urbanisme de Lyon, juillet 2014, p.54

<sup>95</sup> VERHAGE Roelof, LINOSSIER Rachel, La co-production public/privé des projets urbains, in *Lyon, La production de la ville*, sous la direction de BOINO Paul, Broché, octobre 2009, p.150

<sup>96</sup> GUIRONNET Antoine, Une financiarisation si discrète ? La circulation des standards de la filière d'investissement en immobilier tertiaire dans les politiques de développement urbain du Grand Lyon, *Métropoles* [En ligne], décembre 2016, p.10

Cette absence de réserve foncière sembler révéler un manque d'anticipation concernant le projet.

D'autre part, pendant longtemps, le projet n'a été une priorité ni pour Villeurbanne ni pour Vaulx-en-Velin :

*« Durant une grande partie du mandat de M. Charrier, le Carré de Soie situé aux confins de la commune ce n'était pas la priorité, la priorité c'était vraiment les quartiers difficiles, Mas du Taureau et autres... A la base il n'y avait pas vraiment d'enjeu pour la commune, puis il y a eu une prise de conscience soudaine une fois que l'idée d'un projet urbain a émergé. »*

---

Olivier Frérot

L'ancienne majorité vaudaise alors en place a perçu le projet comme une aubaine et il est apparu inconcevable de « fermer la porte » à des investisseurs privés qui s'intéressaient à la commune :

*« Il y a eu un pouvoir vieillissant qui à un moment donné était à bout de souffle. Ils ne se sont pas vraiment demandés si le projet était bon ou pas, ils ont directement pensé qu'un centre commercial et le métro sur Vaulx-en-Velin c'était génial. Ils ont fermé les yeux sur le reste... Certes ils n'avaient pas absolument tous les moyens nécessaires pour orienter le projet, mais ils étaient quand même à la manœuvre... Tout ça a manqué de volontarisme. Quand Rhône Poulenc a rétrocedé l'usine des choses auraient pu être faites aussi... »*

---

Alexandre Scavo

A Vaulx-en-Velin, le portage du projet a eu des répercussions politiques directes puisque l'élection municipale de 2014 a signé la défaite de la majorité sortante communiste au pouvoir depuis des décennies.

La perception négative du projet de la part d'une partie des vaudais lui a valu de vives critiques. Elle s'est vue remplacée par une majorité socialiste menée par Hélène Geoffroy incluant des membres de la société civile et d'associations farouchement opposés au projet du Carré de Soie tel qu'il a été mené au cours du mandat précédent :

*« Je pense qu'il y a eu beaucoup d'erreurs dans le projet... C'est ce qui nous a permis d'être élus, on a été en partie élus sur un rejet de ce qui a été fait. »*

---

Stéphane Gomez

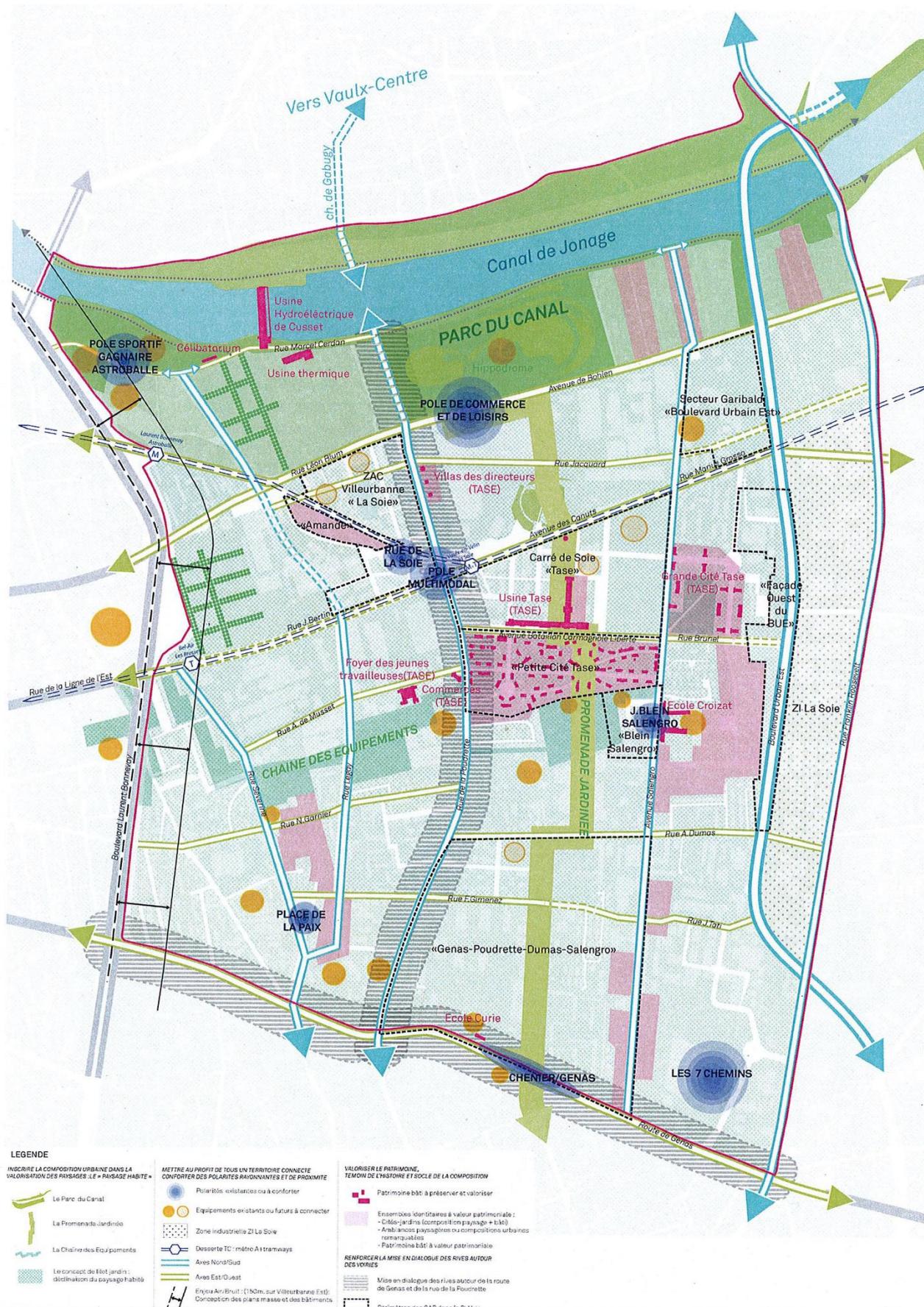


Figure 20 : Carte globale du Carré de Soie présentant les grandes orientations du projet. (Source : Mission Carré de Soie, 2016.)

**PARTIE 2 - LA DIFFICILE CONCRETISATION D'UN PROJET  
METROPOLITAIN A VAULX-EN-VELIN SUD : ENTRE  
DECEPTIONS, BLOCAGES ET REAJUSTEMENTS...**

## I. UN PROJET ROMPANT AVEC SES FONDEMENTS D'ORIGINE ?

En dépit des ambitions affichées, le projet urbain a connu au cours de son évolution de nombreuses critiques concernant les premières opérations.

Plusieurs voix se sont en effet élevées pour dénoncer le manque de qualité urbaine du projet par rapport à ce qui avait été annoncé. L'implication importante des acteurs privés et ce qui est jugé comme un laisser-faire des collectivités est hautement pointé du doigt.

D'autre part, bien que le projet urbain ait eu pour objectif une prise en compte du contexte spécifique vaudais, celle-ci ne semble pas avoir été suffisante et pose de réelles difficultés auxquelles le projet doit aujourd'hui faire face.

### 1. Un faible engagement de la puissance publique à l'origine d'une qualité urbaine limitée ?

Le choix de la métropole d'avoir recours aux acteurs privés pour la conduite du projet urbain du Carré de Soie pose aujourd'hui question. Cela semble démontrer un désengagement des pouvoirs publics pour un projet qui est pourtant affiché comme majeur à l'échelle de l'agglomération lyonnaise. Cela permet également de faire ressortir une logique inhérente au portage de projets à l'échelle métropolitaine à savoir celle de devoir effectuer une priorisation parmi une multitude de projets.

Le choix de cet urbanisme négocié et partenarial amène finalement à s'interroger sur ses impacts concernant la qualité urbaine que le Carré de Soie entend porter.

La notion de qualité urbaine mérite à ce titre d'être éclaircie, pour Pierre Ramel, elle consiste « en une prise en compte équilibrée de l'intérêt général et des multiples intérêts particuliers au sein des lieux publics. De manière plus large, la qualité urbaine consiste en une juste modulation des intensités. Cette modulation embrasse tout à la fois l'idée d'un équilibre entre des densités fortes et plus faibles, entre mixité fonctionnelle et spécialisation entre public et privé, entre les lieux de la visibilité et de l'intimité, entre centralité et périphéricité, entre temporalités continues ou discontinues, entre flux forts et faibles etc... »<sup>97</sup>.

Au regard des critiques concernant la densité, le manque d'espaces et d'équipements publics et la détérioration du passé industriel du site, les choix effectués pour conduire le projet montrent manifestement leurs limites.

---

<sup>97</sup> RAMEL Pierre, *Négocier la qualité urbaine : L'exemple du projet urbain du Carré de Soie*, sous la direction de SAMARANCH Isabelle, Institut d'Urbanisme de Lyon, juillet 2014, p.16

Il s'agira de montrer que les choix opérationnels opérés par la collectivité mais aussi la localisation du projet à Vaulx-en-Velin nuisent à l'objectif de qualité urbaine.

### A. Le choix de composer avec les promoteurs et leurs impératifs de rentabilité

Le partenariat public/privé privilégié par la métropole dans les opérations du Carré de Soie amène à se questionner sur les moyens dont dispose cette dernière pour assurer la qualité urbaine qu'elle s'est fixée.

Dans le cas du Carré de Soie, où l'engagement métropolitain est manifestement moins fort que dans d'autres projets d'envergure tels que Confluence ou Part Dieu, ceux-ci s'avèrent plutôt limités.

Les marges de manœuvre des communes et en particulier de Vaulx-en-Velin sont d'autant plus faibles du fait de leur situation financière difficile. Elles ne sont plus vraiment en mesure d'investir dans des volumes de foncier conséquents ni même de fournir certains équipements publics :

*« Il faut savoir qu'aujourd'hui les communes n'ont plus les moyens de faire des équipements publics, on est plus dans une période de croissance qui leur permet, comme on l'a connu dans les années 1960, 1970, 1980 jusqu'aux années 1990 de construire des pôles culturels, des équipements sportifs, des cinémas, des théâtres etc... Aujourd'hui une mairie comme Vaulx-en-Velin arrive à peine à financer les écoles dont elle a besoin... »*

---

Bruno Dumetier

La commune de Vaulx-en-Velin est donc grandement dépendante des choix effectués par la métropole. Celle-ci était la seule en mesure d'acquérir du foncier au Carré de Soie et de choisir les modalités de conduite du projet. Elle a finalement fait le pari d'expérimenter et de miser sur un partenariat avec le privé. Ces partenariats sont donc le fruit d'une volonté guidée avant tout par l'aubaine de voir des promoteurs privés s'intéresser à un territoire en difficulté comme Vaulx-en-Velin et être prêts à participer financièrement à la réalisation des équipements publics.

Le poids du privé dans la conduite du projet est donc prépondérant et décisif. Cependant, il vient parfois contrarier les volontés initiales de la collectivité qui ne dispose plus des marges de manœuvre nécessaires pour imposer sa vision du projet. Celle-ci peut donc paraître comme étant en position de faiblesse.

Il apparaît tout d'abord que l'opération du Carré de Soie, considérée comme prioritaire au début du premier mandat de Gérard Collomb, a pris du retard par rapport à ce qui était envisagé car elle dépendait de l'arrivée d'investisseurs privés qui se firent attendre.

De plus, comme cela a été souligné, la nécessité d'avoir affaire à des acteurs privés pour mener à bien le projet a conduit les collectivités à apporter des garanties aux investisseurs afin de sécuriser le rapport risques/revenus dans le projet. Pourtant, selon Roelof Verhage et Rachel Linossier, la nécessité de devoir assurer la rentabilité des projets tout en veillant au respect de l'intérêt général « place les acteurs publics dans une situation ambiguë »<sup>98</sup>. En effet, les objectifs des promoteurs privés ne sont pas toujours les mêmes que ceux poursuivis par la collectivité. Ces derniers soulignent ainsi : « L'ajustement des différents objectifs est devenu l'enjeu central de la conduite des projets »<sup>99</sup>. La sécurisation du rapport risques/revenus pour les entrepreneurs au Carré de Soie a été assurée en partie par l'implantation d'équipements structurants comme le centre commercial ou les transports et par des accords sur une densité relativement élevée.

La densité des immeubles de logements et de bureaux est d'ailleurs au cœur des négociations entre la collectivité et les acteurs privés. En effet, « une baisse de surface constructible impacte largement le bilan financier d'une opération ce qui explique que lorsque le PLU permet une certaine densité, il est très difficile de revenir sur ce point »<sup>100</sup>.

Concernant le cas du PAE TASE, il convient d'ailleurs de noter que le choix de la métropole de ne pas anticiper l'achat du foncier a eu des répercussions en termes de densité. En effet, l'investisseur Partouche qui a acquis les terrains de l'ex usine TASE a cherché à en tirer profit grâce au changement de zonage du PLU. Il est parvenu à ses fins et le promoteur Bouwfonds Marignan lui a par conséquent racheté le foncier à un prix élevé. Celui-ci a donc été contraint de mettre en œuvre une densité élevée pour rentabiliser l'opération.

Cette situation révèle donc un effacement de la collectivité qui a non seulement entraîné une densité relativement forte sur le site mais aussi permis à un acteur privé (Partouche) de faire du profit. Ce choix de la métropole peut donc s'avérer discutable, d'autant plus qu'elle aurait pu s'octroyer ce profit elle-même et l'investir dans les opérations si elle avait acquis le foncier :

---

<sup>98</sup> VERHAGE Roelof, LINOSSIER Rachel, La co-production public/privé des projets urbains, in *Lyon, La production de la ville*, sous la direction de BOINO Paul, Broché, octobre 2009, p.170

<sup>99</sup> Ibid.

<sup>100</sup> RAMEL Pierre, *Négocier la qualité urbaine : L'exemple du projet urbain du Carré de Soie*, sous la direction de SAMARANCH Isabelle, Institut d'Urbanisme de Lyon, juillet 2014, p.79

*« Une commune est incapable d'acheter du foncier, ceux qui auraient pu en acheter c'est la Communauté urbaine de Lyon... Et la politique de la communauté urbaine quand Gérard Collomb est arrivé a été d'arrêter de porter du foncier. Il y a des gens qui ont conseillé Gérard Collomb et qui considéraient que quand une collectivité porte du foncier elle met de l'argent dans des choses où il ne se passe rien pendant longtemps. Ça peut être vrai dans des périodes difficiles mais qui n'a pas du tout été vrai compte tenu de l'explosion immobilière depuis cette époque-là à Lyon. Si la métropole s'était rendue propriétaire de terrains extrêmement bien placés autour du pôle multimodal notamment ça aurait été très bénéfique pour elle car elle se serait autofinancé le développement urbain. »*

---

Bruno Dumetier

D'autre part, il est très délicat pour les collectivités de revenir en arrière une fois les permis de construire signés. C'est ce à quoi est confrontée la nouvelle majorité socialiste vaudoise qui n'est pas nécessairement en accord avec ce qui a été décidé par l'ancienne municipalité en place aux débuts du projet :

*« Le problème c'est l'argent ! Quand le permis de construire est signé, tu ne vas pas dire aux promoteurs d'enlever des étages... Ça fait de grosses pertes pour eux... »*

---

Hafid Bellache

Enfin, la volonté d'attirer de grands groupes sur un territoire peut également contribuer à l'effacement des collectivités. En effet, sur certaines opérations, leur pouvoir de négociation et d'imposition est limité étant donné le poids économique de certains groupes privés. De fait, au Carré de Soie, lorsque des entreprises comme Véolia ou Alstom souhaitent implanter des services sur une parcelle et ainsi assurer au territoire des centaines d'emplois, il est très difficile pour la collectivité de négocier sur des questions de qualité urbaine. La collectivité est dans un rapport de force déséquilibré et a donc tendance à vouloir dérouler le tapis rouge à ces groupes. Selon Pierre Ramel : « les enjeux urbains sont les grands absents des négociations, l'impact économique l'emporte sur les problématiques d'insertion urbaine »<sup>101</sup>.

---

<sup>101</sup> RAMEL Pierre, *Négocier la qualité urbaine : L'exemple du projet urbain du Carré de Soie*, sous la direction de SAMARANCH Isabelle, Institut d'Urbanisme de Lyon, juillet 2014, p.74

## B. Un projet signant la déstructuration de Vaulx-en-Velin Sud ?

Ce parti pris de partenariat public/privé a donc des répercussions directes sur le contenu du projet, notamment en termes de densité. Jugée très élevée par de nombreux habitants de Vaulx-en-Velin Sud, elle peut paraître en décalage avec l'identité d'origine du secteur. L'action du privé est d'autant plus sujette à des critiques qu'elle contribue à modifier en profondeur un site ayant traversé un siècle d'histoire et y compris les zones hors des secteurs d'opération.

### *a) Une densité trop élevée ?*

Comme cela a été évoqué, la densité apparaît comme difficilement négociable dans un partenariat entre public et privé car elle est la base des bilans financiers des opérateurs privés. Le cas du PAE TASE met en lumière les difficultés à encadrer la densité d'un projet privé sans aucune maîtrise foncière. La collectivité est de fait revenue à plusieurs reprises sur ses intentions initiales concernant le secteur :

*« Les grandes lignes qui avaient été établies au départ ont souvent été un peu mises à mal par les premières opérations. La rentabilité économique, les liens avec les promoteurs ont fait qu'on a construit plus dense que ce qu'on avait évoqué. Il y a un décalage entre les principes travaillés avec les habitants par Bruno Dumetier en 2003 et 2004 et les réalités opérationnelles. »*

---

Garance Troupillon

Les habitants du secteur sont donc confrontés à une densité plus élevée qu'escomptée et dénoncent pour la plupart les désagréments que cela engendre en termes de promiscuité et de vis-à-vis. C'est un sentiment d'autant plus renforcé que les alentours du centre commercial et du pôle multimodal donnent l'impression d'un vaste espace ouvert et dégagé, contrastant avec le sentiment d'oppression qui peut être ressenti au sein des zones d'habitat :

*« On met des immeubles pour gagner de la place mais c'est super rapproché, dans certains nouveaux immeubles on peut presque jeter des cacahuètes sur le balcon du voisin d'en face ! Le projet de départ en fait s'est totalement transformé : c'est béton, sur béton, sur béton. Le projet finalement ce n'est qu'un lot d'immeubles. »*

---

Cécile Colomb

La densité est pourtant un sujet complexe car plusieurs théories s'affrontent.

Dans le cas du Carré de Soie elle peut se trouver légitimée par le fait que sur un tel site, à proximité immédiate d'un pôle multimodal, il est nécessaire de densifier, d'autant plus que cela s'inscrit dans la logique de lutte contre l'étalement urbain.

D'autre part, la densité ne serait pas problématique en soi du moment qu'elle est accompagnée de dispositions la rendant acceptable et vivable. Cela peut passer par différents moyens : « un traitement qualitatif des « vides » (promenade, mail piéton, square, place...) ; une attention portée aux espaces de transition entre espace public et privé ; un apport de nature par le végétal ; une gestion des vis-à-vis et des orientations des bâtiments ; une mixité des formes et des fonctions avec notamment une offre d'équipements et de services de proximité... »<sup>102</sup>.

Garantir un niveau de densité élevé aux opérateurs privés peut d'ailleurs être perçu comme un choix judicieux pour permettre au projet de prendre en compte ces dispositions. En effet en leur assurant un profit élevé, la participation de la collectivité dans le financement des équipements et espaces publics se veut moins élevée :

*« Il y a une volonté d'optimisation de la densité pour que la charge soit la plus faible possible sur le budget des collectivités et qu'elles puissent financer tous les équipements et les voiries... »*

---

Bruno Dumetier

#### *b) Un manque d'espace et d'équipements publics rendant la densité difficilement acceptable*

Pourtant, face au retard pris dans l'offre d'équipements et d'espaces publics dans le projet, le sentiment d'avoir été lésés se fait fortement sentir chez certains habitants :

*« Je me souviens très bien qu'on a commencé avec des immeubles à R+4 et tous les ans finalement on rajoutait un étage... L'ancienne municipalité disait « ok on a rajouté un étage mais on va construire un gymnase ... ». C'était la technique de Maurice Charrier, le mot d'ordre ça a été densifier, densifier et « pomper » sur le promoteur pour avoir autre chose... Mais on attend toujours... »*

---

Jean-Marc Chaussonnerie

---

<sup>102</sup> LEFEBVRE Mégane, *Densité et formes urbaines, vers une meilleure qualité de vie*, Université Paris Ouest Nanterre La Défense, septembre 2013, p.31

De véritables lacunes en termes d'équipements et d'espaces publics du Carré de Soie se font pour l'heure sentir. La plupart des échéances annoncées n'ont pas été tenues, le groupe scolaire du PAE TASE a ainsi été repoussé à échéance 2020, il en va de même pour l'esplanade TASE :

*« A la base dans les délibérations, tous les équipements publics auraient dû être finis avant fin 2015, l'esplanade comprise, maintenant on nous dit 2020... La première délibération officielle pour l'école date quand même de 2006, ce n'est pas normal au bout de 10 ans de toujours rien avoir. »*

---

Cécile Colomb

L'impression d'une arrivée massive de nouveaux habitants sans que les équipements ne suivent se fait donc sentir :

*« Ça se construit de partout, la population augmente et va beaucoup augmenter mais les infrastructures ne suivent pas, il n'y a pas assez d'écoles, de centres sociaux... »*

---

Hafid Bellache

Les retards pris seraient dus aux manques de moyens de la municipalité pour assurer leur réalisation et ce même avec la participation financière de la métropole et des opérateurs privés :

*« La ZAC TASE<sup>103</sup> est gelée et tout a du retard parce qu'il n'y avait plus d'argent, il y a quand même une participation de la mairie. Quand la mairie a vu qu'il y avait plein de problèmes à régler ailleurs ils ont fait le choix d'attendre. Ils ont même demandé à la métropole de geler la ZAC alors qu'il doit y avoir des équipements publics dont un gymnase. Bien sur la métropole elle paye mais il y a aussi la mairie qui doit participer... »*

---

Cécile Colomb

Au-delà du manque d'équipements, la faible végétalisation du site pose également problème pour ses habitants qui imaginaient tout autre chose du concept de parc habité :

---

<sup>103</sup> ZAC se trouvant à l'est du PAE TASE

« C'est un lot d'immeubles qui aura son square... Vous avez vu beaucoup d'arbres vous ? Je suis désolée mais vous allez sur mon balcon ce n'est pas un parc qu'on voit... »

---

Cécile Colomb

Un sentiment de déconnexion par rapport aux espaces naturels se fait également sentir et contribue à alimenter le rejet de la densité et du caractère très minéral des premières zones d'habitat. Cela s'explique en partie par la présence des ateliers du métro et du centre commercial entre le secteur d'habitation TASE et le Canal de Jonage :

« Dans le PLUH qu'on a mené en lien avec les habitants et les associations, on avait lancé l'idée d'une allée verte qui partait de l'usine TASE jusqu'au canal de Jonage... Le lien paysager et naturel il est entre les deux... Et ça n'a pas été entendu... Il y a un écart aujourd'hui, le centre commercial a créé une barrière... Les ateliers du métro posent aussi un vrai problème structurel, c'est un vrai nœud qui n'a pas été corrigé. »

---

Alexandre Scavo



Figure 21 : Localisation du centre commercial et des Ateliers du métro par rapport aux secteurs opérationnels et au Parc du canal. (Réalisation : Romain Chazel)

### *c) Des constructions menaçantes pour le patrimoine ?*

Les nouveaux immeubles construits au sein du Carré de Soie, de par leur hauteur, leur nombre et leur volume sont également considérés par certains comme inadaptés au caractère pavillonnaire du secteur :

*« Dans une zone pavillonnaire comme Vaulx-en-Velin Sud on aurait pu éviter tant d'immeubles, on a toute une histoire entre la maison, la banlieue et l'esthétique de la campagne, ça comporte un imaginaire puissant et le projet proposé par la métropole détruit tout ça. Bruno Dumetier a proposé le parc habité mais ça reste trop conceptuel. »*

---

Alexandre Scavo

L'acceptabilité de ces premières constructions de logements est d'autant plus difficile car elles prennent place sur les anciens terrains de l'usine TASE, autrefois cœur de Vaulx-en-Velin Sud. En entraînant la démolition d'une partie de l'usine, dont son aile ouest, les immeubles du PAE TASE ont contribué à faire paraître le projet du Carré de Soie comme une réelle menace pour l'identité du secteur :

*« L'usine a été amputée alors qu'elle magnifiait le patrimoine industriel de par sa forme en U et représentait le point central de Vaulx-en-Velin Sud. Ils l'ont amputée par un projet qui n'est pas bon et ne respecte pas du tout l'histoire du site... »*

---

Alexandre Scavo

Les constructions s'opérant au sein des périmètres opérationnels ne sont pas les seules à être perçues comme des menaces pour l'identité pavillonnaire et patrimoniale de Vaulx-en-Velin Sud. En effet, compte tenu du développement et de la hausse d'attractivité du Carré de Soie, de nombreux promoteurs tentent de racheter des terrains au sein des quartiers résidentiels situés à proximité en vue d'y développer des opérations immobilières. C'est un phénomène d'autant plus fort au regard de la moyenne d'âge élevée des personnes qui y vivent :

*« Petit à petit les habitants des maisons anciennes, avenue Salengro, décèdent, et les maisons sont revendues à des promoteurs qui construisent des immeubles à la place. »*

---

Cécile Colomb

Cette situation contribue à renforcer la défiance qu'il peut exister autour du projet de la part des habitants déjà établis. Si la plupart ne sont pas directement concernés par les constructions des périmètres opérationnels, beaucoup redoutent aujourd'hui de voir se construire des immeubles à proximité de leur habitation. Elle n'a pas été réellement anticipée par les porteurs du projet :

*« Une des choses qui nous a un peu dépassés dans l'opération c'est les opérations en diffus. La Communauté urbaine essayait de rationaliser ses investissements en essayant de favoriser l'émergence de nouveaux projets sur des zones d'urbanisme volontaire comme les ZAC, les PUP ou le PAE. Et ce qui nous a surpris c'est que les zones dans lesquelles on a du pavillonnaire bougent elles aussi. C'est presque toutes les semaines qu'on a des promoteurs qui viennent présenter des projets en rachetant une ou deux ou trois maisons pour faire un immeuble et ça a déjà eu lieu, il y en a tout le long de l'avenue Salengro... »*

---

Bruno Dumetier

Plus largement, le projet urbain et notamment le BUE sont perçus comme une menace pour la tranquillité qui caractérisait autrefois les lieux :

*« Au début des réflexions j'avais proposé un tracé rue de la poudrette, mais les habitants présents aux réunions ont commencé à voir le danger de voir élargir la rue Salengro... On a eu les mêmes problèmes avec le BUE après, les habitants des castors notamment se sont montrés contre, ils y voyaient une menace à leur tranquillité... »*

---

Bruno Dumetier

### **C. Des logements et des équipements inappropriés ?**

Au-delà des impacts du projet jugés négatifs, sa réalisation et sa pertinence se voient également remis en cause à travers la qualité des logements et les choix des équipements.

#### *a) La remise en cause de la qualité des bâtiments*

Malgré le caractère récent des premiers immeubles du Carré de Soie (qui ont commencé à être construits en 2012/2013), des problèmes de malfaçons (infiltrations, fissures...) se font déjà sentir et impactent directement les nouveaux venus.

Les choix opérationnels reposant sur un partenariat public/privé sont fortement critiqués. Les promoteurs, qui doivent contribuer au financement des équipements et infrastructures publiques, sont

accusés de vouloir faire en contrepartie des économies sur les travaux et les matériaux servant à la construction des logements :

*« Le système de contreparties entre collectivités et promoteurs pour financer les équipements publics ça ne va pas. Le problème de ces contreparties c'est que le promoteur doit récupérer son argent et du coup il cherche à faire le moins cher possible... Il va finir par offrir des bâtiments de moins bonne qualité. Mais c'est normal et c'est de bonne guerre... Mais finalement c'est ceux qui achètent ou qui louent qui vont en payer les conséquences... »*

---

Hafid Bellache

Cette situation est réellement préoccupante pour la ville de Vaulx-en-Velin qui du fait de son manque de moyens est contrainte de passer par des investissements privés conséquents pour le financement de ses équipements et infrastructures. Cela l'est doublement puisque la collectivité ne peut pas lutter contre la logique économique des promoteurs et ses effets en termes de qualité urbaine :

*« Dans un projet partenarial on est censé être partenaire donc le promoteur il peut pas accepter des choses sans nous, c'est un « check and balances » en permanence. Mais après sur les malfaçons et autres on restera sur du droit privé. Dans les conventions passées ça n'existent pas les modalités sur quel type de béton on va utiliser etc... On est plus sur des questions relatives à la part et les types d'espaces verts par exemple etc... »*

---

Stéphane Gomez

Tout comme pour la densité, le problème de la qualité des bâtiments tient aussi son origine dans le phénomène de rétention foncière. Celui-ci donne lieu à des terrains chers à l'achat que les acheteurs privés doivent rentabiliser :

*« Aujourd'hui il y a une spéculation foncière en France et particulièrement dans les grandes métropoles qui est énorme avec des particuliers (ou des collectivités) qui s'enrichissent sans rien faire. Moi j'aimerais que les promoteurs achètent moins cher les terrains et mettent plus d'argent dans la construction pour améliorer la qualité des constructions. »*

---

Bruno Dumetier

## *b) Des équipements pas assez nombreux et inadaptés*

Enfin, les choix d'implantation des équipements au Carré de Soie sont également sujet de discorde. Si, comme il a été souligné précédemment, le manque d'équipements est clairement reproché au projet, celui de l'inadaptation des quelques équipements présents l'est tout autant.

Cela transparait particulièrement à travers le cas du pôle de commerces et de loisirs Carré de Soie qui a été pensé avant tout pour rendre le site attractif auprès des investisseurs et rendre possible les partenariats publics/privés pour les futures opérations. Ce centre commercial ne prétend pas répondre aux besoins des habitants du secteur :

*« Le centre commercial ce n'est pas un centre commercial vaudais, c'est un centre commercial d'agglomération et le système de polarisation fait que de toute façon un habitant de Vaulx-en-Velin va d'abord aller vers la Part-Dieu ou Bellecour. Le centre commercial du Carré de Soie va d'abord attirer les villeurbannais, les majolans, les habitants de Genas... C'est une logique propre d'agglomération... Et très clairement c'est un projet qui a paru comme plaqué par le Grand Lyon au sud de la commune et pas un projet fait avec le sud ... »*

---

Stéphane Gomez

L'emplacement même du centre commercial pose question. S'il est relativement proche des futurs immeubles villeurbannais du Carré de Soie (ZAC Villeurbanne La Soie), il est éloigné des habitants du PAE TASE qui doivent emprunter une passerelle pour s'y rendre et marcher une dizaine de minutes :

*« Le centre commercial c'est trop loin, rien que pour aller à la pharmacie à pieds c'est 10 min aller 10 min retour... Je vais donc à la pharmacie de Bellecour où je travaille, pareil pour la boulangerie ... Et pour mes courses, comme je n'ai pas de voiture, je vais les faire à l'Intermarché de Décines parce qu'il est quasiment aux pieds du tram et que c'est plus pratique. »*

---

Cécile Colomb

Le centre commercial semble également pâtir d'une mauvaise fréquentation qui a entraîné la fermeture d'enseignes comme Jardiland ou Castorama<sup>104</sup>. Cela est dommageable car elles lui permettaient de se distinguer du centre commercial de la Part Dieu :

---

<sup>104</sup> LOISON Laurence, *Le Carré de Soie à la recherche d'un nouveau souffle*, Le Progrès, juillet 2015, URL : <http://www.leprogres.fr/rhone/2015/07/01/le-carre-de-soie-a-la-recherche-d-un-nouveau-souffle>

*« Ça n'a jamais bien marché, il y a eu des mensonges sur la fréquentation dès le départ... »*

---

Olivier Frérot

Des réajustements ont donc été nécessaires avec notamment l'ouverture d'une enseigne alimentaire revendiquée par les habitants. L'enseigne Carrefour s'installera ainsi en octobre 2017 au sein du centre commercial<sup>105</sup>.

Si cela contribue à offrir un nouveau type de commerce jusqu'alors absent au Carré de Soie, cela ne garantit pas une fréquentation plus élevée du centre commercial par les habitants du PAE TASE :

*« Je me demande si quand il y aura le Carrefour je vais y aller. Mine de rien avec mon caddie c'est Intermarché à Décines qui reste le plus pratique parce que je prends le tram, là ça va me faire marcher... »*

---

Cécile Colomb

Les premiers habitants du Carré de Soie, déconnectés du centre commercial, se montrent donc en faveur des commerces et services de proximité qui sont pour l'heure absents, y compris autour du pôle multimodal :

*« On a tout fait à l'envers, les transports puis les gens et bien après seulement les commerces qu'on attend toujours... Nous étions demandeurs de commerces de proximité, sur l'esplanade on aurait aimé quelques petits commerces dans l'aile de l'usine qui reste par exemple. »*

---

Jean-Marc Chaussonnerie

*« Il manque des petits commerces mais aussi un pôle médical et un dentiste. »*

---

Thérèse Arsale

En dépit des intentions du projet, il semble donc qu'il ait pris le chemin d'une « cité dortoir » où l'on vient vivre pour la proximité des transports ou simplement travailler.

Seuls des établissements de restauration à destination des salariés sont d'ailleurs présents sur le site :

---

<sup>105</sup> « Carrefour Market ouvrira à Carré de Soie début octobre », Le Progrès, juin 2017, URL : <http://www.leprogres.fr/economie/2017/06/15/carrefour-market-ouvrira-a-carre-de-soie-debut-octobre>

*« Moi je pense que le projet d'origine c'était vraiment de faire de l'habitat destiné au métro... Il n'y a pas eu de conception de proximité à ce moment-là... C'était pensé pour des gens qui n'avaient pas vocation à vivre Vaulx-en-Velin, ils vivaient leur appartement à côté du métro. A côté de ça on construisait des sièges sociaux pour des entreprises où les gens viendraient travailler. Donc logiquement par rapport à ça, les seuls commerces en dehors du pôle sont destinés aux salariés... »*

---

Stéphane Gomez

La présence d'équipements ne répondant pas aux besoins des habitants sur place peut être sujette à de la frustration chez ces derniers et renforcer l'idée que le projet du Carré de Soie est déconnecté de la réalité locale.

Cela transparait également à travers le cas du parking relais SYTRAL établi sur le site et destiné à des personnes extérieures. Du fait d'un nombre réduit de place de stationnement, les premières opérations du Carré de soie sont soumises à des problèmes de stationnement sauvages<sup>106</sup>. Ceci peut s'avérer frustrant au regard du vaste parking qui se trouve à proximité directe des habitations du PAE TASE et qui se vide le soir :

*« Il n'y a pas assez de places de stationnement. Il serait bien d'avoir plus de places de stationnement ou alors à minima de donner accès aux riverains l'accès au parking relais pour éviter le stationnement sauvage sur les trottoirs. »*

---

Thérèse Arsale

---

<sup>106</sup>PERRUSSEL-MORIN Laurène, *Quand le parking sauvage pose des problèmes de circulation au Carré de Soie*, Le Progrès, septembre 2016, URL : <http://www.leprogres.fr/rhone/2016/09/13/quand-le-parking-sauvage-pose-des-problemes-de-circulation-au-carre-de-soie>

## 2. Une localisation à Vaulx-en-Velin difficilement conciliable avec les ambitions du projet ?

Bien que le Carré de Soie se légitimise en permettant à Vaulx-en-Velin de rattraper son retard par rapport au reste de l'agglomération lyonnaise, sa localisation au sein de cette commune lui porte également préjudice et rend plus difficile son acceptation.

Il apparaît d'une part que l'image négative de Vaulx-en-Velin peut freiner les ambitions d'attractivité du Carré de Soie. De plus, la volonté d'attirer des classes plus aisées peut se heurter à un rejet des classes plus populaires déjà présentes. Enfin, sa localisation au sud de la commune semble susceptible de créer une ville à deux vitesses.

### A. L'implantation vaudoise du Carré de Soie : frein à l'attractivité résidentielle et à l'accueil d'équipements

En dépit de la communication et de la stratégie marketing visant à gommer l'appartenance du Carré de Soie à Vaulx-en-Velin, l'attractivité résidentielle du secteur se voit limitée par la mauvaise réputation de la commune qui perdure. La localisation du Carré de Soie sur le territoire vaudois nuit manifestement aux intentions initiales du projet qui étaient d'en faire un lieu où l'on désire s'implanter. La réputation de Vaulx-en-Velin n'a pas seulement des impacts en matière d'attractivité, elle influe négativement les perceptions qu'ont les nouveaux arrivants de leur quartier.

Enfin, la situation de Vaulx-en-Velin cause également des problèmes concernant l'implantation de certains équipements au sein du Carré de Soie.

#### *a) Une image négative persistante faisant figure de repoussoir pour les classes moyennes*

Les difficultés économiques et sociales de Vaulx-en-Velin sont telles que la commune peine à se défaire de l'image négative qui lui est associée. Même si le projet du Carré de Soie essaye de s'en dissocier, il reste rattaché dans les esprits à l'est de l'agglomération lyonnaise, territoire qui a toujours connu plus de difficultés que l'ouest et le centre. Ainsi, les réticences à venir s'installer à Vaulx-en-Velin perdurent :

*« Si tu dis : « je vais acheter à Vaulx-en-Velin », tout le monde te dit n'y vas pas, ça a une réputation nationale, c'est une des villes les plus pauvres de France, il y a plein de problèmes... En plus toutes les écoles sont en REP+, moi si j'avais des enfants je serais jamais venue m'installer ici... »*

---

Cécile Colomb

Nombreux sont les nouveaux venus du Carré de Soie à s'y être installés seulement du fait de prix moins élevés qu'ailleurs et ce y compris par rapport à la partie villeurbannaise du projet où un appartement se vend en moyenne 200 euros de plus au m<sup>2</sup> :

*« Lyon et Villeurbanne c'était beaucoup trop cher, je suis arrivée en 2006, pour un T3 avec un garage il fallait compter dans les 230 000 euros. Je ne pouvais pas aller ailleurs, je n'avais pas les moyens... Lyon ou Villeurbanne je ne pouvais vraiment pas acheter... »*

---

Cécile Colomb

Ce constat vient nuancer l'ambition du Carré de Soie d'attirer les classes moyennes, en particulier sur la zone située à Vaulx-en-Velin. Certes, les nouveaux venus sont globalement des personnes plus aisées que les vaudais historiques mais ils restent d'un niveau de vie relativement modeste.

L'accueil de classes aisées est rendu d'autant plus difficile par les taxes locales vaudaises qui sont élevées pour ceux en mesure d'en payer :

*« On est une commune pauvre, très endettée et on a 59% de gens qui vivent dans des logements sociaux, qui sont en difficulté... Mais du coup on le prend où l'argent, sur les classes moyennes qui ne sont pas très nombreuses, c'est un peu toujours les mêmes qui payent au final... Du coup ces gens évitent un peu la commune et ont tendance à se sauver, ils vont à Décines, Bron ou Villeurbanne où ils ne paieront pas tant... »*

---

Hafid Bellache

### *b) Un passé difficile source d'inquiétudes pour les nouveaux habitants*

Le fait de vivre à Vaulx-en-Velin est aussi source d'inquiétudes pour les nouveaux venus au Carré de Soie. En effet, les émeutes passées sont encore profondément ancrées dans les mémoires.

Cela se traduit premièrement par un rejet important des logements sociaux qui sont associés aux problèmes de délinquance ayant touché la commune par le passé.

Nombreux sont les habitants du sud à dénoncer la présence trop importante de ces logements au Carré de Soie et ce même si la commune a pour optique de baisser leur part. La logique de rééquilibrage avec le nord en matière de logement social est particulièrement critiquée. Un sentiment de peur de reproduire

les erreurs passées et une impression d'un déplacement des problèmes du nord vers le sud se font sentir :

*« Ils détruisent le Mas du Taureau, du coup ils répartissent les logements sociaux et ici on peut voir une hausse de la délinquance. Il y a eu un changement de population. Vaulx-en-Velin Sud c'est en train de se transformer petit à petit en Vaulx-en-Velin Nord en espérant qu'il n'y ait pas d'émeutes un jour... Nous on voulait moins de logements sociaux, plus de mixité, pas de grandes tours, on en a détruit de l'autre côté c'est pas pour en reconstruire chez nous ... »*

---

Cécile Colomb

Le passé difficile de Vaulx-en-Velin est donc toujours prégnant et suscite des aprioris négatifs sur le Carré de Soie chez les nouveaux arrivants.

Il est possible de supposer que le rejet des logements sociaux et le sentiment de délinquance serait sans doute moins exacerbés si le Carré de Soie n'était pas situé à Vaulx-en-Velin.

### *c) Un secteur inapte à l'accueil de certains équipements*

Malgré la présence du pôle de commerces et de loisirs qui est structurante à l'échelle de l'agglomération, il semble que le Carré de Soie peine à accueillir des équipements ayant la même importance. Il fut un temps envisagé à l'est du périmètre du projet l'implantation du nouveau siège d'Interpol puis celle de la nouvelle arena de l'ASVEL<sup>107</sup>. Néanmoins, aucun ne verra finalement le jour à Vaulx-en-Velin Sud. L'image d'une commune excentrée en proie à des difficultés rend difficile l'accueil d'« équipements vitrine » pour l'ensemble de l'agglomération.

D'autre part, le retard en matière d'équipements publics au Carré de Soie peut s'expliquer par l'organisation bipolaire de Vaulx-en-Velin. La collectivité doit en effet répondre aux besoins du nord qui sont importants et opérer certains choix :

*« Il y a des questions de priorisation, les équipements sont souvent communaux et il y a des rétrécissements des finances publiques depuis l'arrivée du projet, sachant qu'il y a aussi à Vaulx-en-Velin Nord d'importants besoins en termes d'équipements et d'espaces publics... Il y a aussi besoin d'avoir un grand projet sur le nord, et leurs besoins, les élus doivent aussi y répondre. »*

---

Garance Troupillon

---

<sup>107</sup> Club français de basket-ball situé à Villeurbanne ayant gagné le plus de titres de champion de France (18).

## B. Un projet signant l'apparition d'une cité dortoir de classes moyennes ?

Un projet de renouvellement urbain n'est pas seulement affaire d'apparence nouvelle, en effet, selon Jacques Malézieux : « il n'est pas que physique, il touche les emplois, les activités économiques, les résidents qui s'y trouvent, les perceptions et les images associées aux zones visées »<sup>108</sup>. Il précise également que les « logiques inhérentes de transformation, et de valorisation, portées par tout grand projet jouent nécessairement dans le sens de l'exclusion des catégories économiques et sociales qui s'accommodaient, souvent dans des conditions difficiles, de la situation antérieure »<sup>109</sup>.

Les oppositions sur l'aspect et l'insertion des nouvelles constructions sont donc aussi couplées à des oppositions allant au-delà du caractère physique du projet. Elles se rattachent à des éléments immatériels.

Ainsi, si les oppositions sur la densité, l'architecture, et la qualité des bâtiments sont une réalité au Carré de Soie, il ressort que ce projet engendre également des frustrations en terme de lien social, de conflits d'usages et d'attachement au lieu.

Le projet du Carré de Soie a entraîné l'arrivée de nouveaux habitants à Vaulx-en-Velin Sud. Leurs différences sociales par rapport aux personnes vivant dans le secteur depuis plusieurs décennies et le manque de lieux de rencontre ont conduit inévitablement à un lien distant avec ces derniers.

### *a) L'arrivée de classes plus aisées à Vaulx-en-Velin Sud*

Comme il a déjà été souligné, la volonté de la Métropole de Lyon est d'instaurer une mixité sociale et de fait d'attirer des classes moyennes supérieures dans des secteurs où elles sont peu présentes.

Même si les nouveaux arrivés au Carré de Soie disposent de revenus relativement modestes, ils restent plus aisés que la majorité des vaudais ce qui leur vaut d'être catégorisés dans les « classes moyennes » :

*« L'arrivée du tramway et du métro et le projet en lui-même créent une pression qui transforme un peu les catégories socio-professionnelles qui habitent dans le secteur. On était sur des anciens ouvriers ou salariés de l'usine qui ont racheté leur maison, maintenant on a des acheteurs qui ont des capacités financières supérieures. »*

---

Garance Troupillon

---

<sup>108</sup> MALEZIEUX Jacques, Conclusion : Le grand projet urbain entre la réalisation d'envergure et l'insertion locale, in *Grands projets urbains et requalification*, sous la direction de MALEZIEUX Jacques, MANZAGOL Claude et SENEAL Gilles, Géographie contemporaine, novembre 2002, p.255

<sup>109</sup> Ibid.

Leur venue à Vaulx-en-Velin a signé une progression du revenu moyen, en 2008 le revenu mensuel moyen par foyer fiscal sur la commune était de 1210 euros par mois contre 1369 euros en 2013<sup>110</sup>.

*b) Un lien distant entre anciens et nouveaux habitants...*

L'arrivée de nouveaux habitants plus aisés au sein des premières opérations pose la question de leur intégration à Vaulx-en-Velin Sud. Il est possible de constater une difficulté chez les anciens habitants de voir une population nouvelle au statut social différent investir des lieux sans connaître leur passé :

*« Maintenant on est dans une période compliquée, ça se construit de partout et finalement ça amène entre guillemets des « étrangers », des gens qui ne sont pas nés là, qui ne connaissent rien à l'histoire de l'usine... »*

---

Hafid Bellache

Leur présence et d'autant plus sujette à critiques qu'ils semblent pour l'heure peu liés à leur lieu de résidence, renforçant l'idée d'un projet urbain déconnecté de son environnement :

*« Ils (les nouveaux habitants) contribuent à faire une cité dortoir, ils travaillent tous ailleurs... Les week-ends ils ne les passent pas ici, le soir ils rentrent super tard... »*

---

Hafid Bellache

Ce sentiment est particulièrement fort chez les anciens habitants de Vaulx-en-Velin sud qui perçoivent ces changements comme contraires au lien social qui existait autrefois, au temps des solidarités ouvrières. Certains d'entre eux éprouvent de fait une forme de nostalgie.

*c) ... Dû à un manque de lieux de rencontre ?*

Ce manque de lien entre nouveaux et anciens habitants peut s'expliquer par le manque d'espaces publics et de lieux de rencontre au sein du Carré de Soie.

De plus, l'arrivée des transports a rendu facilement accessibles les points centraux de l'agglomération, accentuant la non appropriation du secteur par ses habitants :

---

<sup>110</sup> Chiffres du ministère de l'économie.

*« Moi du moment qu'il y a le métro ça me va, de toute façon on peut dire que je ne vis pas sur la commune. Ici j'y habite mais les activités que je fais elles ne sont pas ici, il n'y a rien... Voilà finalement ça fait cité dortoir. »*

---

Cécile Colomb

Les collectivités et en particulier la commune de Vaulx-en-Velin sont conscientes des effets du manque d'équipements et d'espaces publics en termes de lien social. A ce titre, des tentatives pour tenter d'y remédier se développent progressivement :

*« Sur les périmètres scolaires on va travailler à mélanger les différents secteurs pour ne pas avoir seulement l'école du PAE TASE et celle du PUP Gimenez. On veut vraiment avoir des écoles qui mélangent le public. On essaye aussi de créer des structures pour redévelopper la vie de quartier. On a par exemple voté lors d'un conseil municipal la recréation d'un marché place Cavellini. »*

---

Stéphane Gomez

Au-delà du cas de la future école et du marché, d'autres dispositifs visant à animer les lieux et tisser des liens entre les habitants ont récemment vu le jour :

*« La grosse lacune qu'on ne peut que déplorer c'est que pour l'heure n'ont pas vraiment été mis en place des espaces de vie partagés, c'est pour ça qu'on a aussi créé un jardin partagé de 800 m<sup>2</sup> à proximité de ce qui sera la future esplanade TASE, à l'angle des rues de la Tase et Moissonnier. On a aussi mené l'évènement des rencontres du Carré de Soie<sup>111</sup> qui avait vraiment vocation à faire se croiser les différents publics. »*

---

Garance Troupillon



Figure 22 : Le jardin partagé, août 2017 (Source : Romain Chazel)

---

<sup>111</sup> Evènement organisé le 8 avril 2017 par la Mission Carré de Soie invitant les habitants du Carré de Soie et de l'agglomération à découvrir la richesse du territoire du projet sous forme de jeux de piste.

### C. Une commune à deux vitesses ?

L'intérêt d'agglomération et les facilités opérationnelles ont poussé à l'action au sud de Vaulx-en-Velin à travers le projet du Carré de Soie. Cependant, la division de la commune par le canal de Jonage peut porter atteinte aux intentions initiales du projet.

A défaut de tirer l'ensemble de Vaulx-en-Velin vers le haut, le projet peut sembler accentuer la division nord/sud en dynamisant seulement le secteur sud et entraînant de facto un sentiment de délaissement chez les habitants du nord.

Ce sentiment se voit renforcé par l'absence évidente de lien entre le projet du Carré de Soie et le nord de Vaulx-en-Velin.

L'organisation du système de transports en commun illustre cette division entre nord et sud.

#### *a) Un sentiment d'investissement pour Vaulx-en-Velin Sud au détriment de Vaulx-en-Velin Nord*

De par son ampleur, le projet du Carré de Soie suscite inévitablement l'impression d'une action publique concentrée au sud de Vaulx-en-Velin alors qu'à peine un quart de la population communale y vit. Ce simple constat peut contribuer à accentuer la division avec le nord :

*« Dès qu'on construit du neuf à quelque part il y a une envie, de la jalousie et ça creuse encore plus le fossé entre les gens... »*

---

Hafid Bellache

Conscients de cette problématique, les élus vaudais tentent aujourd'hui de contrebalancer la dynamique en développant des opérations au nord comme celles du centre-ville, de Grande Ile mais surtout celle du Mas du taureau<sup>112</sup>:

*« La ville ne doit pas être coupée en deux même si quoi qu'il arrive le canal sera toujours là. Du coup on insiste beaucoup pour lancer très vite la ZAC du centre-ville. On ne peut pas avoir un quartier du sud qui bouge sans qu'il ne se passe rien au nord. La nouvelle majorité a donc stoppé la ZAC TASE en disant qu'au sud il y avait déjà de grands projets et que ce serait bien de calmer le jeu pour lancer la ZAC du Mas du Taureau et y faire venir des activités économiques... »*

---

Stéphane Gomez

---

<sup>112</sup> Future opération de rénovation urbaine prenant la forme d'une ZAC qui figure parmi les plus importantes de France.

*b) Une absence de lien entre le nord et le sud de la commune vouée à se renforcer ?*

Comme cela a été précédemment souligné, il a toujours existé une différence marquée entre le nord et le sud de Vaulx en Velin, en particulier depuis la construction des grands ensembles. Il s'agit de deux secteurs de l'agglomération lyonnaise qui n'ont pas la même histoire, qui sont investis par des populations différentes et qui ont chacun leur propre dynamique.

Le projet du Carré de Soie n'a pourtant pas été pensé pour rapprocher ces deux entités. Une absence évidente de lien avec le nord caractérise le projet.

S'il a été un temps évoqué au début du projet la création d'une passerelle au niveau du parc du Canal et du centre commercial, celle-ci a complètement été omise au fil du temps. Il en va de même pour l'axe de transport en commun « A8 » qui était pensé pour connecter le sud et le nord de Vaulx-en-Velin à l'ensemble des communes de la première couronne Est :

*« Certes a été pensée une passerelle piétonne adaptée pour un transport en commun en site propre avec l'axe A8... Mais bon cet axe A8 n'existe pas encore, ça reste vraiment du théorique... La passerelle qui était prévue par l'ancienne équipe et qui n'a pas été créée a d'ailleurs disparu des financements... »*

---

Stéphane Gomez

Cette absence de lien peut également se voir renforcée par le développement de nouveaux services au sud comme celui de la mairie annexe. Cela incitera d'autant moins les gens qui y vivent à se rendre au-delà du canal. Pourtant la volonté affichée est de renforcer les flux intra communaux :

*« Il y a besoin de développer des services de proximité au sud mais même si on va créer une mairie annexe, une grande partie des services centraux resteront au nord pour qu'à un moment donné les gens du sud aient l'obligation d'aller au moins de temps en temps au nord. En même temps on réfléchit aussi à améliorer les salles d'activités destinées aux associations au sud pour que les associations du nord y viennent. »*

---

Stéphane Gomez

Pour l'heure, les personnes vivant au sud se rendent très rarement au Nord et inversement :

*« Je ne vais jamais à Vaulx-en-Velin Nord. »*

---

Thérèse Arsale

### *c) Le cas révélateur des transports en commun*

Compte tenu de l'organisation du système de transports, les habitants du nord et du sud de Vaulx-en-Velin sont nettement plus enclins à fréquenter la Part-Dieu ou le centre de l'agglomération lyonnaise que l'autre rive du canal de Jonage.

En effet, il n'existe aucune ligne majeure reliant le sud et le nord de la commune tandis que l'accès à Lyon est facilité au nord par la ligne de bus C3 et au sud par la ligne de tramway T3 et le métro A.

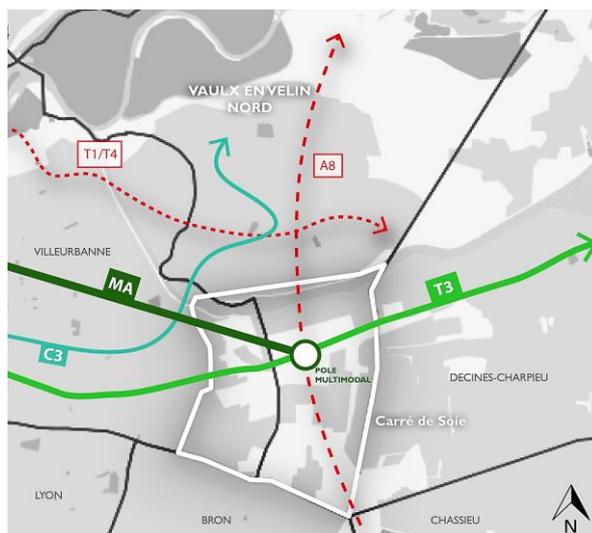


Figure 23 : Lignes de transport majeures existantes et potentielles (en tirets) desservant Vaulx-en-Velin. (Réalisation : Romain Chazel)

Les transports révèlent donc l'absence évidente de lien entre Vaulx-en-Velin Sud et Vaulx-en-Velin Nord.

Mais ils sont aussi révélateurs du sentiment d'investissement supérieur au sud au détriment du nord. En effet, seulement une ligne de bus à haut niveau de service dessert Vaulx-en-Velin Nord (la ligne C3) tandis qu'avec l'arrivée du tramway T3 et du métro A en 2006 et 2007, le Carré de Soie bénéficie de la présence de deux infrastructures lourdes de transport en commun.

Le prolongement du métro A à Vaulx-en-Velin qui était dépeint comme une avancée majeure pour la commune ne bénéficie finalement qu'aux habitants du sud, les habitants du nord étant contraints d'avoir recours à une correspondance pour en profiter :

*« Les habitants du nord se demandent quelle est la différence pour eux depuis le prolongement du métro. Avant il fallait qu'ils prennent un bus des grandes cités pour aller prendre le métro à Bonneville, maintenant il faut qu'ils prennent un bus aux grandes cités pour aller prendre le métro au Carré de soie. Ça leur apparaît comme quelque chose qui n'a pas été fait pour eux. »*

L'arrivée des transports dans le sud de la commune a été décidée à l'époque par le Grand Lyon. Ce choix repose sur une logique d'agglomération et d'opportunités :

*« La voie de chemin de fer de l'est lyonnais était là, c'était une opportunité... Puis il y avait aussi toute une logique d'agglomération, il fallait aller chercher les décinois, les habitants de Meyzieu... »*

---

Garance Troupillon

Antoine Lévêque souligne également les intérêts politiques à cette décision. La ligne T3 dessert en effet « deux autres communes de taille moyenne représentant d'autant plus de soutien pour l'exécutif intercommunal »<sup>113</sup>.

Comme cela a été précisé, l'implantation d'un pôle multimodal au sud de Vaulx-en-Velin a aussi eu pour logique de porter un foncier en proie à être investi par le projet du Carré de Soie. Les lignes du T3 et du métro A desservent donc dans un premier temps « un foncier aux mains de promoteurs privés, destiné à accueillir plus de 600 000 m<sup>2</sup> de bureau »<sup>114</sup>, ce qui laisse dire à Antoine Lévêque que « la ligne de tramway du sud recoupe d'autres enjeux que ceux d'une desserte des populations de la commune. Conjuguant plusieurs logiques d'action, elle correspond notamment à un instrument de gouvernement visant le renforcement d'un leadership intercommunal »<sup>115</sup>.

La nécessité d'une ligne de transport structurante pour le nord de Vaulx-en-Velin se fait ainsi réellement sentir, notamment pour contrecarrer le sentiment de délaissement qu'il y règne. Certains en ont émis l'idée dès les débuts du projet du Carré de Soie :

*« On estimait que le développement urbain du sud de Vaulx-en-Velin ne pouvait pas se faire en pénalisant le nord et le centre... Tout d'un coup le Carré de Soie, compte tenu de sa situation, notamment avec sa desserte en transport en commun et sa facilité d'accès depuis le périphérique, aurait pu vraiment « pomper » toute l'énergie de Vaulx-en-Velin... C'est pour ça que je prônais l'idée d'un prolongement de la ligne T1 jusqu'à Vaulx-en-Velin Nord. »*

---

Bruno Dumetier

L'implantation d'une ligne de tramway au nord semble d'autant plus nécessaire, l'usage des transports en commun a en effet reculé sur la commune ces dernières années. C'est une tendance à

---

<sup>113</sup> LEVEQUE Antoine, *Les métropoles encore au cœur de la critique ? Controverses autour des politiques métropolitaines, Relégation et géographie prioritaire du développement : le gouvernement métropolitain de la banlieue lyonnaise à l'aune des politiques de transport urbain*, Congrès AFSP, Montpellier, juin 2017, p.14

<sup>114</sup> Ibid, p.13

<sup>115</sup> Ibid, p.14

contrecourant de celle du reste de l'agglomération et d'autant plus problématique pour une population faiblement motorisée comme celle de Vaulx-en-Verin<sup>116</sup>.

Les logiques d'implantation du réseau lourd de transport en commun à Vaulx en Velin ne coïncident donc manifestement pas avec les besoins des habitants. La desserte de la ville qui compte plus de 40 000 habitants (dont 30 000 au nord) reste clairement insuffisante. A ce titre, les élus vaudais portent trois grands objectifs :

- L'amélioration de ligne C3 (trajet en site propre et cadences plus élevées) en vue d'une transformation potentielle en tramway.
- La réalisation d'une nouvelle ligne de tramway au Nord (en prolongement de la ligne T1 ou T4) Cette ligne est aussi perçue comme levier dans le cadre du renouvellement urbain des anciennes ZUP.
- Le renforcement des liaisons nord/sud avec l'axe A8.

Néanmoins seule l'amélioration du C3 semble avoir obtenu gain de cause, les projets de tramway au nord et d'axe A8 étant repoussés à échéance lointaine. Cela laisse un gout amer à certains qui y voient un énième délaissement de Vaulx en Velin Nord, comme Philippe Zittoun, conseiller municipal :

*« On voit bien que l'amélioration du C3 qui va certes améliorer la desserte est aussi un moyen de repousser aux calendes grecques le fait que le C3 se transforme en tramway, or c'est la ligne de bus la plus fréquentée de toute l'agglomération, de très loin... Elle aurait même dû passer devant les premières lignes de tramway !<sup>117</sup> »*

---

Philippe Zittoun

Comme l'a souligné Antoine Lévêque pour le cas du T3, les logiques politiques d'agglomération ont aussi joué un rôle dans le choix de ne pas implanter de tramway au nord de Vaulx-en-Verin :

*« Ce genre de projet venait aussi en concurrence avec d'autres projets comme celui du prolongement de la ligne B à Oullins qui est une commune de droite... Il y a eu des arbitrages politiques qui se sont faits plutôt vis-à-vis de la droite...*

*Pour conforter sa place, Gérard Colomb qui est PS est allé chercher plutôt des sympathisants à droite au*

---

<sup>116</sup> Constat établi lors du Conseil Municipal de Vaulx-en-Verin du jeudi 30 mars 2017, URL : <https://www.youtube.com/watch?v=Ntr4gBGSCOG>

<sup>117</sup> Propos tenus lors du Conseil Municipal de Vaulx-en-Verin du jeudi 30 mars 2017, URL : <https://www.youtube.com/watch?v=Ntr4gBGSCOG>

De par ce jeu décisionnel métropolitain, l'offre de transport de Vaulx-en-Velin contribue donc à accentuer la fracture entre le nord et le sud de la commune.

Le système de transport tel qu'il est actuellement permet seulement d'intégrer le projet du Carré de Soie au reste de l'agglomération sans penser sa liaison avec le nord du canal. Cela rend plus difficile son intégration au contexte communal puisqu'il apparaît comme à la fois privilégié et déconnecté.

## II. UN REJET PERSISTANT MALGRE LA NOUVELLE DYNAMIQUE DU PROJET

Le renforcement de la concertation a été perçu comme fondamental pour une meilleure intégration du projet métropolitain du Carré de Soie à Vaulx-en-Velin Sud, confronté ces dernières années à de vives oppositions citoyennes.

Depuis l'arrivée du PS à la mairie de Vaulx-en-Velin, des évolutions dans la conduite du projet ont donc pu être constatées.

Malgré ces changements, il reste néanmoins difficile d'insuffler une dynamique positive autour du projet et d'effacer plusieurs années d'opposition contre ceux qui l'ont porté.

### 1. Un projet confronté au réveil d'une force citoyenne : entre réajustements et relativisation

Selon Paul Boino : « Même si un projet peut être porteur d'une visée stratégique à long terme, la conduite des opérations est dans la plupart des cas effectuée au gré des opportunités, des changements de contexte et doit composer avec les partenaires souhaités »<sup>118</sup>.

C'est pleinement le cas du Carré de Soie qui a dû composer avec de nombreuses revendications citoyennes au fil des années. En effet, compte tenu des limites du projet et des réceptions négatives qu'il a suscitées à Vaulx-en-Velin Sud, d'importantes oppositions se sont dressées à son égard :

*« Tout ce projet au final ça a réveillé d'anciennes forces, la métropole a cru pouvoir arriver à Vaulx-en-Velin et faire tout ce qu'elle voulait. Finalement ils ont été un peu estomaqués de voir une force habitante qui est pour moi très forte, une des plus impressionnantes de l'agglomération ! »*

---

Alexandre Scavo

Celles-ci sont parvenues à défaire la majorité communiste sortante aux élections municipales de 2014.

Cette situation a donc poussé la nouvelle municipalité socialiste à réajuster en partie le projet via des dispositifs de concertation. L'ambition affichée est de donner davantage de poids à la parole citoyenne afin d'éviter les conflits et les erreurs passés.

Néanmoins, ces inflexions n'ont pas fondamentalement remis en cause l'essence métropolitaine du projet, à savoir celle d'en faire une nouvelle centralité d'agglomération alliant mixité d'usages et

---

<sup>118</sup> BOINO Paul, Les arrangements de l'action publique in Lyon, *La production de la ville, sous la direction de* BOINO Paul, Broché, octobre 2009, p.112

d'activités. Le développement des dispositifs de concertation s'accompagne donc d'une mise en avant des réussites du projet afin de relativiser ses supposées limites.

## A. Le conflit autour de la préservation du patrimoine : les débuts et les fondements de l'opposition

### a) Une opposition frontale en vue de sauver l'usine TASE...

L'opposition au projet du Carré de Soie s'est forgée dès 2006 lorsque les habitants de Vaulx-en-Velin Sud ont commencé à le percevoir comme une menace pour le patrimoine industriel du secteur et en particulier pour l'usine TASE. En 2007, malgré la protection au PLU de l'usine comme élément bâti à préserver, l'avenir du bâtiment de façade et des sheds<sup>119</sup> n'est pas précisé dans le projet ce qui suscite l'inquiétude :

*« A partir de 2006/2007 il y a eu des plaquettes qui ont commencé à gommer les deux ailes de l'usine puis dans une réunion publique on a commencé à parler de la préservation de la façade sud et de la destruction de tout l'arrière, c'est ça qui a enclenché toutes les oppositions. »*

---

Alexandre Scavo

A l'automne 2007, le promoteur Bouwfonds Maignan, qui s'est finalement vu obtenir un permis de démolition, détruit les sheds et l'aile ouest de l'usine.

Les actions contre la destruction du reste de l'usine TASE, symbole de Vaulx-en-Velin Sud, débutent en 2007 par une mobilisation de l'association l'Usine sans fin et du collectif du Cercle de la soie rayonne<sup>120</sup>. Ce collectif lutte contre la démolition des façades sud et est de l'usine et plus largement pour la mise en valeur du patrimoine industriel. En entrant ouvertement en conflit autour de l'aménagement du PAE TASE, le collectif va obtenir en plus de la préservation de ces deux ailes la dédensification du projet. Ces évolutions se sont faites en plusieurs étapes.

Le premier permis d'aménager, délivré en 2008 par le Grand Lyon à Bouwfonds Maignan pour la réalisation de 800 logements, est jugé comme portant atteinte à la qualité du site. La densité qui y est proposée est perçue comme n'ayant aucun sens compte tenu de la proximité des bâtiments et de la petite cité TASE.

---

<sup>119</sup> Type de couverture de bâtiments industriels présentant un profil en dent de scie et composé d'un versant vitré.

<sup>120</sup> Collectif pour la sauvegarde du patrimoine ouvrier du Carré de Soie regroupant les associations suivantes : Vaulx Carré de Soie / Vivre la Soie-Montabert / Robins des Villes / Usine sans Fin / On Vaulx mieux que ça / Quartier de la Côte "Environnement et Cadre de Vie" / Granges Perdues dit "Les Castors" / Estrelas do Minho / Locataires André Chénier / Riverains du B.U.E



Figure 24 : Permis d'aménager de Bouwfonds Marignan en 2008. (Source : Mission Carré de Soie)

Suite à ces reproches, un nouveau programme immobilier est proposé par le promoteur mais les inquiétudes des associations perdurent. Sa densité et son articulation avec la façade de l'usine interrogent toujours sur son intégration. Bouwfonds Marignan dépose tout de même deux permis de construire au début de l'année 2009 qui sont accordés par Vaulx en Velin fin 2009<sup>121</sup>.

C'est ce qui entraîne l'émergence du rapport de force avec les citoyens opposés au projet. En effet, le collectif du Cercle de la soie rayonne dépose des recours en contentieux contre ces permis et met dès lors un coup d'arrêt au projet.

L'aménagement du site TASE donne ainsi lieu à un conflit urbain qui selon Paul Villeneuve, correspond à : « une lutte entre protagonistes conscients de l'incompatibilité de leurs positions respectives au sujet d'enjeux urbains qui mettent en cause des intérêts et des valeurs »<sup>122</sup>. Mathieu Pelletier considère pour sa part qu'il existe trois facteurs principaux donnant lieu au conflit urbain : l'objet de la décision, la forme du processus décisionnel et le lieu choisi<sup>123</sup>. Dans le cas de l'aménagement du secteur TASE ces trois dimensions se retrouvent : la densité du projet est jugée insatisfaisante, la prise de décision est perçue comme laissant de côté les habitants et enfin, le fait que les opérations se déroulent sur le site de l'ancienne usine exacerbe les tensions du fait de l'attachement d'une partie des habitants à cette dernière.

Les recours déposés contre les permis de construire donnent finalement lieu à de nouvelles négociations. Début 2010, Bouwfonds Marignan fait évoluer son programme en prenant en compte

<sup>121</sup> RAMEL Pierre, *Négocier la qualité urbaine : L'exemple du projet urbain du Carré de Soie*, sous la direction de SAMARANCH Isabelle, Institut d'Urbanisme de Lyon, juillet 2014, p.82

<sup>122</sup> VILLENEUVE Paul, TRUELLE Catherine, PELLETIER Mathieu, THERIAULT Marius, *Les conflits urbains : une approche analytique, Environnement Urbain / Urban Environment, Volume 3*, septembre 2009

<sup>123</sup> PELLETIER Mathieu, JOERIN Florent, VILLENEUVE Paul, *La décision territoriale en conflit : ville de Québec, 1989 à 2000, Environnement Urbain / Urban Environment, Volume 1*, septembre 2007

certaines remarques du Grand Lyon et des associations. Il propose d'éloigner la première rangée d'immeubles derrière les bâtiments de façade de l'usine de (8/10 m à 15/19m) et de diminuer les hauteurs des immeubles<sup>124</sup>. Un travail plus poussé sur la découpe des immeubles et les espaces extérieurs est aussi proposé.

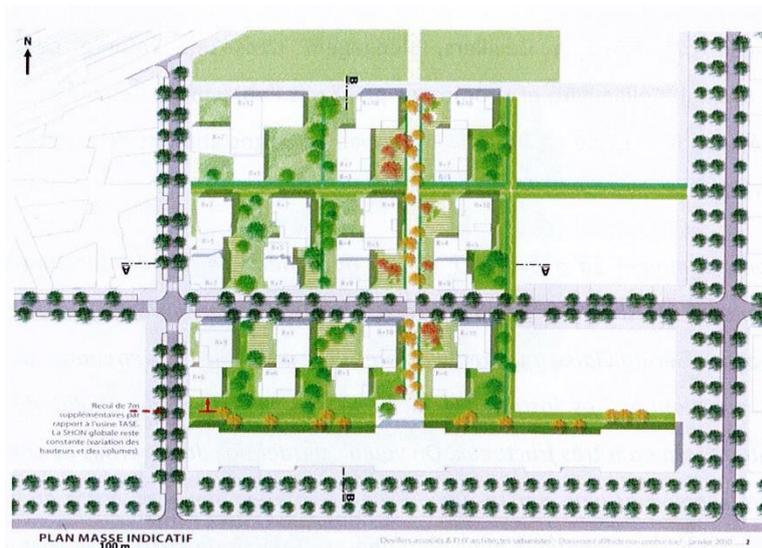


Figure 25 : Plan masse proposé par Boufonds Marignan en 2010. (Source : Mission Carré de Soie)

Mais le collectif du Cercle de la soie rayonne estime à nouveau que le projet ne s'insère pas convenablement avec l'usine. Il dépose un recours contre le permis de construire en juin 2010. Le projet est alors complètement stoppé et un nouveau tour de négociations s'engage laissant perdurer le conflit. L'association obtient finalement gain de cause puisque la collectivité finit par demander au promoteur une proposition urbaine de meilleure qualité proposant la réhabilitation de l'aile sud de l'usine.

Le plan masse se voit alors profondément redéfini. L'esplanade arborée le long de l'aile est de l'usine est proposée et permise par des échanges de foncier entre Boufonds Marignan et le Grand Lyon. Elle remplace le parc central initialement prévu au nord l'îlot. La densité est également revue à la baisse (de 75 000 m<sup>2</sup> à 65 000 m<sup>2</sup>), un recul d'au moins 19 m des bâtiments par rapport à l'usine est décidé et la réhabilitation de 8 500 m<sup>2</sup> de l'usine par le promoteur est assurée<sup>125</sup> :

*« Au final on arrive à un projet qui a perdu près de 15 000 m<sup>2</sup> sur son assiette initiale. Il y a également eu un retrait des bâtiments initialement prévus à 8 m de l'usine à 19 m, tout un travail sur la reconversion de l'usine, un déplacement de l'espace public prévu à la base le long de l'avenue des Canuts le long de*

<sup>124</sup> RAMEL Pierre, Négocier la qualité urbaine : L'exemple du projet urbain du Carré de Soie, sous la direction de SAMARANCH Isabelle, Institut d'Urbanisme de Lyon, juillet 2014, p.84

<sup>125</sup> Ibid.



*Figure 26 : Plan masse final de l'opération de Bouwfonds Marignan. (Source : Mission Carré de Soie)*

Suite à ces changements, l'association décide de lever ses recours au tribunal administratif. Son action aura ainsi permis une dédensification, une mise en valeur plus poussée de l'usine et son inscription au patrimoine des bâtiments historiques. A l'été 2011, un permis est déposé par Bouwfonds Marignan pour sa réhabilitation. Depuis juillet 2013 le groupe Technip y est implanté.



*Figure 27 : Façade sud de l'usine TASE réhabilitée. (Source : Bibliothèque municipale de Lyon.)*

*b) ... Trouvant finalement écho auprès du promoteur*

L'action citoyenne a été fondamentale pour la préservation de l'usine TASE, il convient néanmoins de souligner qu'elle n'en est pas l'unique cause. En effet, si la préservation de l'usine et le conflit qu'elle a suscité ont pu un temps s'avérer une contrainte pour Bouwfond Marignan, celui-ci y a finalement trouvé son intérêt.

Pour Roelof Verhage et Rachel Linossier, la richesse patrimoniale d'un site est à double tranchant puisqu'elle apparaît à la fois comme une contrainte « dans la mesure où il faut la respecter, la préserver et l'intégrer dans le projet parfois de façon obligatoire avec pour conséquence des surcoûts éventuels ou une baisse des surfaces constructibles » mais aussi comme une chance puisqu'elle représente pour l'aménageur « une source de valorisation économique, de différenciation qualitative »<sup>126</sup>. Cette différenciation est aujourd'hui clairement recherchée par les projets urbains pour ne pas paraître standardisé. Comme le fait savoir Jacques Malézieux, un des fondements d'un projet urbain est celui de l'originalité puisqu'il est aussi « une démonstration de savoir-faire, de dynamisme, d'audace et d'ingéniosité, il se doit d'être original pour attirer l'attention [...]. Cette originalité doit être indigène, doit s'inspirer de la mémoire urbaine du lieu, du patrimoine présent »<sup>127</sup>.

La richesse patrimoniale du site du Carré de Soie est donc finalement parue à Bouwfound Marignan comme une force et un véritable plus pour la conduite de son opération. La réhabilitation du patrimoine permet de donner un caractère unique au projet :

*« Les nécessités de préservation ils (les promoteurs) s'en rendent compte petit à petit, je le sens dans leur discours, ça commence à faire écho... Bouwfound Marignan se rend compte qu'avoir protégé la façade devient un plus. »*

---

Alexandre Scavo

Ce patrimoine est aujourd'hui grandement mis en avant dans la communication du projet. L'ancien château d'eau qui a été repeint en 2006 pour rendre hommage au passé industriel du site est aujourd'hui un des symboles du projet<sup>128</sup>. Il sera à terme davantage valorisé par l'esplanade TASE.

---

<sup>126</sup> VERHAGE Roelof, LINOSSIER Rachel, La co-production public/privé des projets urbains, in Lyon, *La production de la ville*, sous la direction de BOINO Paul, Broché, octobre 2009, p.112

<sup>127</sup> MALEZIEUX Jacques, Conclusion : Le grand projet urbain entre la réalisation d'envergure et l'insertion locale, in *Grands projets urbains et requalification*, sous la direction de MALEZIEUX Jacques, MANZAGOL Claude et SENEAL Gilles, Géographie contemporaine, novembre 2002, p.257

<sup>128</sup> En première de couverture.

## B. Un projet qui se veut à l'écoute des habitants : le renforcement de la concertation

L'arrivée en 2014 d'une nouvelle équipe à la mairie Vaulx-en-Velin a conduit à un développement des dispositifs de concertation en vue de réajuster le projet et de donner davantage la parole aux habitants. Cela apparaît d'autant plus nécessaire pour la nouvelle équipe municipale que le conflit autour de l'usine TASE a en partie signé l'échec de l'ancienne majorité communiste qui dirigeait la commune depuis plusieurs décennies. Il s'agit donc pour Hélène Geoffroy, la maire élue, et ses conseillers, de tirer leçon des erreurs passées et de tenir les promesses tenues pendant la campagne.

Cette nouvelle séquence post 2014 est aussi l'occasion d'associer les contestations concernant le projet du Carré de Soie à des décisions passées :

*« Il y a eu des décisions politiques de validation de projet qui n'ont pas toujours été soumises à concertation, je vous parle de 2006. Tout ce qu'on voit aujourd'hui autour de nous et qui a été contesté c'est des choses qui ont été décidées il y a plusieurs années... »*

---

Garance Troupillon

Pour affirmer cette rupture avec le passé, la démarche second souffle a été initiée par les porteurs du projet. Celle-ci repose sur l'idée que les habitants s'approprient le projet. Elle s'est vue concrétisée en partie par la création des conseils de quartier en 2014 à Vaulx-en-Velin. Ces conseils sont censés favoriser la participation citoyenne et renforcer les liens et les échanges entre habitants :

*« Il y a une vraie volonté de la ville de Vaulx-en-Velin pour la concertation avec notamment les conseils de quartier mis en place depuis 2014, avant ils n'existaient pas. Tous les permis de construire de Vaulx-en-Velin sont aujourd'hui présentés aux conseils de quartier, ils ont un droit de parole important. »*

---

Garance Troupillon

### *a) Le contre-pied du PAE TASE : le cas du PUP Karré*

Le PUP Karré a pris place sur un ténement foncier d'environ un hectare dénommé « îlot Kaeser ». Ce terrain, situé à l'angle de la rue de la Poudrette et de l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté (à proximité directe de l'ancienne usine TASE) tire son nom de l'usine de construction mécanique Kaeser qui y était implantée. L'usine ayant fermé ses portes, la société Icade Promotion a racheté les terrains en vue de réaliser un programme mixte de bureaux et de logements.

La situation initiale de ce PUP est donc similaire à celle du PAE TASE : il s'agit d'un îlot marqué par la présence d'une ancienne usine présentant un intérêt patrimonial et racheté par un acteur privé souhaitant y développer une opération de logements et de bureaux via un partenariat public/privé. Il est néanmoins l'occasion de se démarquer de l'opération TASE et ce même si les premiers aménagements envisagés ne recueillent pas l'assentiment des habitants :

*« Sur le projet Kaeser (aujourd'hui PUP Karré) on s'est rendu compte qu'il fallait corriger parce qu'il posait problème en termes de densité. Notre réflexion portait aussi sur la morphologie et la préservation de la façade de l'usine Kaeser. On s'est appuyé sur un travail qui a pris la forme d'un dossier où il y avait toutes les analyses patrimoniales qui montraient l'intérêt de préserver la façade de l'usine sachant qu'elle se trouve juste à côté de celle de l'usine TASE qui est maintenant classé comme monument historique. S'ils amputaient la façade Kaeser, l'usine TASE n'aurait plus qu'un rôle de témoignage et plus un rôle paysager comme elle a à l'origine. On a réuni toutes nos propositions dont un square au nord-est de l'îlot. »*

---

Alexandre Scavo

Face à ces manquements, habitants et associations, via le nouveau conseil de quartier, ont commencé à faire entendre leur voix. Ne souhaitant pas se trouver à nouveau dans une situation conflictuelle comme sur le PAE TASE, la nouvelle municipalité a réagi en conséquence :

*« Pour le premier projet Kaeser le conseil de quartier s'est rebellé, il y a eu un article de paru et ça n'a pas plu à Mme Geoffroy. Quelques jours après on a été convoqué pour la rencontrer, du coup ça a bougé... Ça a marché parce que l'article n'a pas plu et qu'il y a eu à nouveau des menaces de recours contre les permis de construire... Et comme ils (les élus) savent que ça a fonctionné ils se sont dit que ça allait encore durer des mois... Ils ont dû expliquer ça au promoteur et résultat quelques mois après on a eu des diminutions de hauteur et la création d'un square. On a aussi pu conserver les extrémités de la façade parce qu'ils voulaient les supprimer pour pouvoir élargir la route entre l'îlot Kaeser et la TASE. »*

---

Cécile Colomb

Contrairement au PAE TASE il n'y a donc pas eu de recours contre le permis de construire sur le PUP Karré. Une solution a été trouvée en amont par la commune de Vaulx-en-Velin via l'instauration d'un dialogue entre promoteur et habitants pour trouver un terrain d'entente. Suite à la modification du projet initial, la commune de Vaulx-en-Velin a néanmoins dû compenser les pertes d'îcade. La création du square l'a notamment conduite à dépenser 1 million d'euros pour racheter le terrain au promoteur :

« C'est sur demande des habitants qu'est arrivé le square du PUP Karré et la préservation de la façade... Les densités ont été baissées. Le square il sera dans un axe nord/sud pour créer une liaison piétonne assez intéressante. Ce n'était clairement pas le projet à la base. On a payé 1 million juste pour pouvoir acheter le terrain du square. »

Stéphane Gomez



Figure 29 : Chantier du PUP Karré et préservation de la façade de l'usine Kaeser, août 2017 (Source : Romain Chazel)



Figure 28 : Futurs immeubles du PUP Karré le long de l'avenue Bataillon Carmagnole. (Source : Icade Immobilier)

### *b) Une concertation poussée sur les espaces publics*

Depuis l'arrivée de la nouvelle municipalité vaudoise, la concertation autour du projet du Carré de Soie a particulièrement été développée sur la conception des espaces publics et en particulier sur celle de l'esplanade TASE.

La volonté a été de mettre en place un dispositif de concertation permettant de confronter les idées et les désirs de chacun concernant ce futur espace structurant pour le secteur. Piloté par la Métropole de Lyon, la commune de Vaulx-en-Velin et les deux conseils de quartier de Vaulx-en-Velin Sud<sup>129</sup> entre février et novembre 2016, ce dispositif s'est articulé en plusieurs temps :

- Un questionnaire pour interroger habitants et usagers (environ 220 retours).
- 7 « focus groups » qui ont permis à différentes catégories d'acteurs (habitants du quartier, riverains de la future esplanade, salariés etc...) d'exprimer leurs attentes et leurs points de vue concernant l'esplanade.

<sup>129</sup> Dumas-Genas et La Côte-TASE

- Un forum de croisement des rêves organisé le 26 mai 2016 pour échanger, croiser les attentes exprimées et élaborer les grands principes de l'esplanade<sup>130</sup>.

Ce dispositif est fortement mis en avant par les porteurs du projet, il est considéré comme réussi et est un moyen de plus pour se distinguer des pratiques passées :

*« En termes de concertation on est surtout centré sur les espaces publics. Sur l'esplanade TASE par exemple on est sur un dispositif de participation citoyenne très abouti. On a commencé très en amont du projet pour lancer une démarche : un questionnaire, un forum « croisement des rêves » qui réunissait plusieurs profils : des salariés, des riverains directs, les habitants et plus largement les usagers... Au moment du PAE TASE c'était beaucoup plus itératif, là sur l'esplanade on est vraiment dans une démarche de concertation poussée. Sur le PAE c'est vraiment la confrontation et le blocage qui ont amené les différentes parties à se réorganiser et à travailler ensemble. »*

---

Garance Troupillon

Au-delà du cas de l'esplanade, d'autres espaces ont aussi été l'occasion de donner du poids à la parole habitante.

Bien que les permis aient été signés et qu'il était impossible de revoir les densités, le PUP Gimenez<sup>131</sup> a par exemple fait l'objectif de modifications dans l'organisation de ses espaces publics avec l'appui des habitants :

*« Quand nous avons été élus, il était prévu du R+6 au nord en face des maisons, on a réuni les gens pour voir avec eux comment on pouvait réorganiser tout ça. On a réorienté, on a essayé de porter un regard sur les vis à vis, les éloignements... »*

---

Stéphane Gomez

Enfin, c'est à la suite des remarques des conseils de quartiers et des différentes consultations que la métropole a décidé la mise en place en 2016 du jardin partagé.<sup>132</sup>

---

<sup>130</sup> Mission Carré de Soie, *Esplanade TASE, Cahier de recommandations des habitants et usagers, à destination de l'équipe de maîtrise d'œuvre*, décembre 2016, p.10

<sup>131</sup> PUP situé plus au sud du secteur TASE, le long de la rue Alexandre Dumas, destiné à la construction de logements et de bureaux.

<sup>132</sup> « *En attendant l'Esplanade, on jardine à la TASE* », Le Progrès, juin 2016, URL : <http://www.leprogres.fr/rhone/2016/06/20/en-attendant-l-esplanade-on-jardine-a-la-tase>

### C. Un discours visant à nuancer les critiques adressées au projet

Les dispositifs de concertation mis en place par la nouvelle majorité ont également été accompagnés d'un discours visant à relativiser les critiques adressées au projet. Celui-ci considère que les réussites du projet et la satisfaction de certains habitants à son égard ne doivent pas être masquées par le mécontentement qu'il a pu susciter chez certains vaudais.

#### *a) Des reproches loin d'être unanimes*

Il apparaît premièrement que les oppositions au projet du Carré de Soie ne concernent qu'une partie des habitants de Vaulx-en-Velin Sud, même si de par leur capacité à se faire entendre, ces derniers peuvent paraître représenter l'avis général :

*« Finalement c'est les gens dynamiques qui sont plutôt critiques et qui se font entendre... Par nature les gens contents viennent jamais vous dire qu'ils sont contents... »*

---

Stéphane Gomez

D'autre part, un projet tel que le Carré de Soie induit nécessairement une prise de valeur importante des biens immobiliers et fonciers dont certains ne peuvent que se satisfaire :

*« Beaucoup d'anciens habitants du secteur sont issus de l'immigration, ils sont arrivés là, ont construit leur maison avec leurs propres moyens et aujourd'hui ils vendent leur maison très cher, font une grosse plus-value. En plus, bien souvent, ce sont des gens qui arrivent à la retraite et qui sont ravis de pouvoir vendre pour acheter ailleurs et passer une retraite paisible. Mais c'est aussi le cas des nouveaux arrivants, les premiers à avoir acheté sur le Carré de Soie, les pionniers, aujourd'hui ils ont déjà vu la valeur de leur bien augmenter. Ceux qui vont bénéficier de la montée en puissance d'un quartier comme celui-là c'est avant tout les premiers habitants. »*

---

Bruno Dumetier

Le mécontentement à l'égard du projet est aussi plus ténu chez ceux ayant acheté ou loué récemment au Carré de Soie en ne connaissant ni l'histoire ni les fondements du projet d'origine. Ils se trouvent dans une situation nettement différente de ceux ayant acheté sur plan quand les premières opérations de logements n'étaient pas encore sorties de terre :

*« Vous avez beaucoup de gens qui ne s'intéressent pas, ils cherchent un appartement et ils vont chez un promoteur, ont leur propose ça, ils visitent et ils l'achètent. Ils ne connaissent pas du tout l'histoire du*

*projet... Donc tous ces gens du moment qu'ils ont pas de malfaçons dans leur appartement ils sont contents. »*

---

Cécile Colomb

### *b) La mise en avant des réussites du projet*

Selon certains, le projet du Carré de Soie a également permis des avancées importantes pour Vaulx-en-Velin Sud.

L'arrivée du tramway et du métro a sorti le secteur de son isolement et même s'ils peuvent porter atteinte à la tranquillité qu'il y régnait, ils profitent indéniablement aux habitants, anciens comme nouveaux :

*« Pour les habitants anciens, comme ceux de la petite cité par exemple, j'ai l'impression de personnes qui sont plutôt satisfaites de la connexion en transport en commun qui vient complètement revaloriser leur environnement et leur place dans l'agglomération. Au final ils sont un peu dans le rêve, l'habitant de la petite cité aujourd'hui il a sa maison individuelle et son jardin dans un cadre qui est préservé et qui devient malgré tout un espace dynamique et central. »*

---

Garance Troupillon

*« Je travaille à Bellecour, le métro c'était vraiment important pour moi, je suis arrivée ici en suivant la ligne A et le métro c'est super pratique, j'en suis très contente, je n'ai jamais été aussi proche du métro. »*

---

Cécile Colomb

Le projet du Carré de Soie est aussi jugé comme ayant contribué à dynamiser le secteur grâce aux nombreux salariés travaillant sur place :

*« On entend beaucoup parler de « cité dortoir » mais il faut nuancer ça car au final on a mixé des activités, il y a 1000 habitants qui sont arrivés mais surtout 2000 salariés. Ça vit le jour, ça circule...Avant il n'y avait rien pour manger dans le quartier sauf le café de la Boule en soie<sup>133</sup>, maintenant il y a quand même plein de moyens pour rester dans le quartier, pour manger, boire un verre... »*

---

Bruno Dumetier

---

<sup>133</sup> Café historique de la petite cité TASE se trouvant en face de l'ancienne usine TASE sur l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté.

L'arrivée des entreprises a d'ailleurs signé un regain important d'activité pour l'établissement du café de la Boule en Soie, café populaire où se croisent désormais salariés et clients habituels.

Plus généralement et en dépit des difficultés d'attractivité que le Carré de Soie peut connaître, l'objectif métropolitain d'en faire un lieu de polarité semble atteint :

*« Malgré tout, le Carré de Soie ça marche, il y a des opérateurs qui investissent, des habitants qui achètent, des sociétés qui installent leurs bureaux... »*

---

Bruno Dumetier

## 2. L'impossibilité d'instaurer une dynamique positive à court terme autour du projet

Malgré l'arrivée d'une nouvelle majorité à Vaulx-en-Velin et les changements initiés par celle-ci, il apparaît difficile d'insuffler une dynamique positive autour du projet tant ses débuts ont été marqués par de vives oppositions.

Les dispositifs de concertation renforcés montrent leurs limites dans la prise en compte effective de la parole citoyenne. Ils ne suffisent pas à effacer le sentiment de défiance d'une partie des habitants vis à vis des porteurs du projet. De fait, seul le temps semble être en mesure de conduire à l'acceptation et à l'intégration du projet métropolitain du Carré de Soie à Vaulx-en-Velin Sud.

### A. Les dispositifs de concertation : une nécessité qui montre ses limites

Comme cela a été précédemment dit, la Métropole de Lyon et la commune de Vaulx-en-Velin ont entrepris de renforcer les dispositifs de concertation via la démarche « second souffle ».

Pourtant, il semble que cela ne soit pas pleinement satisfaisant pour la prise en compte des avis des habitants. En tant que projet métropolitain, le projet du Carré de Soie peut paraître aux yeux de ces derniers comme ne prenant pas réellement en compte leurs aspirations. De plus, les dispositifs de concertation mis en place dans les conseils de quartier ne semblent avoir que peu d'influence sur le processus de décision métropolitain. Enfin, la démarche de concertation ne peut que difficilement prétendre à la représentativité des habitants de Vaulx-en-Velin Sud.

#### *a) Des dispositifs cantonnés à la petite échelle*

Les dispositifs de concertation autour du Carré de Soie ne concernent presque qu'exclusivement les espaces publics à l'instar de l'esplanade TASE :

*« Concernant les dispositifs de concertation ils sont surtout tournés vers les espaces publics et c'est vrai que concernant la plus grande échelle les choses pourraient être plus poussées... »*

---

Garance Troupillon

Ils ne sont donc pas voués à influencer sur les orientations globales du projet. Ils ne donnent lieu qu'à des participations situées et épisodiques n'ouvrant pas véritablement sur un débat articulant enjeux locaux et métropolitains.

Didier Paris affirme ainsi qu'à l'échelle métropolitaine : « la gouvernance et le processus de son renforcement peut paraître élitiste et confisqué par ceux qui détiennent une parcelle de pouvoir, qu'il

soit politique ou économique, ou de savoir (universitaires, journalistes...). Dans cette logique, l'expression du citoyen apparaît circonscrite dans un cadre institutionnel dépassé (débat municipal), et celle de l'habitant ou/et du militant participatif, limitée au cadre ultra local du quartier »<sup>134</sup>. Ce constat apparaît comme regrettable pour Marie Hélène-Bacqué puisqu'elle précise que « c'est bien l'articulation du micro-local et de l'échelle métropolitaine qui pourrait ouvrir réellement l'espace de la délibération et de la décision aux citoyens »<sup>135</sup>.

La concertation mise en place ces dernières années autour du projet du Carré de Soie laisse ainsi le sentiment que la parole habitante ne pèse pas grand-chose face aux décisions des porteurs du projet et en particulier celles de la métropole :

*« Ces processus de concertation c'est un peu des labyrinthes, entre les idées abordées au départ et celles à l'arrivée il y a toujours un décalage énorme, il y a un jeu d'acteurs dans lequel quelques personnes ont de l'influence... »*

---

Alexandre Scavo

Même si au début des années 2000 Bruno Dumetier a été en lien avec les habitants pour définir les principes fondateurs du projet, cela paraît aujourd'hui lointain et ne pas avoir réellement pesé compte tenu de l'évolution du projet.

De façon plus récente, les habitants du Carré de Soie ont été amenés à réfléchir et à travailler dans le cadre des conseils de quartier sur la révision prochaine du PLU-H de la métropole. Les résultats des échanges ont été traduits spatialement et reportés dans un dossier de préconisations<sup>136</sup>. Concernant le conseil de quartier de La Côte-Tase, plusieurs thématiques ont ainsi émergé, parmi elles se trouvent notamment le refus du raccordement de la rue Auguste Brunel au Boulevard urbain Est mais également des préconisations concernant la coulée verte ou la hauteur des bâtiments...<sup>137</sup>. Pourtant, la plupart des habitants ayant participé ne sont pas dupes quant à l'influence de ce que ces préconisations auront sur

---

<sup>134</sup> PARIS Didier, Chapitre 11, Territoire métropolitain et projet métropolitain in *Les agglomérations françaises face aux défis métropolitains*, coordonné par MOTTE Alain, Collection villes, p.205

<sup>135</sup> BACQUE Marie-Hélène, GAUTHIER Mario, Participation, urbanisme et études urbaines. Quatre décennies de débats et d'expériences depuis « A ladder of citizen participation » de S. R. Arnstein, *Participations (n°1)*, 2011, p.66

<sup>136</sup> Conseils de quartier Vaulx Sud, SCAVO Alexandre, Robins des Villes, Institut d'Urbanisme de Lyon, *PLU-H Habitant, culturel, territorial, et sensible de Vaulx Sud*, 2015.

<sup>137</sup> Annexe 6

le PLU-H final. La cessation à titre gratuit de la place Cavellini<sup>138</sup> à la métropole par la commune de Vaulx-en-Velin les a d'ailleurs convaincus que le raccordement au BUE qu'ils dénoncent s'effectuera<sup>139</sup> :

*Je pense qu'on l'aura quand même l'ouverture sur le BUE même si on en veut pas dans le PLU. On a donné à la métropole au dernier conseil municipal la place Cavellini... Officiellement c'est un don parce qu'il paraît que ça se fait, que ça évitera des frais de nettoyage mais on y croit pas du tout... Le BUE est déjà implanté, à mon avis tout était déjà calculé depuis longtemps... »*

---

Jean-Marc Chaussonnerie

Il semble néanmoins délicat de dépasser la petite échelle au sein de ces dispositifs de concertation, comme le souligne lui-même Jean-Marc Chaussonnerie, pourtant membre du conseil de quartier :

*« Déjà sur un petit truc comme l'esplanade vous avez 1000 contradictions alors vous imaginez à plus grande échelle, ça serait le grand bazar, on entendrait tout et n'importe quoi... Mais bon confier tout ça qu'à des professionnels parfois c'est un peu dangereux, les techniciens ils ont leur point de vue parfois un peu déconnecté... »*

---

Jean-Marc Chaussonnerie

### *b) Les limites intrinsèques de la concertation*

Les limites inhérentes aux dispositifs de concertation se retrouvent également dans ceux mis en place autour du Carré de Soie. Ceux-ci ne seraient qu'un simulacre, ni représentatifs, ni effectifs.

Il apparaît premièrement que la plupart de ces dispositifs sont avant tout orientés vers la recherche d'un assentiment et ont pour finalité principale l'acceptation de solutions élaborées préalablement par les porteurs du projet. Ainsi, si les habitants ont l'opportunité de donner leur avis sur les aménagements de la future esplanade TASE, ils n'ont eu qu'une faible influence sur le choix de sa localisation.

De manière plus générale, c'est la capacité de ces dispositifs de concertation à faire émerger et reconnaître les intérêts de l'ensemble des habitants de Vaulx-en-Velin Sud qui interroge. Ils mobilisent

---

<sup>138</sup> La place Cavellini se situe le long de la rue Auguste Brunel qui nécessitera d'être élargie en cas de raccordement au BUE.

généralement des citoyens intéressés, informés, en mesure de prendre la parole en public et ayant du temps à y consacrer :

*« Si t'es pas présent à toutes les réunions et n'est pas force de caractère pour porter tes idées, elles passent à la trappe. »*

---

Alexandre Scavo

Loïc Blondiaux affirme que « l'hypothèse selon laquelle il serait possible d'intéresser, de mobiliser, de faire parler dans ces instances un échantillon représentatif n'a guère de fondement »<sup>140</sup>. Il y constate d'ailleurs la surreprésentation des individus déjà engagés dans des structures associatives. Ce constat prévaut pour les conseils de quartier de Vaulx-Velin-Sud dans lesquels se trouvent de nombreux membres du Collectif de la Soie rayonne. Ils ne seraient ainsi pas réellement représentatifs et à même de prétendre à porter la parole citoyenne :

*« Quand vous regardez ce que représentent les associations aujourd'hui, c'est largement une minorité. C'est des gens qui comme ils sont en association se font beaucoup entendre mais ils ne représentent pas grand monde... Quand on parle de concertation et de travail participatif avec les habitants, il faut être prudent sur la sureprésentativité d'associations qui occultent la parole d'autres... »*

---

Bruno Dumetier

Le choix de prendre des décisions en fonction de la parole portée par les conseils de quartier et les associations peut donc s'avérer discutable compte tenu de leur manque de représentativité. Le rachat d'un terrain au promoteur Icade immobilier par la ville de Vaulx-en-Velin pour établir un square sur le PUP Karré peut de fait être sujet à certaines critiques. Il s'agirait d'un choix purement politique pour satisfaire des personnes ayant contribué à la victoire de la majorité socialiste actuelle :

*« C'est vraiment dommageable que sous la pression de l'association et du conseil de quartier la mairie rachète un bout de parcelle pour faire ce square...C'est de la politique politicienne, pour être copain avec les conseils de quartier qui nous ont élus on est capable de prendre des décisions qui pèsent sur l'argent public ! On est dans une démission du politique face à une pression de quelques-uns, on est dans des rapports clientélistes. »*

---

Bruno Dumetier

---

<sup>140</sup> BLONDIAUX Loïc, La démocratie participative, sous conditions et malgré tout. Un plaidoyer paradoxal en faveur de l'innovation démocratique, *Mouvements*, 2007/2 (n° 50), p.129

D'autre part, les raisons du renforcement de la concertation autour du Carré de Soie poussent également certains au doute. Les habitants y voient un moyen de communication employé par la nouvelle municipalité pour se distinguer de l'ancienne majorité.

Ils ne sont pas dupes concernant les intentions qui les ont poussés à mettre en place ces dispositifs, cela se serait fait seulement sous pression et non par désir de donner un écho plus fort à la parole des habitants :

*« Pour l'îlot Kaeser on a obtenu des choses parce que l'association a menacé d'aller à nouveau au tribunal ! Donc d'accord il y a de la concertation, mais faut pas oublier que c'est mis en place surtout parce que derrière il y a quelqu'un qui a menacé de faire des recours contre les permis de construire. »*

---

Cécile Colomb

### *c) Accorder trop d'importance à la concertation, une erreur ?*

Il convient néanmoins de ne pas mettre sur un piédestal la voie citoyenne que les dispositifs de concertation sont censés porter. Laisser le monopole de la décision aux représentants peut être légitimée par le fait qu'ils bénéficient d'une forme d'expertise qui les pousse à la rationalité. Le manque de rationalité et la volonté de satisfaire des intérêts personnels est d'ailleurs une critique fréquemment adressée à l'encontre des paroles habitantes. Cela peut par exemple se refléter à travers le désir de commerces de proximité :

*« Le problème c'est que les gens qui nous racontent qu'ils aimeraient bien des petits commerces ils n'iront pas. On raconte tous qu'on trouve le petit commerce et les petites rues commerçantes extrêmement sympathiques et vous n'avez pourtant personne qui va acheter dans l'épicerie du coin, au mieux vous allez souvent au bureau de tabac et à la pharmacie... Des quartiers denses de centre-ville, où il n'y a que des rez-de-chaussée commerçants, vous voyez pas mal d'enseignes à vendre, à louer... Donc clairement des petits commerces au Carré de Soie c'est compliqué. »*

---

Bruno Dumetier

S'en remettre à l'avis des habitants du secteur peut aussi être critiquable compte tenu de la dimension métropolitaine du projet. En effet, le Carré de Soie est censé profiter à l'ensemble des habitants de la métropole et il pourrait être malvenu de rétrocéder sur certaines orientations pour satisfaire les intérêts de seulement quelques centaines de personnes :

« Je le dis très honnêtement, on n'est pas là pour défendre un village gaulois qui veut préserver sa qualité de vie, les enjeux du projet vont bien au-delà de ça. »

---

Bruno Dumetier

## B. Un sentiment de désillusion et de défiance profondément ancré

Au-delà des limites de la concertation mise en place autour du projet du Carré de Soie, le sentiment de défiance et de désillusion qu'il a suscité chez certains vaudais rend difficile l'émergence d'une forme d'enthousiasme à son égard.

### a) La déception par rapport aux attentes suscitées

Comme cela a été dit, les ressentiments négatifs à l'égard du projet du Carré de Soie s'expliquent en partie par ses densités trop élevées, le manque d'espaces et d'équipements publics ou encore la faible qualité des bâtiments.

Mais la frustration est d'autant plus grande que la réalité est perçue comme n'étant pas du tout conforme à ce qui avait été annoncé dans la communication du projet. Le concept de parc habité est particulièrement concerné :

« Ce qui revient le plus dans les critiques à l'égard du projet c'est la densité et le retard pris dans la conception des espaces publics. Ceux-ci ne sont pas assez nombreux par rapport à l'idée de parc habité et l'imaginaire qui s'est développé autour de celle-ci. Entre 2002 et 2007 il y a eu des discussions sur les principes fondateurs du projet et sur celui du parc habité avec des idées de limitation de la hauteur des immeubles à la canopée des arbres... Mais un grand arbre à terme ça n'ira jamais jusqu'à R+8... Donc à ce moment-là des images très vertes sortent avec effectivement de très très grands arbres et des immeubles qui sont à R+4... Mais finalement la première opération est beaucoup plus dense.... L'arrivée de la première opération a fait rupture avec les principes établis et on a du coup perdu une confiance ... »

---

Garance Troupillon

Le désaveu est donc d'autant plus lourd que le PAE TASE est la première opération en matière de logements du Carré de Soie. Il entraîne de fait de la méfiance et de la suspicion sur celles qui vont suivre.

Certains habitants se sentent aujourd'hui profondément lésés. C'est particulièrement le cas des nouveaux venus du PAE TASE qui ont acheté leur bien sur plan, qui ont été impliqués tôt dans le projet et qui ont assisté aux nombreux changements de posture :

*« Les anciens comme moi qui ont suivi les choses, la différence nous paraît énorme aujourd'hui... Le gros point faible c'est que moi je m'y suis intéressée dès le départ et que le projet n'est pas du tout conforme à ce qui était annoncé au début, à la base ça devait être un parc habité... Je m'étais dit que c'était sympa comme concept... Mais le projet s'est totalement transformé, ce n'est pas ce qui était prévu. En fait c'est un lot d'immeubles qui aura son square, ce n'est pas un parc habité... Les équipements annoncés ne sont aussi toujours pas là, à la base ça devait être fait avant 2015, c'est pour ça que je suis déçue. Finalement on se fout des contribuables, la métropole c'est notre argent et on se fout aussi des gens qui ont accepté de venir à Vaulx-en-Velin pour faire de la mixité sociale ! »*

---

Cécile Colomb

Ces constats conduisent à se questionner plus spécifiquement sur le bienfondé des opérations de marketing urbain et les images qu'elles véhiculent. L'espace urbain représenté par celles-ci est considéré comme un « produit » qu'il s'agit de valoriser et de commercialiser. La représentation devient alors un outil du marketing urbain et de la valorisation de l'espace futur à destination d'acteurs économiques ou de futurs habitants. Elle marque les esprits et si la réalité apparaît en profond décalage avec ce qui était représenté à l'origine, le projet peut rapidement susciter la déception :

*« Sur les maquettes maintenant avec les nouveaux logiciels on te met des arbres, des fleurs, des bancs... c'est super chouette mais en réalité tout ça, ça n'y est pas... Les gens quand ils ont acheté au Carré de Soie ils ont acheté sur plan et en fonction de ces maquettes, de ces images... »*

---

Hafid Bellache

### *b) La défiance vis à vis des porteurs du projet*

La déception à l'encontre du projet a rapidement laissé place à un sentiment de défiance vis-à-vis des élus communaux, de la métropole et des promoteurs privés. Se sentant désabusés, lésés et inentendus, certains habitants se montrent très critiques à leur égard. Cette situation révèle que l'acceptation du Carré de Soie par les habitants de Vaulx-en-Velin Sud est encore complexe et fastidieuse.

La confiance semble définitivement rompue pour certains, laissant vains les efforts de la nouvelle majorité pour insuffler une dynamique positive autour du projet :

*« De toute façon moi vu tout ce qu'ils racontent je ne les crois plus, tout ce qu'ils ont décidé ils le feront. Je ne fais plus confiance à tous ces gens, un jour ils vous disent blanc, le lendemain ils vous disent noir... C'est dommage, si ça tenait qu'à eux ils casseraient tout, la mairie et la métropole s'en foutent du patrimoine, ils étaient bien d'accord pour casser l'usine au départ... »*

---

Cécile Colomb

Les élus vaudais actuels sont même jugés redevables de décisions controversées prises lorsqu'ils n'étaient pas encore en poste :

*« Certains m'insultent, disent que je suis incompetent, corrompu, j'ai réussi le génie de toucher des pots de vin pour des permis qui ont été signés avant que je sois élu ! »*

---

Stéphane Gomez

Les élus municipaux, plus facilement accessibles sont donc la cible directe des critiques. Pourtant, la défiance de certains habitants est tout aussi grande à l'égard de la métropole qui est accusée de tirer les ficelles autour du projet sans que les communes n'aient leur mot à dire :

*« Il y a une vraie discipline du PS, je ne suis absolument pas certain qu'ils (les élus vaudais) défendent Vaulx-en-Velin si le patron du PS leur dit que ça va pas être possible... »*

---

Jean-Marc Chaussonnerie

*« Vu que c'était porté par le Grand Lyon moi je pensais que ça serait sérieux, Vaulx-en-Velin c'est une ville pauvre, elle fait ce qu'elle peut, je pensais qu'avec la métropole ça fonctionnerait... Puis au final on sait pas vraiment ce qui se passe là-bas dans les haute sphères... Ils (les élus vaudais) font pas ce qu'ils veulent, ils sont obligés d'obéir à la métropole, ils sont redevables de tout. Et nous comme on a dit à M. Gomez et Mme Geoffroy qui sont élus à la métropole, ça sert à quoi d'être dans la majorité du coup, d'être copain avec M. Collomb... ? Ce n'est pas logique si vous êtes dans la majorité et que vous pouvez rien avoir autant pas y être et se mettre dans l'opposition... Ils sont obligés de valider des choses »*

---

Cécile Colomb

Enfin, la participation d'acteurs privés dans la conduite du projet urbain est perçue comme la signe d'une évolution radicale de la nature du politique. Patrick Le Galès estime que « l'autorité locale devient un acteur important certes, mais un acteur parmi d'autres »<sup>141</sup> signe d'une perte de sa suprématie. Le recours au partenariat public/privé dans le cadre du projet urbain du Carré de Soie discrédite alors d'autant plus les élus politiques qui se voient accusés de soumission aux acteurs privés :

*« Est-ce qu'on arrive aux limites du partenariat public-privé ? Clairement, oui. Le pouvoir politique a perdu de sa substance, il est plus dans son rôle de cadrage, de maître des horloges... Au final tout est assujéti au pouvoir économique, il n'y a plus vraiment de leadership. Quand le pouvoir politique écoute trop le pouvoir économique, il perd sa légitimité et c'est ce qui s'est passé, à un moment donné la population a estimé que les anciens élus de Vaulx-en-Velin ne la représentaient plus... Le politique doit reprendre la main. »*

---

Alexandre Scavo

---

<sup>141</sup> LE GALES Patrick, Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine, *Revue française de science politique*, Vol. 45, No. 1, février 1995, p.60

### C. Laisser du temps au temps : gage d'acceptation et d'intégration ?

Compte tenu des nombreux blocages que suscitent encore le projet du Carré de Soie à Vaulx-en-Velin Sud, les porteurs du projet souhaitent également faire savoir qu'il est nécessaire de laisser du temps au temps.

Le projet du Carré de Soie étant un projet de long terme, son évolution future pourrait finalement parvenir à effacer la défiance et les oppositions qu'il suscite :

*« Ce qui peut être perçu comme désagréable aujourd'hui pour les nouveaux habitants, c'est qu'on est dans un quartier qui est encore en train de se transformer et de se fabriquer, c'est un grand chantier qui risque d'être un grand chantier pour encore 10 ou 15 ans, je peux comprendre qu'on aimerait que tout soit déjà fini. »*

---

Bruno Dumetier

Le temps jouerait d'autant plus en la faveur du projet que les principaux équipements et espaces publics vont prochainement voir le jour. Ces derniers devraient renforcer les liens entre habitants et rendre le quartier plus vivant, en somme effacer l'image de cité dortoir qui est associée au Carré de Soie :

*« Il y a des choses un peu en retard liées aux investissements communaux comme la création des groupes scolaires. Mais les communes sont toujours comme ça, elles attendent qu'il y ait une forte pression pour investir au dernier moment. »*

---

Bruno Dumetier

*« Les rencontres elles vont se faire dans les espaces publics qui ne sont pas encore vraiment là comme la place Makeba<sup>142</sup> qui fera le lien entre Vaulx-en-Velin et Villeurbanne ou l'esplanade TASE. Les liens se tisseront d'autant plus quand il y aura des écoles, des équipements publics, des commerces, des places... »*

---

Garance Troupillon

---

<sup>142</sup> Future place aménagée au sud de la ZAC Villeurbanne La Soie à l'ouest du pôle multimodal.

Les critiques particulièrement acerbes à l'égard du parc habité jugé inexistant peuvent également être nuancées via l'argument de la temporalité :

*« Les arbres sont encore petits, il faut revenir dans 25 ans. Puis avec le projet de l'esplanade vous aurez des centaines d'arbres de plantés, ils feront 6 m dans deux ans et bien plus dans 25 ans... Quand vous passez dans les lotissements anciens qui datent des années 1960/1970 ils sont magnifiques grâce à la végétation... C'est sûr qu'un lotissement qui vient de sortir de terre où il n'y a pas un brin de végétation dans une strate un peu haute c'est pas la même chose... »*

---

Bruno Dumetier

Le temps peut également jouer en la faveur des dispositifs de concertation qui pour l'heure ne sont que peu investis par les habitants. A terme, ils devraient parvenir à réunir davantage de personnes et être plus représentatifs :

*« J'ai le sentiment qu'avec le temps les critiques sont en baisse. Les gens se rendent compte petit à petit qu'on n'est pas que sur du bavardage mais que ça s'achemine... il y a encore un an quand on lançait les réunions de concertation sur l'esplanade TASE les gens disaient qu'on leur faisait encore du pipeau. Il faut leur laisser le temps de s'approprier ces dispositifs. »*

---

Stéphane Gomez

## CONCLUSION

L'analyse de l'insertion locale du projet urbain métropolitain du Carré de Soie a permis de montrer les multiples enjeux qui entourent le renouvellement urbain et les difficultés auquel il doit faire face. Bien que le projet urbain soit aujourd'hui considéré comme l'outil le plus adapté pour renouveler la ville, il semble dans ce cas précis montrer ses limites et peiner à concilier dimension globale et intérêt local.

L'objectif d'établir un nouveau point de centralité résidentiel et économique au Carré de Soie devait se faire en apportant la garantie d'un développement équilibré du secteur via la préservation de l'esprit des lieux, la valorisation du territoire ou encore le développement maîtrisé de l'habitat. L'idée était d'adapter le projet aux spécificités géographiques, sociales et historiques de Vaulx-en-Velin Sud qui sont nombreuses de par son passé industriel et sa localisation au sein de la commune la plus pauvre de l'agglomération lyonnaise. Pourtant, cela semble ne pas s'être traduit dans la réalité.

En effet, près de dix ans après la construction du pôle de commerces et de loisirs qui a poussé au développement du projet urbain, les habitants du secteur (anciens comme nouveaux) se montrent critiques à l'égard de celui-ci, l'estimant contraire à leurs attentes. Le manque de cohérence dû à la juxtaposition de formes urbaines hétéroclites est manifeste, l'implantation d'immeubles et de sièges de grands groupes au sein d'un tissu majoritairement pavillonnaire semble inadaptée. D'autre part, la qualité urbaine n'est pas au rendez-vous. Des inquiétudes ont été soulevées sur plusieurs points et manquements du projet, parmi eux : les concepts de parc habité et d'îlot fertile, la gestion du patrimoine, la composition urbaine et les espaces publics, la mixité fonctionnelle ou encore les équipements publics... Tous étaient pourtant des fondamentaux à l'insertion locale du projet du Carré de Soie. Celui-ci semble également produire un accroissement des écarts avec Vaulx-en-Velin Nord.

En dépit de cette insertion locale difficile, le projet est parvenu à faire du Carré de Soie un lieu de polarité à l'échelle de l'agglomération grâce notamment aux entreprises qui sont venues s'y implanter et à la présence du pôle multimodal.

Ces constats démontrent ainsi que la dimension métropolitaine du projet tend à prendre l'ascendant sur les considérations locales.

Il apparaît finalement que si la conception du projet semblait sur le papier répondre à la conciliation entre projet métropolitain et intérêts locaux, sa réalisation et son pilotage n'ont pas permis de concrétiser ces dispositions.

A l'instar de l'ensemble des projets urbains d'agglomération, le Carré de Soie a été conditionné par un

portage politique pluriel et a nécessité de nombreux arbitrages au départ comme au cours de sa réalisation. Le poids de la Métropole de Lyon a été prépondérant, elle est à l'origine de la logique d'urbanisme négocié qui a prévalu dans la mise en œuvre du projet. Dans ce cadre expérimental, l'enjeu pour les collectivités est de pouvoir utiliser des leviers de négociation pour s'assurer que les ambitions du projet ne s'effacent pas face à des pressions d'acteurs privés. Compte tenu de la presque absence de maîtrise foncière, il semble pourtant que la négociation est davantage un rapport de force où les collectivités sont en situation de faiblesse. La réjouissance de celles-ci suite à l'obtention de simples réorientations de bâtiments ou de la création d'un square de faible superficie en atteste...

Les acteurs économiques impliqués dans le projet n'ont pas pour vocation première de veiller au bien commun mais de faire du profit. Manifestement, dans le cas du Carré de Soie, l'implication des acteurs publics pour arbitrer entre ces considérations financières et la défense du bien commun n'a pas été assez forte. Cela s'est fait au prix de la non intégration du projet urbain à son environnement direct qu'est Vaulx-en-Velin Sud.

La stratégie du coup par coup des débuts du projet a donc finalement laissé place à la stratégie du « laisser-faire » le privé, démontrant l'absence d'une feuille de route globale portée par les pouvoirs publics. Tout au long du projet, le « faire » a prévalu sur le « quoi faire ». Le but a été de développer coûte que coûte cette opération de renouvellement urbain qui apparaissait comme une réelle chance pour la métropole et sa première couronne Est. Le fait que le Carré de Soie se situe sur un territoire délaissé et qu'il ait également dû faire face à d'autres projets métropolitains peut expliquer en partie ce qui peut paraître comme un engouement aveugle.

Le projet urbain n'étant pas un processus linéaire, la stratégie du laisser-faire a depuis l'arrivée d'une nouvelle équipe à la tête de la mairie de Vaulx-en-Velin laissé place à la stratégie de la reprise en main. Depuis 2014, le Carré de Soie a connu plusieurs réajustements, notamment concernant l'implication des habitants dans le projet à travers le renforcement de la concertation. Celle-ci est apparue comme un élément clef pour favoriser l'intégration locale du projet et faire taire les oppositions à son encontre. Cela s'est accompagné d'une volonté de transparence et de communication accrue. Pourtant, ces réajustements semblent intervenir trop tard et ne pas être assez efficaces pour instaurer une dynamique positive. Ils ne parviennent pas à contrecarrer l'image d'un projet non maîtrisé par la puissance publique et laissent l'impression d'un urbanisme de communication superficiel revenant seulement sur la forme et non sur le fond.

L'enseignement principal qui peut être tiré de ce cas d'étude est la nécessité de faire émerger un élan commun autour d'un projet urbain, et ce dès ses débuts, pour qu'il soit intégré et accepté. La gouvernance dans le cas d'un projet urbain met aux prises des acteurs publics (communes et métropole) qui agissent au nom de l'intérêt de leurs habitants, des acteurs économiques qui agissent en fonction

de perspectives de rendement et les habitants et usagers qui agissent en fonction de leur usage, confort et habitude. Dans cette mosaïque de préférences, valeurs et ambitions, l'enjeu consiste à favoriser (et non imposer) la construction d'une représentation collective partagée du projet. Cela n'a pas été le cas du projet du Carré de Soie. La métropole a renoncé à acquérir le foncier démontrant un manque certain d'investissement et laissant la commune de Vaulx-en-Velin dans un désarroi manifeste. S'en est suivie la mainmise des investisseurs et des promoteurs sur les opérations qui ont agi dans une logique de profit au dépend des habitants du secteur. Ces derniers ont dès lors développé une forme de défiance vis-à-vis du projet et des acteurs qui en sont à l'origine, attestant des difficultés du projet du Carré de Soie à s'intégrer à Vaulx-en-Velin Sud.

## BIBLIOGRAPHIE

### Ouvrages :

- BOINO Paul, *Lyon, La production de la ville*, Broché, octobre 2009, 261 p.
- CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), *Centralités dans la ville en mutation : Quelles perspectives d'action pour les pouvoirs publics*, Broché, 2003, 214 p.
- INGALLINA Patrizia, *Le projet urbain*. Presses Universitaires de France, « Que sais-je ? », 2008, 128 p.
- LE BRAS David, SEIGNEURET Natacha, TALANDIER Magali, *Métropoles en chantiers*, Broché, novembre 2016, 282 p.
- MALEZIEUX Jacques, MANZAGOL Claude, SENEAL Gilles, *Grands projets urbains et requalification*, Presses de l'Université du Québec / Publications de la Sorbonne, Géographie contemporaine, novembre 2002, 280 p.
- MATHIAS Cécile, *Vaulx-en-Velin Sud au fil du temps*, Editions du Mot Passant, juin 2007, 95 p.
- MOTTE Alain, *Les agglomérations françaises face aux défis métropolitains*, Collection villes, 2007, 272 p.
- Regards sur l'Actualité, *Compétitivité de la France*, La documentation française, avril 2003.

### Articles et Revues scientifiques :

- BACQUE Marie-Hélène, GAUTHIER Mario, Participation, urbanisme et études urbaines. Quatre décennies de débats et d'expériences depuis « A ladder of citizen participation » de S. R. Arnstein, *Participations (n°1)*, 2011, p. 36-66
- BLONDIAUX Loïc, La démocratie participative, sous conditions et malgré tout. Un plaidoyer paradoxal en faveur de l'innovation démocratique, *Mouvements*, 2007/2 (n° 50), p.118-129
- BONNEVILLE Marc, Les ambiguïtés du renouvellement urbain en France, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°97, PUCA, 2004, p. 7-16
- GUIRONNET Antoine, Une financiarisation si discrète ? La circulation des standards de la filière d'investissement en immobilier tertiaire dans les politiques de développement urbain du Grand Lyon, *Métropoles,19*, [En ligne], École Nationale des Travaux Publics de l'État, décembre 2016, 24 p.
- LE GALES Patrick, Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine, *Revue française de science politique*, Vol. 45, No. 1, février 1995, p. 57-95

- LEVEQUE Antoine, *Les métropoles encore au cœur de la critique ? Controverses autour des politiques métropolitaines, Relégation et géographie prioritaire du développement : le gouvernement métropolitain de la banlieue lyonnaise à l'aune des politiques de transport urbain*, Congrès AFSP, Montpellier, juin 2017, 17 p.
- MOUILLAUX Dominique, SUCHET Pierre, *Changement de focale pour la première couronne de l'Est lyonnais, Penser le renouvellement urbain à l'échelle de l'agglomération*, *Les cahier du DSU n°31-32*, décembre 2001, p.60-61
- PELLETIER Mathieu, JOERIN Florent, VILLENEUVE Paul, *La décision territoriale en conflit : ville de Québec, 1989 à 2000*, *Environnement Urbain / Urban Environment, Volume 1* [En ligne], septembre 2007, 25 p.
- PRATS Michel, THIBAUT Jean-Pierre, *Section A1 : Qu'est-ce que l'esprit des lieux ?*, *Actes du Symposium scientifique international, La mémoire des lieux - préserver le sens et les valeurs immatérielles des monuments et des sites*, 2005, 4 p.
- VERHAGE Roelof, LINOSSIER Rachel, BOULY Maxime, BONNEVILLE Marc, *L'ajustement des enjeux économiques, sociaux et physiques dans les projets urbains*, Rapport - Plate-forme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines (POPSU), Université Lumière Lyon 2 - UMR 56000 Environnement, Ville, Société, novembre 2008.
- VILLENEUVE Paul, TRUDELLE Catherine, PELLETIER Mathieu, THERIAULT Marius, *Les conflits urbains : une approche analytique*, *Environnement Urbain / Urban Environment, Volume 3* [En ligne], septembre 2009, 12 p.

## **Travaux universitaires :**

- **Thèses :**

- BONARD Yves, *Faire la ville juste : une analyse « in itinere » de la maîtrise publique d'ouvrage du projet urbain Carré de Soie (métropole lyonnaise)*, Université de Lausanne, Faculté des géosciences et de l'environnement, 2011, 361 p.
- IDT Joël, *Le pilotage des projets d'aménagement urbain : entre technique et politique, Une analyse basée sur les cas de Paris, Lille, et Chartres*, Sciences de l'Homme et Société, Université Paris VIII Vincennes-Saint Denis, 2009, 557 p.

- **Mémoires :**

- BEN AMEUR Noura, *Le patrimoine industriel, objet de conflits ? Exemple de l'ensemble TASE dans le projet urbain du Carré de Soie*, sous la direction de ZANETTI Thomas, École Nationale des Travaux Publics de l'État, juillet 2008, 104 p.

- BOULY Maxime, *Créer les conditions favorables au développement d'une opération de renouvellement urbain. Comparaison de quatre cas lyonnais : La Buire, Confluence, Le Carré de Soie et Vaise l'Industrie*, sous la direction de VERHAGE Roelof, Institut d'Urbanisme de Lyon, 2007, 94 p.
- LEFEBVRE Mégane, *Densité et formes urbaines, vers une meilleure qualité de vie*, Université Paris Ouest Nanterre La Défense, septembre 2013, 45 p.
- POULIQUEN Corentin, *La gouvernance et la stratégie foncière du Grand Lyon dans le cadre d'un projet urbain phare : Le cas du projet urbain « Carré de Soie »*, sous la direction de SAMARANCH Isabelle, Institut d'Urbanisme de Lyon, juillet 2013, 136 p.
- RAMEL Pierre, *Négocier la qualité urbaine : L'exemple du projet urbain du Carré de Soie*, sous la direction de SAMARANCH Isabelle, Institut d'Urbanisme de Lyon, juillet 2014, 109 p.

### **Littérature grise :**

- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, *Plan local d'urbanisme de Vaulx-en-Velin, modification n°11*, 2015.
- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, *Projet d'Aménagement et de Développement durable (PADD), SCOT 2030 Agglomération lyonnaise*, décembre 2010.
- Communauté urbaine du Grand Lyon, *Projet urbain Carré de Soie*, juin 2007.
- Communauté urbaine du Grand Lyon, *Projet urbain du Carré de soie, Conférence-débat sur la fabrique de la ville, appliquée au Carré de soie*, novembre 2012.
- Conseils de quartier Vaulx Sud, SCAVO Alexandre, Robins des Villes, Institut d'Urbanisme de Lyon, *PLU-H Habitant, culturel, territorial, et sensible de Vaulx Sud*, 2015.
- FORET Catherine, Direction de la Prospective et du Dialogue Public / Mission Carré de Soie, *Carré de Soie : l'esprit des lieux en 10 caractères*, août 2010.
- FORET Catherine, Direction de la Prospective et du Dialogue Public / Mission Carré de Soie, *De l'épopée industrielle de l'Est lyonnais au projet urbain du « Carré de Soie », ou l'invention d'un territoire d'agglomération. Brève histoire d'un retour vers le futur*, novembre 2010.
- Mission Carré de Soie - Grand Lyon, *Carré de Soie l'esprit fertile, Présentation du projet urbain Carré de Soie*, 2011.
- Mission Carré de Soie - Grand Lyon, *Projet urbain Carré de Soie, Synthèse*.
- Mission Carré de Soie - Métropole de Lyon, *Carré de Soie, Projet urbain principes et enjeux*, 2016.
- Mission Carré de Soie - Métropole de Lyon, *Lyon Carré de Soie, Territoire de projets et d'ambitions économiques*, mars 2016.

- Mission Carré de Soie, *Valoriser les territoires en cultivant l'esprit des lieux, Référentiel d'actions pour le projet urbain du Carré de Soie*, octobre 2012.
- Mission Carré de Soie, *Tout pour vivre ENSEMBLE*, avril 2010.
- Mission Carré de Soie, *Les 7 clefs du bien construire*.
- Mission Carré de Soie, *Esplanade TASE, Cahier de recommandations des habitants et usagers, à destination de l'équipe de maîtrise d'œuvre*, décembre 2016.

### **Articles de presse :**

- DANEL Grégory, *RETOUR SUR - Vaulx-en-Velin : 25 ans après les émeutes, une ville en renouveau, des habitants fragiles*, Le Point, octobre 2015.
- FALGA Pierre, *Rhône : où vivent les riches, où vivent les pauvres*, l'Express, décembre 2015.
- LOISON Laurence, *Le Carré de Soie à la recherche d'un nouveau souffle*, Le Progrès, juillet 2015.
- PERRUSSEL-MORIN Laurène, *Quand le parking sauvage pose des problèmes de circulation au Carré de Soie*, Le Progrès, septembre 2016.
- « *Ce mardi, Gérard Collomb organisait sa traditionnelle visite de chantiers de la Métropole de Lyon.* », Lyon mag.com, août 2016.
- « *Carrefour Market ouvrira à Carré de Soie début octobre* », Le Progrès, juin 2017.
- « *En attendant l'Esplanade, on jardine à la TASE* », Le Progrès, juin 2016.

### **Webographie :**

- Conseil Municipal de Vaulx-en-Velin du 30 mars 2017 : <https://www.youtube.com/watch?v=Ntr4gBGSCOg>
- Grand Lyon : <https://www.grandlyon.com>
- Millénaire 3 (prospective du Grand Lyon) : <http://www.millenaire3.com>

## TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Périmètre du Carré de Soie .....	1
Figure 2 : Situation du Carré de Soie au sein de l'agglomération lyonnaise.....	2
Figure 3 : Station de métro Vaulx-en-Velin La Soie, août 2017 .....	14
Figure 4 : Le centre commercial du Carré de Soie, août 2017.....	14
Figure 5 : Le Carré de Soie au sein de la première couronne Est .....	16
Figure 6 : Siège de Véolia et site de Woopa, août 2017 .....	18
Figure 7 : Premiers immeubles du PAE TASE et immeubles en construction, août 2017 .....	19
Figure 8 : Localisation du Carré de Soie sur le territoire vaudais. ....	20
Figure 9 : Vue générale de la cité TASE et des petites cités, début XXème siècle.....	23
Figure 10 : Immeuble de la Grande Cité TASE et maison de la Petite Cité TASE, août 2017 .....	24
Figure 11 : Le complexe TASE avant le projet du Carré de Soie.....	25
Figure 12 : Les différents tissus urbains avant le projet du Carré de Soie. ....	27
Figure 13 : Le Cirque Imagine. ....	33
Figure 14 : La coulée verte au sein du projet du Carré de Soie.....	35
Figure 15 : Plan d'ensemble de l'esplanade TASE .....	36
Figure 16 : Situation du Carré de Soie par rapport à la trame verte et l'Anneau bleu de l'agglomération lyonnaise .....	37
Figure 17 : L'hippodrome, août 2017 .....	40
Figure 18 : Les transports présents au Carré de Soie .....	45
Figure 19 : Les périmètres opérationnels de la partie vaudaise du Carré de Soie .....	47
Figure 20 : Carte globale du Carré de Soie présentant les grandes orientations du projet.....	53
Figure 21 : Localisation du centre commercial et des Ateliers du métro par rapport aux secteurs opérationnels et au Parc du canal.....	62
Figure 22 : Le jardin partagé, août 2017 .....	74
Figure 23 : Lignes de transport majeures existantes et potentielles desservant Vaulx-en-Velin .....	77
Figure 24 : Permis d'aménager de Boufonds Marignan en 2008 .....	83
Figure 25 : Plan masse proposé par Boufonds Marignan en 2010 .....	84
Figure 26 : Plan masse final de l'opération de Boufonds Marignan.....	85
Figure 27 : Façade sud de l'usine TASE réhabilitée .....	85
Figure 29 : Futurs immeubles du PUP Karré le long de l'avenue Bataillon Carmagnole .....	89
Figure 28 : Chantier du PUP Karré et préservation de la façade de l'usine Kaeser, août 2017 .....	89

## **ANNEXES**

Annexe 1 : Grille d'entretien - 26 juin 2017 - Cécile Colomb .....	114
Annexe 2 : Grille d'entretien - 4 juillet 2017 - Stéphane Gomez .....	116
Annexe 3 : Le projet du BUE .....	118
Annexe 4 : Entreprises par secteurs d'activités implantées au Carré de Soie.....	119
Annexe 5 : Principes du parc et du paysage habité.....	120
Annexe 6 : Les préconisations des conseils de quartier pour le PLU-H de la métropole.....	121

- **Informations personnelles :**

1. Depuis combien de temps habitez-vous dans le quartier ?  
Ou habitiez-vous avant ? Qu'est-ce qui vous a poussée à venir vous installer ici ?  
Pouvez-vous me dire ce qu'il y avait concrètement d'établi dans le secteur quand vous êtes arrivée ?
2. Que faites-vous dans la vie, où se situe votre lieu de travail, comment vous y rendez-vous ?

- **Conseil de quartier et engagement citoyen :**

3. Pouvez-vous me parler un peu du conseil de quartier auquel vous appartenez ? Combien de membres, son histoire, son mode de fonctionnement ? Le profil de ses membres ?
4. Comment vous est venue l'idée de la page Facebook ? Quel est son but ?
5. Est-ce que la couverture médiatique autour du projet vous apparaît comme quelque chose d'important ? Vous semble-t-elle à la hauteur des enjeux ?
6. Faites-vous partie d'une association, si oui laquelle ?
7. Y a-t-il des liens entre associations, conseils de quartier... ?

- **Le quartier :**

8. Pourriez-vous me dresser le profil type selon vous des nouveaux habitants du quartier et des anciens ?
9. Si vous deviez identifier les principaux points faibles et principaux points forts du quartier, quels seraient-ils ?
10. N'est-ce pas délicat/compliqué de porter un regard sur un projet qui est loin d'être fini ? (Par exemple concernant les espaces verts, les espaces publics, certains pensent qu'il faut laisser du temps au temps...)
11. Quels sont principaux secteurs/points du projet qui ont posé problème ou qui posent actuellement problème selon vous ?
12. Le sentiment général des habitants du secteur selon vous, plutôt négatif, positif ? Une différence peut être entre les nouveaux arrivants et les anciens habitants ?  
Finalement les habitants du secteur font-ils entendre leur voix ou les oppositions qu'on entend sont-elles le fruit d'une minorité ?
13. Quand est-il de la vie de quartier ? Liens entre les gens ? Y a-t-il des conflits d'usage ? Cohabitation entre les nouveaux habitants et anciens / entre les habitants et les gens de passage / entre les habitants du secteur et Vaulx Nord / entre les travailleurs et les habitants...

- **Les oppositions au projet :**

14. Quels sont les dispositifs qui permettent aux citoyens/membres des conseils de quartier de faire entendre leur voix auprès des élus, municipalités etc... ?

J'ai vu dans les documents que vous m'avez envoyés plusieurs fois évoqués des ateliers, comment ça se passe, avec qui ? Vous m'avez aussi parlé des réunions publiques.

15. Questionnement également concernant la temporalité des oppositions citoyennes sur le projet... Cela a commencé avec la TASE c'est ça ? Les réticences / oppositions au projet sont-elles plutôt montées crescendo au fur et à mesure qu'il avançait ou au contraire ont-elles eu lieu dès les premières opérations et depuis se calment progressivement ?

16. Pour vous quels seraient les principaux facteurs / explications qui expliquent que la voie des habitants ne soit pas toujours entendue ?

17. Y a-t-il des différences de perception/réception de la parole citoyenne selon les collectivités, entre les communes de Vaulx en Velin, Villeurbanne ou le Grand Lyon ?

18. Quelles sont les principales inflexions sur le projet que la voie des habitants a permis ?

- **Zoom sur des opérations plus précises :**

19. Concernant le dossier PLU-H que vous m'avez envoyé et qui reprend les dispositions des habitants pour le quartier, ou ça en est, ça a été pris en partie en compte ? Je pense notamment à la place Cavellini et au raccordement au BUE ? Cela a-t-il permis des avancées ? Oui / non ? Pourquoi ?

20. J'ai également vu un document sur des recommandations formulées pour l'ilot Kaeser qui précisait que par rapport à décembre des avancées jugées positives ont été faites sur cet ilot, quelles sont-elles ? J'ai vu que vous proposiez néanmoins de nouvelles transformations, une toute autre configuration pour l'immeuble venant s'insérer à la face de l'usine, pensez-vous réellement que cela puisse être pris tel quel en compte ?

21. J'ai aussi vu que pour cet ilot des inflexions concernant la densité ont été prises avec l'intégration dans le projet d'un ilot de verdure de 1.000 m<sup>2</sup> et la conservation de la façade historique, cela vous satisfait-il ? Vous semblez vouloir aller encore plus loin avec la modification de l'immeuble.

22. Concernant la coulée verte du PAE TASE il semble que la concertation a été importante, vous confirmez ?

23. Concernant le groupe scolaire, qu'est ce qui explique selon vous ce report ?

24. La surface alimentaire envisagée dans le centre commercial ça en est où ? Comment expliquez-vous qu'il n'y en ai pas eu dès le départ... ?

- **Informations personnelles :**

1. Etes-vous engagé depuis longtemps ? Depuis combien de temps êtes-vous adjoint au maire ? Pourquoi à l'urbanisme, aviez-vous des connaissances dans ce domaine ?
2. Vivez-vous depuis longtemps à Vaulx en Velin ? Dans quel secteur ?

- **Ce que représente le projet du Carré de Soie pour Vaulx-en-Velin :**

3. Quels sont les enjeux principaux en matière d'urbanisme à Vaulx-en-Velin ?
4. Qu'est-ce que représente ce projet pour Vaulx-en-Velin ?  
A quels besoins il répond pour la commune ? Quelles sont les retombées positives du projet pour la ville ?
5. Estimez-vous qu'en termes d'enjeux ce projet est plus important pour Vaulx-en-Velin que pour Villeurbanne ? Cela se traduit-il par un engouement plus fort de Vaulx-en-Velin que de Villeurbanne ?
6. L'image parfois négative associée à Vaulx en Velin a-t-elle pu porter préjudice au projet ? Cela ne pose-t-il pas un problème pour l'attractivité ? Comment la communication autour du projet essaye de contrecarrer ça ?

- **Vaulx-en-Velin Sud / portrait et population :**

7. Avant le projet, quel visage avait Vaulx-en-Velin Sud, en quoi différait-il de Vaulx-en-Velin Nord ?
8. Concernant les habitants en présence, combien étaient-ils par rapport à Vaulx Nord ? Ont-ils un profil différent ? Se sont-ils sentis délaissés après la fermeture de l'usine ? J'ai aussi lu ici et là que le site avait été investi par des roms, qu'en était-il vraiment ?
9. Ce projet est-il aussi l'occasion d'attirer une nouvelle population au sein de la commune, de faire de la mixité sociale à Vaulx-en-Velin ? Pourquoi ce désir de mixité ?  
J'ai donc vu qu'il y avait du logement social dans les opérations, pouvez-vous m'en dire un peu plus ? Y-a-t-il un public cible du Carré de Soie ?

- **Le lien/non lien avec Vaulx-en-Velin Nord :**

10. Ne craignez-vous pas que le projet induise/renforce la fracture entre le nord et le sud de la commune ?
11. J'ai l'impression que les gens du nord n'investissent pas vraiment le Carré de Soie et inversement, j'ai interrogé des habitants qui m'ont dit qu'ils allaient rarement au nord, qu'ils se dirigeaient plus vers Lyon... Qu'en pensez-vous, y a-t-il eu une stratégie pour faire le lien entre nord et sud ?
12. Les gens n'ont-ils pas l'impression que l'action publique et avant tout tournée vers le sud au détriment du Nord ?

13. Le nord a-t-il fait figure de contre modèle ? J'ai l'impression en tout cas que dans l'esprit de certains habitants il fait figure de repoussoir, j'ai entendu à plusieurs reprises « nous on ne veut pas que ça devienne comme Vaulx-en-Velin Nord » et dénoncer le fait qu'il y ait trop de logements sociaux... Avez-vous écho de ça, quelles réponses y apportez-vous ?

- **Mise en œuvre du projet et limites :**

14. Pourquoi ne pas avoir acquis le foncier pour mener le projet ? Comment vous expliquez que sur certains projets de l'agglomération il soit acquis et sur d'autres non ?

15. L'urbanisme négocié permet-il d'assurer une qualité urbaine optimale => en terme de densité, qualité des bâtiments... Les promoteurs cherchent à faire du profit, comment la collectivité parvient elle à imposer ses conditions, avec quels outils ? Est-ce réellement une relation d'égal à égal, y a-t-il eu des tensions ?

16. N'est-ce pas la cause principale des déceptions à l'heure d'aujourd'hui par rapport au projet ? Les échos des nouveaux résidents sont plutôt mitigés notamment sur la densité, les espaces verts et l'absence d'équipements publics...

17. Comment expliquez-vous que certains équipements de proximité ne soient pas encore mis en place ? Qu'il n'y ait pour l'heure que des équipements à vocation beaucoup plus large...

18. J'ai également entendu parler de « cité dortoir » pour ce quartier, du fait de l'absence de lieux de vie... Qu'est-il fait pour pallier à ça ?

- **Oppositions et perceptions citoyennes :**

19. Comment vous qualifieriez la perception du projet par les habitants ? De ceux historiquement au sud, de ceux du nord, des nouveaux venus... ?

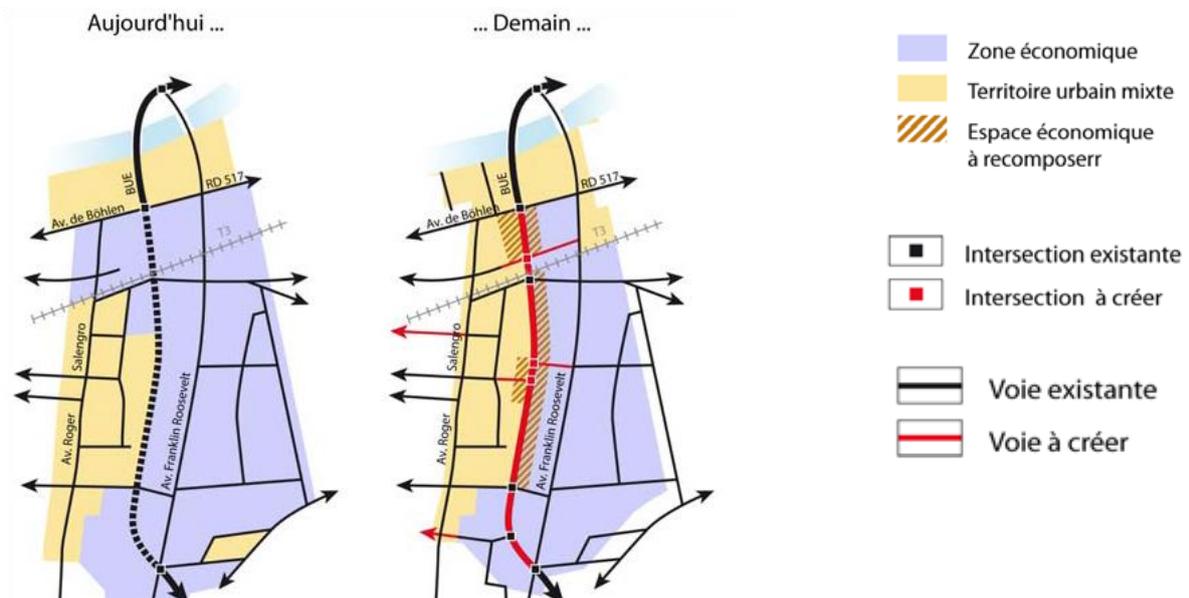
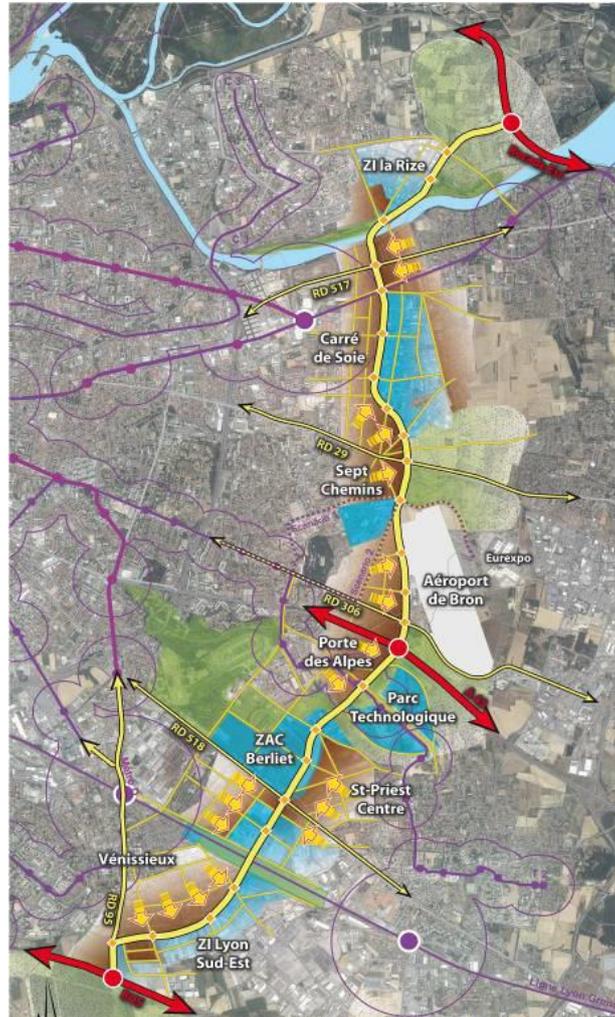
20. Comment expliquez-vous certaines oppositions ? Comment ont-elles évolué ? Comment vous y répondez ? Il y a eu des inflexions je sais suite à la concertation mais est-ce suffisant pour les éviter ?

- **Sur le quartier :**

? Y a-t-il des conflits d'usage ? Comment se pas la cohabitation entre les nouveaux habitants et anciens / entre les habitants et les gens de passage / entre les habitants du secteur et Vaulx nord / entre les travailleurs et les habitants...

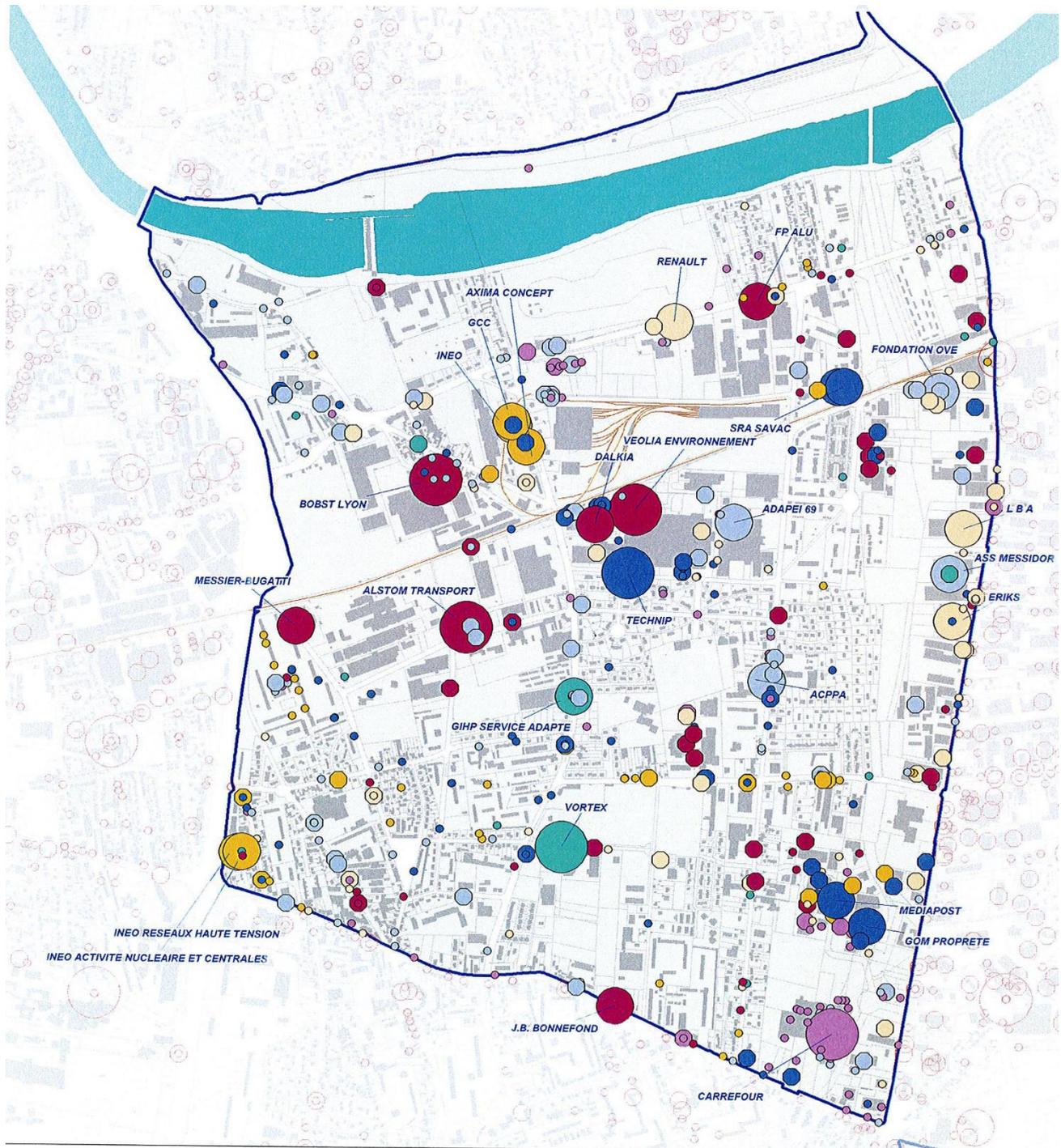
### Annexe 3 : Le projet du BUE

(Source : Direction de la voirie, Grand Lyon, BUE tronçon la Soie - Vaulx-en-Velin / Décines)



## Annexe 4 : Entreprises par secteurs d'activités implantées au Carré de Soie

(Source : Mission Carré de Soie - Métropole de Lyon, Lyon Carré de Soie, *Territoire de projets et d'ambitions économiques*, mars 2016, p.15)



### Tranches d'effectif



### Secteurs d'activités



### ■ Périmètre Carré de Soie

Dénomination des établissements de plus de 100 salariés.

Source : Bureau Van Dijk - Diane 2016  
Carte réalisée en janvier 2016 - JFL

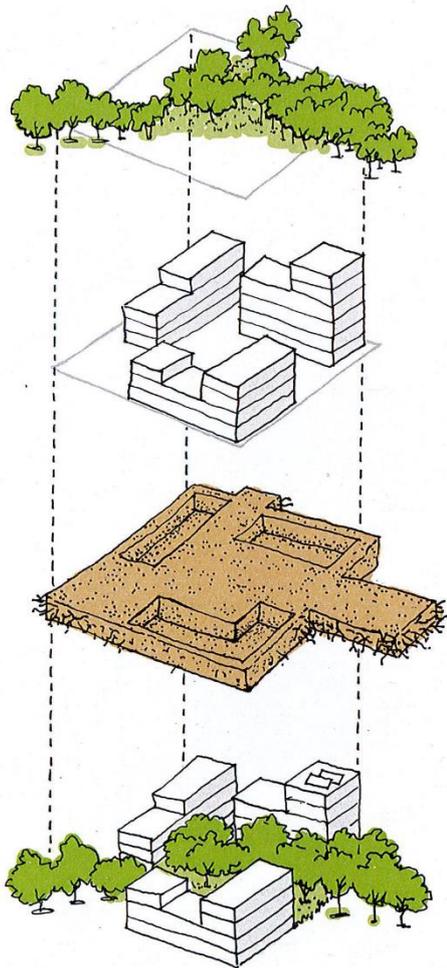
Agence d'Urbanisme  
aire métropolitaine Lyonnaise



## Annexe 5 : Principes du parc et du paysage habité

(Source : Mission Carré de Soie - Métropole de Lyon, Carré de Soie, *Projet urbain principes et enjeux*, 2016, p.12)

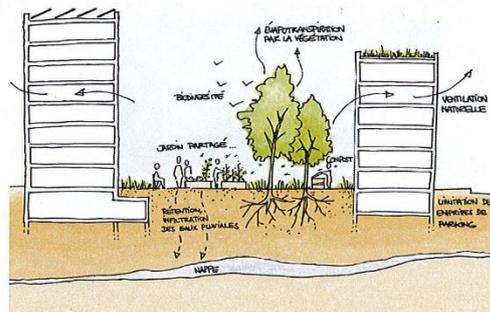
Le principe de composition de l'îlot fertile repose sur un dialogue entre bâti, espaces verts privés et espace public: Le bâti s'installe préférentiellement de façon discontinue, alternativement à l'alignement ou en retrait de la rue depuis laquelle s'ouvrent des espaces privés plantés et végétalisés.



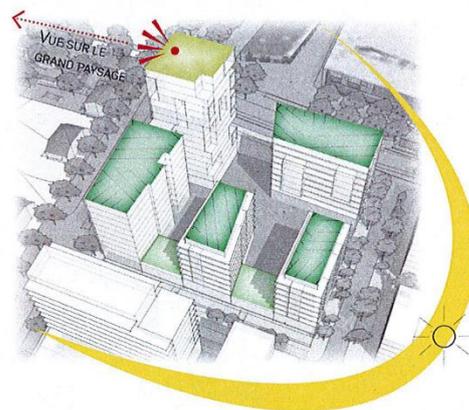
### ESPRIT ET TERRES FERTILES

Le projet vise à développer la fertilité du territoire : celle du sol et du sous-sol tout d'abord, par la régénération des terrains pollués et la sanctuarisation de la pleine terre ; celle de l'imaginaire et de l'innovation aussi au travers de l'encouragement à l'initiative individuelle et collective.

Le principe de Paysage Habité confère une place d'honneur à l'arbre. Sa présence, transversale aux espaces publics et privés, constitue un élément clef de l'identité des quartiers. Une orientation possible par la préservation d'espaces de pleine terre, nécessaire au développement pérenne des arbres plantés.



En privilégiant des épannelages variés entre bâtiments, les volumes proposent des modes d'occupation variés (terrasses, loggias, ...) pouvant être occupés par le végétal. Complémentaires aux espaces jardinés communs en cœur d'îlot, ils entretiennent un rapport étroit au grand paysage et ancrent l'îlot dans son territoire.





## Résumé :

*Situé à cheval sur les communes de Vaulx-en-Velin et de Villeurbanne, le projet urbain du Carré de Soie est un projet stratégique pour la Métropole de Lyon qui se conclura à horizon 2030. Il vise à créer une nouvelle centralité au sein d'un territoire délaissé de la première couronne Est de l'agglomération lyonnaise. Le renouveau de ce secteur, marqué par la présence de grands tènements industriels, s'appuie sur la volonté d'y établir une mixité d'usages associant habitat et activités économiques.*

*A l'instar des projets de renouvellement urbain, ce projet d'envergure doit composer avec un contexte local spécifique, celui de Vaulx-en-Velin Sud. Du fait de son passé industriel et de son isolement par rapport au reste de l'agglomération, les habitants de ce territoire s'y sont profondément attachés.*

*Le projet du Carré de Soie entend donc concilier ses fondements métropolitains aux intérêts locaux du secteur. Pourtant, depuis la construction des premiers immeubles, les critiques des habitants à son encontre se font entendre. Elles ont en partie contribué à la défaite de la majorité communiste sortante aux élections municipales de 2014. Les mécontentements sont principalement dus à une qualité urbaine jugée absente et à une supposée inadaptation du projet à son environnement contrairement à ce qui avait été annoncé par les porteurs du projet.*

*Un portage politique limité et une prépondérance des acteurs privés dans la conduite du projet sont à l'origine de ces déceptions. Depuis l'arrivée de la nouvelle équipe municipale vaudaise, des réajustements concernant le projet se sont opérés mais il n'est pas certain qu'ils parviennent à effacer le sentiment de défiance de certains habitants de Vaulx-en-Velin Sud à l'égard du projet urbain du Carré de Soie.*

*Mots clefs : Carré de Soie, Projet urbain, Enjeux métropolitains, Intérêts locaux, Urbanisme négocié, Concertation, Qualité urbaine, Conflit, Vaulx-en-Velin, Métropole de Lyon*