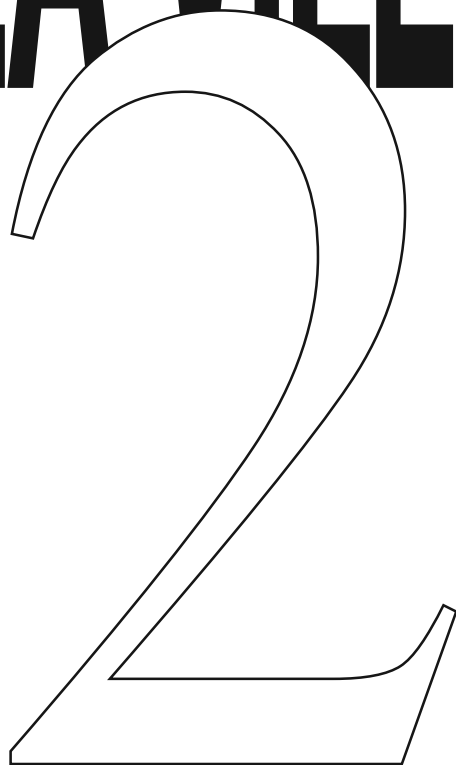


HABITER LA VILLE



Défier
la Métro

sommaire

- p.3 ■ édito
- p.4 ■ aux origines de la **Métro**
- p.6 ■ les compétences de la pieuvre métropolitaine
- p.7 ■ la lutte contre le projet d'élargissement de l'**A480** : retour sur 3 ans de bataille...
- p.10 ■ Portes du Vercors : le câble de l'absurde.
- p.12 ■ Actis : un logement pour les locataires, non pour les actionnaires
- p.13 ■ Neyrpic : ouverture prévue en 2011
- p.18 ■ **LUCSE** contre la métropolisation du monde

→ Projet d'élargissement de l'A480



QUE VEUT DIRE HABITER LA VILLE?

Dans la cuvette grenobloise, les élu•e•s ont trouvé la réponse : une ville où les gens résident, travaillent, consomment. Une ville morte, une smart-city toujours plus normalisée. Sous de faux airs de démocratie participative, d'écologie et de bienveillance citoyenne, la logique à l'œuvre est celle de l'aménagement et de la marchandisation du moindre espace, du contrôle de chaque activité.

Aujourd'hui, cette logique mortifère menace les endroits et les gens qui proposent de réellement habiter la ville, c'est-à-dire d'y créer de la pluralité, de la diversité, de la solidarité, de l'inattendu, de la beauté... bref, de la vie !

Ainsi, les aménageurs et leurs complices veulent expulser le **Chantier**, un lieu autogéré à Fontaine rassemblant matériau•thèque, cantine solidaire et potager, car ils aimeraient mieux le revendre au privé. Ils préfèrent laisser vide le **Magasin des Horizons**, plutôt que de faire confiance à la spontanéité d'un collectif d'artistes et d'habitant•e•s, mais surtout à de nouvelles façons de faire de l'art. Ils détruisent les jardins ouvriers de la **Buisserate** à Saint-Martin-le-Vinoux, puis veulent dégager les différentes associations et collectifs d'artistes du **Peldis** pour y construire des jardins bien rangés. Ils s'entêtent dans des projets de centres commerciaux démesurés à **Neyrpic** et **Grand-Place**, tout en faisant de grands discours sur la consommation responsable et l'écologie. Ils brandissent l'excuse de nouveaux logements sociaux pour rendre acceptable leur spéculation immobilière, mais aussi pour justifier l'absurde projet de transport par câble de **Portes du Vercors**. Ils dépensent des millions pour accueillir des ingénieurs en se targuant de construire des éco-quartiers à la pointe de l'innovation, et parallèlement, ils refusent de réquisitionner les 17 000 logements vides pour héberger les mal-logé•e•s.

Face à toutes ces absurdités, le collectif **LUCSE** (Lutte pour un Usage Collectif et Solidaire des Espaces) s'est monté. Il regroupe des personnes déjà implantées dans des luttes ou pas, motivées par l'idée de défendre des lieux menacés, de décomposer les rouages de la grande et douloureuse machine urbanisante pour mieux l'enrayer,

de tisser des liens entre les différents espaces en lutte et entre les gens qui veulent créer une autre manière d'habiter la ville. C'est avec ces préoccupations que le collectif a organisé, le 17 avril, une vélorution contre l'urbanisation agressive. Ce sujet primordial a rassemblé des collectifs et personnes hétéroclites, désireuses de se réapproprier leur ville. En parallèle, **LUCSE** a édité une première brochure **Habiter la Ville**, afin de présenter les lieux en lutte et proposer une vision critique de l'urbanisation dans l'agglomération grenobloise. Le collectif souhaite poursuivre cette démarche en proposant ce deuxième numéro.

Celui-ci aura pour fil conducteur la Métro, une institution complexe dont les tentacules se glissent dans chaque recoin de la Cuvette.

aux origines LA MÉTRO

«La Métro» : c'est l'affectueux sobriquet que donnent à leur métropole les habitant•e•s de la cuvette. Officiellement connu sous le nom un peu moins engageant de **Grenoble Alpes Métropole (GAM)**, cet **Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI)** a été créé en 1994 avec le statut de communauté de communes, se substituant à un millefeuille de syndicats intercommunaux à vocations plus spécifiques. En 2000, **GAM** accède au statut de communauté d'agglomération, et inclut 23 communes ; elle en comptera 28 en 2014.

Dans le grand bouleversement qu'a connu l'organisation des collectivités territoriales françaises entre 2009 et 2015, 2014 est une année centrale. Depuis des années, l'État cherche à réaliser des économies en mutualisant les services entre les communes (voire en les fusionnant entre elles, car il les juge trop nombreuses) – et à gagner du même coup en efficacité dans la conduite du développement économique en jouant sur la compétitivité des territoires. En 2014, une nouvelle espèce de collectivité territoriale est créée : la métropole^[1]. En absorbant d'une part certaines

[1] C'est la Loi pour la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 juillet 2014, complétée en 2015 par la loi pour une nouvelle organisation des territoires de la République (NotRe), qui procède aussi à la fusion de certaines régions.

des compétences de ses communes membres, et d'autre part certaines compétences départementales et régionales, elle doit permettre de créer « en province » des pôles de développement qui contrebalancent le poids démesuré de Paris sur le territoire français. Réserve aux intercommunalités de plus de 400 000 habitant●●●s, ce statut est adopté par 19 *EPIC* (en gros, les 20 plus grandes villes françaises, hors Paris, Lyon et Marseille qui ont un statut particulier) entre 2014 et 2019. *GAM*, qui fusionne à cette occasion avec les communautés de commune du Sud grenoblois et du Balcon de la Chartreuse, y accède dès le 1^{er} janvier 2015. La nouvelle métropole comprend alors 49 communes et près de 450 000 habitant●●●s, de Veurey-Voroise dans le Voironnais à Séchillienne dans Belledonne, de Miribel-Lanchâtre dans le Trièves à Sappey-en-Cartreuse ou à Domène dans le Grésivaudan.

Sa force d'attraction est en effet considérable : dans un contexte de baisse continue des dotations de l'État aux communes, les intercommunalités et particulièrement les métropoles continuent à bénéficier de moyens financiers, qui sont une incitation pour les communes à s'associer à ces plus grosses structures et à leur déléguer un maximum de compétences. Avec pour conséquence évidente un éloignement des lieux de pouvoir et de décision politique par rapport aux citoyen●●●s, et une perte de repères pour les électeur●rice●s qui ne sont pas encore très familier●ère●s de cette nouvelle architecture institutionnelle.

Si nous avons choisi *la Métro* comme fil rouge de cette deuxième brochure, c'est pour montrer que cet acteur mal compris a un impact réel et profond sur la forme de la ville. Voirie (agrandissement de l'*A480*), transports en commun (projet de câble urbain dans le cadre du projet *Portes du Vercors*), logement social (privatisation du bailleur social *Actis*), aménagement du territoire (*Projet GrandAlpe*, centre commercial *Neypic*)... *La Métro* est partout, souvent discrète mais bien présente. Pour bien porter nos coups dans le cadres de nos luttes contre ces projets destructeurs, il nous a semblé important de bien comprendre à qui—à quoi—nous avons affaire...

LES COMPÉTENCES de la métropole MÉTROPOLITAINE

- ★ Aménagement du territoire: c'est elle qui conçoit le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (*PLU*), qui définit les zones constructibles et la destination des différentes parcelles du territoire^[2], celle du Programme local de l'habitat qui guide la politique du logement (et en particulier la construction de logements sociaux: c'est d'ailleurs la métropole qui attribue les financements de l'État dans ce but) ou celle des différents Plans de Prévention des Risques (notamment inondation).
- ★ Mobilités (en partie via le tout nouveau Syndicat Mixte des Mobilités de l'Agglomération Grenobloise, *SMMAG*): tram, MétroVélo, pistes cyclables Chronovélo, parkings, téléphérique urbain intégré au projet *Portes du Vercors*, voirie (elle a eu un rôle de pilote dans le projet d'agrandissement de l'*A480*)...
- ★ Politique de la ville: pilotage des programmes de réhabilitation et de rénovation urbaine (comme aux Villeneuves de Grenoble, Echirrolles et Eybens), bailleur social via son Office Public de l'Habitat *Actis* (en voie de privatisation), lutte contre l'habitat insalubre...
- ★ Développement économique et promotion du tourisme: renforcement de l'attractivité du territoire aux yeux des entreprises et des investisseurs (c'est notamment à ce titre qu'elle a initié le *projet GrandAlpe* pour en constituer un pôle de développement au sud de la métropole, ou fini, après quelques tergiversations, par soutenir le projet de centre commercial *Neypic*).
- ★ Gestion des déchets (tri, collecte, valorisation, usines d'incinération...).
- ★ Eau potable et assainissement, distribution de l'énergie (électricité, gaz, chaleur urbaine).
- ★ Lutte contre la pollution de l'air (zone à faibles émissions, métropole apaisée...)
- ★ Gestion de tout un tas d'équipements: les pompes funèbres intercommunales, le crématorium de Gières et le cimetière de Poisat, les abattoirs et le Marché d'Intérêt National (*MIN*) qui permet l'approvisionnement en gros des commerçant●●●s de la métropole, le Stade des Alpes et la patinoire Pôle Sud; au titre de sa compétence culture, la *MC2*: et l'Hexagone de Meylan...

[2] Le Plan local d'urbanisme est par défaut une compétence communale, qui peut être déléguée à l'intercommunalité. Dans les métropoles, la délégation de cette compétence devient obligatoire.

La lutte contre le projet d'élargissement



retour sur 3 ans de bataille...

Au niveau de Catane, le ruban d'asphalte, noir, lisse, impeccable, souligné par le balisage de chantier, matérialise ce qu'est concrètement l'élargissement de l'**A480**: des dizaines d'arbres abattus, des centaines de milliers de m³ de terrain terrassés et remodelés, du béton coulé dans les ouvrages et du bitume déversé sur le sol. Tout ça sur un espace coincé entre la ville, et notamment le parc, le gymnase, l'école Vallier et les immeubles d'un côté, et le torrent du Drac de l'autre. De jour comme de nuit, par tous temps et en dépit de la crise sanitaire, le ballet des engins de **BT**, les changements réguliers dans les pistes d'accès ou les voies de circulation temporaires, les nouveaux reliefs créés par telle bretelle d'accès ou par tel mur anti-bruit ont rythmé la vie du chantier, et celle des riverain•e•s. Si on met de côté les impacts pour ces dernier•e•s, surtout en cette période estivale où on a envie d'avoir les fenêtres ouvertes chez soi, nul doute que le déroulement du chantier permettra à **AREA** de réaliser une belle vidéo « time-lapse » montrant l'avancement du chantier et faisant la promotion du savoir-faire de l'entreprise: quand on a un budget de 300 millions d'euros, on ne lésine pas sur la communication.

Quand notre collectif s'est constitué, fin 2017, et a commencé à se pencher sur le dossier de Déclaration d'Utilité Publique (**DUP**) du projet **A480/Rondeau**, à contacter du monde et à se dire qu'il fallait sérieusement se bouger contre ce projet, on peinait à s'imaginer ce que serait un tel chantier dans le paysage grenoblois. Un peu plus de trois ans plus tard, plus besoin de faire travailler l'imagination, tout est concrétisé, ou presque. Alors, maintenant que Goliath a gagné, David a envie de revenir sur ce combat, pour tenter d'y voir plus clair sur les raisons de cet échec et pour en tirer des leçons: qui sait, ça servira peut-être à d'autres ?

Tout d'abord, pourquoi nous nous sommes mobilisé•e•s ? Tout a commencé dans la cour d'école, ou presque... À la base, nous sommes plusieurs à avoir des enfants fréquentant différents établissements (écoles, crèche...) entre Catane et Berriat, et à qui l'annonce de l'enquête publique relative au projet d'élargissement, diffusée sans trop de bruit en novembre 2017, a mis une bonne claque. Merde, il y a encore, au 21^{ème} siècle, des gens qui pensent qu'élargir les routes solutionne les problèmes de mobilités ? Ben oui, et il y en a beaucoup que cette vision simple et basique satisfait, à commencer par celles et ceux qui ont gros à gagner en faisant rouler toujours plus de bagnoles, comme les concessionnaires autoroutiers.

De notre côté, une des raisons pour lesquelles on a refusé de gober ce fantasme des bienfaits de la « fluidification de l'**A480** » tient évidemment à l'idée insupportable que nos gamins grandiront à côté d'un tel aspirateur à voitures: qui peut réellement accepter ça comme quelque chose de « normal » ? Autre motivation à s'engager: la proximité géographique du lieu de lutte, et le fait que là, à deux pas, un tel scandale se trame, tout cela rend forcément les choses plus palpables. Après, il est clair qu'ayant la « chance » de vivre et de travailler en ville, on ne se retrouve pas régulièrement coincé•e•s dans les embouteillages monstrueux de l'**A480**. Et, il faut aussi le dire, on a peut-être plus de temps libre, et moins de soucis du quotidien, que d'autres riverain•e•s de l'autoroute plus au sud...

Toujours est-il qu'en quelques semaines, nous sommes passé•e•s de jeunes parents citadins sans histoire à des militant•e•s qui avaient trouvé un motif de s'activer et l'espoir de faire bouger les choses.

Qu'avons-nous fait ?

Dans un premier temps, il a fallu déjà prendre la mesure du projet: ça tombait bien, les 1300 pages du dossier de Déclaration d'Utilité Publique étaient justement là pour ça. C'est un euphémisme de dire que ce genre de document, bourré de termes techniques, de chiffres, de schémas, de cartes, est peu digeste et difficile à comprendre pour un novice... Heureusement, on a rapidement pu se rapprocher de gens compétents sur ces questions, qui nous ont permis de mieux comprendre les racines du projet: le plan de relance autoroutier, signé par Macron ministre de l'économie en 2015 pour satisfaire les appétits des sociétés concessionnaires d'autoroute et de leurs actionnaires. Une de nos premières actions a donc été de faire ce que les pouvoirs publics ne faisaient pas, ou très mal, à ce moment-là: inciter les citoyen•e•s à s'intéresser à l'enquête publique pour la **DUP**, et en faire comprendre les vrais enjeux. Les pro-élargissements, et en particulier la Chambre de Commerce et d'Industrie (**CCI**) de l'Isère, ne se sont pas gênés pour pousser à s'intéresser à l'enquête, notamment en diffusant des modèles de réponses toutes faites...

Une fois les choses lancées, le réseautage (autant auprès de « personnes bien informées » que des militant•e•s du climat ou d'autres réseaux associatifs) a permis de diversifier les forces-vives et notre panel d'interventions. Au final, nos actions ont été engagées sur les terrains juridique (avec un recours auprès du tribunal administratif suivi de deux référés, sans effet), médiatique (avec quelques unes dans le Dauphiné et les médias locaux classiques, et des articles dans Ici-grenoble ou Le postillon), et auprès de l'opinion publique (par des prises de parole lors des manif climat, au travers de pétitions, par des réunions d'information et grâce à une tribune de scientifiques soutenant notre lutte). Il faut croire que ces actions étaient pertinentes, car elles nous ont ouvert la porte du bureau du maire de Grenoble, qui nous a expliqué, autour d'un café et de croissants, qu'il aurait pu « se coucher » et faire capoter le projet... mais qu'une autoroute élargie, c'était quand même « beau et grand », qu'on en a aussi besoin et qu'on va tous y gagner. Quant au président de la Métro, c'est son dir'cab qui nous a reçu•e•s: pas d'explications sur le retournement de veste opéré par son chef entre avant 2015, où il se disait clairement opposé au projet, et après, où il soutenait et finançait même le projet.

Évidemment, nous sommes aussi allés sur le terrain, comme lorsque nous nous sommes couchés (pour de bon, nous!) devant les engins qui venaient abattre les arbres du parc Vallier-Catane, lorsque nous avons perturbé les réunions des « décideurs » à la CCI ou la préfecture ou encore lorsque nous avons fait, avec XR, une vélorution sur l'autoroute.

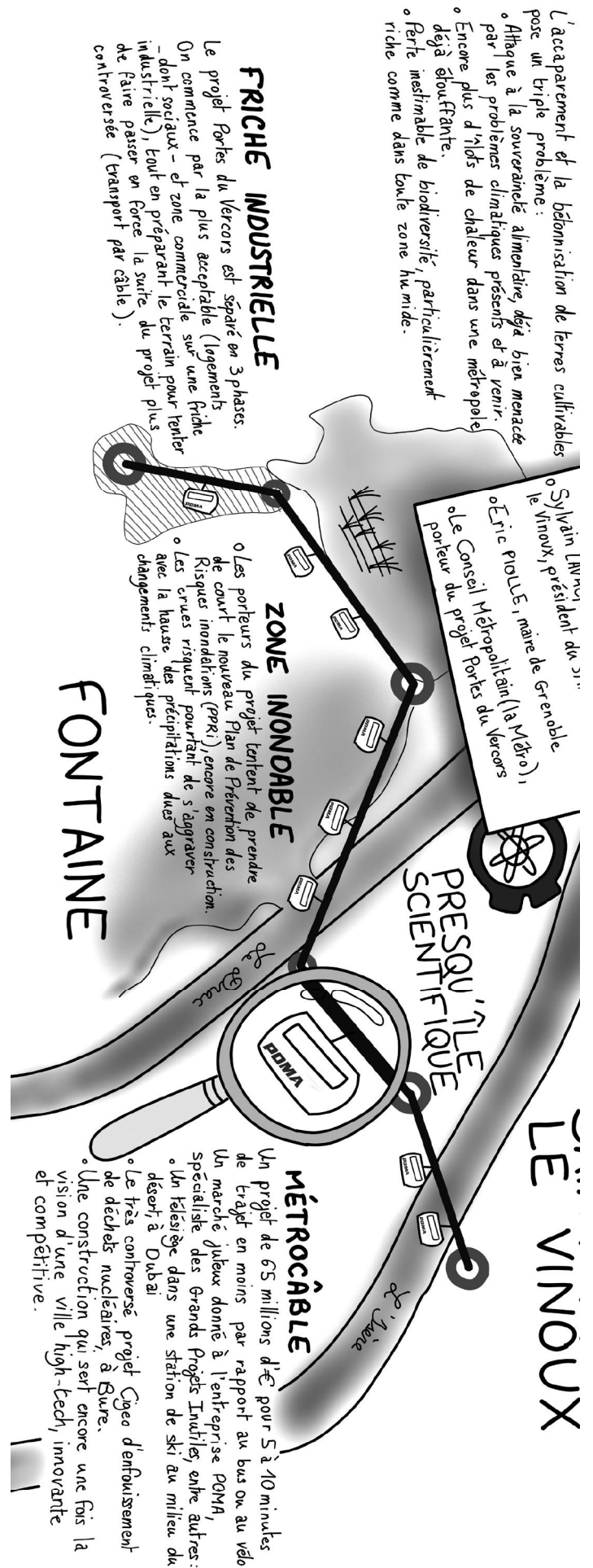
Pourquoi on a perdu ?

Après 2 années d'intense mobilisation (en tout cas, c'est comme ça qu'on l'a vécu!), et une année 2020 de flottement, force est de constater que nous n'avons pas réussi à empêcher le démarrage du chantier et que l'autoroute élargie devrait être terminée d'ici quelques mois... Selon nous, plusieurs facteurs peuvent expliquer que cette lutte n'a pas abouti :

- le fait que le projet était impulsé par des intérêts, politiques et économiques, qui dépassaient largement le cadre local, puisque c'est l'État et la filiale d'une multinationale du BTP dont les bénéficiaires se comptent en milliard d'€ qui ont poussé à ce projet;
- le fait que, comme ZAD, on a vu plus attirant que l'A480: aux yeux de beaucoup, un territoire déjà urbanisé ne vaut pas vraiment la peine de se mobiliser, et il y a tellement d'autres causes plus engageantes;
- le fait que, d'un côté, la mobilité est un sujet complexe, de même que l'est un méga-projet d'infrastructure comme celui-là, et que, de l'autre côté, la simplicité de l'argument « ça bouchonne, il faut plus de route » fait mouche auprès de beaucoup de gens;
- le fait que la bagnole tient une place forte dans notre société: la plupart des habitants les plus impactés par l'autoroute pensent sans doute, comme une majorité de gens, qu'une vie sans bagnole n'est, de toute façon, pas possible;
- le fait que la municipalité de Grenoble ne nous a pas soutenu: calculs politiques, peur ou flemme, sentiment d'impuissance, ou au contraire satisfaction d'avoir obtenu quelques concessions?
- l'échec de la piste juridique (deux référés rejetés, puis abandon du recours à l'été 2020), qui semblait la plus prometteuse et surtout la plus sérieuse, a clairement fait baisser le moral des troupes;
- et sans doute aussi, notre collectif de 5 à 20 ou 30 militant·e·s amateur·rice·s, selon les moments, n'avait pas toutes les ficelles du métier d'activiste, a appris en chemin et n'a sans doute pas toujours fait les bons choix...

Quelles leçons en tirer ?

En définitive, même si notre action n'a pas pu arrêter ce chantier titanesque, d'un point de vue personnel, nous avons pu comprendre comment cette dévastation a pu se produire, par quels moyens ceux qui veulent voir ce genre de projet se réaliser parviennent à leur fins, s'appuyant sur les faiblesses des politiques qui leur cèdent, souvent lors de réunions dans des salons feutrés, les manettes du bien commun. D'un autre côté, nous avons, sans plan de bataille prévu à l'avance, réussi à engager une belle dynamique collective, bâtie sur des convictions mais aussi des doutes et des remises en question fréquentes, et qui a permis de porter loin une parole que beaucoup gardaient pour elles et eux. Les efforts de notre collectif ont, on l'espère en tout cas, aussi contribué à faire évoluer les mentalités: nul doute que le slogan « s'il y a trop de bouchons, c'est qu'il y a trop de bagnoles » rentrera dans le programme des candidats aux prochaines municipales! ♪



UN LOGEMENT POUR LES LOCATAIRES, ACTIS NON POUR LES ACTIONNAIRES!

Le collectif contre la privatisation d'**Actis** s'est monté en 2019 pour défendre l'existence d'un bailleur social 100% public et a permis de retarder le projet de privatisation envisagé dès le 1^{er} janvier 2020. La menace de la privatisation découle directement de la loi **ELAN** de 2018 contraignant les bailleurs de moins de 12000 logements à se regrouper, puis fusionner. La fusion d'**Actis**, établissement public rattaché à la métropole, avec **Grenoble Habitat**, une Société d'Economie Mixte aux actionnaires institutionnels comme privés, impliquerait qu'une partie de la gouvernance du futur établissement échappe au domaine public et remettrait en cause un objectif d'intérêt général supérieur aux intérêts financiers.

Récit d'une lutte encore en cours...

Malgré notre opposition, Elisa Martin, la Présidente d'**Actis** avance à marche forcée sur le rapprochement entre **Actis** et **Grenoble Habitat** en validant une délibération que nous contestons (procédure engagée auprès du Tribunal Administratif).

Le collectif a été reçu le 07 avril 2021 par la présidente. Nous avons rappelé que nous n'accepterons pas de livrer **Actis** aux aléas de logiques financières quelles qu'elles soient avec toutes les conséquences sur la vie des locataires. Le nouvel organisme métropolitain doit être 100% public!

Le prix du loyer peut varier selon le type de financement, du simple au double. Savez-vous que les logements les plus abordables pour les locataires, il y en a beaucoup plus au sein d'**Actis** qui est un Office Public de l'Habitat 100% public? 31% à **Actis** (qui n'a pas d'actionnaires) et seulement 8% à **Grenoble Habitat** (qui a des actionnaires)

Nous affirmons, avec force, qu'il est urgent de développer le logement social dans la métropole grenobloise et de mieux répondre aux besoins des locataires et des salariés:

- En réhabilitant les logements vétustes et ne répondant plus aux exigences d'économie énergétique,
- En construisant de nouveaux logements de qualité au loyer adapté aux ressources des locataires,
- En faisant progresser la qualité de service aux locataires
- En entretenant au quotidien le parc de logements et en effectuant les travaux de maintenance au fur et à mesure des besoins

Le logement social a été conçu pour loger les familles aux ressources les plus modestes. Plus que jamais, il doit répondre à cette nécessité.

Le Conseil de la Métropole qui a eu lieu le 21 mai dernier a acté la poursuite de ce projet de rapprochement. La mobilisation devant le siège de la Métropole a réuni de nombreux citoyens et Nicolas Beron Perez, Vice-président en charge du logement à la Métropole, a reçu une délégation de notre collectif et signé notre pétition.

PORTES DU VERCORS : MÉTRO-CÂBLE, BOULOT, DODO

SASSENAGE

QUELQUES ÉLUS IMPLIQUÉS DANS LE PROJET:

- Christian COLINÉ, maire de Sassenage, président de l'EPFL (POG de Terre Aménagement) et maire d'ouverture du projet (AV) et vice-président du département en charge du logement
- Frank LONCO, maire de Fontaine
- ...

UN PROJET AU SERVICE:

- Des ingénieurs.e.s de la presqu'île scientifique, qui pourront habiter les quartiers riches aux "portes du Vercors" et aller travailler par câble à la technocratisation du monde.
- Des consommateurs.rices de la cité-dortoir de SNV qui pourront aller dépenser dans la zone commerciale prévue entre Fontaine et Sassenage.

TERRES AGRICOLES

SAINTE-MARTIN

Pour autant, aucun élu métropolitain n'accepte de s'engager par écrit contre une privatisation d'**Actis**.

Nous dénonçons le fait de devoir manifester pour avoir des échanges sur le sujet avec les parties prenantes : la concertation tant promise doit commencer ! Nous demandons qu'un véritable travail intégrant toutes les parties démarre au plus vite, le calendrier semblant se préciser : création de la **SAC** (Société Anonyme de Coordination) d'ici la fin de cette année puis travail sur un futur outil métropolitain qui devra répondre aux enjeux qui s'imposent à nous, et notamment la pénurie de logements sociaux pour les plus pauvres.

Le débat a été vif en Conseil métropolitain, cela signifie que ce sujet intéresse, qu'il interroge et notamment sur la façon de l'engager, sans aucune transparence ou construction avec les parties prenantes telles que les salarié•e•s et les locataires.

→ Dès maintenant, notre carte postale à signer et envoyer à la Présidente est disponible pour que votre avis soit pris en compte.

Le **DAL**, la **CSF**, la **CLCV**, la **CNL**, la **CGL**, **RSA 38**, **INDECOSA** **CQT** et **CQT ACTIS**

Pour nous joindre : nonalaprivatisationdactis@gmail.com

Facebook : **NON à la privatisation d'Actis**

Qu'est-ce qu'Actis ?

Actis a été fondé en 1920, au sortir de la première guerre mondiale, pour répondre au besoin croissant de logements de la classe ouvrière et des foyers les plus pauvres.

Aujourd'hui, Actis construit, rénove et gère des HLM à travers toute l'agglomération. C'est un Office Public de l'Habitat financé en majeure partie par les loyers qu'il perçoit, soit par les locataires. Sur les 30 membres de son conseil d'administration, 17 sont désignés par le conseil métropolitain dont 6 sont élus à la Métro.



GRAND VILLENEUVE CAPITAL MÉTROPOLE

Depuis plusieurs années, les habitant•e•s des quartiers Sud de Grenoble subissent de vastes opérations d'urbanisme avec son lot d'immeubles vacants, de démolitions de logements sociaux et de remembrement foncier. Ces opérations sont menées dans le cadre d'un vaste projet urbain de 400 hectares baptisé « GrandAlpe » qui s'étend sur les communes de Grenoble, Échirolles et Eybens.

Celui-ci a été esquissé au début des années 2000 pour reconquérir les quartiers sud. Au cours des premières années, les élites métropolitaines défendaient l'idée de la mixité sociale pour justifier le déplacement et l'éviction de centaines de personnes des classes populaires. En réalité, l'enjeu était d'abord de valoriser les « gisements » fonciers disponibles, dans une métropole contrainte par la géographie et les risques naturels et industriels. Selon la logique de la métropole néolibérale, il s'agissait d'attirer des investissements permettant un décollage des valeurs foncières et immobilières avec des retombées en terme de plus-value et de rentrées fiscales.

Cette perspective n'est pas propre au sud de l'agglomération : on la retrouve dans chaque branche de l'Y grenoblois et dans la plupart des métropoles françaises ou européennes. Mais dans le sud de Grenoble, la logique néolibérale peine à porter ses fruits : l'énorme chantier de restructuration urbaine de l'Arlequin confié aux multinationales Eiffage et Bouygues patine. Malgré les dizaines de millions d'euros déjà engloutis par l'Agence Nationale de Renovation Urbaine (ANRU), seuls deux immeubles ont été démolis au 50 Galerie de l'Arlequin à Grenoble et au Limousin à Echirolles, suscitant à chaque fois des mobilisations des habitant•e•s.

Pour l'instant, à l'échelle de GrandAlpe, les investisseurs privés ne sont pas au rendez-vous. Les principaux opérateurs (**Actis**, **SDH**, **CDC Habitat**...) sont pilotés par des institutions publiques locales (villes de Grenoble, Grenoble Alpes Métropole) ou nationales (**ANRU**, Action Logement) produisant une sorte de financierisation du logement sous contrôle étatique. Le souvenir de la révolte de l'été 2010 est encore bien présent et des résistances freinent

le processus de spéculation foncière et immobilière. Les prix restent bas et les agents immobiliers sont frileux. En outre, la population « résiste en habitant » pour reprendre l'expression de Matthieu Giroud. On ne vire pas des centaines de familles sans provoquer des luttes, comme la mobilisation contre la démolition du 10-20 Galerie de l'Arlequin menée par les habitants soutenus par les Résidents Arlequin, l'Atelier Populaire d'Urbanisme (APU), le DAL38 et des gilets jaunes. Lors du référendum d'initiative citoyenne (RIC) organisé en 2019, 70% des habitants de l'Arlequin ont voté contre la démolition de logements sociaux.

Face à ces résistances sur le principal front urbain de la métropole, les élites urbaines sont déterminées à mettre les bouchées doubles pour mener à bien le projet GrandAlpe. Lors des dernières élections municipales, les élus ont annoncé plus de 450 millions d'euros pour bâtir des « écoquartiers populaires », ce qui constitue le plus important investissement dans un projet urbain dans la métropole grenobloise. Si la lutte contre le changement climatique semble remplacer l'argument de la mixité sociale, le mode capitaliste de production de l'espace se poursuit inexorablement.

Un changement de cap nécessiterait une transformation complète du projet urbain, en particulier l'arrêt immédiat des démolitions, le soutien aux mobilisations des habitants et des associations, une grande attention à la Villeneuve qui constitue une alternative municipalisée de première importance, la préservation des logements sociaux, la création de coopératives de logement et de nouvelles initiatives en suivant les conseils de Lacaton et Vassal qui avait suggéré en 2010 de « Ne jamais démolir, ne jamais enlever – toujours ajouter, transformer et réutiliser ».



NEYRPIC

« ouverture prévue »
en 2011*

* Les expressions entre guillemets viennent du site et des affichages publicitaires d'Apsys, merci le marketing!



Atelier Populaire d'Urbanisme (APU) – contact: planning@zaclys.net

La friche Neyrpic c'est 4,5 hectares d'usines laissées à l'abandon depuis les années 60, où se dressent encore quelques halles et où survivent toute une flopée de fleurs et deux ou trois arbres sous la menace des tractopelles.

Car depuis 2008, un projet de « pôle de vie et de loisirs » (entendez centre commercial) menace cette friche. Située à Saint-Martin-d'Hères, aux portes du campus et d'une zone commerciale, elle est devenue un enjeu majeur de la ville. En 2001, la mairie, déjà communiste à l'époque, veut profiter de l'arrivée du tram à Saint-Martin-d'Hères pour créer un centre-ville à cette ville qui n'en a pas. C'est là qu'arrive *Apsys*, imposant promoteur immobilier, avec un projet de « coeur de ville » servi sur un plateau. La mairie n'a plus qu'à signer pour faire de *Neyrpic* un « nouveau lieu de vie » entièrement privatisé. 16

Alors c'est quoi ce projet ?

On parle de 80 commerces, 20 restaurants et cafés, des loisirs payants de type grande roue, vague de surf artificielle, karting... tout ce dont la métropole a besoin, en somme (sans parler des communes voisines qui déplorent la mise en péril des commerces déjà présents dans les alentours). Le tout caché sous une jolie peinture verte (panneaux solaires, façade végétalisée...) pour continuer à nous bercer de l'illusion qu'il est possible de nourrir la consommation à outrance tout en sauvegardant la planète.

La lutte s'organise, mais comment ?

Le collectif Neyrpic Autrement naît en 2012, lorsque 8 habitant·es de SMH posent un premier recours en justice. En 2018, un second permis de construire est obtenu par **Apsys**, très vite contrecarré par 3 nouveaux recours. C'est aussi l'arrivée des gilets jaunes sur le site, et puis, en 2020, la création de la coalition **Action Neyrpic** qui réunit une multitude d'associations et collectifs autour de cette lutte. Chaque action faite sur place (tentative d'occupation, manifestation, vélorution, affichage...) est réprimée par la police et se retrouve face à une mairie qui fait la sourde oreille aux revendications. En 2021, les membres d'**Alternatiba Grenoble** reprennent le flambeau.

Alors depuis plus de 10 ans, la lutte perdure contre **Apsys**, la mairie et ce projet aberrant; les collectifs proposent d'autres solutions, accessibles à toutes et pas seulement aux plus riches, véritablement sociales, écologiques et « vivantes »!

Et on en est où, aujourd'hui ?

- En 2020, à la veille des élections municipales, la mairie joue sa crédibilité et engage les premiers travaux, faisant de l'avancée de ce projet un argument électoral. Depuis la réélection du maire, en revanche, les machines ont déserté le chantier tout juste entamé. L'aménagement de nos villes et de nos quartiers doit-il vraiment dépendre de logiques électoralistes, sans cohérence sur la durée?!
- En 2021, 5 habitant·es de SMH passent en procès pour « recours abusif ». **Apsys** les accuse d'avoir posé le recours de trop, et va jusqu'à leur demander 35 millions d'euros de dédommagements chacun.e! Le 10 juin, le tribunal rend son verdict: il reconnaît le droit à agir des habitant.es et condamne **Apsys** à leur verser 3000€!
- **Apsys** travaille à créer un partenariat avec Y-Nove, réseau grenoblois d'associations sociales et culturelles visant à favoriser la coopération entre acteurs de la jeunesse; en parallèle la mairie prive la dernière **MJC** de Saint-Martin-d'Hères des ressources qu'elle s'était engagée à payer.

Une belle façon de rentabiliser la culture et le social, et de déléguer sa politique jeunesse à un promoteur privé après lui avoir abandonné son centre-ville!

- Et enfin, un éternel silence de la mairie, qui refuse de répondre aux sollicitations des différents collectifs, notamment concernant la gestion des sols pollués, et maintient que ce projet est bénéfique. Ses seuls arguments: ça créera de l'emploi (en en détruisant ailleurs), et puis de toute manière c'est trop cher de racheter le terrain!

Cette lutte est un symbole des politiques publiques actuelles: l'aménagement des centres-villes est laissé au privé, les enjeux financiers écrasent les revendications sociales, et quand ils consentent à tendre l'oreille vers les voix qui s'exclament, c'est pour dire qu'on ne peut pas revenir en arrière... Mais après 13 ans de fausses promesses et de déni de démocratie, qu'attendons-nous pour les prendre de court et construire le centre-ville dont nous voulons vraiment?!

Quelques ressources pour bien comprendre :

- Les BD de Takver et autres productions disponibles sur le site action-neyrpic.fr
- Le site de Neyrpic Autrement: collectif-neyrpic.info
- La mairie de SMH (si vous arrivez à entamer le débat avec elleux...)
- Les pages facebook d'Alternatiba Grenoble et Action Neyrpic

LUCSE CONTRE LUCSE
LA METROPOLISATION
LUCSE DU MONDE LUCSE

Mais qui pilote cette mégamachine urbaine? Un conseil métropolitain est chargé d'adopter les décisions proposées par l'exécutif de **la Métro** (c'est-à-dire, son président et ses vice-présidents). Il est élu au suffrage universel direct au cours des élections municipales: sur chaque liste municipale, dans chacune des 49 communes membres, certain·e·s candidat·e·s sont « fléché·e·s » vers le conseil métropolitain; s'ils sont élu·e·s au conseil municipal, ils cumulent alors cette fonction avec celle de conseiller·ère métropolitain·e. Depuis 2014, c'est une coalition **EELV/PS/PCF** et citoyen·ne·s qui constitue la majorité métropolitaine, sous la présidence du maire **PS** de Pont-de-Claix Christophe Ferrari – coalition qui a bien failli exploser suite aux élections municipales de 2020, Christophe Ferrari ayant maintenu sa candidature face à celle, soutenue par Eric Piolle, de Yann Mongaburu, et s'étant fait réélire à son

poste avec les voix de la droite et de *LREM*... Sale coup qui n'a pas durablement fâché les vieux partenaires de coalition : les écolos continuent de siéger dans la majorité métropolitaine, et Ferrari, vainqueur de cette petite épreuve de force, trace sa route à la tête de *la Métro*. De désaccord politique entre eux, pas de trace – juste l'habituelle lutte pour la conquête des fauteuils, jouée et rejouée à huis clos.

Et c'est bien là que se situe le problème : éloignée du terrain, créée récemment avec un statut apparu en 2014, *la Métro* reste peu connue et mal comprise des citoyen•ne•s, et prend ses décisions loin des regards. S'opposer à ses projets et à la vision de la ville qu'elle promeut est donc plus difficile encore que de se mobiliser contre des acteurs mieux identifiés comme la Ville ou l'État – d'autant plus que les élus municipaux ont vite fait de se dédouaner en rejetant la faute des décisions qui fâchent sur la métropole, alors même qu'ils y siègent souvent sous une autre casquette...

Du câble urbain de *Portes du Vercors* (et à l'artificialisation des terres agricoles dont il est le précurseur) à l'agrandissement de l'*A480* ou à la rénovation brutale des Villeneuves, *LUCSE* s'oppose à *la Métro* et au monde urbain qu'elle nous prépare, aménagé depuis des bureaux d'étude et des salles de réunion pour rendre le territoire « attractif », « innovant », « durable », dans la grande compétition mondiale à l'attraction des capitaux. Projet après projet, la métropole colonise et modèle son immense territoire pour le placer au service de ses objectifs de rentabilisation et de valorisation de l'espace. À cette obsession du développement économique et aux logiques d'aménagement par le haut, nous opposons la défense d'un espace urbain libre, qui laisse la place à l'initiative collective et associative ; une ville faite par et pour ceux qui la vivent, qui préserve les terres agricoles, les espaces (vraiment) publics, et les initiatives solidaires.

Il y a de nombreuses raisons de déplorer ces projets urbains qui fleurissent dans la cuvette. Pour les rassembler et les mettre en perspective, pourquoi ne pas envisager un troisième numéro de cette brochure consacré à ces projets inutiles et néfastes à notre environnement écologique et social ?

On sait que vous êtes plein à avoir pesté, signé, écrit, dessiné, manifesté, résisté contre certains de ces projets. Alors pour le troisième numéro, on vous attend !

Collectif LUCSE
lucse@gresille.org

« Face à ces logiques qui détruisent le vivant, écartent les plus démunie•s et uniformisent le monde, nous avons besoin d'espace où habiter, nous rencontrer, respirer, cultiver, créer. Par et pour nous-mêmes. Concrètement, localement. Ce ne sont pas des espaces abstraits que l'on pourrait détricoter ici pour les transplanter là-bas. Or les pouvoirs publics n'ont de cesse de vouloir détruire ou récupérer. Tout est à leurs yeux déplaçable, remplaçable. Comme si ce que l'on faisait leur appartenait, pouvait et devait se gérer comme des pions sur une maquette d'urbaniste. »

Extrait de la première invitation à converger ensemble pour la lutte pour un usage collectif et solidaire des espaces.

