



« Le Grand Lyon pourrait aussi considérer l'analyse de la ville sous l'angle de la santé »

Interview avec Marc Chabert, Délégué général au Développement Urbain du Grand Lyon

Propos recueillis par Florence Le Nulzec, le 23 août 2005, à l'occasion de l'agenda santé sur la prévention.

Quels liens y a-t-il entre politiques urbaines et état de santé de la population ?

On n'a jamais regardé les choses sous cet aspect. En fait, il faudrait aussi analyser la manière d'organiser le développement de la ville en fonction de la santé. Mais il y a des contradictions dans les différentes approches du sujet. Par exemple, pour favoriser les transports en communs, il vaudrait mieux concentrer la ville. Or, on peut se dire que cela augmenterait la pollution dans la zone centrale, ce qui est plutôt de nature à aller contre la santé. A l'inverse, on peut imaginer que l'étalement et la déconcentration urbaine sont source de mieux être. La recherche d'espace semble être un élément important de prévention de la santé pour une partie de la population. Mais, psychologiquement est-ce mieux d'être en ville ou pas ? Il serait important de disposer d'études, par exemple sur la diminution ou non de stress engendrée par le fait d'habiter un espace plus ou moins urbain.

En fait la question des politiques urbaines n'est pas analysée sous l'angle de la santé, on est plutôt sur le mode « on le fait sans le dire ». Par contre, le Grand Lyon a une certaine habitude de prendre un sujet transversal pour balayer ses différentes politiques. Comme on a créé une mission écologie il y a quelques années, on peut imaginer une mission sur ce thème. Le Grand Lyon pourrait aussi considérer l'analyse de la ville sous l'angle de la santé, avoir cet objectif et faire travailler l'ensemble des acteurs dans ce sens.

Quels seraient alors les moyens d'action d'une collectivité telle que le Grand Lyon en matière d'urbanisme pour préserver la santé ?

On ne tient pas assez compte des aspirations des gens. Les attentes des personnes varient avec le temps et l'on devrait offrir plus de diversité pour répondre aux évolutions des besoins tout au long de la vie. Ils sont différents pour des jeunes ménages, des couples avec enfants ou des personnes âgées. Ces dernières par exemple ont besoin de se rapprocher des centres pour limiter leurs déplacements mais ne peuvent habiter dans des étages élevés du fait d'une mobilité qui diminue. Sur ce thème des personnes à mobilité réduite (mal voyants, handicapés), on répond surtout en terme d'aménagement.

Question majeure aujourd'hui s'agissant de nuisance pour la santé, le bruit est devenu la préoccupation principale des citoyens. C'est un objet intrinsèque à la ville. Dans son logement, il dépend du comportement des voisins, de l'application des normes de construction (de plus en plus contraignantes), mais également du bruit de la rue. Celui-ci est lui-même fonction de la vitesse de circulation, des feux installés, des revêtements de chaussées. Sur ce dernier point, cela nécessite des arbitrages entre niveaux de bruit, qualité et coûts d'aménagement des revêtements. Un plan bruit est en cours d'élaboration. Une autre façon d'aborder le sujet est celui des déplacements. La mise en place de vélo/v est intéressante. A partir d'une expérience berlinoise, on a adapté le concept avec l'idée qu'on puisse prendre et rendre un vélo n'importe où. Mais c'est insuffisant pour résoudre les questions de transports liés au développement de l'agglomération qui dépassent le cadre du centre de la Communauté. A l'échelle de l'agglomération, l'étalement urbain est inéluctable pour répondre à la croissance de la population et à l'attractivité de l'agglomération. Mais l'idée est alors d'organiser le développement en cohérence avec les

réseaux de transports collectifs (type RER). Ce constat conduit à ne plus développer l'agglomération en tâche d'huile, mais à privilégier le développement des pôles existants fonctionnant en réseau autour du centre de l'aire urbaine. Dans la réflexion du schéma de cohérence territoriale (SCOT), on réfléchit à ce maillage des centres urbains de seconde couronne tout en n'oubliant pas la première couronne qui se dépeuple et qu'il faut restructurer. A ce titre, on parle assez peu des sites de la Duchère, Vaulx-en-Velin, Vénissieux, Rillieux-la-Pape qui sont pourtant au même niveau de projet que la Confluence. Il est également important de dépasser le slogan de « reconstruire la ville sur elle-même », car en ville les terrains occupés sont chers, et plus encore quand ils sont pollués, situation que l'on retrouve tant à Vaise que sur le site du confluent.

Les administrés semblent être de plus en plus en demande de sécurité oubliant que le risque zéro n'existe pas. Que pensez-vous de cette évolution ?

Chaque fois que l'on a peur, on fait une loi qui devient un nid à contentieux car on ne sait pas qui doit faire quoi. La gestion des risques est à ce titre très illustratrice. Pour se prémunir, l'Etat définit des périmètres très larges avant même de faire les études. La question des inondations est peut-être mieux maîtrisée : on prend des marges mais d'une façon plus organisée et plus raisonnable. Les gens ont acquis une mentalité de « résident secondaire » où « quand je suis ici, rien ne doit bouger » : on ne veut pas de déchetterie mais on veut que ça soit propre, on veut de l'espace vert mais sans réserver 3ha pour des activités sociales, etc.

Le principe de prévention est dans la constitution, mais comme tout se judiciaire cela gèle toute action. Comme si les gens n'étaient plus capables de prendre des risques ? D'où vient ce besoin d'assistance permanente ? Peut-on dire que la ville, plus impersonnelle, crée cela : « ils doivent faire » ? Comment y remédier ? Il faut aussi se rappeler que ceux qui n'ont pas connu le risque sont plus exigeants. Cela mérite de réinterroger la notion de risque dans notre quotidien. C'est un discours qui peut être très politique et à contre-courant.