

I - Lyon/Vénissieux, une médiation entre *dèmos* et *cratos*

Vénissieux était un village devenu une « ville » pour se hisser, voire se protéger de Lyon, une capitale régionale, dont le rôle allait être renforcé par la création d'une « Communauté urbaine de Lyon » (Courly), en 1966. Un journal municipal vénissien, qui a connu plusieurs intitulés avant de passer en régie sous le titre « Expressions », a rendu compte de cette évolution. Son étude sur la période 1964-2012, ne relève pas de l'histoire, mais dresse un portrait de ces débats publics.

Notre idée directrice était d'observer à sa lecture la façon dont la population d'un territoire, était unie par des « repères collectifs », situés dans divers espaces urbains. Ces repères étaient des signes : les jeunes et l'emploi, les personnes âgées et l'autonomie, mairie, médiathèque, gare... vis-à-vis desquels ses habitants construisaient leurs histoires individuelles, leur permettant de participer à une « histoire collective », leur « contrat social » local. Cependant allaient-ils se « réadapter » suite à cette inclusion forcée dans un ensemble plus vaste ?

A la fois par conviction partisane et pour se distinguer de Lyon, Vénissieux devait être remarquable pour que ses élus locaux perdurent. Les élus de l'époque, le maire M. Houël (mandats de 1962 à 1985) et le premier adjoint à l'urbanisme M. Fischer (1977-1996), ont appuyé leurs discours par la construction d'équipements (des « lieux signalés ») ou la prise en compte d'organisation sociale (l'emploi grâce à l'école) en les « connotant » de façon à faire de ces « icônes » des symboles de lutte ou de ralliement au nom d'une population, électrice ou non, justement au moment des élections. L'apparition de la décentralisation a cependant réinterrogé cette façon de procéder durant vingt ans. (1982-2002)

En traversant le territoire, les transports en commun étaient bien un excellent média, faisant communiquer les différents fragments d'espaces et de temps de la cité, en créant une unité temporelle. Une médiation dans l'espace public entre la population et ses représentants institutionnels devenait alors incontournable énonçant entre autre la forme de l'unité de la cité à venir.

Même avec la construction d'une ZUP ou d'un métro, la difficulté d'une municipalité est de faire en sorte que les « morceaux » de la ville soient unis dans l'espace public. Ces éléments nouveaux doivent contribuer à unir un ensemble où des populations sont gouvernées par un pouvoir élu par elles, représentant ainsi une démocratie dans une cité. Nous avons désigné les instances gouvernantes locales comme détentrices du *cratos*, les populations électrices concernées constituant alors le *dèmos*. De l'articulation des deux naît « la cité » ou l'unité d'un espace urbain. Cependant, si avec le débat public sur les transports le *dèmos* demeurait alors localement, le *cratos* s'étendait déjà hors du territoire communal, avec la Courly et le Sytral, donnant alors aux élus locaux un rôle d'intermédiaires vers des instances extérieures ayant une prise sur l'organisation spatiale communale. La médiation dans l'espace public déplace alors sa vocation d'organisation de la cité (*polis*) devenant un instrument pour des élus dont l'élection est désormais une étape dans leur exercice du pouvoir (Intercommunalité).

II - L'identité urbaine, un horizon pour le *dèmos*

A un projet urbain est liée une attente, celle notamment de la construction d'un équipement et de bâtiments, à l'issue d'un processus de réalisation. D'où l'idée de parler d'« horizon

d'attente », notion utilisée chez Jauss et Iser où, en fait, l'auteur énonce sa vision de l'imaginaire de son lecteur. Vu ainsi, le médium a un rôle unificateur. Utiliser le transport en commun comme médium entre la population au sein de la cité et la ville voisine dépasse la commodité, c'est un enjeu pour étendre le champ de la *polis*.

L'attente, renvoyant à une culture et des expériences passées, nous importera moins que la façon dont se dessine l'horizon, issu des zones d'incertitudes au sein du projet. Là se jouera la conflictualité, la confrontation avec le lecteur, l'usager, face à ce qu'il connaît trop peu ou trop bien (le bruit par exemple).

Cependant, le travail et le transport ont changé de formes depuis le début du XXème siècle, mais jusqu'à l'apparition de l'informatisation et la télématique, il était encore possible pour un individu de se représenter son outil de travail en l'ajustant. Il fallait résoudre la contradiction de ne plus être un village avec ses artisans en pleine campagne, en devenant une ville industrielle, bientôt tertiaire.

La diminution de l'emprise de la distance tient d'abord à la capacité de voyager avec des véhicules qui n'étaient plus tributaires de la traction animale et ensuite au développement de l'information. Elle a changé le rapport des individus à leur territoire mais leur a aussi rendu accessibles des populations et territoires lointains.

Devant la complexité de nommer ces modifications, il était difficile, voire impossible, d'intégrer des représentations nouvelles dans les « échelles de valeurs » des individus. Ils n'arrivaient tout simplement pas à réaliser ce qui se passait, l'imaginaire de chacun ne concordant plus avec les modifications des contraintes institutionnelles en cours. L'annonce d'une « métamorphose » par le « projet » est alors une médiation, parfois avec expositions et maquettes, entre les représentations passées et à venir du *dèmos*.

III – Quand le *dèmos* réalise le projet du *cratos*

Pour donner au *dèmos* les moyens de la « réalisation » du projet exposé, le *dèmos* peut se représenter le sens de ce qui est débattu, faisant naître ainsi l'espace public.

Mais si ces sources sont difficiles d'accès et que cet auditeur est pressé de donner une réponse, il se retrouvera devant le fait accompli et devra intégrer la valeur nouvelle comme un fait. L'énonciateur peut même déjà avoir agi en tirant des conclusions de sa démonstration, montrant ainsi la dimension esthétique de ses démarches. Lorsque les travaux se déroulent, le lecteur est immergé dans l'expérience, intégrant alors son identité à celle du projet objet des débats.

Même si l'élu organise des conseils de quartier ou des referendums, le *dèmos* est à la fois « un » et changeant, différent d'hier et précurseur de demain, le contexte modifiant le sens de ses échelles de valeurs. Cependant, pour assurer une continuité, l'adhésion à des symboles anciens, comme la « valeur travail » ou *l'agora*, ont conduit les élus à tenter de les maintenir dans leurs projets alors que leurs sens avaient changé. La construction de ces nouveaux repères est une altérité qui va devenir une part d'identité communale. Une fois ce repère accepté, les auditeurs pourront aussi se considérer comme son auteur, car ils l'auront redéfini avec leurs mots, jouant ainsi le rôle d'une marque d'adhésion. Cette étape de réalisation est illustrée par la célébration de l'arrivée du métro en station gare de Vénissieux fin 1992, puis celle du tramway à cet endroit et jusqu'à la ZUP en 2009.

Mais cela nous interroge sur la façon dont le *dèmos*, au travers des individus, va transposer l'expérience qu'il a eue avec le métro à un prolongement avec le tramway.

Il est tentant d'imaginer que l'expérience acquise avec l'un puisse se transposer à l'autre, mais au nom d'une rupture dans la continuité, même ce qui peut paraître une redite, devient une re-création au sens nouveau, du fait de son changement de contexte.

IV – Le projet étend le *dèmos* et le *cratos*

C'est en refusant d'être déconsidérés que les élus de Vénissieux ont maintenu leur légitimité auprès de leurs habitants, tout en perdant une partie de l'écoute de leurs collègues élus intercommunaux d'autres bords politiques, mais en acceptant certaines de leurs options.

Au plan local, le *dèmos* était confronté désormais à de nouveaux repères institutionnels (hôtel de ville, médiathèque), servant de « lieu d'union », interrogeant leur représentation du *cratos*. C'est probablement parce qu'ils ont joué le même rôle que la desserte en métro, puis en tramway, a été maintenue car elle relie des espaces dont le statut *d'agora* était désormais signalé (gare SNCF, centre commercial Vénissy). Espaces obtenus cette fois grâce à un *cratos* étendu au moins à une logique intercommunale.

Pourtant les « changements » de Vénissieux n'étaient pas évidents pour la communauté urbaine et sa « distinction » par l'obtention du tramway ou de la médiathèque valait presque une « assimilation » par la ville voisine de Lyon.

Par contre, l'extension de la desserte (métro, puis tramway) a donné lieu à la naissance d'un pôle multimodal, ce qui a donné une autorité politique aux acteurs de cette expérience qui peuvent alors être des guides pour leurs contemporains en recherche de points de comparaisons pour définir leur propre identité.

La médiation instaure des confrontations permettant de choisir sa façon d'appartenir au *dèmos* ou, en tout cas, de se situer par rapport à lui. Cependant, quand André Gérin (maire de Vénissieux 1985-2009), s'oppose à Gérard Collomb (maire de Lyon et président de la Courly à partir de 2001-...) au sujet du tramway, il a enfin trouvé un interlocuteur, introduisant alors Bernard Rivalta président du Sytral. C'est ce qui manquait à Marcel Houël et Guy Fischer argumentant face à des personnes morales anonymes (Courly, Sytral) ou lointaines (représentants du gouvernement) avec Waldmann, ingénieur d'Etat dirigeant le Sytral, en soutien local. Presque trente ans plus tard, André Gérin se trouve dans la même position lorsqu'en 2005, il qualifie le CFAL (contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise) de « solution au rabais » répétant les propos de Fischer en 1977, sur le « métro au rabais ». L'interlocuteur de A.Gerin est alors un préfet (technicien institutionnel) qui ne peut entendre politiquement sa demande d'imaginer une autre solution.

Au travers de l'exemple de Vénissieux, notre thèse parvient à montrer que l'institution et l'aménagement d'un réseau de transport en commun, en ce qu'ils fondent la liberté de déplacement et d'échange, sont un enjeu politique. La maîtrise de l'espace peut ne pas être institutionnelle, mais résidera dans une connaissance de son imaginaire. L'espace demeure la contrainte réelle dont la maîtrise fonde le pouvoir, mais ce pouvoir ne peut être exercé par le *cratos* qu'en trouvant le sens qui va unir le *dèmos*. C'est l'énonciation de ce sens, en focalisant l'attention du débat public, qui continue à fonder, dans un contexte renouvelé, le pouvoir politique contemporain.