

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT

**PROGRAMME CONSACRÉ À L'HISTOIRE ET À L'ÉVALUATION DES VILLES
NOUVELLES FRANÇAISES**

**2002-MR005 du 13/12/02
Affaire suivie par Isabelle Billiard**

Recherche

**LA VILLE NOUVELLE DE L'ISLE D'ABEAU
ORIGINES, ÉVOLUTIONS ET PERSPECTIVES**

**Collectif de chercheurs
Sous la direction d'Yves Chalas**

Mai 2004

*(Pour des raisons de poids de fichier, certaines illustrations de ce rapport ont été
légèrement dégradées)*

**IUG - Université Pierre Mendès France
UMR Territoires PACTE
14, avenue Marie Reynouard , 38100 Grenoble**

SOMMAIRE

INTRODUCTION (Yves CHALAS)	page 9
Une réflexion globale	9
Une approche globale	9
La diversité thématique	10
Les questions transversales	11
Composition de l'équipe de recherche	12
Les thématiques de recherche	13
 1. AUX ORIGINES DE L'ISLE D'ABEAU (René FAVIER)	 19
 2. LA FABRICATION DE LA VILLE NOUVELLE DE L'ISLE D'ABEAU (Fatima BELMESSOUS)	 28
2.1. L'organisation de l'OREAM	31
Quelle implantation locale ?	31
Les propositions d'aménagement de l'OREAM	35
Niveau d'intervention de l'OREAM	39
Les positions locales sur la création des villes nouvelles	41
2.2. La production d'un complexe urbain : la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau	 43
L'urgence de la Mission	43
Mission d'études et propositions	45
2.3. La création politique de la ville nouvelle	50
La genèse de l'EPIDA	50
Le périmètre de l'agglomération nouvelle	52
La naissance du Syndicat Communautaire d'Aménagement	56
 Conclusion	 58
 3. FRAGMENTS DE MODERNITE EN BAS DAUPHINÉ (Gilles NOVARINA et Muriel GALLAND-SEUX)	 67
3.1. Cité-jardin, grand ensemble et ville nouvelle	68
La cité-jardin	68
Le grand ensemble	71
La ville nouvelle	73
3.2. Les représentations urbanistiques à l'œuvre dans le projet de l'Isle d'Abeau	 77
La ville satellite	77
La ville à la campagne	82

La ville polynucléaire	88
La ville des courtes distances	95
La ville complexe	98
Conclusion	102
 4. L'ENTRE-DEUX COMME PROJET DE TERRITOIRE ? RAPPORTS ENTRE TERRITOIRES, STRATEGIES D'AMENAGEMENT ET CONSTRUCTION IDENTITAIRE DE L'ISLE D'ABEAU (Marie-Christine FOURNY)	 114
4.1. Les dimensions problématiques de l'entre-deux	116
L'entre-deux comme configuration spatiale et catégorie d'espace	116
L'entre-deux comme construction stratégique et cognitive	120
Éléments méthodologiques	122
4.2. Les dimensions spatiales de l'entre-deux à l'Isle d'Abeau	124
L'entre-deux géométrique	124
L'entre-deux politique	126
L'entre-deux scalaire	126
L'entre-deux référentiel	127
4.3. Acteurs et modes d'identification	128
L'identification normalisatrice	128
L'identification différentia liste	130
L'identification mécaniste	131
L'identification existentialiste	133
4.4. Formes et inscriptions de l'entre-deux	138
Les caractères de l'hybridation	138
La figure de la mixité	140
L'unification, au sens de l'intégration de la disparité dans une totalité	141
Conclusion	142
 5. L'ISLE D'ABEAU OU LA VILLE NOUVELLE MALGRE TOUT, REFLEXIONS SUR LE TRAUMATISME TERRITORIAL EN POLITIQUE (Martin VANIER, Alain FAURE et Anne-Cécile DOUILLET)	 150
5.1. Sortir d'une lecture strictement institutionnaliste	151
Au-delà des diagnostics sur la « bonne » intercommunalité	152
Deux hypothèses pour une analyse socio-politique de la ville nouvelle	154
5.2. L'épopée politique de l'urbanisme d'État	157
Les trois chocs de l'intrusion	158
Années 1980 et 1990 : l'apaisement et les équilibres	160
Un renouvellement limité du personnel politique	162
Continuités et soubresauts	164

5.3. Les récits et les parcours du traumatisme	165
Mauvais souvenirs et batailles épiques	166
Des réactions différenciées	167
Une construction territoriale en chantier	172
5.4. Retour sur hypothèses : le devoir d'administrer les pannes d'intégration	174
Le pouvoir d'orienter : les politiques publiques en quête de médiateurs	175
L'obligation d'incarner ; un marquage symbolique singulièrement inachevé	177
6. L'ISLE D'ABEAU : D'UNE CONSTRUCTION L'AUTRE... UNE APPROCHE PAR LA NOTION D'ESPACE DE PRODUCTION (Bernard PECQUEUR)	188
6.1. Deux dynamiques plutôt contradictoires	190
La dynamique de création urbaine	191
La dynamique de développement local spécifique	192
6.2. Observation de terrain	196
Méthodologie	196
Présentation globale	198
Les évolutions sectorielles	199
6.3. Quelle dynamique de spécification ?	204
À propos des créations d'entreprises	204
Des convergences dans trois domaines	207
Les freins et l'analyse de ces freins	209
Conclusion	212
7. LA VILLE NOUVELLE DE L'ISLE D'ABEAU ENTRE DEVALORISATION ET BANALISATION (Paulette DUARTE)	216
7.1. La ville nouvelle de l'Isle d'Abeau ; une ville qui se dévalorise	216
Du bon usage de la dévalorisation	218
Pour une sociologie « objective/subjective » et compréhensive de la dévalorisation	221
7.2. La dévalorisation de la ville nouvelle	224
Une dévalorisation et une valorisation disparates	224
Des « mauvais quartiers »	228
7.3. Des dévalorisations-types	240
Le « destroy »	240
L'hétéroclite	241
Le vide social	242

La dévalorisation comme état d'esprit et mode de vie particuliers	243
Le quartier en déclin	244
Le ghetto	245
La dévalorisation économique et sociale	247
L'insécurisant	248
La concentration	249
La dévalorisation fonctionne en boucle	250
Les extrêmes et excès	251
7.4. Mais une dévalorisation controversée et incertaine	252
Une géographie de la dévalorisation controversée	252
Une dévalorisation parfois introuvable	256
Une dévalorisation au devenir incertain	260
Conclusion	262
Une dévalorisation réelle de la ville nouvelle	262
Une ville nouvelle qui se banalise	263
8. PRATIQUES D'HABITER EN VILLE NOUVELLE : LA QUESTION DE L'URBANITE DE L'ISLE D'ABEAU (Yves CHALAS)	266
8.1. L'installation dans le pragmatisme	268
8.2. La vie en deçà et au-delà du quartier	275
8.3. Le polycentrisme contrasté	288
8.4. La ville au choix	299
8.5. L'urbanité territoriale	302
8.6. La culture urbaine de la dépendance automobile	308
8.7. Les vides structurants	320
8.8. La nature sensible	327
Conclusion	334
BIBLIOGRAPHIE	337

SOMMAIRE DES ILLUSTRATIONS

Évolution des densités cantonales dans le nord du département de l'Isère (1826-1946)	page 27
Proposition d'aménagement intitulée « <i>La ville centrée sur l'Isle d'Abeau</i> »	61
Proposition d'aménagement intitulée « <i>Le parti éclaté ou la ville polynucléaire</i> »	62
Imbrication de périmètres	63
Prévisions d'urbanisation de l'aire métropolitaine 1977-1978	64
Prévisions d'urbanisation de l'aire métropolitaine 1985	65
Prévisions d'urbanisation de l'aire métropolitaine 2000	66
Groupements d'habitation à Letchworth (Figure N°1)	106
Neighborhood unit dans le <i>New Regional Plan</i> (Figure N°2)	107
L'aire métropolitaine de Lyon (Figure N°3)	108
Un schéma hiérarchique de centralité (Figure N°4)	109
Une approche plus complexe de la centralité (Figure N°5)	109
Organisation des noyaux urbains (Figures N°6 et 7)	110
Le centre principal de la ville nouvelle (Figure N°8 et 9)	111
La cluster city (Figures N°10 et 11)	112
Projet d'immeubles dans le centre principal de l'Isle d'Abeau (Figure N°12)	113
Les hybrides territoires/réseaux (Schémas 1 et 2)	144
La ville-parc (Schéma 3)	145
Le centre de gravité (Schéma 4)	145
Figures de la mixité (Schémas 5 et 6)	146
L'insertion dans une totalité (Schéma 7)	147
Décomposition / Recompositions (Schémas 8 et 8 bis)	148
Continuités graphiques (Schémas 9 et 10)	149

Part des élus agriculteurs, ouvriers et employés (en %) en 1971 (Carte 1)	184
Part des élus agriculteurs, ouvriers et employés (en %) en 2001 (Carte 2)	185
Part moyenne des nouveaux élus (en %) dans les conseils municipaux de 1977 à 2001(Carte 3)	186
Nombre de mandats consécutifs effectués par un même maire entre 1977 et 2001 (Carte 4)	187
Les quartiers du contrat de ville Nord Isère 2000-2006	265

INTRODUCTION

Yves CHALAS

Une réflexion globale

L'ambition première de notre recherche, ce qui pourrait constituer également son principal intérêt, est de parvenir ou pour le moins de s'approcher au plus près d'une réflexion globale sur l'Isle d'Abeau, c'est-à-dire d'une réflexion qui traite, autant que faire se peut, de l'ensemble des questions essentielles que soulève cette ville nouvelle, soit par elle-même, soit par comparaison aux autres villes nouvelles et autres formes d'urbanisation, celles des villes centres anciennes ou celles du périurbain plus récent.

En un mot, notre travail a consisté à composer un rapport de recherche global sur l'Isle d'Abeau à partir d'une approche globale de cette ville nouvelle.

Il n'existe pas à notre connaissance de recherche de ce type qu'on pourrait également qualifier non pas de complète mais de synthétique sur l'Isle d'Abeau. Or, d'une part, chacune des villes nouvelles de l'Île de France notamment a fait l'objet d'un, voire de plusieurs ouvrages spécifiques¹. D'autre part, une demande au moins latente d'un ouvrage à la fois généraliste, analytique et actualisé propre à l'Isle d'Abeau persiste dans les milieux professionnels, politiques, universitaires et associatifs locaux, comme nous l'ont révélé nos premiers contacts et nos pré-enquêtes lors de l'élaboration de ce projet de recherche.

Une approche globale

Que faut-il entendre plus précisément par approche globale ?

Pour l'essentiel, deux choses. Premièrement, une approche de la réalité urbaine de l'Isle d'Abeau selon une diversité thématique, c'est-à-dire selon une pluralité d'angles d'observation de l'histoire et de l'évolution de cette ville nouvelle. Deuxièmement, une approche transversale à la diversité de traitements thématiques ou sectorisés, c'est-à-dire un ensemble de questions qui soit commun à cette diversité

¹ Aux Éditions Autrement, notamment, en 1992 : Melun-Sénart, Saint-Quentin-en-Yvelines, Marne-la-Vallée, Évry.

et qui se retrouve par conséquent différemment traité, de manière explicite ou implicite, dans chaque thème abordé, que ce thème soit historique, politique, social ou architectural.

La diversité thématique

En d'autres termes, en ce qui concerne le premier aspect de l'approche globale, notre attention s'est portée simultanément sur plusieurs terrains d'investigation dont, notamment :

- l'historique de l'Isle d'Abeau, bien entendu ;
- mais aussi ses acteurs passés, présents et l'évolution de leurs référents d'action urbanistique ;
- ses habitants, leur mémoire urbaine et leurs pratiques d'appropriation de l'espace construit en rapport avec leur sentiment d'appartenance et/ou leur sentiment d'insécurité et leur construction de l'identité de l'Isle d'Abeau ;
- son attractivité passée et présente - ou l'inverse - en relation avec ses équipements collectifs, ses formes architecturales, son esthétique, son site ;
- le type de ville ou d'urbanité à laquelle a donné lieu la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau sans que ses concepteurs ou ses promoteurs l'aient réellement prévue ou maîtrisée ;
- son dynamisme économique en rapport avec le contexte local et régional ;
- son intercommunalité problématique ;
- sa politique sociale du logement avec ses objectifs initiaux et actuels de mixité sociale ;
- son rapport à l'environnement, à la nature et à la campagne en tant que ville-nature ;
- son rapport aux autres villes, aux bourgs et aux villages avoisinants ;
- sa centralité énigmatique et sa vie de quartier associative et non associative ;

Bien entendu, il n'était pas imaginable qu'un ou deux chercheurs seulement traitent cet ensemble quasi exhaustif de thèmes. C'est toute une équipe d'une dizaine de chercheurs, aidés de trois doctorants, de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble (IUG), de l'Institut de Géographie Alpine de Grenoble (IGA), de l'Institut d'Études Politiques (IEP-CERAT) de Grenoble, de l'UFR d'Histoire Contemporaine de Grenoble, ainsi que de l'ENTPE-RIVES de Lyon, qui s'est chargée de ce type de

traitement que nous appelons global. Chaque chercheur de l'équipe ainsi formée a traité un thème de recherche - qui l'historique, qui l'intercommunalité, qui les habitants et le type d'urbanité, qui les acteurs ou les formes architecturales, etc.- de cette approche à la fois plurielle et à visée synoptique.

Les questions transversales

En ce qui concerne ensuite le deuxième aspect de l'approche globale de notre recherche, à savoir la transversalité, l'objectif était que chaque thème abordé le soit avec des préoccupations communes qui était énoncées sous forme de sept questions principales.

- Qu'est-ce qui s'est initialement projeté ou conçu et qu'est-ce qui s'est réellement passé ?
- Comment s'est produite cette évolution et pourquoi ?
- Qu'est-ce qui a été voulu et qu'est-ce qui a été subi ?
- Quelles ont été les erreurs, les redites, mais aussi quelles ont été les innovations réelles ?
- Quel bilan et quels enseignements en tirer ?
- Quelles différences et quels points communs entre la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau et les autres formes d'urbanisation ?
- Où en sommes-nous aujourd'hui et quelles perspectives d'avenir pour cette ville nouvelle dans un contexte d'urbanisation de plus en plus marqué par les phénomènes dits de métropolisation, métapolisation, ville émergente², etc. ?

Les recherches par thèmes (au nombre de 8 au total, voir plus bas) et les textes auxquels elles ont donné lieu sous la responsabilité de chaque chercheur de l'équipe constituée (voir également plus bas) n'ont pas été conçus comme des réponses directes à ces questions ou des applications systématiques de ce faisceau de questions. Ces recherches par thèmes sont seulement traversées ou encore imprégnées, plus ou moins d'ailleurs selon la spécificité des thèmes abordés, par ces questions de manière à donner à fois une nécessaire autonomie à chacune de ces recherches thématiques et un fil conducteur à l'ensemble du rapport de recherche.

² ASCHER F., *Métapolis ou l'avenir des villes*, Éditions Odile Jacob, 1995. Ainsi que DUBOIS-TAINE G. et CHALAS Y., *La ville émergente*, Éditions de l'Aube, 1997.

Composition de l'équipe de recherche

BELMESSOUS Fatiha, chercheur au laboratoire RIVES de l'ENTPE Lyon.

CHALAS Yves, professeur à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble (coordinateur et responsable scientifique de la recherche), chercheur à l'UMR Territoires/PACTE

DOUILLET Anne-Cécile, doctorante IEP, UMR CERAT/PACTE

DUARTE Paulette, maître de conférences à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble, chercheur à l'UMR Territoires /PACTE.

FAURE Alain, IEP Grenoble, chargé de recherche CNRS, UMR CERAT/PACTE

FAVIER René, professeur d'histoire contemporaine à l'UFR d'Histoire de Grenoble, chercheur à l'HESOP.

FOURNY Marie-Christine, maître de conférences à l'Institut de Géographie Alpine de Grenoble, chercheur à l'UMR Territoires/PACTE.

GALLAND Muriel, doctorante IUG, UMR Territoires/PACTE.

GLOOR Audrey, doctorante IUG, UMR Territoires/PACTE.

NOVARINA Gilles, professeur à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble, chercheur à l'UMR Territoires/PACTE

PECQUEUR Bernard, professeur à l'Institut de Géographie Alpine de Grenoble, chercheur à l'UMR Territoires/PACTE.

VANIER Martin, professeur à l'Institut de Géographie Alpine de Grenoble, chercheur à l'UMR Territoires/PACTE.

Les thématiques de recherche

Les thématiques de recherche sont au nombre de huit et présentent, comme prévu, une grande diversité de disciplines, de méthodes, de terrains d'enquêtes et de contenus. Archives, rapports, ouvrages, études, projets, plans, mais aussi acteurs et habitants y sont interrogés. Ces thématiques portent les intitulés suivants, avec les noms de leurs auteurs respectifs et ce qu'elles recouvrent.

Aux origines de L'Isle d'Abeau (René FAVIER). La thématique de recherche sur laquelle s'ouvre notre investigation, et par conséquent notre rapport de recherche, relève de l'approche historique de longue durée. C'est en effet, selon les résultats de cette première recherche, au regard d'un contexte démographique, urbain et relationnel spécifique, qui plonge ses racines jusque dans la France prérévolutionnaire, que le projet de création d'une ville nouvelle sur le site de l'Isle d'Abeau prend tout son sens. L'origine même de ce projet, qui relève d'une décision prise par les autorités nationales en 1968, réside dans l'incapacité chronique des petites et moyennes villes des plaines du nord du département de l'Isère à capitaliser à leur profit au cours des XVIIIème et XIXème siècles les changements administratifs révolutionnaires, entre autres, puis le développement des infrastructures routières et ferroviaires, le développement industriel, les mouvements de l'exode rural, ou encore la croissance démographique.

La fabrication de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau. (Fatiha BELMESSOUS). Cette recherche s'inscrit exactement à la suite de l'étude précédente d'histoire urbaine sur la longue durée. La caractéristique du travail historique de cette deuxième thématique est qu'il se penche sur une période très courte et très proche. Cette recherche se focalise sur les premières années de la ville nouvelle afin d'analyser le processus volontariste de l'État et la difficulté à mettre en œuvre localement son acte d'aménagement. Dans l'agglomération lyonnaise, le choix s'est porté sur l'Isle d'Abeau précisément pour sa situation privilégiée mais inexploitée au sein d'un réseau de communications important ainsi que pour son potentiel de développement économique. D'autres paramètres ont rendu également possible ce choix, notamment le déplacement de l'aéroport de Bron vers Satolas, par décision du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (le CIAT) du 8 février 1968. Habituellement, la date du 26 mai 1970 est présentée comme l'acte de naissance officielle de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau. En effet, cette date

correspond à l'approbation par le CIAT du schéma d'aménagement de la métropole Lyon - Saint-Étienne - Grenoble, élaboré préalablement par la MEAVN (Mission d'Études et d'Aménagement de la Ville Nouvelle). Toutefois, cette décision s'inscrit à l'intérieur d'un vaste processus d'aménagement territorial, dépassant largement la « simple » création urbaine. Depuis le milieu des années 1960, l'État cherchait à maîtriser le développement urbain des grandes villes par le biais notamment du regroupement des grandes agglomérations. Ainsi, l'idée de constituer des métropoles d'équilibre devenait nécessaire au vu des prévisions démographiques. La ville de Lyon n'a pas échappé à cet objectif de regroupement d'autant que les études prévisionnelles menées par la ville évoquaient un seuil de population de plus de 2 millions d'habitants à l'horizon 2000. Ces conditions de rééquilibrage territorial au sein d'un processus d'expansion rapide, confortées par un contexte économique et politique favorable, ont ainsi contribué à envisager la création de villes nouvelles. À la suite de ces préoccupations et de ces décisions étatiques, des problèmes liés à la mise en œuvre locale de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau sont rapidement apparus. En effet, l'exclusivité du parti d'aménagement (proximité immédiate avec Lyon) a conduit au désintérêt des deux autres agglomérations, Saint-Étienne et Grenoble. Si l'Isle d'Abeau devait avoir comme objectif de « prendre le relais de la croissance lyonnaise », comment arriver à justifier son intégration dans le schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Étienne - Grenoble ? Par ailleurs, la polarisation sur Lyon a mis en concurrence l'OREAM et la Communauté urbaine de Lyon, deux organismes devant réguler la croissance de la ville de Lyon. Ces conditions d'émergence pour le moins problématiques combinées à la difficulté pour l'établissement public (EPIDA) de faire adhérer les acteurs locaux à ce projet ont eu pour conséquence de fragiliser la viabilité de la ville nouvelle durant ses premières années d'existence et de laisser des traces durables et douloureuses dans la mémoire politique locale.

Fragments de modernité en Bas Dauphiné (Gilles NOVARINA et Muriel GALLAND). La thématique de recherche est celle, ici, de l'analyse des références urbanistiques qui ont présidé à la conception de la ville nouvelle de L'Isle d'Abeau. La conclusion qui s'en dégage est la suivante : la ville nouvelle de L'Isle d'Abeau ne relève pas d'une rupture, à proprement parler, dans l'ordre des modèles et des références urbanistiques, mais, à l'instar les autres villes nouvelles françaises ou européennes, d'un prolongement et à la fois d'un enrichissement de l'urbanisme

moderne.

L'entre-deux comme projet de territoire ? Rapports entre territoires, stratégies d'aménagement et construction identitaire de l'Isle d'Abeau (Marie-Christine FOURNY). Cette thématique s'interroge sur la transformation du site de l'Isle d'Abeau en ville nouvelle et soutient l'hypothèse d'un développement de cette ville nouvelle fondé sur la figure identitaire de l'entre-deux. Cette figure urbaine de l'entre-deux est une construction qui résulte d'une mise en relation de représentations spatiales antagonistes et qui, de ce fait, ne ressortit pas aux formes usuelles de la circonscription, de la limite, de la mono-appartenance et de la continuité. Les rapports conflictuels entre les diverses instances aménagistes témoignent de ces représentations urbaines antagonistes, de même que les études, les écrits ou les projets d'aménagement qui pour une grande part s'efforcent d'agencer différentes intentions et conceptions de la ville nouvelle. Ces représentations spatiales antagonistes sont celles du territoire et du réseau. La particularité de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau provient de l'articulation entre ces deux représentations spatiales, des procédures par lesquelles les morphologies réticulaires sont interprétées et réinterprétées pour s'insérer dans les codes et symboles qui sont ceux du territoire. Ces procédures fondent une sorte de territoire virtuel, dont l'attestation se fait à travers les visualisations cartographiques.

L'Isle d'Abeau ou la Ville Nouvelle malgré tout, réflexions sur le traumatisme territorial en politique (Martin VANIER, Alain FAURE et Anne-Cécile DOUILLET). Partant du constat confirmé plus amont par les thématiques historiques selon lequel la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, comme toutes ses consœurs, s'est construite sur une stratégie de rupture qui a défié l'urbanité mais aussi localement le politique, cette thématique de recherche politiste s'efforce de mettre en lumière comment, malgré les dommages liés à son acte de naissance même, la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau s'intègre aujourd'hui et pour un futur probable dans un système d'acteurs à l'articulation d'une zone d'influence lyonnaise et des confins du Nord Isère. Cette thématique de recherche se consacre à l'analyse de la construction politique du territoire de la Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau, et elle entend par construction politique, le système des acteurs en tant qu'individus politiques, de leurs relations et de leurs règles, par lequel s'expriment les inévitables divergences et conflits d'intérêts, et, surtout, les conditions de leur dépassement et de leur résolution. L'hypothèse centrale de cette thématique est que le jeu patient des

recompositions institutionnelles (SCANIDA, SAN, SATIN...) n'est nullement l'horizon suffisant de la construction politique. Pour comprendre les rythmes de l'histoire des territoires, entre blocages apparemment insolubles, et brusques accélérations organisationnelles, cette thématique montre qu'il faut sortir de la lecture institutionnaliste des appareillages territoriaux, pour se tourner vers une investigation socio-politique des acteurs du territoire, élus et techniciens territoriaux pour l'essentiel. Bref, il faut porter son attention aux individus qui produisent la décision, ou l'indécision, au fil de leurs rencontres et discussions, des dossiers qu'ils traitent en commun, des arbitrages qu'ils rendent dans le cadre de leur(s) mandat(s), des représentations qu'ils construisent ou non en commun. Derrière les divergences héritées du passé et les difficultés incontestables que connaît la construction institutionnelle de l'agglomération élargie de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau à Bourgoin-Jallieu, il y a une intense vie politique du territoire qui en prépare depuis longtemps l'unification. Cette vie est sans doute faite surtout de conflits et dessine des oppositions tranchées et peu fécondes (à telle ou telle personnalité de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, à telle ou telle règle de fonctionnement interne du SAN, à tel ou tel réseau partisan fortement présent dans le Nord Isère, etc.). De même, cette vie est davantage portée par les jeunes générations d'acteurs politiques que les anciennes. Il n'empêche qu'elle est ce par quoi le politique s'installe dans ce territoire réinventé, ce par quoi des récits s'écrivent, des repères sont pris, des échanges sont acceptés ou des dettes sont enregistrées et ce par quoi, en fin de compte, la rupture originelle est digérée.

L'Isle d'Abeau : d'une construction, l'autre... Une approche par la notion d'espace de production (Bernard PECQUEUR). Cette thématique de recherche relève de l'économie, plus précisément d'une approche de la production économique qui accorde une nécessaire attention à la variable territoriale. La base de l'interrogation s'énonce comme suit : la capacité d'un site à cristalliser une activité productive ne dépend pas seulement de son insertion dans la globalisation, mais également, et de manière de plus en plus avérée, de l'instauration d'une gouvernance locale permettant de révéler les ressources propres d'un lieu. La production de richesses économiques résulte aussi d'avantages construits par l'histoire d'un lieu, les particularismes locaux et les volontés stratégiques des acteurs en place. La problématique proposée ici est celle du développement économique situé, du territoire en tant que composante irréfragable de l'essor économique, de la relation à

forte intersection entre entreprises et territoire. L'Isle d'Abeau, en ce sens, constitue un site d'observation privilégié. L'enquête menée l'atteste : l'analyse de la réalité économique de l'Isle d'Abeau ne peut se départir des questions ayant trait à l'économie des territoires, c'est-à-dire à la territorialisation de la production ou, pour le dire de manière plus métaphorique, des questions liées à la ville ou au territoire (et pas seulement à l'entreprise) qui produit. Concrètement, à titre d'exemple, l'objectif dans cette thématique de recherche est de chercher à comprendre si l'industrie souhaitée dans le projet de ville nouvelle et présente assez fortement sur le site est une extension de l'industrie lyonnaise ou si elle a enraciné une culture locale qui a créé des irréversibilités relatives. Autre question, autre exemple : la plate-forme logistique qui apparaît comme le projet le plus lisible du lieu et qui représente une croissance suffisamment remarquable, dans quelle mesure est-elle aussi ou d'abord l'expression d'une spécification en rapport avec un savoir-faire propre au lieu ? La thématique de recherche se propose, par l'étude des actions et des stratégies d'acteurs, d'évaluer l'évolution de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau vers une autonomie relative au regard des atouts dont elle a été dotée au départ. La ville rêvée a bénéficié à sa naissance d'infrastructures et de moyens pour réaliser ce que ses promoteurs, étatiques notamment, attendaient d'elle sur le plan économique. Plus de trente ans plus tard, quelle est la marge d'émancipation de la ville par rapport à la matrice qui lui avait été confectionnée ? Comment et jusqu'à quelle hauteur est-elle passée de ressources données, avec production d'actif génériques, à des ressources construites, avec production d'actifs spécifiques ?

La ville nouvelle de l'Isle d'Abeau entre dévalorisation et banalisation

(Paulette DUARTE). La ville nouvelle de L'Isle d'Abeau se banalise. Elle est aussi par bien des aspects une ville comme une autre. L'approche par la question sociale, la dévalorisation d'une partie du parc de logements et l'action de la politique de la ville permet, plus que toute autre approche sans doute, de mettre en évidence cette appartenance à l'univers urbain commun.

Pratiques d'habiter en ville nouvelle : la question de l'urbanité de l'Isle d'Abeau (Yves CHALAS). La recherche s'achève en portant son attention sur le registre de l'avenir et, par là même, en posant la question de la réelle nouveauté, en fin de compte, mise en oeuvre à l'Isle d'Abeau. Nouveauté prévue et maîtrisée, ou nouveauté comme résultat d'une évolution urbaine imprévue et incontrôlée pour partie au moins ? La thématique de recherche développée ici, en bout de rapport, se

propose de répondre à cette question en enquêtant, non plus sur les acteurs, les projets ou les documents écrits, mais sur les pratiques habitantes elles-mêmes. Cette thématique de recherche parvient ainsi à la conclusion selon laquelle l'Isle d'Abeau n'a presque plus rien de nouveau en matière d'urbanité, non pas parce qu'elle aurait régressé ou dévié par rapport à son projet initial pour rejoindre de la sorte le modèle des villes plus anciennes, mais parce que, à l'inverse, ce sont les villes de facture plus ancienne qui se sont mises à ressembler à l'Isle d'Abeau en développant dans leurs périphéries mais aussi en leur sein des formes d'urbanité existant à l'Isle d'Abeau depuis sa création.

1. AUX ORIGINES DE L'ISLE D'ABEAU

René FAVIER

On ne saurait comprendre entièrement le développement de l'Isle d'Abeau sans inscrire la question dans une perspective de longue durée. C'est en effet au regard d'un contexte démographique, urbain et relationnel spécifique, qui plonge ses racines jusque dans la France prérévolutionnaire, que le projet prend tout son sens. Pour en cerner les différents enjeux, il convenait de s'interroger sur l'organisation de l'espace dans le bas Dauphiné, et les conditions de la recomposition territoriale dont il a pu être affecté depuis la fin de l'Ancien Régime sous l'influence du développement du réseau routier à partir du milieu du XVIII^e siècle, des bouleversements administratifs révolutionnaires, et enfin du développement du chemin de fer au XIX^e siècle³. Il va de soi que l'une des données majeures à cet égard était la puissance du pôle lyonnais et sa capacité d'attraction sur les populations du nord du département de l'Isère. Plutôt cependant que d'aborder ce phénomène d'évidence, le propos a tendu à rechercher pourquoi les organisations urbaines existantes n'avaient pas été capables, au cours des deux derniers siècles, de constituer un pôle d'équilibre face à la cité rhodanienne, afin de donner à comprendre comment la ville nouvelle avait pu (ou non) combler ce vide dans les équilibres économiques et démographiques locaux.

Dans cette perspective, le bilan de l'évolution des équilibres démographiques cantonaux était dans un premier temps indispensable à dresser. Le point de départ sera là un constat : la sous urbanisation ancienne et persistante des plaines du nord du département de l'Isère⁴. Dans la carte de la France urbaine à la fin du XVIII^e siècle, le Dauphiné apparaît comme une grande tache blanche. Une seule ville, Grenoble, comptait alors plus de 20000 habitants. Dix localités seulement y étaient au demeurant reconnues comme des « villes » par l'administration royale, et une seule d'entre elles, Vienne, se trouvait dans le nord de la province. Avec à peine 1500 habitants, La Tour du Pin n'était guère plus qu'un petit bourg rural. Avec un peu plus de 2000, Crémieu faisait mieux, mais restait en marge des espaces de relations. Seul,

³ B. Lepetit, *Les villes dans la France moderne (1740-1840)*, Paris, Albin Michel, 1988.

⁴ R. Favier, *Les villes du Dauphiné aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Grenoble, PUG, 1993.

avec près de 3500 habitants, Bourgoin apparaissait, à côté de Vienne, comme un petit pôle d'équilibre économique et démographique dans le nord du nouveau département. Une telle situation peut sembler paradoxale dans un espace qui comptait par ailleurs parmi les plus peuplés de la province. La densité enregistrée dans l'élection⁵ de Vienne à la veille de la Révolution était de 61,5 habitants au km², soit un niveau très supérieur à celui de l'ensemble de la province (39,5 habitants au km²). La richesse agricole, et le développement précoce et important de l'industrie rurale expliquent en partie cette situation. Elle continua au demeurant à fonder un essor démographique des différents cantons du nord du département de l'Isère qui ne se démentit pas jusqu'au dernier tiers du XIX^e.

Cette incapacité du tissu urbain départementale à capitaliser à son profit le mouvement de déprise rural engagé à partir de la fin du XIX^e se traduit de façon particulièrement éclairante dans l'analyse de l'évolution des densités cantonales⁶. Alors que ces densités ne cessèrent de décliner du milieu du XIX^e à celui du XX^e siècle dans le plus grand nombre des cantons ruraux du nord du département de l'Isère, aucun des différents chefs-lieux ne fut capable d'en tirer véritablement profit. Vienne elle-même ne parvint pas à compenser entièrement le déficit cantonal. Les écarts sont plus manifestes encore pour Bourgoin et La Tour du Pin malgré leur essor démographique, au demeurant modeste pour la seconde de ces deux villes. Dans le plus grand nombre des autres cantons ruraux (Crémieu, Heyrieux, Morestel, La Verpillière, Saint-Jean-de-Bournay), le déclin du chef-lieu accompagna celui du monde rural. A l'inverse, seuls les cantons et les communes les plus proches de Lyon connurent un essor démographique manifeste : celui de Meyzieu d'abord (principalement en raison de l'essor précoce de Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Bron), celui de Saint-Symphorien-d'Ozon plus tardivement avec l'essor plus tardif de Saint-Priest et Vénissieux. Seul échappe à ce schéma général le canton de Pont-de-Chéruy, créé tardivement par la loi du 29 décembre 1967, et dont l'essor démographique précoce avait été sanctionné exactement un siècle plus tôt par la

⁵ L'élection était une circonscription fiscale.

⁶ M. Garden, C. Bronnert et B. Chappé, *Paroisses et communes de France. Rhône. Dictionnaire démographique et administratif*, Paris, CNRS, 1978 ; B. Bonnin et R. Favier, *Paroisses et communes de France. Isère. Dictionnaire démographique et administratif*, Paris, CNRS, 1983. Les données de 1826 ne peuvent être considérées comme entièrement fiables, car il n'y a pas de listes nominatives avant 1836.

création de la commune du même nom, distraite de ses voisines, Charvieu, Chavanoz et Tignieu-Jammezieu.

Eclairer cette incapacité des petites et moyennes villes des plaines du nord du département de l'Isère à capitaliser à leur profit les mouvements de l'exode rural, incapacité en laquelle réside en définitive l'origine même du projet de l'Isle d'Abeau, revient à souligner les impacts du développement des infrastructures routières et ferroviaires des XVIII^e et XIX^e siècles et des changements administratifs révolutionnaires. On observera d'abord que l'organisation de l'espace autour de deux axes de circulation différents (en direction de Marseille d'une part, de l'Italie et Grenoble d'autre part) ne fut guère propice au renforcement d'un pôle urbain d'équilibre. Tandis que l'accélération du trafic dans la vallée du Rhône ne favorisa guère l'étape viennoise, le développement de la liaison routière entre Grenoble et Lyon à partir du milieu du XVIII^e siècle se fit au profit d'un trajet direct entre Rives et Bourgoin, aux dépens d'autres itinéraires alternatifs souvent empruntés également (celui passant par Artas et Heyrieux à l'ouest, celui plus oriental par Voiron et La Tour du Pin). Mais si ce choix eut une conséquence significative sur le développement du bourg marchand de Bourgoin aux dépens de La Tour du Pin et plus encore de Crémieu, isolée et en marge des grands changements générés dans l'essor du transport routier, il ne peut cependant être considéré comme ayant eu un effet décisif dans la configuration du territoire.

Les conditions du développement de la liaison ferrée au milieu du XIX^e siècle disent mieux encore combien les intérêts locaux comptèrent peu au regard des enjeux extérieurs dans la mise en place des infrastructures nouvelles. En réalité, les intérêts et les demandes locales ne pesaient guère au regard des enjeux extérieurs. Si les Grenoblois avaient dans un premier temps envisagé un raccordement à la ligne de la vallée du Rhône par Vienne, avant d'accepter un compromis par Saint-Rambert en mai 1853, les intérêts de la compagnie concessionnaire rencontrèrent très tôt celui des entreprises lyonnaises soucieuses de favoriser les liaisons avec Chambéry et l'Italie. La même année, un accord était scellé sur le projet d'une ligne passant par La Tour du Pin et Bourgoin, et pouvant servir à celle de Lyon à Chambéry⁷. Si la nouvelle ligne favorisa la réalisation rapide de la liaison avec l'Italie par le Mont-Cenis, plutôt que celle par le Mont-Genèvre défendue par les intérêts grenoblois, elle

⁷ P. Léon, *La naissance de la grande industrie en Dauphiné (fin du XVII^e siècle – 1869)*, P.U.F., Paris, 1955, t. 2, p. 471-476.

n'eut pas davantage d'impacts significatifs sur les équilibres locaux. Comme à l'échelle de l'ensemble du territoire, la présence d'une gare n'eut aucun impact significatif sur l'évolution démographique⁸.

On ne saurait ainsi donner trop de poids aux discours, au demeurant contradictoires, des notables ou magistrats municipaux qui, à la fin du XVIII^e ou dans la première moitié du XIX^e siècles, invoquèrent le développement des nouvelles infrastructures pour expliquer l'atonie économique de leur cité. En 1784, les notables de Crémieu se plaignaient de ce que leur ville restait à l'écart du nouveau réseau routier :

« Crémieu est aujourd'hui peu connu aujourd'hui parce qu'il est privé de toute route de communication... Le mauvais état des chemins voisins affaiblissent considérablement ses marchés ; les négociants qui faisoient l'importation de différentes natures de marchandises et l'exportation de grains commencèrent à préférer les lieux où les grandes routes furent ouvertes... L'industrie et le commerce ont suivi la pente comme une eau courante son niveau. Les grandes routes modernes, en portant le commerce et l'activité à Bourgoin et autres lieux circonvoisins où elles sont établies, ont anéanti tout commerce dans Crémieu »⁹.

Un demi siècle plus tard, c'est un discours inversé qui était tenu à propos de l'hypothèse d'une voie ferrée :

« La ville de Crémieu aurait-elle un intérêt incontestable à se voir traversée par un chemin de fer ?... N'en déplaît à quelques personnes qui émettent une opinion affirmative, l'expérience qu'en ont faite un grand nombre de villes qui doivent toutes leur ruine au voisinage d'un chemin de fer, ne nous permet pas d'hésiter un seul instant à répondre négativement... »¹⁰. « Généralement placées à des étapes, à des distances calculées sur notre ancien mode de locomotion, la plupart de nos villes intermédiaires deviendront des superfluités... Que toutes ces villes le sachent bien, leur mort est certaine ;... les chemins de fer sont destinés à faire, de la terre, des déserts et quelques grandes fourmilières »¹¹.

Alternativement décrites comme des instruments de développement local ou comme une menace sur les équilibres anciens, ni la route, ni la voie ferrée n'eurent

⁸ D. Pumain, « Chemin de fer et développement urbain », *Annales de géographie*, 1982, p. 529-549.

⁹ Arch. Dép. Isère, II C 767, n° 8, Mémoire de la ville de Crémieu (1784).

¹⁰ F. Calvet-Rogniat, *Crémieu ancien et moderne*, Lyon, 1848, p. 205.

¹¹ Rapport de M. Louis Bonnardet à l'Académie de Lyon en 1847, cité dans F. Calvet-Rogniat, *Crémieu...*, p. 206-207.

en fait de conséquences décisives sur le développement local et les changements démographiques.

Dans un espace essentiellement agricole, les révolutions industrielles des XVIII^e et XIX^e siècles ne favorisèrent pas davantage l'émergence de centres capables de constituer un pôle de développement. Seule Vienne, grâce à l'essor de l'activité lainière, put apparaître comme un centre industriel attractif jusque dans la seconde moitié du XIX^e siècle¹². Mais, on l'a déjà signalé, cet essor n'était pas tel qu'il permette d'absorber le seul déficit rural cantonal. Celui de l'industrie cotonnière contribua également à la croissance démographique de Bourgoin depuis XVIII^e siècle. Alors que beaucoup des entreprises souffrirent considérablement au siècle suivant, les entreprises berjaliennes continuèrent même à prospérer jusque sous le Second Empire, mais à une échelle très modeste au regard du développement de cette activité dans le reste de la France, avant d'être progressivement victimes du traité de libre échange de 1860¹³. Tout au long du XIX^e siècle, c'est en définitive l'activité du tissage de la soie qui fut la plus dynamique dans tout le nord du département de l'Isère. Pour faire face à la concurrence et casser les prix, l'industrie lyonnaise avait, dès les années 1820, multiplié les ateliers dans tout le bas Dauphiné, entre Lyon et Vienne mais surtout à l'est de Lyon autour de Bourgoin, plus encore de La Tour du Pin, et jusqu'à Pont-de-Beauvoisin, au seuil de Rives et dans la région de Saint-Marcellin¹⁴. Plus que de toute autre, le développement de cette industrie atteste également de la profonde dépendance vis-à-vis du capital lyonnais qui cherchait avant tout une main d'œuvre bon marché, donc essentiellement rurale, et dont les investissements ne contribuèrent nullement à favoriser un quelconque essor urbain. La proximité de Lyon, et l'extrême dispersion de l'activité rurale favorisa la multiplication des centres de collecte et ne permit à aucune des petites villes du nord du département de l'Isère d'émerger comme un relais principal de l'industrie lyonnaise.

C'est de même à un éclatement des fonctions administratives qu'aboutit l'âpre lutte que les principales villes se livrèrent lors du découpage départemental de 1790.

¹² P. Léon, *La naissance de la grande industrie...*, t. 2, p. 625-627 et 639.

¹³ P. Léon, *La naissance de la grande industrie...*, t. 2, p. 583-586.

¹⁴ P. Léon, *La naissance de la grande industrie...*, t. 2, p. 595-600 ; P. Cayez, *Crise et croissance de l'industrie lyonnaise, 1850-1900*, Paris, éd. du CNRS, 1980.

Forte de son passé antique et de son poids démographique relatif, Vienne avait d'abord en vain cherché à proposer la création dont elle pourrait être le chef lieu :

« (le chef lieu) comme le seul moyen de prévenir sa ruine et de lui procurer l'espoir d'une régénération »¹⁵.

Pour mieux justifier leur demande et la fonder sur une centralité organisée, la ville avait proposé de remettre en cause les limites provinciales en échangeant avec Lyon des communautés du Lyonnais et du Forez sur la rive droite du Rhône, contre d'autres dans le nord du Dauphiné abandonnées à leur puissante voisine. En quelque sorte, le projet viennois anticipait pour partie sur des évolutions territoriales futures :

« En franchissant la limite formée par le Rhône, le département de Lyon s'étendrait sur quelques paroisses du Dauphiné les plus voisines de cette grande ville du côté du nord, mais eu égard à son immense population et que son ressort peut s'étendre au midi et au couchant où il n'y a pas de villes considérables, cette portion de son territoire que lui fournirait le Dauphiné serait réduite proportionnellement ».

Si le projet viennois avorta devant les oppositions conjuguées d'autres villes de la province (Valence, gap et surtout Grenoble), les ambitions contraires de Bourgoin et La Tour du Pin pour l'attribution d'un chef lieu de district aboutirent pour leur part à une dilution des compétences. En janvier 1790, la première avait fait valoir ses droits :

« (ses droits) à voir s'établir dans son enceinte le chef-lieu de district en raison de sa position, de son commerce, de sa population ».

L'affirmation n'était pas infondée au regard de la médiocrité du tissu urbain environnant. La vertu des jeux de relations - le comte de La Tour du Pin étant secrétaire d'état ayant en charge la province - fit préférer La Tour du Pin contre toute logique territoriale, démographique ou fonctionnelle.

« (Les Berjaliens) furent d'autant plus sensibles à ce coup que, s'ils l'eussent prévu, ils auroient pu, dans les mémoires qu'ils avoient fait passer à l'assemblée, établir solidement les droits qu'ils avoient à la préférence

¹⁵ Arch. Nat., D IV bis 8 (211), Mémoire de la ville de Vienne, 24 novembre 1789 ; C. Faure, « La formation du département de l'Isère. Vienne et Grenoble (1789-1795), *Mélanges d'histoire viennoise*, Vienne, 1911, p. 162-179.

sur La Tour du Pin, village dont ils n'auraient jamais pensé d'avoir à craindre la concurrence »¹⁶.

À tout le moins, les protestations berjaliennes permirent à la ville de récupérer ce qui aux yeux des hommes de la fin du XVIII^e siècle représentait l'enjeu majeur, l'administration judiciaire et le tribunal correctionnel. Mais c'est en vain qu'ils continuèrent, jusqu'en 1848, à réclamer le transfert de la sous-préfecture au prétexte de sa domination économique et démographique :

*« Il a été déterminé par cette règle invariable de tous les temps et de tous les lieux, qui veut que là où se rencontre la supériorité du nombre des habitants et des autres conditions, là aussi doit se placer l'action directe et immédiate de l'administration et des fonctionnaires »*¹⁷.

Au total, tant l'échec viennois dans son entreprise de création départementale, que les ambitions contraires, et contrariées, de Bourgoin et de La Tour du Pin entravèrent ainsi l'hypothèse de constitution d'un pôle administratif dominant dans le nord de l'ancien Dauphiné et favorisèrent au contraire une fragmentation des lieux de compétence.

Dans le même temps, l'essor de l'agglomération lyonnaise enregistra les déséquilibres grandissants et ne cessa de favoriser des modifications progressives des limites territoriales. Dès 1852, trois communes du canton de Meyzieu (Bron, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne) et une de celui d'Heyrieux (Vénissieux) étaient rattachées au département du Rhône pour former le nouveau canton de Villeurbanne. Surtout, la loi du 29 décembre 1967 enregistra l'important essor démographique de la couronne, c'est-à-dire la totalité des cantons de Saint-Symphorien-d'Ozon et de Meyzieu et quatre communes de celui d'Heyrieux ainsi qu'une partie de la commune de Satolas-et-Bonce, avant que la commune de Colombier-Saugnieu ne soit elle aussi rattachée en 1971. Au total, entre 1967 et 1971, le département de l'Isère était amputé de 353 km².

Dans un espace sans véritable chef-lieu, cette amputation progressive d'une partie du territoire, enregistrait en fait une dépendance grandissante vis-à-vis de Lyon dont l'essor démographique mangeait progressivement les hommes et le territoire

¹⁶ Bibl. Mun. Grenoble, O 2268, *Mémoire pour la ville de Bourgoin en Dauphiné* à Nosseigneurs de l'Assemblée Nationale, Paris, Imp. Senties, (1790), p. 4 ; R. Favier, *Les villes du Dauphiné...*, p. 425-426.

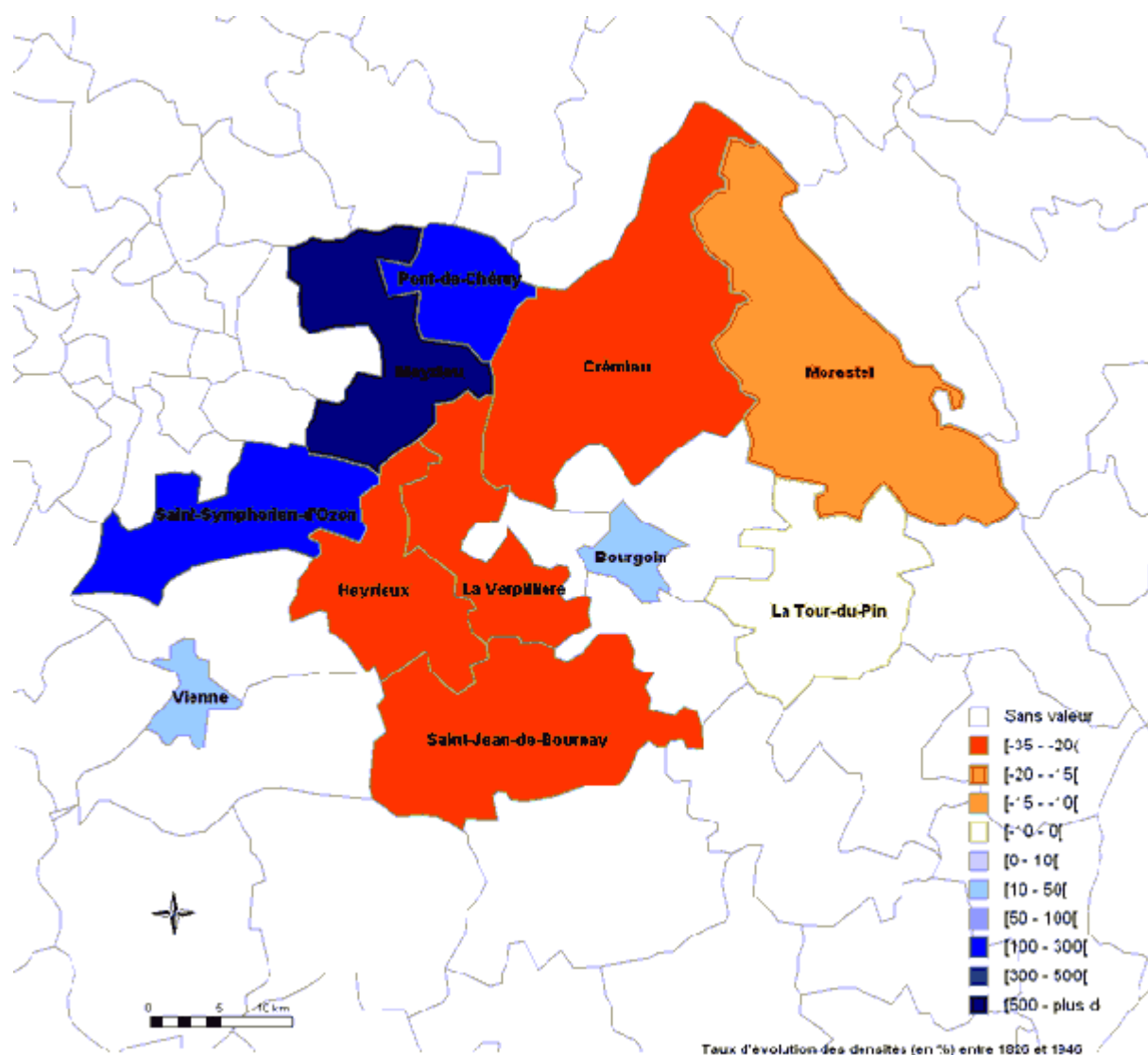
¹⁷ Bibl. Mun. Grenoble U 7346, *Extrait du registre des délibérations du conseil municipal de la ville de Bourgoin*, Bourgoin, 1848.

voisins. Au début des années 1960, les projections démographiques de l'OREAM faisaient entrevoir un doublement de la population de la région urbaine Lyon-Saint-Etienne entre 1962 et 2000 (1,48 M à 3,1 M d'habitants). Le Comité Economique et Social de la Région Rhône-Alpes, se basant sur les documents « prospectives » du SGAR, exprimait pour sa part la crainte du développement d'une société duale, formée de zones urbaines où une très forte proportion de la population serait concentrée, et des zones rurales désertifiées.

C'est bien à ce double défi, démographique et spatial, dont les racines plongeaient jusqu'au cœur du XIX^e siècle, que, faute de pouvoir trouver dans les villes moyennes de la grande couronne urbaine lyonnaise (Vienne, Bourgoin, La Tour du Pin dans l'Isère, mais aussi Ambérieu dans l'Ain, Villefranche au nord, ou Bourg-en-Bresse plus lointain) des cités capables de constituer des pôles d'équilibres potentiels, répondit la création d'une ville nouvelle à l'Isle d'Abeau décidée par les autorités politiques nationales en février 1968¹⁸.

¹⁸ Service de documentation de l'Epida, n° 141, *Développement cohérent des villes de Rhône-Alpes à travers leurs ambitions et le rôle des communications*, Rapport d'étape présenté par Jean Billet, dactyl., 20 décembre 1988, 62 p. + annexes ; n° 273, H. Bernard, *Les conditions de la création de la ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau. Un exemple de la réalisation sur le terrain d'une décision d'aménagement du territoire prise au niveau national*, dactyl., juin 1977, 182 p., p. 32-45.

Annexe : Evolution des densités cantonales dans le nord du département de l'Isère (1826-1946)



2. LA FABRICATION DE LA VILLE NOUVELLE DE L'ISLE D'ABEAU

Fatiha BELMESSOUS

Introduction

Pour contrebalancer l'attraction parisienne furent prévues en 1965 la création de métropoles d'équilibre, sortes de grandes agglomérations devant « réunir l'ensemble des fonctions essentielles à la vie civique, économique et culturelle d'une population de 5 à 6 millions d'habitants »¹⁹. La ville de Lyon n'a pas échappé à cet objectif de regroupement car, en dépit d'un dynamisme réel, sa taille réduite l'empêchait de jouer ce rôle pleinement. Toutefois, en raison de la situation de la ville au milieu d'une région assez urbanisée, les responsables de la DATAR ont estimé qu'à partir du développement des liaisons interurbaines conjugué à l'accroissement de l'attractivité de Lyon, un ensemble unifié pouvait être trouvé.

*« Dans l'espace, le schéma intéressera une région comprenant plusieurs agglomérations et des vastes territoires ruraux et son objectif sera d'établir et de proposer un mode de développement économique, social, culturel et urbain, dans une zone où apparaît une nouvelle solidarité exigeant la cohérence des différents projets. »*²⁰

Si de manière globale ces objectifs sont similaires à toutes ces métropoles, à Lyon le renforcement de solidarité entre les différentes villes semblait être essentiel alors que dans d'autres métropoles d'équilibre le développement économique ou la création d'un réseau urbain importait davantage.

*« L'équilibre régional, démographique tout autant qu'économique, exige que la métropole ne fasse pas concurrence aux autres villes importantes de la région ; il paraît nécessaire que dans l'armature urbaine régionale, l'individualité et la cohésion de l'ensemble urbain métropolitain soit géographiquement évidentes. »*²¹

¹⁹ Notes et études documentaires : l'aménagement du territoire en France, Paris La Documentation Française, n°3461, février 1968, p.31. Archives CAC Fontainebleau. Versement 19840342, article 621.

²⁰ Les Cahiers de l'OREAM, n°3, février 1968, p.4. Archives CAC Fontainebleau. Versement 19840342, article 621.

²¹ Ibid., p.5.

Conjointement à ces réflexions de rééquilibrage territorial, le contexte économique et politique confortait l'idée de programmes d'expansion rapide, dans une perspective de forte croissance urbaine et économique liée à une croissance démographique soutenue, de nombreuses créations d'emplois et une augmentation du pouvoir d'achat.

« La population urbaine fera plus que doubler entre 1962 et l'an 2 000 dans les régions autres que Paris. Sachant, de plus, que le pouvoir d'achat sera multiplié par trois, que le nombre de voitures particulières triplera ou quadruplera, que la demande de loisirs sera considérablement augmentée, il apparaît qu'en l'espace d'une génération, nous devons assister à une véritable révolution dans la civilisation urbaine. »²²

Dans le cas particulier de la métropole lyonnaise, des études menées par les responsables de l'urbanisme de la ville montraient les tendances suivantes²³ :

- l'agglomération de Lyon ne pourrait accueillir plus de 1,7 million d'habitants sans congestion insupportable ;
- le bassin stéphanois ne pourrait guère dépasser 550 000 habitants sans connaître de graves problèmes ;
- l'agglomération de Bourg-en-Bresse contenait de larges possibilités d'extension ;
- l'agglomération de Vienne était très à l'étroit dans le relief et ne pouvait se développer sur place seulement dans des proportions modestes.

Depuis 1966, l'ensemble lyonnais avait fait l'objet de nombreuses études d'aménagement sur des sujets tels que l'extension du centre de la rive gauche du Rhône à l'emplacement de la caserne de la Part-Dieu, le développement de moyens de transport en commun avec la construction d'une première ligne de métro et enfin, l'implantation d'un aéroport régional et international.

Le Groupe Central de Planification Urbaine²⁴ avait rapidement fait porter ses efforts de réflexion sur les problèmes d'aménagement de cet ensemble. Ainsi, il avait

²² Max Moulins, document de création de l'OREAM, 1966. Archives CAC Fontainebleau. Versement 19840342, article 625.

²³ OREAM, *Villes nouvelles de Méximieux et de l'Isle d'Abeau*, non daté. Archives EPIDA, n°462.

²⁴ Groupe Central de Planification Urbaine sur l'aménagement de la métropole Lyon-Saint-Étienne, n°241, 12 juillet 1967. Archives CAC Fontainebleau. Versement 19840342, article 621.

présenté en février 1965 au Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire des propositions ayant servi par la suite à la mise au point de programmes d'équipement du V^o Plan. En février 1967, le Comité Interministériel a ainsi approuvé les recommandations suivantes :

« Développer les mesures de protection foncière autour de l'aérodrome de Bron et sur les deux axes Lyon-Genève et Lyon-Grenoble. Fixer à la fin de l'année 1967 l'échéance pour la présentation d'un parti d'aménagement de l'extension de l'agglomération à l'Est de l'axe Rhône-Saône pour permettre l'infléchissement reconnu nécessaire au programme du V^o Plan, et engager des actions qui deviendraient opérationnelles au VI^o Plan. »²⁵

Ainsi, les zones d'expansion possibles dans l'agglomération lyonnaise se situaient dans deux territoires : l'ensemble Verpillière-Bourgoin, propice à l'habitat, aux loisirs et quelque peu à l'industrie ; la région entourant Mécimieux, susceptible de satisfaire l'ensemble des besoins et offrant notamment une vaste zone industrielle (Loyettes).

Quant à l'idée de ville nouvelle, elle existait dans les sphères de l'Aménagement du Territoire, notamment à travers le « *schéma d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne* », autour de « *cinq nouvelles zones à urbaniser* ». Mais, en aucun cas, cette volonté d'aménagement n'est venue des instances politiques locales de l'aire métropolitaine, en particulier des municipalités des sites étudiés.

La forme d'urbanisation « *Ville Nouvelle* » se présente comme une articulation de programmes d'actions prioritaires définies par le Plan. Assurée en marge des administrations traditionnelles par un appareil d'État conçu à cet effet, l'Établissement Public d'Aménagement, cette opération se concevait à l'échelle de plusieurs communes devant obligatoirement se grouper en un organisme communautaire d'aménagement, forme de communauté urbaine, au profit de laquelle sont transférées la plupart des prérogatives des communes membres, du moins la partie du territoire inclus dans le périmètre de la Ville Nouvelle. L'exemple de la fabrication de la Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau permettra de cerner les injonctions parfois contradictoires entre des directives nationales très strictes et un positionnement local très fragile.

²⁵ *Ibid.*

2.1. L'organisation de l'OREAM

L'Organisation d'Étude d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Lyon - Saint-Étienne (OREAM) fut installée en octobre 1966 par le Préfet de la Région Rhône-Alpes, Max Moulins, succédant au Plan d'Aménagement et d'Organisation Générale (PADOG) de la région lyonnaise mis à l'étude dès 1962 et confié à M. Delfante, architecte-urbaniste à Lyon et M. Meyer, chef du service d'urbanisme à la Direction de la Construction de Lyon.

L'OREAM répondait à l'un des objectifs du V^e Plan, celui de mettre en place des organismes d'études décentralisés, dont la mission consistait à définir un schéma directeur de l'Aire Métropolitaine des principales agglomérations françaises mais aussi (de définir) les moyens à mettre en œuvre en vue de leur développement²⁶.

L'aire métropolitaine de la région rhônalpine s'étendait sur quatre départements : la totalité du département du Rhône, une partie de l'Ain, de l'Isère et de la Loire. Elle couvrait 10 900 km² et comprenait 913 communes habitées à l'époque par plus de deux millions d'habitants.

Quelle implantation locale ?

À la tête de l'OREAM se trouvait un Comité de Direction composé exclusivement de hauts fonctionnaires et de chefs de services régionaux. Sa tâche consistait à préparer le programme général des études et d'assurer les relations avec le Ministère de l'Équipement, le Groupe Central de Planification urbaine et le Conseil Interministériel pour l'Aménagement du Territoire (CIAT). Le Groupe permanent d'études était constitué d'une équipe pluridisciplinaire²⁷ dirigée par M. Ollivier, Ingénieur des Ponts et Chaussées, lui-même secondé par M. Delfante et M. Pelletier, professeur de géographie à l'Université de Lyon, tous deux conseillers techniques. Ce Groupe d'études était chargé de l'ensemble des travaux techniques tels que la collecte des renseignements, l'élaboration des grandes idées d'aménagement et des moyens à mettre en œuvre. Un Conseil de Coordination,

²⁶ Communication au Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire sur l'aménagement de la région urbaine de Lyon. Projet de décision du CIAT, 1968. Archives CAC Fontainebleau. Versement 19840342, article 629.

²⁷ Équipe : un architecte, un urbaniste, deux économistes, deux sociologues, un géographe, un cartographe.

composé de 36 membres dont des élus (conseillers généraux²⁸, maires des principales villes)²⁹, fut consulté pour préciser les principales orientations de l'OREAM.

Créé par l'administration centrale, cet organisme n'avait pourtant pas d'assise locale. Si dans certains cas où le Préfet de région possédait une forte autorité, il pouvait imposer le principe de l'OREAM par voie autoritaire en revanche, au sein d'une région cherchant à maintenir son autonomie par rapport à Paris, une telle voie risquait de créer de nouveaux conflits.

« L'ambition de l'OREAM est en fait de proposer aux agents économiques (administrations, collectivités, entreprises, citoyens) un horizon qui leur servira de référence dans les responsabilités qu'ils ont à exercer et les dispositions qu'ils ont à prendre. Plus qu'une harmonisation des divers plans, plus qu'un échelonnement des grandes actions politiques, c'est une véritable charte d'action qui devra être soumise à l'adhésion de la région ; le travail se traduira moins par une liste d'équipements souhaitables localisés sur une carte que par des principes et recommandations d'aménagement destiné à favoriser un développement harmonieux de l'aire métropolitaine dans son ensemble. »³⁰

Ainsi, ne pouvant s'appuyer sur un fort soutien du Préfet, l'OREAM avait choisi de se faire accepter dans un milieu restreint par le biais d'une part de sa compétence technique et de sa volonté de poursuivre le PADOG, du moins en reprenant comme aire métropolitaine la zone délimitée par le PADOG, et d'autre part par la publication de cahiers d'information.

Toutefois, ce choix impliquait une première contrainte car dans la mesure où la zone délimitée par le PADOG comprenait environ le quart de la région mais était habitée par la moitié de la population régionale, elle excédait peu l'aire d'expansion lyonnaise et laissait de côté la zone de Grenoble. Ainsi, l'aire métropolitaine choisie est trop petite pour l'aménagement régional autant que pour la constitution d'un grand complexe urbain mais demeurait encore trop grande pour le seul aménagement de la région lyonnaise, même en tenant compte de la ville de Saint-Étienne.

²⁸ M. Grataloup, maire de Saint-Chef et conseiller général du canton de Bourgoin-Jallieu, était le seul élu représentant le territoire qui allait devenir le périmètre de la Ville Nouvelle. Il défendait déjà l'idée de créer un « lac de Bourgoin » en amont de l'Isle d'Abeau.

²⁹ Seules La Tour du Pin et Vienne étaient représentées. Les maires de La Verpillière et de Bourgoin-Jallieu n'en faisaient pas partie. Les autres membres étaient des fonctionnaires et des représentants de l'économie régionale (Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre régionale d'Agriculture).

³⁰ *Les Cahiers de l'OREAM, op. cit.*, p.5.

La compétence technique et le sérieux semblaient constituer les principaux atouts de l'OREAM à l'égard des milieux lyonnais. Souvent évoquée comme un moyen de se faire connaître et d'être accepté au niveau local, cette image de l'OREAM correspondait en fait à l'image extérieure.

« Il faut noter la qualité et la régularité du travail d'information effectué par l'OREAM. Les cahiers qu'ils éditent, les exposés qu'ils font dès qu'on le leur demande, leur souci de diffuser leurs études au niveau le plus large sont un exemple très remarquable. »³¹

L'OREAM a établi de nombreux contacts avec la Chambre de Commerce et la Direction départementale de l'équipement mais le problème le plus délicat concernait les rapports avec la municipalité de Lyon, qui continuait de l'ignorer.

"Avec les milliards qu'on ose jeter à la rue, on pourrait rénover la totalité de l'agglomération lyonnaise [...] avec les deniers publics gaspillés à l'Isle d'Abeau. A Lyon, à Villeurbanne et dans les villes de nos banlieues, il y a des terrains qu'il aurait été facile d'utiliser et où tout est fait en matière de viabilité. Là-bas il faudra tout créer : les écoles (alors que j'ai 150 classes inoccupées dans le primaire). Et puis cette ville nouvelle sera fatalement rattachée à Lyon et beaucoup de ses habitants devront travailler chez nous. Ce sera un dortoir de Lyon à 45 km. Il faudra même prévoir des transports en commun qui seront déficitaires... Je ne comprends pas qu'on ait choisi cet emplacement avec toutes les possibilités de la proche banlieue. Ne serait-ce que les centaines d'hectares du futur ex-aéroport de Bron. Ils font une erreur. Je les laisse faire. Au demeurant le Rhône n'est pas l'Isère !" ³²

Pour étayer la conception assez grandiose de l'expansion lyonnaise, l'OREAM fournissait les chiffres suivants :

« Dans une France de 75 millions d'habitants en l'an 2 000, plus de 7 millions habiteront et travailleront dans la région Rhône-Alpes. »³³

Pour l'ensemble de l'aire métropolitaine, la population passerait de :

« 2 080 000 habitants en 1962 à 3 850 000 vers l'an 2 000. La croissance démographique de l'aire métropolitaine serait cependant dans cette hypothèse considérable en valeur absolue, puisqu'il s'agirait d'accueillir

³¹ J. Moulinier, « Le centre, vingt ans après », *Forum*, n°18, février 1969, p.9.

³² L. Pradel, déclaration dans *Le Progrès*, 30 mai 1972. Cité par M. Bédarida, *L'Isle d'Abeau : territoire entre Rhône et Isère*, Paris, Hartmann, 2002, pp.29-30.

³³ *Les Cahiers de l'OREAM*, n°3, février 1968. La date de ce numéro coïncide avec celle du CIAT qui avait décidé de créer l'aéroport de Satolas et la Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau.

	1968	1985	2 000
<u>Région</u>	4 423 000	5 700 000	7 100 000
Aire urbaine lyonnaise ³⁵	1 230 000	1 770 000	2 400 000

dans les villes en l'espace d'une génération plus d'habitants qu'elles n'en ont rassemblé en 2000 ans. »³⁴

Ces chiffres reflètent une confiance absolue dans une croissance économique et démographique rapide et d'allure exponentielle. Cela se justifie dans un contexte où de 1962 à 1966, la France a connu une croissance très forte, notamment la région Rhône-Alpes³⁶ : 13 300 nouveaux emplois créés chaque année dont 7 000 dans le secteur secondaire et 6 300 dans le secteur tertiaire. Pas contre, certaines extrapolations sont manifestement outrées telles que le nombre d'étudiants et de passagers aériens.

Par ailleurs, l'OREAM a montré son intention de maîtriser la croissance de l'agglomération lyonnaise.

« L'héritage de plus d'un siècle de croissance anarchique, pendant lequel on n'a pas su réserver convenablement les espaces nécessaires, a conduit à une situation inextricable qui ne peut s'améliorer que par des restructurations, fort coûteuses et fort longues, et surtout par l'organisation de vastes espaces encore disponibles où les réservations nécessaires sont encore possibles. Il convient alors d'examiner avec soin les qualités des sites en fonction de leur capacité et de leur disposition respectives. »³⁷

Pour résoudre l'ensemble des problèmes liés à la croissance, une première solution s'appuyant sur le développement des villes moyennes de la grande couronne urbaine (Villefranche, Tarare, Vienne, Bourgoin-Jallieu, La Tour-du-Pin, Ambérieu, Bourg-en-Bresse) est écartée rapidement contre la volonté des représentants de ces villes, au profit d'une nouvelle solution.

³⁴ M.-Ch. Kessler, J.-L Bodigue (dir.), *L'expérience française des villes nouvelles*, Paris, Armand Colin, 1970, p.123.

³⁵ Les villes de Grenoble et de Saint-Étienne sont exclues de cette prévision.

³⁶ EPIDA, *Propositions*, non daté. Archives EPIDA n°261.

³⁷ *L'Isle d'Abeau, ville nouvelle. Propositions Livre Blanc*, 1970. Archives EPIDA n°221.

« Un calcul simple montre que les villes actuelles ne suffiraient pas, dans ces conditions, à contenir toute la population urbaine attendue : il est certain que cela ne pourrait être réalisé sans «bourrage» ou explosion « en tâche d'huile » de ces agglomérations. Mais, surtout les sites industriels seraient notoirement insuffisants, à moins d'imposer à une importante partie de la population des déplacements journaliers de plusieurs dizaines de kilomètres. En définitive, il semble nécessaire, tant pour offrir des structures d'accueil valables aux diverses activités économiques que pour décongestionner les agglomérations actuelles, de conquérir des espaces nouveaux. »³⁸

Le 8 février 1968, le Conseil Interministériel d'Aménagement du Territoire décidait simultanément de déplacer l'aéroport de Bron à Satolas et d'engager des études préalables à la création d'un nouveau centre urbain, au sud-est de Lyon, entre Bourgoin et La Verpillière (Isère). La création de l'aéroport de Satolas constituait un paramètre fondamental pour le schéma d'aménagement dans la mesure où il devait générer un nombre important d'emplois.

De manière globale, le territoire de l'OREAM s'étendait au-delà de l'environnement lyonnais puisque par décision interministérielle de février 1968, la ville de Grenoble est rattachée à la métropole Lyon - Saint-Étienne. A la même date, le préfet de l'Isère prenait un arrêté de pré-ZAD sur une zone de 7 500 hectares afin d'enrayer la spéculation foncière et la volonté de montrer aux propriétaires et aux agriculteurs la naissance d'un processus engendré par des moyens considérables.

Les propositions d'aménagement de l'OREAM

Tout d'abord, rappelons que la croissance globale de l'agglomération lyonnaise était l'objectif principal de ce groupe d'études, croissance devant permettre une « meilleure » utilisation du territoire et soutenir la concurrence étrangère. Au niveau de la région urbaine lyonnaise, le développement industriel était une nécessité absolue avec comme objectif d'atteindre 450 000 emplois industriels en 1985. Pour cela, il fallait favoriser la concentration d'industries locales - ce qui nécessite de l'espace - autant que de structurer l'industrie par l'arrivée d'entreprises d'envergure nationale ou internationale pour réaliser à l'échelle de la région urbaine un marché unique de travail.

³⁸ *Ibid.*

« On amalgame ainsi deux modes de croissance adaptés l'un à une agglomération tertiaire de haut niveau tournée vers son centre, l'autre à une région urbaine industrielle recherchant à l'extérieur les espaces nécessaires à son expansion. La vocation de Lyon qui mêle ces deux ambitions, recommande de mêler ces deux stratégies. »³⁹

Ainsi, le projet de l'OREAM se proposait d'aménager l'aire de la région urbaine de Lyon de façon à faire vivre 2,5 millions d'habitants tout en créant un cadre favorable au développement économique d'une part, et de structurer le couloir Rhône-Saône élargi d'autre part.

Toutefois, l'agglomération lyonnaise souffrait d'une contradiction inhérente à sa position géographique : les collines agréables à habiter se trouvant à l'ouest de l'axe Rhône-Saône mais séparées par des reliefs abrupts dont le franchissement nécessite des ouvrages à faible rentabilité et d'un coût élevé (tunnel de Fourvière) alors que les sites propres à l'industrialisation se trouvaient à l'est de l'agglomération. Il était alors nécessaire, dans le cadre d'un développement en tissu continu, de choisir entre l'un des partis suivants :

- faire habiter les gens dans l'ouest de la région et organiser pour les actifs qui travaillaient à l'est des migrations alternantes à travers ou autour de l'agglomération, à grand renfort d'autoroutes urbaines, de tunnels de transports et de transports en communs, mais cette hypothèse était considérée comme économiquement inacceptable ;

- faire habiter les gens dans l'est de la région, dans des sites à proximité des activités industrielles, dont la viabilisation des terrains nécessiterait de grands ouvrages sans que soit possible vraiment d'éviter la croissance anarchique ;

- poursuivre les tendances consistant à loger les classes aisées dans l'ouest en leur offrant de coûteux accès vers le centre et les classes modestes à l'est, à proximité des centres industriels, le marché foncier se chargeant de réguler la répartition.

À partir de ces constats, l'OREAM travaillait sur un projet de Livre Blanc où devaient figurer des options majeures d'aménagement. Toutefois, le délai accordé à la présentation de ce travail à la DATAR étant très limité (six mois seulement), les études ont avancé lentement tandis que les architectes, connaisseurs du terrain, sont arrivés à rendre des propositions cohérentes. Ainsi, les quatre partis d'aménagement correspondaient à des « schémas repoussoirs » devant permettre d'explorer les

³⁹ *Ibid.*

différentes solutions possibles car l'OREAM était dans l'incapacité de trancher, les études n'ayant pas été terminées.

Les quatre possibilités envisagées étaient les suivantes :

- une extension en nappe à partir de l'agglomération lyonnaise, car la ville de Lyon possédait de nombreux sites propices à l'urbanisation, capables d'accueillir à long terme, la croissance de la ville si l'urbanisation était contrôlée ;
- un schéma axé sur les liaisons fluviales proposant la création de deux villes satellites en amont sur la Saône et le Rhône pour accueillir près d'un demi-million d'habitants et permettre de freiner la croissance de l'agglomération lyonnaise ;
- un schéma polarisé sur une ville satellite puissante, créée dans le nord-est de Lyon pour accueillir une population de 500 000 habitants ;
- un schéma comportant l'extension de Lyon vers l'est à partir de Lyon, prévoyant la construction de deux villes satellites, situées sur les axes nord-est et sud-est ; la coupure urbaine avec Lyon était réalisée par l'implantation de l'aéroport de Satolas.

À la suite de plusieurs réunions avec la DATAR et le Ministère de l'Équipement, la dernière solution fut adoptée et les deux villes satellites désormais appelées « *Villes Nouvelles* », furent celles qui avaient été préalablement prévues par l'OREAM : sur l'axe nord-est, Meximieux dans le département de l'Ain, devait accueillir à terme 300 000 habitants tandis que sur l'axe sud-est, l'Isle d'Abeau, dans le département de l'Isère, devait compter 150 000 habitants.

Dans un document de travail⁴⁰, l'OREAM a justifié le choix de ces deux villes nouvelles selon leur rapport par rapport à la ville de Lyon et la nécessité de « prendre le relais de la croissance de l'agglomération lyonnaise ». Les statistiques avancées pour comprendre ces arguments estimaient que, quelle que soit l'extension spatiale choisie ou obligée, avec une population d'environ 2,2 millions d'habitants, il devenait nécessaire de freiner cette croissance.

Ainsi, ce report de la croissance sur des villes nouvellement créées pourrait faciliter l'organisation des zones d'habitat et d'activités dans la périphérie de l'agglomération et permettre de réserver des terrains pour des équipements collectifs (transports, loisirs, divers). En effet, se basant sur les perspectives de population et d'emplois à l'horizon 2 000 relativement élevés, l'OREAM prévoyait une

⁴⁰ Groupe permanent d'étude de l'OREAM, *Villes nouvelles de Meximieux et de l'Isle d'Abeau. Esquisse de programme*, non daté. Archives EPIDA, n°462.

accélération de la croissance de la RUL (Région urbaine de Lyon) et donc de la nécessité de la maîtriser en priorité vers l'Est.

*« Pour élargir l'espace de la région urbaine, la principale préoccupation devra être d'ordonner l'extension dans les plaines de l'Est lyonnais par un démarrage effectif des deux villes nouvelles de l'Isle d'Abeau et de Mécimieux : il s'agit de polariser et de fixer les dynamismes existants ou latents sur les sites les plus favorables en préparant des terrains industriels, en organisant des zones d'habitation et en créant les amorces des futurs centres. »*⁴¹

En fait, plusieurs facteurs semblaient avoir motivé ce choix.

1) Le facteur économique

L'étude des mouvements des établissements industriels montrait que l'un des principaux facteurs du déplacement vers l'est des entreprises serait la possibilité d'implantation sur un terrain permettant des extensions futures, le prix du terrain étant le second facteur à prendre en considération. Il apparaissait que les implantations d'industries allaient se poursuivre dans l'est lyonnais, ce secteur offrant à la fois des réserves de terrain à bas prix et divers moyens de communication (route, chemin de fer, aéroport). Ainsi, il s'agissait de créer des zones industrielles regroupant certaines entreprises (prévision de la zone industrielle de Loyettes). Les emplois suscités par l'aménagement de cette zone ainsi que de l'aéroport nouvellement construit devaient être accompagnés par la construction de nouveaux logements, leur localisation dans les villes nouvelles coûterait moins cher que la densification de l'agglomération lyonnaise.

2) Le facteur politique

Néanmoins, l'OREAM était incapable de calculer le coût de la Ville Nouvelle, calcul inexistant d'ailleurs pour toutes les villes nouvelles françaises. Par contre, l'un des facteurs déterminant concernait la difficulté pour l'OREAM d'intervenir dans la commune de Lyon où le maire aurait été opposé à toute action. La possibilité de densifier la ville a ainsi été écartée au profit d'un schéma basé sur la construction de villes satellites. La création de véritables centres urbains à 30 et 40 kilomètres⁴² de la ville de Lyon permettrait de mettre à disposition de la population rurale environnante

⁴¹ *Projet de schéma d'aménagement*, 1970, p.197. Archives CAC Fontainebleau. Versement 19840342, article 622.

⁴² Périètre au-delà de la zone de nuisance du futur aéroport de Satolas. EPIDA, *Propositions*, 1970. Archives EPIDA n°221.

des services jusque-là difficilement d'accès tels que l'éducation, la santé, les commerces, etc.

3) Le facteur idéologique

L'expression « *Ville Nouvelle* » est venue se substituer à celle de « *Grand Ensemble* ». La création d'une ville en pleine campagne semblait moins coûteuse, économiquement et socialement, qu'une opération dans le tissu urbain existant⁴³. Par ailleurs, elle devait faire la démonstration d'un urbanisme moderne ainsi qu'une amélioration de la qualité de vie.

Niveau d'intervention de l'OREAM

Le Schéma de l'aire métropolitaine accordait ainsi la priorité à la Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau dès le VI^e Plan, l'autre Ville Nouvelle située dans l'Ain étant à prévoir comme un accompagnement des implantations industrielles prévues à Loyettes dans un proche avenir. Dans l'esprit des auteurs de ce Schéma, ces deux villes nouvelles devaient être des lieux de décentralisation des activités lyonnaises et d'implantations nouvelles, avec un relatif équilibre des emplois industriels et tertiaires. Ces deux villes devaient accueillir en l'an 2000 près de 450 000 habitants, soit une part importante de l'accroissement de population prévu dans la région urbaine de Lyon entre 1968 et 2000.

Ainsi, le schéma de l'OREAM justifiait a posteriori la mise en place de la Mission d'Aménagement de la Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau en 1969 alors que la loi Boscher n'était pas encore votée et que le Syndicat Intercommunal d'Aménagement de la Ville Nouvelle sera seulement créé en février 1971.

Conçue comme un des éléments du schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne-Grenoble, la Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau s'inscrivait davantage dans le cadre spatial de la région urbaine de Lyon. Si la stratégie d'aménagement retenue supposait un déploiement progressif de la croissance lyonnaise sur ses pôles périphériques comme le proposait déjà le Schéma Métropolitain, elle s'accompagnait également d'une révision des objectifs initiaux compte-tenu de l'évolution démographique (disparité des évolutions entre l'agglomération et sa périphérie avec un ralentissement du rythme annuel

⁴³ Note sur la genèse d'une ville nouvelle. Archives CAC Fontainebleau. Versement 19840342, article 402.

démographique pour l'ensemble de la région urbaine, 1,4% pour 1968-1975 contre 2,1% entre 1962-1968). Les orientations d'aménagement de la région urbaine⁴⁴ à moyen terme impliqueraient une inflexion dans l'orientation des investissements, favorisant plus une restauration ou une restructuration des centres existants (Villefranche, Givors, Vienne), l'adaptation de ceux de Lagnieu, Ambérieu, Maximieux, Bourgoin, que des urbanisations nouvelles.

Plusieurs constats peuvent être faits sur le travail de l'OREAM et son niveau d'intervention dans la décision.

Premièrement, la position d'intermédiaire de l'OREAM entre l'administration centrale et l'administration locale suscitait une double dépendance, l'empêchant de conduire un travail autonome. En effet, ni l'aire métropolitaine, ni le parti d'aménagement ne furent choisis en fonction de critères techniques ou locaux car dans le premier cas, l'OREAM avait décidé en fonction d'une stratégie alors que dans le second, la décision était externe. Bien que dans chaque métropole d'équilibre la décision revienne à la DATAR (pour être ensuite confirmé par le comité interministériel), dans la plupart des cas, un seul schéma fut présenté ou plusieurs lorsque l'OREAM n'avait pris aucune décision claire. Toutefois, cette dernière possibilité ne correspond pas à Lyon car le choix d'un parti d'aménagement est intervenu avant que l'OREAM n'obtienne toutes les informations nécessaires pour se prononcer.

Deuxièmement, le schéma d'aménagement choisi consistait en la synthèse de tendances spontanées et d'un modèle urbain prôné par l'administration. En polarisant des choix aussi divers, l'OREAM a davantage agi comme une plate-forme de rencontres entre un contexte et un modèle urbain extérieur à ce contexte, se posant peu comme un groupe d'études raisonnées mais plutôt comme un instrument de l'administration parisienne. La décision finale impliquait que le processus d'influence s'exerçait du haut vers le bas. En effet, ce ne fut pas le groupe d'études qui a fait accepter son modèle mais bien l'administration qui a imposé le sien, non pas par voie autoritaire mais par la validation d'un choix.

Troisièmement, la délimitation rôle de l'OREAM comportait un rétrécissement de son champ d'action aussi bien dans sa dimension spatiale que temporelle puisque le parti d'aménagement ne concernait qu'une des trois villes de la métropole.

⁴⁴ H. Bernard, *Les conditions de la création de la ville nouvelle*, 1977. Archives EPIDA n°373.

L'OREAM jouait ainsi un rôle similaire à celui de l'Agence d'urbanisme de Lyon, avec la seule différence qu'elle ne pouvait intervenir sur la ville de Lyon. Toutefois, la polarisation sur l'agglomération lyonnaise diminuait la légitimité de l'OREAM qui, en tant qu'organisme d'État, devait avoir une assise territoriale autre que celle d'une agglomération : à Lyon, l'OREAM devenait pratiquement parallèle à la Communauté urbaine. Bien que cette dernière comprenne 56 communes et l'aire métropolitaine 913, les deux organismes ont eu comme but de réguler la croissance de la ville de Lyon et cela non pas d'après leur statut mais surtout d'après le schéma d'aménagement choisi. Ainsi, le rétrécissement de l'espace d'intervention a mis l'OREAM en concurrence avec d'autres institutions locales. Une autre contradiction apparaît au travers de l'inscription à long terme de l'organisme. En effet, l'action de l'OREAM se situait dans le long terme alors que la création des villes nouvelles est présentée comme une tâche relativement urgente. Ces dernières furent considérées comme des opérations concurrentielles avec d'autres opérations envisagées par les collectivités locales.

Quatrièmement, enfin, l'avantage d'un des schémas sur les autres ne fut pas fondé sur des critères techniques mais conjoncturels, d'où l'utilisation récurrente du qualificatif « *réaliste* », opposé à celui d'« *aventure intellectuelle* » auparavant appliqué aux Villes Nouvelles de la région parisienne. Ceci n'implique pas que toute considération technique fut exclue du schéma lyonnais mais indique que certaines priorités furent affirmées dans le choix de ce schéma. Il s'agissait d'abord du maintien d'un ordre urbain par des opérations qui anticipent un développement spontané. Des objectifs économiques sont ensuite venus partiellement s'y ajouter car il s'agissait de favoriser les implantations de nouvelles industries et non pas de reconversion de zones en crise. Enfin, des objectifs sociaux furent pris en compte, empêchant de porter les objectifs économiques. Cela s'est d'ailleurs traduit par le maintien d'un statu quo puisque le site de Saint-Étienne ne fut ni reconverti ni abandonné. Cependant, ces différents objectifs ne furent entrepris qu'en fonction de leur adéquation à la conjoncture. Ainsi, la Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau devait être réalisée la première bien qu'elle ne comporte que peu d'intérêt pour l'industrie et se justifiait essentiellement au travers de la construction de l'aéroport. Par contre, celle de Meximieux qui offrait le plus d'intérêt sur les plans économique et régional, ne devait être réalisée seulement lorsque le besoin d'espace industriel le rendrait nécessaire.

Les positions locales sur la création des Villes Nouvelles

À la suite de plusieurs réunions avec l'administration centrale, le conseil de coordination de l'OREAM a tenu une séance en octobre 1967 avec les instances territoriales locales au cours de laquelle furent exposées les lignes principales du schéma d'aménagement. Dans l'ensemble, le Conseil fut d'accord avec les décisions prises mais la formulation de quelques remarques montrent déjà une certaine inquiétude. Ainsi, deux membres du Conseil Général de l'Ain « *regrettèrent que les espaces ruraux paraissent quelque peu oubliés dans les plans* »⁴⁵. De même, le maire de Saint-Étienne a insisté « *sur la restructuration des centres, en particulier celui de la grande cité stéphanoise* »⁴⁶. Enfin, le Président de la Chambre de Commerce de Lyon réclamait « *avec insistance des solutions positives pour les zones industrielles* »⁴⁷. Ces diverses observations ne font que préfigurer les oppositions ultérieures.

En février 1968, la création de l'aéroport Satolas et des deux villes nouvelles fut entérinée par le Comité Interministériel puis une semaine plus tard par le Conseil des ministres. Les premières prises de position sont venues de maires de villes qui n'étaient pas concernés par cette création mais se considéraient défavorisés par ce projet.

*« L'expansion nécessaire à Lyon ne peut se faire qu'avec des moyens accrus que l'on ne saurait aucunement prélever sur des projets stéphanois ou grenoblois. Le maire de Saint-Étienne n'a pas caché ses craintes à ce propos. »*⁴⁸

*« Les élus locaux et régionaux ont été contactés de façon très superficielle sur un problème qui revêt une importance capitale : les grands centres tiennent une place prépondérante dans ces projets, alors que le sort de notre région est passé sous silence. »*⁴⁹

Si les villes défavorisées (cf. Saint-Étienne) furent déçues par un schéma qui ne concernait que l'agglomération lyonnaise, les Grenoblois se sont montrés méfiants

⁴⁵ C. Deriol, *Le Progrès*, 10 octobre 1967. Extrait des archives de l'EPIDA n°315.

⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁷ *Ibid.*

⁴⁸ P. Blanc, « Une métropole à trois têtes », *La Vie Française*, 28 mars 1968.

⁴⁹ *Le Progrès*, 22 janvier 1969. Extrait des archives de l'EPIDA n°315.

face à ce projet qui renforçait la domination de la ville de Lyon sur des territoires situés dans l'Isère.

« Voici que notre région des marches lyonnaise va avoir l'honneur, si l'on peut dire, d'essayer les plâtres pour la réalisation de la première des villes satellites conçues par les technocrates parisiens du Ministère de l'Équipement. On comprend que nos édiles soient relativement perplexes devant ce cadeau officiel que d'aucuns pourraient croire empoisonné. »⁵⁰

L'opposition des autorités locales et l'éventuelle concurrence sur le plan industriel de la création de la Ville Nouvelle de Mèximieux pour Saint-Étienne ont contribué au retard de missions d'études et du report de réalisation de Mèximieux. Par contre, après une brève période de réserve, la Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau fut favorablement accueillie par les collectivités locales concernées et les syndicats agricoles⁵¹. Pourtant, pour ces deux villes, l'opposition principale est venue de la municipalité lyonnaise, craignant de voir freiner la croissance de Lyon. Cette opposition ne s'est pas manifestée ouvertement dans la mesure où la municipalité n'a fait aucune intervention auprès de l'OREAM mais fut perceptible par l'absence de collaboration des organismes techniques, les ateliers d'urbanismes de la communauté urbaine et de la ville.

En novembre 1968, une mission d'études pour la ville nouvelle (MEAVN) de l'Isle d'Abeau fut créée car l'OREAM ne pouvait se charger d'une opération concrète. Contrairement à ce qui s'est passé dans d'autres aires métropolitaines, un seul membre de l'OREAM (l'architecte C. Vignaud) est allé travailler à la nouvelle mission d'études.

2.2. La production d'un complexe urbain : la Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau

L'urgence de la Mission

Avec la création de la mission d'études en novembre 1968, le projet de Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau est entré dans une phase déterminante. Officiellement,

⁵⁰ *Le Dauphiné Libéré*, 30 avril 1968. Extrait des archives de l'EPIDA n°315.

⁵¹ Le principal problème de l'agriculture dans cette zone étant la fragmentation de parcelles, les syndicats ont perçu dans cette création, un moyen de précipiter la mutation paysanne pour restructurer les exploitations.

cette mission avait pour objectif de préparer un schéma d'aménagement mais elle fut en réalité chargée de préparer la construction de la ville en prévoyant des contacts avec les acteurs économiques, les collectivités locales et les organismes financeurs.

Alors que le problème de l'emploi semblait a priori résolu à l'Isle d'Abeau avec la création de 5 000 emplois dès l'ouverture de l'aéroport de Satolas (60 000 prévus en l'an 2 000), la mission souhaitait diversifier les activités économiques et ne pas devenir une cité-dortoir liée à une fonction économique unique. Ainsi, l'implantation d'activités tertiaires, attirées par la présence de l'aéroport, semblait en principe plus probable que d'industries. Toutefois, la possibilité de créer une cité tertiaire à Bron pouvait peser sur l'attractivité de l'Isle d'Abeau⁵².

Si la construction de l'aéroport signifiait pour les promoteurs l'ouverture d'un nouveau marché, il suffisait dès lors de les amener à construire à l'intérieur du périmètre de la ville nouvelle. La beauté du site, la situation par rapport aux axes de communication et les équipements (en particulier un plan d'eau) furent autant d'éléments capables de favoriser cette localisation.

Les conditions locales étaient donc favorables à la création de la ville nouvelle alors que certaines inconnues demeuraient. Tout d'abord, l'urbanisation probable du site de Bron. En effet, si ce projet se confirmait, il serait mieux placé sur le marché immobilier, au vu de sa proximité avec la ville de Lyon. Avant d'attendre toute décision provenant de Lyon, la mission souhaitait accélérer le projet de l'Isle d'Abeau pour prendre de l'avance sur une opération concurrentielle. Des études de l'OREAM ont montré que l'implantation de logements, d'industries ou d'équipements urbains seraient nettement préjudiciables à la Ville Nouvelle⁵³. Ensuite, étant donné que la création de l'aéroport imposait un démarrage immédiat de la ville nouvelle, la mission cherchait à déclencher rapidement l'opération. D'où deux difficultés à résoudre pour la mission : il fallait d'une part trouver les moyens de faire démarrer la ville et d'autre part, agir de telle manière qu'il y ait le moins d'opposition.

Pour aboutir, l'aide extérieure nécessaire était fondamentalement financière et ne pouvait venir que de la DATAR et du Ministère de l'Équipement. En même temps, afin d'éviter toute opposition, l'opération ne devait pas être présentée comme étant parisienne.

⁵² EPIDA, *Propositions*, 1970. Archives EPIDA n°261.

⁵³ *Ibid.*

Localement, il n'y avait pas de possibilité d'aide financière mais seulement de portage du projet. Il fallait une personnalité politique pour défendre la création de la Ville Nouvelle. Le fait que l'Isle d'Abeau soit dans l'Isère semblait compliquer les choses dans la mesure où ce département était peu concerné par une ville inscrite dans la prolongation de Lyon. Ainsi, aucun des préfets départementaux n'a pris en charge la création de cette ville. Quant à la municipalité de Lyon, nous avons déjà noté son hostilité.

Cependant, l'argument principal demeurait l'intérêt pour les promoteurs. Cette nécessité de « vendre la ville » a conduit la mission d'études à une démarche empirique. En effet, refusant de partir d'un modèle urbain préconçu, la forme urbaine fut élaborée à partir de l'adaptation à deux séries de contraintes liées au site et surtout aux promoteurs.

Le vallonnement du site empêchait la création d'un tissu urbain continu, favorisant davantage l'implantation d'un habitat individuel, ce qui rejoignait les préoccupations des promoteurs. La mission ne s'oppose pas à donner un caractère résidentiel à la Ville Nouvelle avec la construction prioritairement d'un habitat individuel, à condition de pouvoir garder le contrôle des axes de circulation. Cela suppose également de pratiquer un zonage puisque l'industrie est exclue de la ville et implantée dans des zones précises.

En fait, dès que la mission adopte une démarche empirique, les contraintes n'apparaissent plus comme telles mais plutôt comme des points de repère qui orientent la conception de la ville. L'action de la mission s'exerce alors dans un double sens et consiste à multiplier les contacts à l'extérieur tout en ébauchant des schémas d'aménagement suggérés par le site.

En même temps, des études économiques sont entreprises mais leur rôle ne cherche pas à entrer dans la conception du schéma de la ville mais surtout d'explorer un éventail de possibilités afin de fournir des justifications à la création de la Ville Nouvelle.

Mission d'études et de propositions⁵⁴

⁵⁴ *Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau. Présentation générale*, non daté. Archives CAC Fontainebleau. Versement 19840342, article 625.

La mission d'études a débuté son travail en février 1969. Jusqu'au mois d'avril 1970, son travail a consisté dans l'inventaire des possibilités du site et dans la définition des partis d'urbanisme. La détermination de la taille de la ville, de sa capacité en habitants et de son rôle régional ou national étaient des options prises au niveau du gouvernement, options devant être intégrées dans les futurs projets⁵⁵. L'exemple des fluctuations de la population de la ville est caractéristique des changements d'orientations nationales : 100 000 à 150 000 habitants étaient prévus au début de la mission de l'OREAM puis 400 000 habitants pour revenir au chiffre de 250 000 habitants, chiffres avancés avant même que des études sérieuses sur le terrain n'aient été produites. Rappelons qu'aucune étude d'ensemble n'avait jamais été prévue auparavant⁵⁶ et il convenait à la mission de faire un inventaire exhaustif des lieux avec des contraintes tels que la culture, les bois, les terrains à construire ou les terrains industriels.

À la différence de la création d'autres villes où le pouvoir d'attraction résidait dans l'implantation d'entreprises ou d'un centre de consommation, l'élément d'attraction essentiel de l'Isle d'Abeau par rapport à d'autres opérations concurrentielles constituait son cadre physique, d'où la priorité accordée aux espaces verts et à un type d'habitat particulier.

Sur les quatre propositions envisagées, trois visaient à une urbanisation atteignant 250 000 habitants, la quatrième proposait 130 000 habitants sur les plateaux du sud. Il est intéressant de noter que des options aussi fondamentales pour l'urbanisme que les principaux axes de communication avec la région urbaine de Lyon et le territoire national, l'aménagement des plans d'eau et surtout l'emplacement et la taille des zones industrielles ne variaient pas dans les quatre projets. Ce qui accrédite la thèse selon laquelle les projets étaient avant tout au service du redéploiement des entreprises de l'agglomération lyonnaise en leur donnant un site aménagé, des superficies considérables et un environnement urbain agréable.

⁵⁵ Se conférer aux cartes de prospective d'urbanisation en fin de document

⁵⁶ L'étude d'une zone industrielle entre Saint-Quentin-Fallavier et La Verpillière ainsi qu'un possible remembrement des terres agricoles très morcelées avaient été envisagés.

Sur le plan de l'urbanisme, les quatre projets répondaient à des conceptions différentes de l'utilisation des reliefs, des surfaces, de la densité d'habitation et du mode de vie à l'intérieur de la Ville Nouvelle⁵⁷.

1) Le projet du plateau sud

Situé sur une unité de relief homogène, ce projet ne devait pas être traversé par les grands axes de circulation. En contrepartie, la capacité en habitants était limitée (130 000). Au nord, la plaine est occupée par les zones industrielles et les terres agricoles ; au sud, le projet est limité par les limites de la ZAD. Deux voies situées au nord et au sud et reliées par les voies secondaires qui délimitent les unités de voisinage, permettent d'accéder à partir de l'ensemble des points de la ville aux grands axes de circulation extérieurs et aux zones industrielles. L'urbanisation était prévue de manière continue depuis l'étang de Fallavier jusqu'à Saint-Alban de Roche. D'est en ouest, une bande de verdure de 400 à 500 mètres de large séparait deux bandes urbanisées. La ville est divisée en trois arrondissements de 40 000 habitants dotés chacun d'un centre. Chaque arrondissement est découpé en unités de voisinage de 30 à 60 hectares équipés des services quotidiens. Ce type de ville était assez dense puisque 60% des habitations vivent en habitat collectif (55 logements/hectare) et 40% en habitat individuel (25 logements/hectare). Malgré ce chiffre, le coefficient d'occupation des sols n'est que de 0,14 à cause des surfaces occupées par les espaces verts.

2) Le projet centré sur le lac

L'urbanisation est dense et limitée aux collines sur une moitié de lac, l'autre moitié des rives étant occupée par les espaces verts de la plaine. Sur les 140 000 habitants prévus, 65 000 sont logés en habitat collectif à forte densité sur l'Isle d'Abeau et les coteaux de Saint-Marcel ; 25 000 en habitat individuel dense à proximité du lac ; 25 000 sur le sommet des plateaux et 20 000 autour de l'étang de Charamel (commune de Frontenas) en densités variables. Divers facteurs rendent ce projet peu réalisable. Le premier est la nécessité de construire le lac rapidement, ce qui suppose un effort financier important. Le second, peut-être décisif, concerne l'éloignement de la ville par rapport aux zones industrielles, à hauteur de 10 kilomètres de la ville la plus grande, Chesnes. Le troisième est d'ordre urbanistique dans la mesure où la ville est coincée entre le lac et des collines plus accidentées que

⁵⁷ H. Bernard, *op. cit.*, p.54.

celles du plateau sud, ce qui provoquerait des problèmes de circulation. Enfin, la densité des constructions est peu compatible avec l'image d'une « *ville à la campagne* ». Par exemple, un projet consistait à faire un immeuble continu d'environ 2 kilomètres entre Saint-Marcel et Vénérieu.

3) La ville centrée sur l'Isle d'Abeau⁵⁸

Il s'agit d'une ville assez dense dans un « *parti regroupé* » afin de réduire la dimension, le coût et les difficultés d'aménagement et de communication. L'idée de base consistait à faire un centre très fortement urbanisé sur le site du petit plateau de l'Isle d'Abeau, où seraient construits des quartiers à densité de plus en plus faible, au fur et à mesure de leur éloignement du centre (les plateaux nord et sud). Ceci permettait d'éviter l'obstacle de la circulation interne comme dans le projet précédent. De plus, le centre se trouve à proximité de l'échangeur de l'autoroute et de la gare unique, ce qui permet d'assurer une fréquence élevée des liaisons ferroviaires et ainsi faciliter les communications vers les zones d'activités. À l'intérieur de l'Isle d'Abeau serait aménagé un centre très dense à proximité de l'ancien village avec des équipements lourds et une population à hauteur de 15 000 habitants. À l'ouest du centre, un habitat collectif aussi très dense avec 20 000 habitants alors que l'est est résidentiel (5 000 habitants) et le nord pourvu en espaces verts. Au nord (de l'étang de Charamel à Saint-Marcel) et au sud (de l'étang de Saint-Bonnet à Saint-Alban de Roche), l'urbanisation est composée d'unités de voisinage construites selon les proportions suivantes : 15% de logements dans des immeubles collectifs à forte densité (65 logements/hectare) ; 35% en petits immeubles collectifs ou en constructions individuelles groupées (35 logements/hectare) ; 50% en logements individuels (13,5 logements/hectare).

Ces unités de voisinage forment une chaîne, parcourue par les transports collectifs et pourvue d'équipements. Ce projet aboutit à une ville de 120 000 habitants avec trois quartiers de 40 000 habitants, une proportion de 50% de logements collectifs et 50% de logements individuels. Le projet prévoit une extension sur le sommet des plateaux de Saint-Marcel-Bel-Accueil, comme pour la ville centrée sur le lac, ce qui permettrait de loger 20 000 habitants de plus et même accroître ce chiffre grâce aux « *espaces libres internes et à la possibilité d'une*

⁵⁸ Carte en fin de texte.

densification par la réduction partielle de ces espaces ». Ainsi, le projet pouvait contenir 170 000 habitants.

4) Le parti éclaté ou la ville polynucléaire⁵⁹

Ce projet utilisait l'ensemble du périmètre pour réaliser des unités urbaines dont le centre serait l'Isle d'Abeau, qui deviendrait alors la « *véritable ville* », les autres unités étant qualifiées de « *bourgades, villages et hameaux* ». L'ambition de ce projet réside dans la création de relations entre un habitat au contact de sites naturels et un centre fortement urbanisé avec les équipements. Le centre comprend 40 000 à 60 000 habitants avec des constructions élevées de manière à créer des « *espaces minéraux* ». Tout autour, cinq centres sont construits : l'Étang de Saint-Bonnet avec 25 000 à 35 000 habitants ; Saint-Alban de Roche avec 15 000 à 20 000 habitants ; l'Étang de Charamel avec 15 000 à 20 000 habitants ; Saint-Marcel avec 20 000 à 45 000 habitants ; le Plateau de Montbernier avec 15 000 à 20 000 habitants. Là-encore existe une incertitude dans la manière de construire puisque l'on va de 130 000 à 200 000 habitants. Dans une hypothèse moyenne, 150 000 habitants, la Ville se compose de 15% de logements en collectifs denses, 35% en petits collectifs et 50% en habitats individuels. Le réseau de circulation est facile à tracer puisque l'espace ne manque pas. Par contre, l'organisation des transports en commun pose des problèmes de distance, de fréquence, ainsi que de rentabilité. De même n'ont pas été calculés les coûts des aménagements comme l'eau, les égouts, le gaz, l'électricité et la voirie, ni de leur entretien. Le lancement de la ville débute par la création de 5 000 logements entre les étangs de Fallavier et Saint-Bonnet ainsi que par le lancement de la grande zone industrielle (Chesnes, Tharabie) puis par les premières opérations sur l'Isle d'Abeau.

Ces quatre projets a un point commun : la création rapide de la grande zone industrielle de Chesnes-Tharabie et l'élaboration d'un premier quartier très excentré mais proche de l'aéroport de Satolas (accentuation du rôle de ville-satellite de Lyon) et proche de Saint-Quentin-Fallavier, commune particulièrement volontaire dans ce projet.

Le choix du parti éclaté fut approuvé par le CIAT du 26 mai 1970⁶⁰. Pour M. Rossi, ce projet fut le seul à prendre en considération l'ensemble du site pour pouvoir

⁵⁹ Carte en fin de texte.

⁶⁰ Note émanant du secrétaire général du Groupe central des Villes Nouvelles, 10 septembre 1974. Archives CAC Fontainebleau. Versement 19840342, article 627.

garder la maîtrise du plus grand espace possible et ainsi empêcher toute restriction de la ZAD. Afin de permettre à la ville nouvelle d'être rapidement viable, diverses mesures furent rapidement envisagées :

- le blocage des terrains libérés à Bron à la suite du transfert de l'aéroport à Satolas ;
- l'aménagement de l'autoroute A43 en fonction de la ville nouvelle en supprimant l'échangeur de Saint-Priest et en créant deux échangeurs dans le périmètre d'urbanisation ;
- la préparation du VI^e Plan ;
- la maîtrise du problème foncier ;
- la création d'un établissement public pour avoir suffisamment d'autorité et de compétence face à la multiplicité des problèmes et aux divisions des acteurs politiques.

En concluant ces études, M. Rossi tirait le bilan suivant :

« Ville souhaitable au niveau de l'aménagement du territoire. Ville nouvelle dans une économie de marché. L'Isle d'Abeau aspirera à être une ville nouvelle... La qualité de l'urbanisme, le mode de vie qui en découlera, pourtant finalités premières d'une telle opération, n'ont pas été pris en compte. L'essentiel sera donc obtenu par surcroît. »⁶¹

Dans ces conditions, le choix de tel ou tel projet n'engageait pas l'avenir de manière décisive.

« Il (le SDAU) devra pouvoir faire face à d'importantes variations relatives des facteurs de développement. Elle (la mission) se propose de faire des synthèses entre les projets ou de se replier sur le parti sud si le projet choisi se révèle à l'usage trop ambitieux. Elle réalise un projet de premier quartier adaptable à la ville du plateau sud, à la ville centrée sur l'Isle d'Abeau et au parti éclaté »⁶²

2.3. La création politique de la Ville Nouvelle

⁶¹ H. Bernard, *op. cit.*, p.61.

⁶² *Ibid.*, p.62.

Afin de rendre crédible la Ville Nouvelle, un objectif de croissance de 1 500 à 2 000 logements par an était ainsi rendu indispensable. Pour atteindre un tel seuil, il fallait créer un établissement public.

« La complexité des problèmes, le morcellement administratif, la multiplicité des acteurs exigent un meneur de jeu. Seul un organisme souple, recoupant toutes les interventions pourra réussir à équilibrer globalement l'opération. »⁶³

La genèse de l'EPIDA

Afin d'entériner la création de cet établissement public d'aménagement de la Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau, chaque collectivité locale intéressée ainsi que la communauté urbaine de Lyon⁶⁴ et les départements de l'Isère et du Rhône ont du donné leur avis⁶⁵.

Ainsi, le conseil général de l'Isère a donné un avis favorable sans émettre d'observation alors que le président de la communauté urbaine de Lyon et le préfet du Rhône ont tous deux émis un avis défavorable à l'égard de ce projet notamment en raison des charges financières assumées par le département. Quant aux collectivités locales, sur les 23 conseils municipaux consultés, 14 ont émis un avis favorable sans observation, 4 un avis favorable avec des réserves, 3 n'ont émis aucun avis et 2 ont émis un avis défavorable.

Tout d'abord, la commune de Bourgoin-Jallieu a demandé que l'établissement public ait également une vocation agricole. Ensuite, pour les deux communes ayant émis un avis défavorable, il s'agissait de raisons différentes. La commune de l'Isle d'Abeau préférait attendre la conclusion des études en cours avant de se prononcer tandis que la Verpillière, peu touchée par le projet, craignait de voir apparaître de nouveaux problèmes. Les 3 communes n'ayant émis aucun avis (Saint-Marcel-Bel-Accueil, Satolas-Bonce et Saint-Savin) ont préféré attendre la parution des décrets

⁶³ MEAVN, *Propositions pour le VI^e Plan. Note de présentation générale*, 1^{er} avril 1970, p.5. Archives CAC Fontainebleau. Versement 19840342, article 626.

⁶⁴ Note de la Direction du Trésor pour la Direction de l'aménagement foncier et de l'urbanisme concernant un projet de décret sur la création d'établissements publics d'aménagement. 24 novembre 1970. Archives CAC Fontainebleau. Versement 19840342, article 627.

⁶⁵ Courrier du secrétariat des Villes Nouvelles adressé au Ministère des Finances, juin 1971. Archives CAC Fontainebleau. Versement 19840342, article 622.

d'application de la loi Boscher qui préciserait les responsabilités communales de chacune. Parmi les 4 communes ayant émis un avis favorable avec quelques réserves, seule la réserve formulée par la commune de Vénérieu concernait directement le périmètre de l'établissement public dans la mesure où elle souhaitait l'intégration de l'Étang de Moras dans le périmètre afin de protéger ce territoire de toute urbanisation.

L'Établissement Public de l'Isle d'Abeau (EPIDA) fut créé par décret en Conseil d'État le 10 janvier 1972. Habilité à « *procéder à toutes opérations de nature à faciliter l'aménagement d'une agglomération nouvelle* », cet établissement à caractère industriel et commercial est chargé d'élaborer une politique d'acquisition foncière pour le compte de l'État, du Syndicat Communautaire ou pour son propre compte. Il gère en outre les sommes affectées aux achats de terrains et aux travaux d'équipements primaires pour le compte de l'État. Enfin, il viabilise, équipe et vend des terrains aux promoteurs et investisseurs. Ses moyens financiers proviennent des subventions de l'État ainsi que du prélèvement d'un pourcentage de 3,50% sur les travaux effectués pour le compte du Syndicat Communautaire⁶⁶. En outre, l'Établissement assurait la coordination avec le Groupe Central des Villes Nouvelles, qui répartit les crédits finalisés dans le plan à l'ensemble des villes nouvelles. Son conseil d'administration est paritaire et comprenait sept élus, deux conseillers généraux et cinq délégués de communes. Le premier directeur de l'établissement était M. Morel, ancien directeur de la MEAVN.

Dans cette configuration, l'EPIDA est-il un simple organisme technique d'aménagement ou bien un rouage supplémentaire de la politique de l'État ? Une réponse peut-être donnée au regard du rôle joué par l'organisme dans la délimitation du périmètre de l'agglomération nouvelle et de ses rapports avec le Syndicat Intercommunal puis avec le Syndicat Communautaire.

Le périmètre de l'agglomération nouvelle

Dans une lettre adressée au Préfet de l'Isère, en janvier 1972, A. Bord, secrétaire d'État auprès du Ministre de l'Intérieur, écrivait :

⁶⁶ Convention du 24 avril 1973. L'Établissement obtenait également des rémunérations pour ses activités de conseil et études. Cité par H. Bernard, *op. cit.*, p.97.

« Je vous confirme l'accord de principe donné par mon représentant sur les éléments du dossier constitué pour la création de l'agglomération nouvelle de l'Isle d'Abeau. Vous pouvez donc, dès maintenant, procéder aux consultations du Conseil Général et des conseils municipaux concernés. »⁶⁷

Peu après (7 février 1972), le Préfet de l'Isère (M. Vaudeville) adressait aux maires des 22 communes concernées par le périmètre, un dossier de création, conformément à la loi Boscher et au décret du 27 octobre 1971. Cette question du périmètre fut difficile à trancher. En effet, alors qu'il existait un consensus sur le SDAU, il était plus difficile de tenir compte de la position de chaque commune et de l'intérêt effectif que présentait leur territoire pour l'urbanisation.

Trois problèmes essentiels furent ainsi soulevés.

Le premier problème concernait les communes partiellement touchées par le projet. Par exemple, d'après le SDAU, la commune de Roche était touchée par une faible fraction, au nord de son territoire, à proximité de l'étang de Saint-Bonnet. Cependant, il était prévu d'installer à proximité immédiate de la commune, des équipements publics importants comme le lycée, le centre commercial, le centre social de Saint-Bonnet et une piscine. A ce titre, une urbanisation au-delà du périmètre était à prévoir, ce qui poserait des problèmes au Syndicat car cette urbanisation n'aurait pas à supporter les charges de la Ville Nouvelle : les habitants non inscrits dans le périmètre d'action bénéficieraient de ces équipements. Dans ce cas, il fallait élargir le périmètre pour inclure un nombre important de terrains, non pas pour les urbaniser mais pour protéger l'urbanisation effective de la Ville Nouvelle. Ainsi, jusqu'où aller pour assurer une relative protection des franges et définir, pour les communes limitrophes, leur partie du territoire à intégrer ? Il existait une série de négociations avec chaque commune concernée : Roche, Four, Domarin, Saint-Savin, Satolas-et-Bonce. La tendance majoritaire des conseils municipaux consistait à restreindre au minimum l'emprise de la zone d'agglomération nouvelle, alors que la tendance de l'EPIDA en revanche cherchait à élargir au maximum cette emprise pour obtenir l'effet de glacis précédemment décrit. Cependant, comme l'EPIDA souhaitait obtenir des votes favorables, le compromis était recherché. La commune de Bonnefamille fut exclue à la suite de la consultation de ses conseils municipaux.

⁶⁷ *Ibid.*, p.99.

Le deuxième problème a porté encore une fois sur les communes partiellement touchées par le périmètre, comme Saint-Hilaire-de-Brens et Saint-Quentin-Fallavier coupées en deux par le périmètre prévu. Les craintes de ces communes portaient sur la possibilité d'éclatement de la commune avec des habitants intégrés à la Ville Nouvelle et d'autres exclus. Elles ont ainsi demandé à étendre le périmètre aux limites de la commune.

Le troisième problème a porté sur la délimitation interne pour les communes intégrées en totalité dans le périmètre de l'agglomération nouvelle. En dépit des cas particuliers, l'idée dominante qui présidait était que la Ville Nouvelle entraînerait des conséquences lourdes sur la fiscalité locale. Le rôle des communes était d'éviter de faire supporter à la population ancienne les conséquences d'une urbanisation à destination d'une population nouvelle. Par exemple, les communes de Frontonas, Saint-Marcel-Bel-Accueil ou Vénérieu se composaient d'un habitat dispersé en hameaux. S'il avait fallu retirer toutes les parties construites, le résultat aurait donné de nombreuses enclaves, difficilement gérables. Par ailleurs, ces communes essentiellement rurales, retiraient leurs ressources fiscales de ces terrains. Ainsi, quel intérêt, pour une commune totalement incluse dans la ZAD, de maintenir son autonomie communale pour sa seule partie construite ? On aurait eu quelques dizaines d'hectares exclus du syndicat communautaire, sans ressources, mais devant supporter l'entretien du groupe scolaire primaire, des équipements sportifs, de l'aide scolaire, etc., entourés de vastes terrains pouvant être urbanisés sous la compétence du syndicat communautaire. Les élus du plateau du nord sentaient que la situation serait intenable et, bien qu'ils ne l'aient pas souhaité, se trouvaient dans l'obligation d'intégrer en totalité le périmètre de la Ville Nouvelle. Pour les communes les plus importantes, la problématique était un peu différente. L'exemple de la commune de Saint-Quentin-Fallavier, où la décision fut longuement débattue, est particulièrement éloquent :

« Le Conseil Municipal aurait pu émettre un avis ne demandant qu'une intégration partielle du territoire communal dans le périmètre de la Ville Nouvelle. Il aurait pu demander que le périmètre de la Ville Nouvelle suive le tracé actuel de la ZAD et qui aurait par conséquent exclu l'agglomération. Cette proposition aurait certainement été acceptée par l'administration.

L'intégration partielle (...) avait l'avantage pour les conseillers municipaux de conserver l'essentiel de leurs prérogatives dans la partie du territoire non incluse dans le périmètre de la Ville Nouvelle. Mais, cette solution

présentait l'inconvénient de couper le territoire en deux parties sur le plan fiscal. Tous les habitants compris dans le périmètre seraient soumis à une fiscalité unique alors que commune conservait sa propre fiscalité sur la partie de territoire non englobée dans ce périmètre. Etant donné le niveau de fiscalité de la commune de Saint-Quentin-Fallavier en 1973, relativement élevé par rapport aux autres communes comprises dans le périmètre de la Ville Nouvelle et en raison des charges nouvelles en remboursements d'emprunts qui n'auraient pas manqué de peser sur les finances communales, il est apparu que les habitants de cette commune avaient avantage à être soumis à la fiscalité de la Ville Nouvelle plutôt qu'à la fiscalité communale. »⁶⁸

Ainsi, comme les nouveaux emprunts aggravaient une fiscalité déjà lourde, il y avait avantage à la diluer dans le syndicat communautaire, préoccupations retrouvées à Bourgoin-Jallieu.

Les votes des communes se sont répartis en trois catégories⁶⁹.

1) Onze communes ont émis un avis favorable au périmètre proposé ou avec de légères réserves :

- Bourgoin-Jallieu : exclusion de l'agglomération existante ;
- Grenay : réserves sur le projet d'autoroute nord-sud ;
- Panossas : refus d'étendre le périmètre à la totalité de la commune ;
- Ruy
- Saint-Alban-de-Roche
- Saint-Chef
- Saint-Hilaire-de-Brens : intégration totale ;
- Saint-Marcel-Be-Accueil : sous réserve de pouvoir modifier plus tard le périmètre ;
- Saint-Quentin-Fallavier : intégration totale, sous réserve que la commune soit suffisamment représentée au Comité du futur Syndicat Communautaire ;
- Vaulx-Milieu ;
- La Verpillière : intégration totale avec demande que son CES devienne un CES de la Ville Nouvelle.

2) Trois communes ont émis des réserves et souhaité des modifications du périmètre :

- Chamagnieu : demande d'un nouveau périmètre ;
- Domarin : modification des limites de la zone industrielle ;

⁶⁸ Bulletin du Conseil Municipal, 1973. Cité par H. Bernard, *op. cit.*, p.102.

⁶⁹ *Ibid*, p.104.

- Roche : limitation du périmètre à la ZAD.

3) Huit communes ont émis un avis défavorable.

- Bonnefamille ;

- Four ;

- Frontonas ;

- L'Isle d'Abeau ;

- Saint-Savin ;

- Satolas-et-Bonce ;

- Vénérieu;

- Villefontaine

Les raisons avancées pour cet avis défavorable sont un désaccord sur le gel des terrains dans la ZAD, les problèmes financiers non éclaircis, l'absence d'autonomie des communes dans la Ville Nouvelle et enfin le manque d'intérêt des communes pour la Ville Nouvelle. À l'issue d'un débat, le Conseil Général de l'Isère a approuvé ce périmètre le 2 juin 1972 par 15 votes favorables, 3 contre, 9 absentions et 18 refus de participer au vote. À la suite de modifications comme le retrait de la commune de Bonnefamille du périmètre, le décret fut mis en œuvre le 10 août 1972, fixant le nouveau périmètre de l'agglomération nouvelle.

La naissance du Syndicat Communautaire d'Aménagement⁷⁰

À partir d'août 1972, la question de l'organisme gestionnaire du périmètre d'urbanisation de la ville nouvelle s'est posée. Reprenant les termes de la loi, trois possibilités s'offraient : une communauté urbaine, un syndicat communautaire ou bien un ensemble urbain. L'idée d'une communauté urbaine fut rapidement exclue puisqu'un seuil de 50 000 habitants à l'intérieur dudit périmètre était nécessaire.

Après le décret du 10 août 1972 portant création de l'agglomération nouvelle de l'Isle d'Abeau, les conseils municipaux des 21 communes concernées avaient un délai

⁷⁰ Afin de ne pas alourdir la compréhension de ce travail, nous avons délibérément renoncé à évoquer le rôle du Syndicat intercommunal de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau (SIAVNIA), mis en œuvre de juillet 1970 à juin 1972. Nous avons également disposé de peu de documentation sur ce sujet (pas de consultation des archives).

de quatre mois pour se prononcer sur l'une des deux formules⁷¹ possibles en vue du regroupement obligatoire prévu par la loi Boscher. La formule de syndicat communautaire d'aménagement⁷² fut retenue par décision du 26 décembre 1972 et, en janvier 1973, remplaçait le syndicat intercommunal d'aménagement installé par le Préfet de

La plupart des compétences des communes furent transférées au Syndicat communautaire et les impôts prélevés directement par le SCANIDA. Une Commission "Finances" répartissait ces allocations entre les communes, allocations servant généralement à rembourser les emprunts contractés pour la construction ou la réfection de bâtiments publics. Selon l'administration du SCANIDA, les prétentions toujours plus élevées des communes sont un des facteurs d'aggravation de difficultés financières. Malgré le retrait de leurs principales prérogatives, les maires de 21 communes se trouvaient dans une situation relativement confortable car grâce à l'allocation du SCANIDA, ils pouvaient entreprendre des travaux qu'ils n'auraient pu financer avec leurs budgets antérieurs.

Théoriquement, l'EPIDA était l'appareil d'exécution du Syndicat Communautaire d'Aménagement, lequel, en dernier ressort, pouvait accepter ou rejeter les dossiers qui lui sont présentés. En fait, l'EPIDA est bien plus qu'un organisme technique et ses pouvoirs sont supérieurs à ceux prévus par la loi Boscher. Plusieurs raisons expliquent ce rôle déterminant et moteur dans la conception et la production de la Ville Nouvelle.

En premier lieu, l'Établissement Public reste le mandataire permanent et obligatoire du Syndicat Communautaire d'Aménagement. Certes, il pourrait provisoirement refuser les projets de création et de réalisation de ZAC qui lui sont présentés, mais ne parviendrait jamais à bloquer ni à infléchir radicalement le processus d'urbanisation. Par exemple, le SCANIDA ne peut ni faire appel à un autre mandataire ni participer à la procédure d'un appel d'offres.

⁷¹ L'option "ensemble urbain" revenait à une fusion de communes. Par ailleurs, il aurait dû être imposé aux communes en cas d'absence de décision de leur part au bout du délai imparti.

⁷² Le SCANIDA est doté d'un comité composé, depuis les élections municipales de mars 1977 de 42 délégués élus par les conseils municipaux des vingt et une communes. Chaque commune est représentée en fonction de sa population légale (1 à 8 délégués selon le cas) et bénéficie d'un délégué supplémentaire quand son territoire est situé entièrement dans la ZAN. Le comité élit parmi ses membres un bureau composé d'un président et de quatre vice-présidents.

En second lieu, l'EPIDA a les capacités de définir une stratégie et des objectifs propres : il dispose d'une autonomie de décision en l'absence de hiérarchie entre cet appareil d'État, administration de mission, et les administrations centrales⁷³. S'agissant des étapes de réalisation de la Ville Nouvelle ou des objectifs fixés dans le cadre des plans, l'Établissement Public est le seul interlocuteur des administrations centrales concernant la discussion des programmes d'action prioritaires.

Enfin, il faut insister sur la position stratégique de l'Établissement public entre les collectivités locales et l'État. L'EPIDA, qui participe activement à la discussion du budget du SCANIDA (l'inverse n'est pas vrai) arbitre des exigences contradictoires. Se faisant l'interprète du Syndicat d'Aménagement auprès du Groupe Central des Villes Nouvelles, il peut obtenir des dotations budgétaires supérieures à celles prévues initialement pour tel ou tel chapitre en échange de quoi le Syndicat accepte de voter des projets d'études sur lesquels il était réticent au départ. Le SCANIDA ne dispose pas de moyens légaux ni des moyens techniques ou financiers pour faire appel à un aménageur concurrent auquel il déléguerait ses attributions d'aménagement des quartiers d'habitation.

⁷³ Y. Brissy, *Les Villes Nouvelles*, Paris, Berger-Levrault, coll. L'Administration Nouvelle, 1974, p.56.

Conclusion

Le processus de fabrication de la Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau s'est poursuivi difficilement en raison de la greffe délicate avec les collectivités locales et le rôle majeur de l'EPIDA. En effet, après avoir été considérée comme trop lointaine par la ville de Grenoble et concurrente par les élus lyonnais, dont l'influence économique était primordiale, la Ville Nouvelle paraît encore plus isolée.

Deux paramètres permettent de cerner ces fragilités.

Premier paramètre : les changements de périmètre d'action de l'EPIDA⁷⁴, qui démontrent les difficultés à faire accepter cet établissement public par des petites communes soucieuses de garder leurs prérogatives. Arrêté en 1972, le périmètre de l'agglomération nouvelle couvrait 28 727 hectares et 21 communes (Bourgoin-Jallieu, Chamagnieu, Domarin, Four, Frontonas, Grenay, La Verpillière, l'Isle d'Abeau, Panossas, Roche, Ruy-Montceau, Saint-Alban-de-Roche, Saint-Chef, Saint-Hilaire-de-Brens, Saint-Marcel-Be-Accueil, Saint-Quentin-Fallavier, Saint-Savin, Satolas et Bonce, Vaulx-Milieu, Vénérieu et Villefontaine). Le contour de ce périmètre trouvait sa légitimité politique dans la mise en place du SCANIDA, institué par arrêté ministériel le 26 décembre 1972. Au sein du SCANIDA, les opinions sur l'opportunité de la Ville Nouvelle fluctuaient. Dès 1973, les difficultés sont apparues et la perspective des élections municipales de 1977 a accentué ces débats houleux. L'un des arguments de campagne a porté sur la dénonciation des prérogatives laissées à l'EPIDA. En définitive, les divergences d'appréciation entre les organismes liés à l'État et les instances locales conduiront à un éclatement du SCANIDA en 1979. Dès lors, cet organisme se trouvait réduit à 8 communes : Grenay, Saint-Quentin-Fallavier, Villefontaine, Roche, Four, Vaulx-Milieu, Saint-Alban de Roche, l'Isle d'Abeau. Par la suite, trois communes ont quitté le syndicat communautaire avec l'accord de l'État, à condition seulement de rembourser les investissements pris sur leur territoire et d'accepter, éventuellement, un découpage de leur périmètre communal. Ainsi, la ville de Roche fut contrainte de céder le secteur des Fougères à Villefontaine et Saint-Alban de Roche a abandonné dans les mêmes conditions les Trois-Vallons à la commune de l'Isle d'Abeau.

⁷⁴ Se conférer aux cartes sur l'imbrication des périmètres en fin de texte.

Deuxième paramètre : la situation financière du SCANIDA très préoccupante. Par exemple, le déficit du syndicat était déjà de 634 000 Francs en 1973 et de plus de 2 millions de francs l'année suivante⁷⁵. Les raisons de ces problèmes financiers concernaient la progression rapide des dépenses liées à la mise en service et aux frais de gestion des équipements de la Ville Nouvelle autant que des demandes croissantes des communes pour l'entretien courant ou la création de structures culturelles et/ou sportives municipales.

*« Le phénomène "Ville Nouvelle" provoque une inflation des besoins. Les retards accumulés ne font qu'aggraver la situation. On a réveillé la belle au bois dormant. »*⁷⁶

Les effets de la conjoncture économique se font également sentir dans le domaine de la construction de logements. Alors que l'objectif maximum était de construire 1 800 logements par an, le point d'équilibre financier était de l'ordre de 1 200 logements par an. En 1976, ce chiffre était tombé à moins de 700 logements par an.

*« Si je donne l'alerte sur ces problèmes qui semblent à certains de peu de poids à côté des options d'urbanisme ou du rythme de commercialisation des zones industrielles, c'est parce que je suis convaincu que l'État n'a pas pris la vraie mesure des concours financiers qui vont lui être demandés, que l'établissement public d'aménagement n'a pas encore pleinement mesuré les répercussions de son action d'aménagement et d'équipement sur la vie locale et que les habitants ne sont pas disposés ni à payer pour la ville nouvelle ni à renoncer à en tirer profit. »*⁷⁷

Les difficiles négociations entre l'État et le Syndicat d'aménagement pour équilibrer le budget du syndicat, négociations orchestrées par l'établissement public, accentuent la tutelle financière du syndicat et son inaptitude à réguler de manière autonome son budget. Toutefois, aucune Ville Nouvelle n'ayant été évalué financièrement avant leur création, les problèmes financiers étaient prévisibles. La déclaration de J.-P. Fourcade au Sénat en juin 1977 a accentué davantage ce malaise et provoqué une hostilité croissante envers l'autoritarisme de l'État.

⁷⁵ En 1975, le déficit était supérieur à 5 millions de francs. Note du Secrétaire général du groupe central des villes nouvelles, 17 février 1975. Archives CAC Fontainebleau. Versement 19840342, article 627.

⁷⁶ Note du Secrétaire général du groupe central des villes nouvelles, 17 février 1975. Archives CAC Fontainebleau. Versement 19840342, article 627.

⁷⁷ *Ibid.*

« Il s'agit de faire passer les Villes Nouvelles du rêve technocratique à la réalité politique, c'est-à-dire, commencer dès maintenant à les engager dans un urbanisme, un régime financier et un statut administratif qui se rapprocheraient progressivement du droit commun. »⁷⁸

Bibliographie (sources primaires)

Centre d'Archives Contemporaines Fontainebleau. Versement 19840342

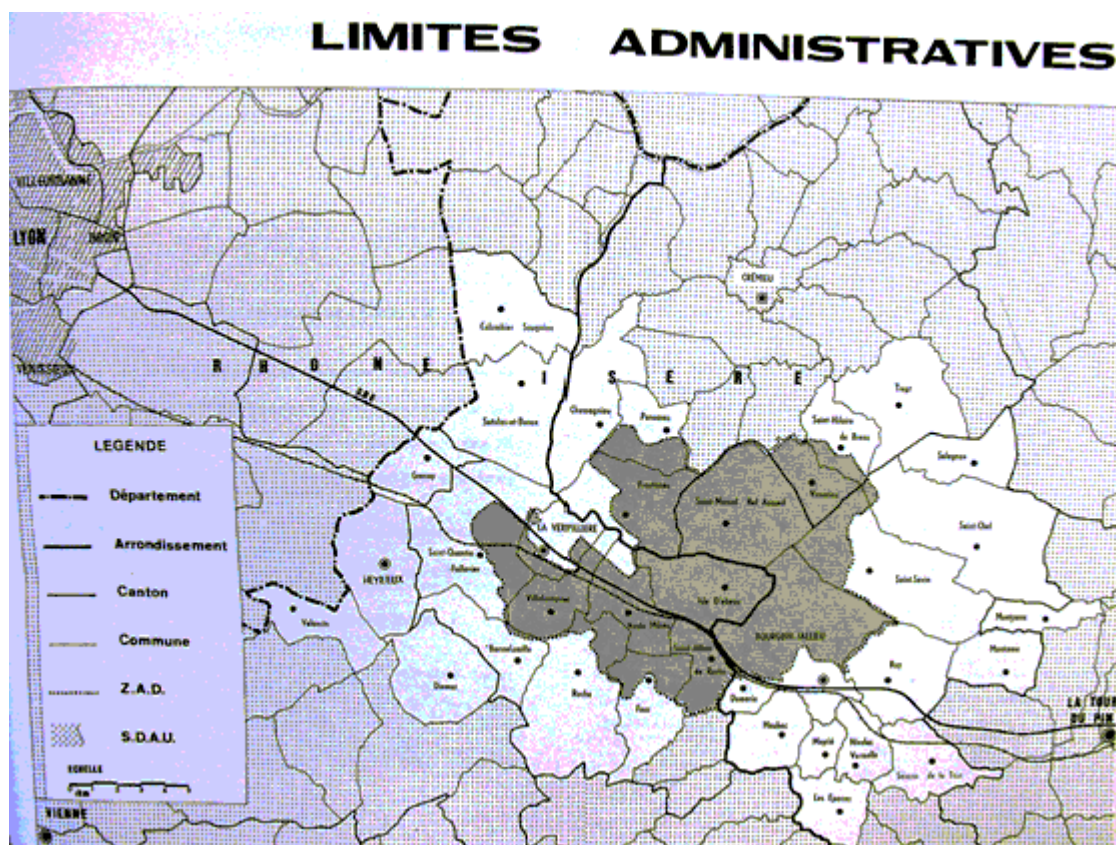
Articles : 124 / 203 / 204 / 276 / 277 / 334 / 382 / 401 / 402 / 621 / 622 / 623 / 625 / 626 / 627 / 629 / 630 / 631 / 633

EPIDA Centre de documentation

Articles : 176 / 221 / 289 / 299 / 303 / 315 / 363 / 373 / 395 / 461 / 462 / 468 / 469 / 1030

⁷⁸ Archives CAC Fontainebleau. Versement 19840342, article 629.

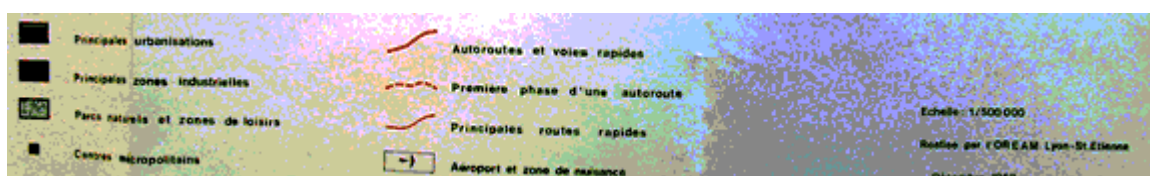
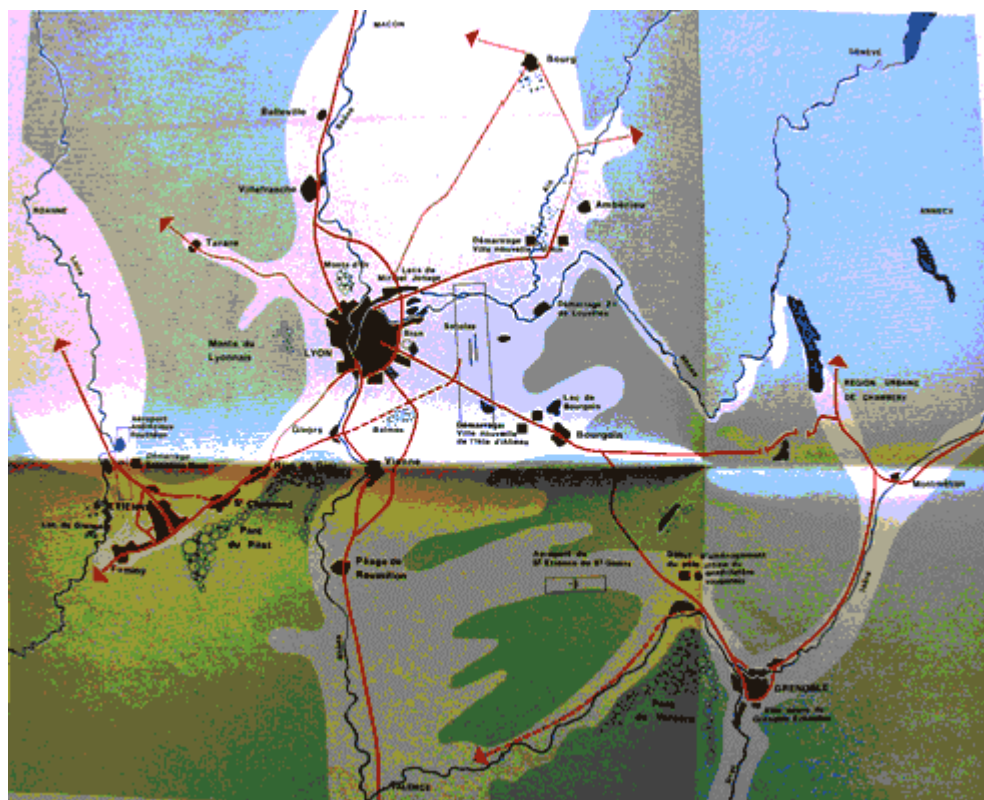
Imbrication de périmètres



Source. L'Isle d'Abeau. 1973.

Archives CAC Fontainebleau. Versement 19840342, article 629.

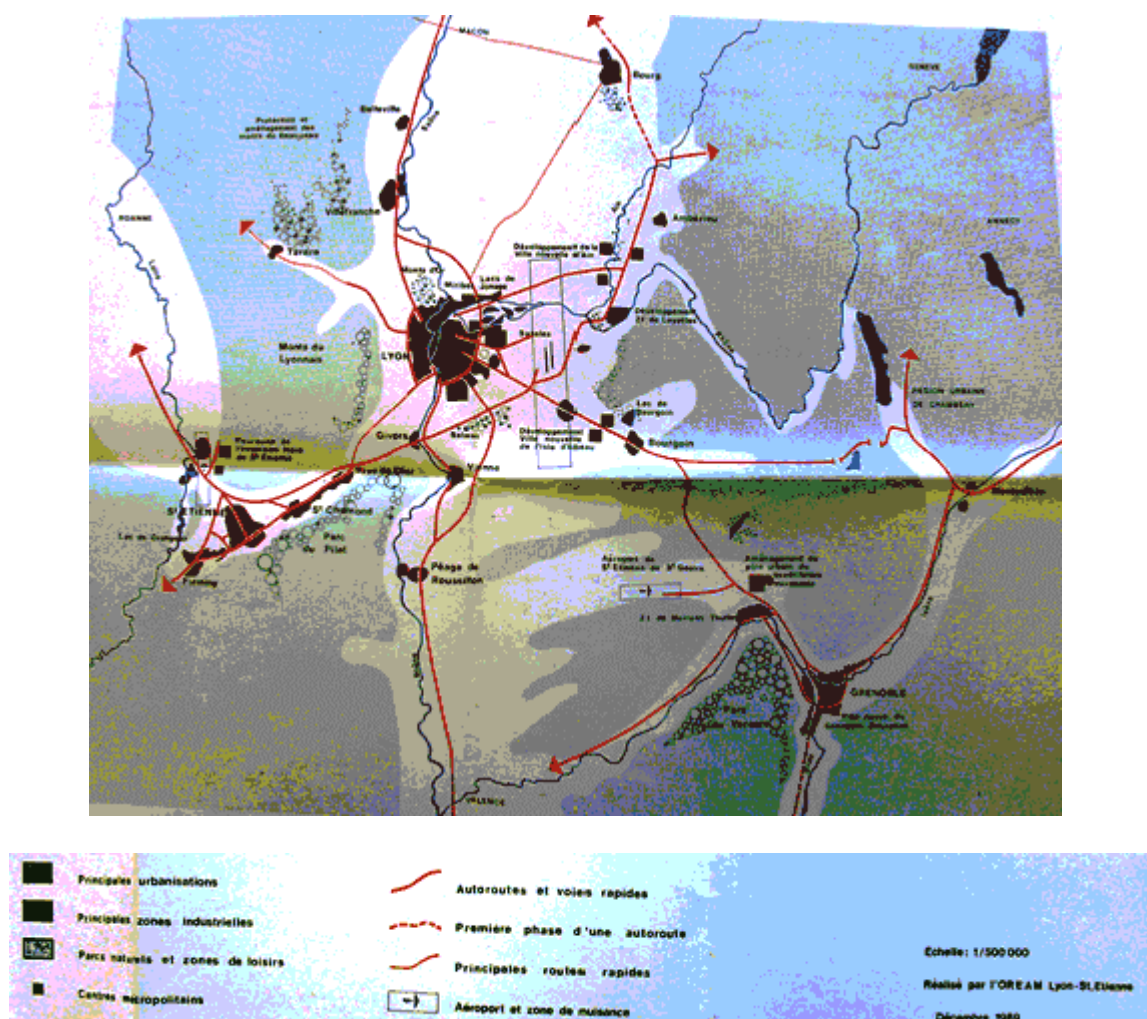
Prévisions d'urbanisation de l'aire métropolitaine
1977 – 1978



Source. MEAVN, L'Isle d'Abeau Ville Nouvelle. Propositions. 1970

Archives EPIDA. Article 221.

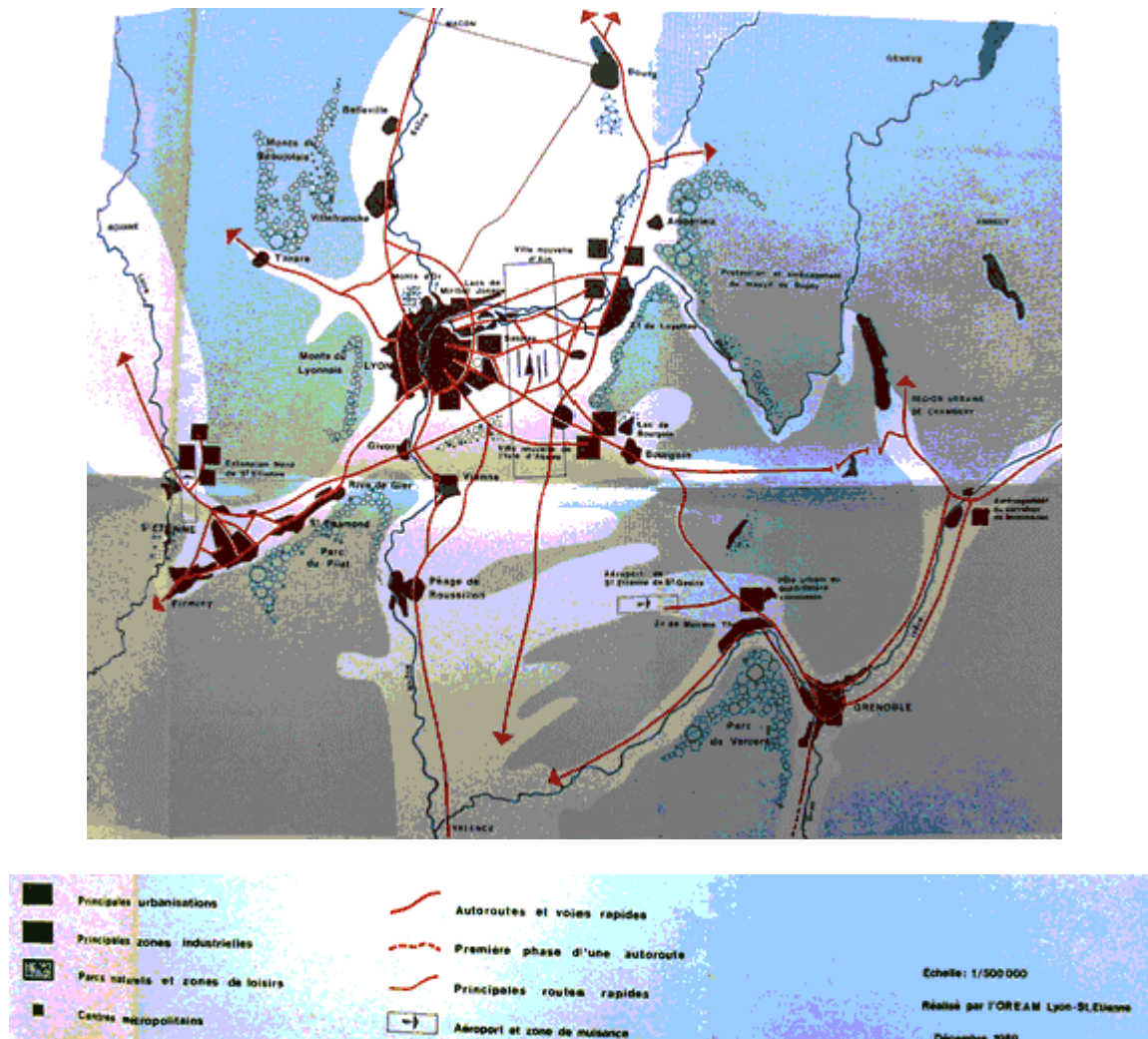
Prévisions d'urbanisation de l'aire métropolitaine
1985



Source. MEAVN, L'Isle d'Abeau Ville Nouvelle. Propositions. 1970

Archives EPIDA. Article 221.

Prévisions d'urbanisation de l'aire métropolitaine
2 000



Source. MEAVN, L'Isle d'Abeau Ville Nouvelle. Propositions. 1970

Archives EPIDA. Article 221.

3. FRAGMENTS DE MODERNITÉ EN BAS DAUPHINÉ

Gilles NOVARINA et Muriel GALLAND-SEUX

Il y a un peu plus d'une trentaine d'années, est lancée la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau. La date de naissance de cette ville nouvelle est difficile à fixer : l'on peut effet retenir soit la fin des années 1960, date des premières études de l'OREAM, soit 1969, date de création de la Mission d'études, soit encore 1972, date de la création de l'Etablissement Public de l'Isle d'Abeau (EPIDA) et du lancement des premières réalisations. La création de cette ville nouvelle de province intervient à la fin des trente glorieuses, une période qui se caractérise par l'annonce de la première crise pétrolière et par une perte progressive de croyance dans les modèles d'urbanisation (ceux des grandes opérations, des campus et des grands ensembles) qui prévalaient depuis le milieu des années 1950 en France.

La réalisation de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau intervient à un moment charnière de l'histoire de la pensée urbanistique. Les grands ensembles commencent à être critiqués – en 1973, la circulaire Guichard prévoit d'ailleurs leur interdiction. Les villes nouvelles, plus particulièrement celle de l'Isle d'Abeau, se situent à la fois en continuité et en rupture par rapport aux grandes opérations qui les ont précédées. Dans les formes spatiales qu'elles proposent, elles se veulent être un dépassement des grands ensembles sans pour autant procéder à une remise en cause radicale des principes qui régissent leur organisation spatiale. Pour la plupart, les architectes de l'Isle d'Abeau travaillaient auparavant à la réalisation des grands ensembles. Ils n'étaient pas tous critiques à l'égard de cette première expérience de travail, mais jugeaient qu'il n'y avait pas de raison de reproduire mécaniquement les solutions testées jusque-là ; dans la mesure où l'on intervenait sans que soit compté l'espace, il convenait de se reposer les problèmes et d'expérimenter de nouvelles formes d'organisation urbaine.

Les références, qui ont nourri la pensée des urbanistes et des architectes de l'Isle d'Abeau, sont donc plus diverses que ne pouvait le laisser penser une analyse par trop superficielle. Quand démarrent les premières études de l'OREAM, cela fait plus de dix ans que s'est tenu à Dubrovnik le dernier Congrès International pour l'Architecture Moderne, congrès qui s'est d'ailleurs conclu sur un désaccord entre les diverses générations d'architectes modernes. Cela fait plus de vingt ans qu'a démarré

l'expérience britannique des villes nouvelles. Et le lancement de l'Isle d'Abeau est contemporain de l'expérimentation à l'initiative d'architectes, membres ou proches du Team 10, de nouvelles formes d'organisation de l'habitat collectif dans les quartiers périphériques, comme la Villeneuve à Grenoble, le Mirail à Toulouse, Grigny la Grande Borne ou Gallarate à Milan. L'Isle d'Abeau représente un cas intéressant à analyser, car les références urbanistiques qui sont à l'œuvre dans la pensée, dans les projets et dans les réalisations de ses concepteurs s'entrecroisent et se mêlent.

Pour comprendre les référentiels de la pensée et de l'action urbanistique à l'Isle d'Abeau, nous procéderons en deux temps :

- nous reviendrons d'abord sur le contenu des quelques grandes représentations de l'urbanisme que sont la cité-jardin, le grand ensemble et la ville nouvelle ;
- nous montrerons comment les architectes et les urbanistes de la ville nouvelle articulent des éléments empruntés à plusieurs de ces représentations lorsqu'ils construisent à leur tour de nouvelles figures représentatives de la ville.

Notre entreprise est d'autant plus difficile que la réalisation de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau s'étend maintenant sur plus de trente ans, qu'il a donc fallu adapter les projets aux retournements du contexte économique, financier et social et que les personnes interrogées sont tout naturellement conduites à reconstruire leurs discours pour tenir compte de ces évolutions.

3.1. Cité-jardin, grand ensemble et ville nouvelle

Tous ces modèles urbanistiques procèdent à la fois d'une volonté de réforme sociale et d'un désir de restructuration urbaine. Ce qui nous intéresse ici, ce sont plus les représentations urbanistiques que les représentations sociales.

La cité-jardin

La cité-jardin est l'œuvre d'un homme en particulier, Ebenezer Howard, qui en fixe non seulement les principes d'organisation, mais lance à partir de 1902 la réalisation de deux d'entre elles à Letchworth et Welwyn. Ebenezer Howard, philanthrope et socialiste, compte parmi les nombreuses personnalités qui, à la fin du

19^{ème} et au début du 20^{ème} siècle, partagent la même critique de l'extension désordonnée des villes qu'a entraînée la constitution de la société industrielle. Pour lui, comme pour bien d'autres, la banlieue symbolise tous les maux dont souffrent les ouvriers. Dans son ouvrage publié en 1898, *Garden Cities of To-Morrow*⁷⁹, il explique sa volonté de créer, à distance des grandes agglomérations, un nouveau type d'organisme urbain qui réunirait les qualités de la ville et de la campagne. La cité-jardin, pour être dotée d'une certaine autonomie, doit accueillir en son sein résidences, activités de production, équipements, commerces et services. Elle se situe dans la longue tradition de création de villes nouvelles.

Mais il est d'autres principes qui régissent l'organisation de la cité-jardin. (Figure N°1 : groupements d'habitation à Letchworth).

Le premier a trait à la limitation de sa taille qui selon Ebenezer Howard ne doit pas dépasser trente-cinq mille habitants. Un large ensemble de terres agricoles, de prairies et de forêts constitue une ceinture verte qui empêche l'extension de la cité-jardin.

Le second est la concrétisation de la volonté d'associer la ville et la campagne. La cité-jardin est composée d'une succession d'ensembles de maisons individuelles en bandes. Chacune de ces maisons est dotée d'un jardin et ne doit pas dépasser deux étages. La réalisation de ces ensembles est l'objet d'un soin particulier et les architectes chargés de la conception de Letchworth et de Welwyn, Barry Parker et Raymond Unwin, étudient avec beaucoup d'attention les différents modes d'association de ces habitations individuelles dans le cadre de squares ou de closes. Dans leurs projets, ils privilégient une architecture d'inspiration régionaliste (celle du cottage campagnard).

Le troisième vise à la fondation d'un centre-ville où viennent s'installer les commerces et les services d'une part, les équipements publics de l'autre. Ce centre fait par ailleurs une part belle aux parcs et jardins.

La question du quartier n'est pas au cœur de la réflexion des promoteurs de la cité-jardin. Dans son diagramme originel de la cité-jardin Ebenezer Howard divise la ville en « *wards* » dont il fixe le nombre d'habitants (inférieur à cinq mille) et prévoit l'implantation de pôles de services (école, épicerie...) de proximité. Il fixe ainsi un principe de répartition des équipements à l'intérieur de la cité-jardin qui doit

⁷⁹ HOWARD E. *Garden Cities of To-Morrow*, Londres, Faber & Faber, 1946, 168 p.

permettre de minimiser les déplacements entre lieu de résidence et lieu d'implantation des équipements. Il ne donne pas de forme spatiale particulière à chacun de ces *wards*. Ces derniers constituent un simple « *embryon* » de la notion d'unité de voisinage qui sera développée plus tard par Clarence Perry à l'occasion de la préparation en 1929 du *New York regional plan*⁸⁰. Clarence Perry trace pour chacune de ces *neighbourhood units* un plan radioconcentrique où les unités résidentielles s'organisent autour d'un pôle d'équipements et de services. (Figure N°2 : neighborhood unit dans le *New Regional Plan*).

A la différence du *ward*, la création d'unités de voisinage répond non seulement à un objectif fonctionnel de répartition équilibrée des équipements, mais aussi à une volonté de renforcer l'identification à une communauté locale :

« Clarence Perry developed the idea of the neighbourhood unit, not merely as a pragmatic device, but as a deliberate piece of social engineering which would help people achieve a sense of identity with the community and with the place »⁸¹.

Chaque unité d'habitation est bordée par des voies accueillant un niveau élevé de trafic automobile, voies qui la sépare des autres unités d'habitations.

La cité-jardin a trouvé un début de concrétisation avec la construction de Letchworth qui compte, en 1916, seize mille habitants et obtient la consécration lorsqu'elle obtient trois années plus tard le statut de commune. L'initiative d'Ebenezer Howard trouve un écho certain dans le reste de l'Europe : en Allemagne, en Belgique ou en France, se constituent des associations pour la promotion des cités-jardins. Mais l'exemple britannique, c'est-à-dire la constitution d'une pleine et entière ville à l'initiative d'une société qui constitue son capital grâce au lancement d'une souscription auprès du public, ne fait l'objet que de pâles imitations. Les cités-jardins lancées dans la banlieue parisienne, à l'initiative de l'Office HBM du département de la Seine, ne sont, à l'exception de Suresnes, que de simples ensembles d'habitations, au sein desquels le logement collectif prend rapidement le pas sur l'individuel groupé.

La filiation entre les cités-jardins anglaises et les villes nouvelles françaises des années 1960-1970 est difficile à établir. La cité-jardin est le fruit d'une initiative privée, alors que les villes nouvelles sont planifiées par l'administration centrale de

⁸⁰ HALL P. *Urban and regional planning*, Londres et New York, Routledge, 1992, p.43.

⁸¹ HALL P., op. cité, p.43.

l'Etat. La cité-jardin privilégie la maison individuelle, alors que les villes nouvelles font, dans un premier temps au moins, la part belle à l'habitat collectif. De l'expérience de la cité-jardin, la ville nouvelle retient en fin de compte relativement peu de choses. Elle reprend à son compte l'idée d'organiser le développement de l'urbanisation sous forme de pôles autonomes par rapport aux grandes agglomérations situées à proximité. Elle fait sienne la conception d'une programmation du développement, prenant la forme d'une succession de projets partiels (de plans-masses) conduits à l'initiative d'un seul maître d'ouvrage.

Le grand ensemble

Cette forme urbaine constitue l'élément de base de la politique des grandes opérations d'urbanisme, menée entre 1955 et 1965 en France. Les principes d'organisation spatiale du grand ensemble sont issus des théories de l'architecture moderne, notamment du livre publié pour la première fois par Le Corbusier en 1942, livre qui synthétise les conclusions d'un Congrès International pour l'Architecture Moderne qui s'est tenu en 1933 à Athènes⁸².

Dans *La Charte d'Athènes*, c'est moins l'idée d'un zoning fonctionnel basé sur la séparation des espaces dévolus au logement, au travail et aux loisirs que les réflexions ayant trait à la circulation, qui sont retenues pour l'organisation des grands ensembles. Le Corbusier affirme que l'invention de l'automobile bouleverse l'organisation du réseau de voirie. Les plans de ville, notamment les tracés haussmanniens, répondent aux nécessités de déplacements qui s'effectuent principalement à pied, ce qui explique le maillage serré du territoire et la distance faible (quelques centaines de mètres) qui existe entre les croisements. Le passage de la « *vitesse naturelle* » (celle des piétons, des bicyclettes ou des voitures à cheval) à la « *vitesse mécanique* » (principalement celle de l'automobile) implique, si l'on désire conserver une fluidité de la circulation, un éloignement des croisements les uns des autres. La ville moderne, à la différence de la ville traditionnelle, doit être organisée d'une part sur un réseau de voirie structuré en mailles très lâches, d'autre part sur une séparation des différents types de circulation (piétons, deux roues, voitures).

⁸² LE CORBUSIER *La Charte d'Athènes*, Paris, Editions de Minuit, 1957, 190 p.

Les ensembles d'habitation prennent place à l'intérieur de ces mailles. Ils sont desservis par des antennes ou des impasses. Ils se protègent des nuisances liées à la circulation par la mise en place de barrières acoustiques qui peuvent être constituées par des plantations, par des aires de stationnement ou des garages. Ils sont structurés autour de pôles d'équipements et de services (école primaire, maisons des jeunes, superette), accessibles à pied depuis les immeubles. A la différence de l'îlot haussmannien tourné vers l'extérieur, l'unité moderne de voisinage est tournée vers l'intérieur, un intérieur préservé du bruit et des nuisances de la société industrielle.

Si Le Corbusier affirme haut et fort que le premier problème que doit résoudre l'urbanisme est celui du logement, il est aussi conscient que les équipements constituent le support d'une vie sociale qu'il souhaite saine et équilibrée. Il envisage un découpage de la ville en une série de sous-ensembles qui apparaissent comme autant d'échelons pour l'implantation des équipements. Les cellules-logements doivent être regroupées dans une même structure, l'unité d'habitation, qui accueille en son sein quelques équipements et services (école maternelle, crèche, épicerie). Les unités d'habitation sont à leur tour groupées autour d'un cœur d'îlot qui accueille la superette, la poste, l'école primaire, la maison des jeunes et les terrains de sports dans le cadre d'une unité de voisinage. Le regroupement des unités de voisinage donne naissance au quartier au niveau duquel prend place le collège par exemple. Les quartiers sont fédérés dans le cadre de l'agglomération, à l'échelon de laquelle il faut penser à l'implantation des équipements ayant un caractère exceptionnel (administrations publiques, théâtres et maisons de la culture, stades). Cette approche fonctionnaliste de la structuration de la ville trouve, en France, une oreille favorable auprès des hauts responsables de l'administration d'Etat. Elle trouve même une traduction réglementaire dans la circulaire sur l'équipement des grands ensembles qui reprend à son compte les termes d'unités d'habitations ou d'unités de voisinage et fait l'objet d'une publication dans la revue *Urbanisme*⁸³.

Le rapport qu'entretiennent les concepteurs des villes nouvelles françaises avec les grands ensembles est, nous l'avons signalé plus haut, d'une grande ambiguïté. Les premières villes nouvelles commencent à être aménagées dans la deuxième moitié des années 1960, soit près de dix ans après les premiers grands ensembles.

⁸³ Dossier « Equipement des grands ensembles », *Urbanisme*, 1958, N°62-63. L'auteur de la synthèse, Gérard Dupont, donne par la suite son nom à la grille retenue pour attribuer les financements publics des équipements dans le cadre des zones à urbaniser en priorité.

Les architectes et les urbanistes des villes nouvelles sont au courant des critiques qui commencent à se manifester à l'égard de certains grands ensembles et ils veulent en tenir compte dans leurs réalisations. C'est pour cette raison que dans leurs propos oraux ou écrits, ils cherchent toujours à se démarquer des grands ensembles, auxquels ils reprochent principalement leur monotonie architecturale. Par contre dans leurs plans, dans leurs schémas d'organisation, ils reprennent les principes fondamentaux de l'architecture moderne, notamment ceux qui ont trait à la circulation, à l'implantation des équipements et des services, au souci de repousser l'automobile à l'extérieur des unités résidentielles ou à la volonté de structurer la vie sociale dans le cadre du voisinage et du quartier. Les concepteurs des villes nouvelles restent imprégnés de modernité : selon eux, il existe un progrès de l'histoire et il n'y a donc pas de retour en arrière possible. Les solutions à apporter aux problèmes des grands ensembles ne peuvent être trouvées dans la ville traditionnelle mais donc être inventée d'une certaine manière ex nihilo.

La ville nouvelle

La Grande-Bretagne est le premier pays européen qui, dès la fin des années 1940, lance l'idée d'un ambitieux programme de réalisation de villes nouvelles. En 1940, le rapport Barlow dresse un bilan de l'extension des grandes agglomérations et dénonce la diffusion de l'urbanisation en lanières le long des principaux axes de circulation (*ribbon development*). Les remèdes préconisés dans le nouveau système législatif d'encadrement de la planification urbaine, adopté à partir de 1946, est la protection des ceintures vertes, la décentralisation industrielle et la création de villes nouvelles, censées absorber la croissance à venir des métropoles. L'aménagement de ces villes nouvelles est confié à des établissements publics, les *new town development corporations*, qui dépendent de l'administration centrale du ministère de l'urbanisme.

Les villes nouvelles britanniques, au même titre que les programmes d'extension urbaine conduits dans les principales agglomérations urbaines à la même époque, sont l'occasion de l'expérimentation de nouvelles solutions urbanistiques qui tentent de se détacher des préconisations de l'architecture moderne. La Grande-Bretagne est en effet particulièrement perméable aux thèses défendues par un groupe d'architectes dissidents du mouvement moderne. Lors des CIAM d'Aix-en-Provence

(1953) et de Dubrovnik (1956), le Team 10 tente une première critique de l'approche fonctionnaliste de l'architecture. Il reproche aux CIAM de ne pas avoir assez tenu compte des relations humaines dans leur projet d'un nouvel urbanisme. Alison et Peter Smithson réfléchissent aux modes de groupement des habitations les plus propices à l'épanouissement d'une communauté qu'ils définissent « *not as a visual group... but as a part of human agglomeration which can be felt* »⁸⁴. Ils critiquent la juxtaposition d'éléments géométriques simples comme la barre, le bloc ou la tour, qui préside à l'organisation de la plupart des grands ensembles. Ils redécouvrent les qualités de la rue qui n'est pas une simple voie de circulation mais le support d'activités humaines diverses qui comportent aussi le shopping, le nettoyage et la réparation des voitures ou l'envoi de lettres. Ils récusent néanmoins toute réutilisation des formes de la ville historique (la rue, le square, les greens...), car elles ne sont plus en adéquations avec les conditions contemporaines de la vie sociale. Ils s'attachent donc à inventer de nouvelles formes de groupements (*cluster* et *district*) en utilisant les développements les plus récents des techniques de construction qui permettent d'envisager par exemple un urbanisme sur dalle. A la ségrégation horizontale des différents types de circulations, il convient de préférer une *ségrégation verticale*, avec les automobiles au niveau naturel du sol et les piétons à un niveau surélevé rendu possible grâce à la réalisation de dalles ou de passerelles. L'organisation spatiale doit rendre compte de la complexité de la vie sociale contemporaine :

« L'identification entre l'homme et son environnement urbain ne peut plus se concevoir aujourd'hui par un agencement de l'espace conforme à des formules historiques telles la rue, le square, le green, car la réalité sociale qui y correspondait a cessé d'être ; à la place nous préconisons la ville à ségrégation horizontale... Hors des maisons, le lieu de contact naturel, pour les enfants, les ménagères, sera la rue piétonnière, au-dessus du niveau du sol (*street-deck*). Entre un groupe de rues, un agencement de services associés à une gamme relativement étendue d'activités permettra à l'individu de s'identifier à une communauté plus large, le district... Dalles et voies piétonnières communiquent chaque fois que cela est utile avec le niveau du sol et elles sont reliées entre elles pour constituer un complexe multidimensionnel à l'image de la diversité des relations humaines, la ville... Pour toute cité, même petite, la compacité est indispensable »⁸⁵.

⁸⁴ *Urban structuring. Studies of Alison and Peter Smithson*, Londres, Studio Vista LD, New York, Reinhold Publishing Corporation, 1967, 96 p.

⁸⁵ *Urban structuring*, cité par CHALINE C. *L'urbanisme en Grande-Bretagne*, Paris, Armand Colin, 1972, p.78.

Cette recherche de la complexité débouche sur la mise au point de nouvelles formes de groupements d'habitations, fondées sur un principe de continuité du bâti, donnant naissance à ce que certains critiques de l'architecture ont appelé les *mégastructures*.

Dans leur organisation spatiale, les villes nouvelles britanniques intègrent les réflexions les plus récentes menées au sein du mouvement moderne. A la différence des grands ensembles qui sont, pour la plupart, conçus comme des quartiers satellites des grandes agglomérations, les villes nouvelles doivent inventer leur propre centre.

Les premières villes nouvelles comme Harlow et Stevenage (1946-1950) restent d'une certaine manière influencées par l'expérience des cités-jardins : de taille réduite (cinquante mille habitants au maximum), elles possèdent un centre, interdit à la circulation automobile, autour duquel gravitent des ensembles d'habitations. Elles reprennent à leur compte l'idée d'une subdivision en unités de voisinage, idée mise au point par Clarence Perry⁸⁶, puis popularisée par Lewis Mumford en Grande-Bretagne. M. Dudley, dans son rapport au gouvernement en 1944⁸⁷ la reprend à son compte, permettant là son institutionnalisation en Grande-Bretagne. En 1946, le comité pour les villes nouvelles, présidé par le ministre du planning, Lord Reith, définit l'unité de voisinage comme :

« devant être assez petite pour permettre à chacun de connaître tous les autres habitants et d'atteindre aisément à pied le périmètre tout entier, et assez peuplée pour que s'y forment des groupes d'intérêts largement divers où chaque habitant pourrait prendre contact avec d'autres personnes ayant les mêmes goûts que lui »⁸⁸.

L'unité de voisinage doit donc être largement dotée en équipements et en services. C'est un :

« véritable espace sociologique, perçu par les habitants, pour qui le centre majeur ne serait que de fréquentation occasionnelle »⁸⁹,

⁸⁶ PERRY, C.A. "The neighbourhood unit, a scheme of arrangement for the family-life community". Monograph 1, Vol. 7, *The regional survey of New York*, 1929.

⁸⁷ Ministry of Health, Central Housing Advisory Committee, *Design of Dwelling*, London, 1944 (The "Dudley Report"), pp.55-75.

⁸⁸ *Urbanisme*, 1965, N° 90-91, p.44.

⁸⁹ CHALINE C. *L'urbanisme en Grande-Bretagne*, op. cité, p.99.

L'unité de voisinage constitue de ce fait un sous-ensemble autonome. La réflexion sur l'unité de voisinage, initiée dans les années 1930 aux Etats-Unis et reprise dans l'expérience britannique des villes nouvelles⁹⁰ est proche de celle qui est menée dans les années par le fondateur de la sociologie urbaine en France. Paul-Henry Chombart de Lauwe reprend à son compte, les notions de groupe d'habitation, de voisinage, de quartier et de grand ensemble, chères à Le Corbusier ; il invite à plus de précision dans les critères de définitions de ces différents sous-ensembles et propose de s'appuyer sur des enquêtes sociologiques pour définir le lieu d'implantation et la configuration des pôles d'équipements, dont il estime qu'ils jouent un rôle structurant dans l'organisation de la vie sociale⁹¹.

Les villes nouvelles sont progressivement obligées de répondre à des objectifs de logements toujours plus ambitieux. Les solutions adoptées lors de la création des cités-jardins, notamment la primauté accordée aux maisons individuelles en bandes, n'apparaissent plus adaptées, si l'on veut répondre à la forte demande de logements. La question des relations qui doivent être établies entre le centre-ville et les unités de voisinage occupent une place centrale dans la réflexion des urbanistes. La volonté est de ne pas accorder trop d'importance au centre majeur, afin de ne pas remettre en cause l'autonomie des unités de voisinage. Le modèle d'organisation spatiale se complexifie encore et comprend des échelons territoriaux supplémentaires : à l'unité de base qu'est la cellule ou *group*, qui comprend de vingt à trente maisons implantées de part et d'autre d'une voie en cul-de-sac, se superpose le *local cluster* (de deux cents à quatre cents logements) qui accueille équipements et services de proximité et la *community unit*, appelée aussi *village* ou *district* qui comprend un centre auquel les habitants peuvent accéder par un trajet de cinq minutes à pied au maximum et ce quel que soit leur lieu de résidence. Les unités de voisinage, les zones industrielles, comme les centres, sont en général implantés le long d'un anneau circulaire (cas de Telford par exemple) qui doit accueillir la circulation automobile comme des moyens performants de transports en commun. Le modèle d'organisation spatiale qui est proposé est donc celui d'une ville polynucléaire.

⁹⁰ GALLAND-SEUX, Muriel. *L'évolution des représentations sociales du quartier dans les politiques d'urbanisme. Une comparaison franco-britannique*, Institut d'Urbanisme de Grenoble, 2003, 384 p.

⁹¹ CHOMBART DE LAUWE P.H. « Sociologie de l'habitation », *Urbanisme*, 1959, N°65, pp 3-12.

Les schémas d'organisation des villes nouvelles britanniques marquent en profondeur la pensée des architectes et urbanistes en charge des plans des villes nouvelles françaises, notamment de l'Isle d'Abeau. Le voyage d'études à Stevenage ou Milton Keynes est évoqué, par des nombreux acteurs du projet de l'Isle d'Abeau, comme une sorte de pèlerinage, au cours duquel de jeunes architectes se frottent avec les innovations les plus récentes en matière d'urbanisme. L'on retrouve par exemple à l'Isle d'Abeau, l'idée d'un anneau routier le long duquel s'égrènent des unités de voisinage, des zones d'activités et des centres au rayonnement plus au moins large. L'on retrouve aussi la volonté de rendre compte de toutes les richesses de la vie sociale à travers la complexité des solutions urbanistiques et architecturales adoptées.

3.2. Les représentations urbanistiques à l'œuvre dans le projet de l'Isle d'Abeau

Lorsqu'ils formalisent les premiers principes d'aménagement de l'Isle d'Abeau (schéma d'aménagement de l'OREAM, schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la ville nouvelle), puis lorsqu'ils commencent à dessiner les plans-masses des quartiers qui sortent de terre, les ingénieurs, les urbanistes et les architectes de l'Isle d'Abeau sont profondément influencés par cette succession d'expériences qui a ponctué entre 1900 et 1960 l'histoire de l'urbanisme dans les différents pays européens. Leurs propos, leurs écrits, leurs esquisses, leurs plans apparaissent comme autant de tentatives de revisiter ces expériences et témoignent d'un souci de synthèse. Pour reconstituer les représentations de la ville, auxquelles ces acteurs ont fait appel pour définir leurs programmes d'action et élaborer leur projet, nous partirons de quelques figures représentatives qui transparaissent à la lecture des articles de revues et des interviews. Nous privilégierons ici quatre de ces figures : la ville satellite, la ville à la campagne, la ville des courtes distances, la ville polynucléaire et la ville complexe.

La ville satellite

Le schéma de l'aire métropolitaine Lyon Grenoble Saint Etienne, élaboré par l'OREAM (1967-1970) assigne à l'Isle d'Abeau un objectif d'aménagement du territoire régional :

« En projetant une ville nouvelle de deux cent cinquante mille habitants à trente kilomètres de Lyon sur l'axe des Alpes, l'OREAM a voulu à la fois créer un noyau de fixation de la croissance lyonnaise et doter l'armature urbaine régionale d'un pôle central chargé d'une signification particulière ».

Le long d'un axe autoroutier Nord-Sud qui passe à l'Est de l'agglomération, l'OREAM propose la création de deux noyaux d'urbanisation nouvelle à Meximieu⁹² et à l'Isle d'Abeau. L'objectif est donc de créer des *« pôles satellites de Lyon »*⁹³. (Figure N°3 : l'aire métropolitaine de Lyon).

La figure de la ville-satellite est par la suite utilisée dans le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la ville nouvelle et traduit la volonté de créer une entité au fonctionnement autonome, qui gravite autour d'une métropole. Cette figure est proche de celle de ville-relais c'est-à-dire d'une ville qui dépend de l'agglomération à laquelle l'on peut la rattacher.

La ville-satellite est régulièrement évoquée par les responsables de la politique des villes nouvelles en ce qui concerne d'abord la région parisienne, puis les métropoles d'équilibre que sont Lille, Lyon ou Marseille. Les villes nouvelles ont vu le jour dans le contexte de la fin de la période des trente glorieuses. La combinaison du baby-boom et d'un développement économique rapide a entraîné une croissance urbaine mal maîtrisée, surtout en région parisienne, dont la population a augmenté de 300% depuis le début du 19^{ème} siècle, alors que celle de la province n'a cru que de 14%. Ces évolutions démographiques entraînent de graves déséquilibres au niveau du territoire français. Les villes nouvelles sont conçues pour remédier à ces dysfonctionnements.

La création d'une ville nouvelle à l'Isle d'Abeau vise à fixer la croissance de l'agglomération lyonnaise autour d'un nouveau pôle qui associe habitat, équipements, services et emplois. De cette volonté, découle l'idée de favoriser une décentralisation des industries, implantées à l'intérieur de l'agglomération lyonnaise

⁹² L'idée de la création d'une ville nouvelle à Meximieu est rapidement abandonnée au profit de la vaste zone d'activité économique dite de la plaine de l'Ain.

⁹³ VIGNAUD C. « L'Isle d'Abeau, ville nouvelle », *Techniques et Architecture*, 1974-1975, N°302, p.30.

et qui rencontrent des difficultés à agrandir leurs locaux. L'Isle d'Abeau, située au croisement de deux axes autoroutiers, apparaît particulièrement bien située pour accueillir par exemple les activités de logistique. L. Maurel résume cette volonté d'aménagement du territoire régional :

« On voit très bien que la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau qui va en direction de Chambéry et de Grenoble a été imaginée pour faire contre-poids à l'ethnocentrisme lyonnais. Cela relève d'une conception d'élargir le cœur de la région Rhône-Alpes pour aller vers les régions dont l'identité est la plus hétérogène par rapport à Lyon, c'est-à-dire le Dauphiné et les Savoie »⁹⁴.

La ville-satellite est donc là pour combattre la croissance de la ville en tache d'huile et structurer l'aménagement de la banlieue, qui ne doit pas s'étendre à l'infini. Claude Vignaud résume ainsi le double objectif assigné à l'Isle d'Abeau :

« Comme toutes les villes nouvelles, l'Isle d'Abeau a été lancée pour permettre à une grande agglomération de franchir un nouveau seuil de croissance... Ainsi à une poussée en tache d'huile des grandes agglomérations, on a substitué une croissance discontinue sur pôles satellites »⁹⁵.

Louis Maurel confirme ce point de vue :

« On a l'image très populaire à l'époque d'un survol en hélicoptère de Delouvrier avec quelques spécialistes... Du constat que l'on ne pouvait pas accepter que la tache d'huile s'étende à l'infini, est née l'idée d'avoir des pôles secondaires d'attraction, pour au moins structurer la banlieue, si possible concentrer l'offre à la fois d'habitat et d'équipements publics. Et le terme de ville nouvelle signifiait une alternative à l'étalement infini de la banlieue. L'idée de la ville nouvelle telle qu'elle est née en région parisienne est issue de l'analyse christallerienne : il faut à une échelle de déplacement correspondant à l'heure, trouver des noyaux secondaires d'attraction où il y ait des équipements publics, de l'emploi, avec de très bonnes dessertes de transports en commun, et qui soit en mesure d'arrêter la croissance, enfin de la capter pour que ce soit une limite ».

Et cet urbaniste conclut son interview en affirmant que

« par rapport à la banlieue qui s'étaie, les villes nouvelles ont réussi leur pari le plus fort qui est de faire le point d'équilibre dans la couronne de banlieue, avec une

⁹⁴ Entretien avec Louis Maurel, urbaniste, chargé des études du centre de Saint-Bonnet.

⁹⁵ VIGNAUD C. « Quels centres pour l'Isle d'Abeau ? », *Techniques et architecture*, 1980, N°330, p.81.

offre de logements collectifs importante et une offre d'emploi également importante, ce qui a permis d'organiser le tissu de la banlieue et d'éviter une croissance en tache d'huile à la manière des grandes agglomérations américaines. En fait, je crois que c'est la dernière fois, où le modèle christallerien a été utilisé en France. »

Par ailleurs, cette ville-satellite s'installe dans un territoire plus ou moins vierge, qui permet au pouvoir en place d'expérimenter des théories d'urbanisme et de nouvelles formes de vie sociale. Mais pour cela il faut un pouvoir fort, une autorité qui dispose de l'intégralité du foncier de sa ville nouvelle. Ce modèle trouverait donc difficilement sa place aujourd'hui, dans un contexte marqué par la décentralisation et l'action concertée.

La ville-satellite doit inclure en son sein toutes les fonctions qui font qu'un territoire urbain peut être défini comme une vraie ville en soi. A terme elle doit gagner son autonomie, tant en ce qui concerne l'emploi que les services, notamment les services administratifs. Elle ne doit donc pas fusionner avec l'agglomération à laquelle elle est rattachée, elle doit en être séparée par des coupures urbaines. Pour L. Maurel, :

« Parmi les quatre villes nouvelles de province, c'est l'Isle d'Abeau qui correspond le mieux à la logique des villes nouvelles. Elle est à une certaine distance, il y a de vraies coupures, notamment grâce à l'aéroport. Elle n'a pas fusionné avec le tissu de l'agglomération lyonnaise ».

Toutes les personnes interviewées ne dressent pas un bilan aussi optimiste de la réussite de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau. Pour certains, elle n'est pas une ville, mais un simple « territoire », dont l'aménagement a néanmoins été étudié avec soin et attention. Et cette nouvelle représentation du territoire de l'Isle d'Abeau semble conquérir progressivement les esprits au fur et à mesure que la ville nouvelle est gagnée par le phénomène de la « ville diffuse »⁹⁶, qui aujourd'hui caractérise l'urbanisation au niveau non seulement de la région Rhône-Alpes, mais plus largement de l'ensemble des pays européens.

Au départ l'Isle d'Abeau est conçue par certains intervenants comme un territoire destiné à accueillir les équipements nécessaires au développement de l'ensemble la région lyonnaise : aéroport international, zones d'emplois, bases de

⁹⁶ Le terme de ville diffuse (« città diffusa ») a été utilisé pour la première fois par F. Indovina. Il est repris par Bernardo SECCHI dans ses nombreuses publications, notamment dans son dernier livre *Prima lezione di urbanistica*, Rome, Laterza, 2000, 200 p.

loisirs. Les équipes d'urbanistes ne voulaient pas faire une ville à proprement parler, mais un espace fédérateur – Claude Vignaud emploie, quant à lui, le terme de « *ville fédérale* »⁹⁷ - permettant de renforcer les liens entre les différentes agglomérations de Rhône-Alpes. C'est d'ailleurs délibérément que l'équipe de l'Isle d'Abeau a nommé le projet « *Isle d'Abeau, ville nouvelle* » et non « *ville nouvelle de l'Isle d'Abeau* ». Pour eux, il était important de faire comprendre cette démarche d'un genre nouveau. Alain Leclerc est celui qui défend le plus nettement cette idée que l'opération de l'Isle d'Abeau n'est pas « *projet urbain* », mais plutôt un « *projet de territoire* ». Et il ajoute :

« Il faut que vous sachiez que le mot ville, on ne voulait pas l'utiliser. Le schéma de l'OREAM ne parlait pas de ville. C'est pour rentrer dans le moule administratif des villes nouvelles que l'on a été obligé de baptiser l'opération « Isle d'Abeau ville nouvelle », mais on ne disait pas la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau. On disait, Isle d'Abeau, parce que le mot île renvoyait à lac et donc à une poétique, à un imaginaire... L'opération se serait bien mieux développée si on n'était pas rentré dans le moule des villes nouvelles... Il faut partir des objectifs consignés par le schéma de l'OREAM, qui à l'échelle de Lyon, Genève et Saint Etienne dit ce qu'il faut faire pour renforcer cette région large : il faut faire un aéroport international, il faut créer une grande base de loisir, puisque Lyon manque de base de loisir de proximité. On ne parle pas de ville. Mais des éléments nécessaires à la région Rhône-Alpes... L'aéroport de Satolas, la plate-forme logistique de Chesnes, la base de loisir que devait être le grand lac, mais qu'on fera un jour ou l'autre, sous une forme revisitée, mais qui se fera, et puis des quartiers d'habitation, c'étaient des objectifs autonomes, qui pouvaient se valoriser les uns les autres si on les organisait intelligemment sur le terrain... Il n'y avait pas de volonté de poser une ville »⁹⁸.

Bernard Millerioux qui, quant à lui, est très sensible aux évolutions qu'a connues depuis son origine l'Isle d'Abeau, affirme :

« C'est plus un projet de territoire qu'un projet de ville. Pour toutes les villes nouvelles de la région parisienne, on peut parler de ville avec un petit « v », pour l'Isle d'Abeau, on ne peut pas dire ville même avec un petit « v ». C'est plutôt un territoire. »⁹⁹.

Claude Vignaud est plus nuancé dans ses propos lorsqu'il écrit que le projet initial était de tenter de transformer :

⁹⁷ « L'Isle d'Abeau, ville nouvelle », article cité, p.31.

⁹⁸ Entretien avec Alain Leclerc, architecte-urbaniste à l'EPIDA.

⁹⁹ Entretien avec Bernard Millerioux, chargé des études de déplacements à l'EPIDA.

« le semis de bourgades rurales auquel conduit le site » en « une ville digne de ce nom »¹⁰⁰.

Par la suite, il hésite souvent entre ces deux images pour caractériser l'Isle d'Abeau. Il plaide pour que les fonctions urbaines ne soient plus nécessairement regroupées dans un centre fort et dominant. Elles sont réparties sur tout le territoire et accessibles par le développement de la mobilité. Dans cette perspective ce qui compte c'est l'accessibilité à ces fonctions par différents modes de communications. En tout point du territoire, il doit y avoir une facilité d'accès.

L'organisation spatiale qu'adopte progressivement l'Isle d'Abeau témoigne donc d'incertitudes et d'ambiguïtés. Tout au long de son histoire, l'Isle d'Abeau penche tantôt pour le statut de ville et tantôt pour celui de la fédération de noyaux villageois. Ces hésitations ne sont pas sans lien avec la volonté d'accorder un rôle important aux espaces agricoles et forestiers dans la structuration du territoire. A côté de la ville satellite, une nouvelle référence, celle de la « *ville à la campagne* », occupe de plus en plus de place dans les écrits et les projets des urbanistes.

La ville à la campagne

La volonté de créer une ville à la campagne est revendiquée de manière explicite par bon nombre des acteurs du projet de l'Isle d'Abeau. Claude Vignaud, architecte-urbaniste, chargé d'études à l'OREAM puis collaborateur de René Rossi à la Mission d'études de la ville nouvelle, explique que sur le thème de « *la ville à la campagne* », l'Isle d'Abeau constitue une expérience d'aménagement qui a un caractère unique au niveau national. L'objectif est en effet de rechercher un « *nouvel équilibre* » entre le rural et l'urbain :

« *Peut-on espérer vivre un jour dans des villes d'une taille suffisante pour assurer des échanges enrichissants, tout en profitant du calme et de l'agrément que seules les petites agglomérations peuvent offrir ? Peut-on aussi concevoir que des agriculteurs, dont l'activité ne serait pas marginale, vivent en ville ?* »¹⁰¹.

¹⁰⁰ « L'Isle d'Abeau, ville nouvelle », article cité, p.31.

¹⁰¹ VIGNAUD C. « L'Isle d'Abeau, ville nouvelle », *Techniques et Architecture*, 1974-1975, N°302, pp 30-38.

Ce thème du rapprochement de la ville et de la nature est récurrent dans l'histoire de l'urbanisme. Il joue un rôle déterminant dans la structuration de la cité-jardin. Il occupe une place importante dans les écrits de Le Corbusier, notamment dans la *Charte d'Athènes*. Dans le projet de l'Isle d'Abeau, il fait l'objet d'une déclinaison nouvelle et originale, qui n'est pas sans relation avec les expériences qui l'ont précédé et qui lui servent de références. La cité-jardin est évoquée par les architectes et les urbanistes de l'Isle d'Abeau, mais elle l'est d'une façon dévoyée. C'est en effet plus à une cité dans un jardin - Claude Vignaud parle à ce propos de « *ville-parc* »¹⁰² - qu'à la cité-jardin conçue par Ebenezer Howard et dessinée par Raymond Unwin et Barry Parker, à laquelle font référence ces intervenants lorsqu'ils décrivent les principales opérations dont ils ont eu la responsabilité à l'Isle d'Abeau.

*« On s'est inscrit... on était dans la lignée des cités-jardins des années 1920. Certains quartiers des Roches sont très inspirés des cités-jardins. C'est le jardin qui est dessiné et les maisons viennent très modestement prendre leur place dedans, mais très modestement, sans aucune prétention, ça n'est pas l'objet »*¹⁰³.

Le trait distinctif de la cité-jardin, c'est le fait que chaque maison dispose d'un jardin, et même plus exactement d'un jardin potager. La cité-jardin prend de ce point de vue la suite du lotissement ouvrier du 19^{ème} siècle, mais à la différence de celui-ci comprend aussi des espaces collectifs à chaque groupement de maisons individuelles et en son centre un vaste parc public.

Or les urbanistes de l'Isle d'Abeau récusent précisément tout urbanisme fondé sur la maison individuelle, car il contribue à renforcer les égoïsmes :

*« Ces pavillonneurs ont causé beaucoup de tort aux villes nouvelles, car ils faisaient des offres concurrentes qui allaient dans le sens du vœu le plus cher des gens, celui d'avoir égoïstement leur pavillon dans une boucle de voirie avec des pelouses, pour ne pas avoir à subir les inconvénients de la vie en ville »*¹⁰⁴.

Cette réticence à l'égard de toute appropriation individuelle du jardin rejoint la conception formulée quelques dizaines d'années auparavant par les CIAM. Contrairement à bon nombre d'idées reçues, ni les réalisations des architectes

¹⁰² VIGNAUD C. « La ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, modèle expérimental de ville-parc ? », *Métropolis*, 1979, N°41-42, pp 44-51.

¹⁰³ Entretien avec Alain Leclerc, déjà cité.

¹⁰⁴ Entretien avec Louis Maurel, déjà cité.

modernes, ni les grands ensembles sont synonymes de ville minérale au sein de laquelle prédominent les constructions en béton armé. La « *ville radieuse* » de Le Corbusier est une ville verte : elle est en effet constituée de « *constructions hautes, implantées à grande distance l'une de l'autre* » et ce de manière à « *libérer le sol en faveur de larges surfaces vertes* »¹⁰⁵. Et Le Corbusier ajoute que le développement des moyens modernes de transports rend possible une urbanisation discontinue lorsque les nécessités de préservation des sites et des paysages l'imposent.

Les « *surfaces vertes* » ne répondent pas à un simple souci d'embellissement, mais doivent favoriser l'épanouissement des loisirs à proximité de l'habitation. Elles doivent accueillir des équipements (jardins d'enfants, écoles, terrains de sports...). Le Corbusier fait de l'espace vert un équipement collectif au même titre que les écoles, les centres culturels ou les services sociaux. Dans un contexte de croissance économique forte, il assimile les problèmes liés à leur maintenance à ceux du fonctionnement des autres services collectifs : le jardin public est de la responsabilité des jardiniers municipaux, alors que le centre social fonctionne avec des éducateurs et la maison des jeunes avec des animateurs socioculturels. Et Le Corbusier distingue à ce propos la ville moderne des cités-jardins :

« *contrairement à ce qui se passe dans la cité-jardin, les surfaces vertes ne seront pas compartimentées en petits éléments d'usage privé, mais consacrées à l'essor des diverses activités communes qui forment le prolongement du logis* »¹⁰⁶.

Les ensembles collectifs construits en France entre 1955 et 1975 s'écartent assez largement de ce modèle : au pied des immeubles, le « *noir* » prend peu à peu la place du « *vert* »¹⁰⁷. En effet, ni dans ses projets, ni dans les quelques unités d'habitation qu'il a construites, Le Corbusier, qui pourtant dimensionne largement les voies de circulation, n'a prévu de surfaces suffisantes pour assurer le stationnement des voitures. La croissance du parc automobile oblige donc à consacrer toujours plus de surfaces pour les parkings et ce au détriment du gazon et des espaces verts.

¹⁰⁵ LE CORBUSIER *La Charte d'Athènes*, op. cité, p.53.

¹⁰⁶ *La Charte d'Athènes*, op. cité, p.60.

¹⁰⁷ BELLI-RIZ P. (sous la direction) *Le vert et le noir : l'automobile dans l'espace résidentiel moderne*, Ecole d'Architecture de Grenoble, Plan Construction Architecture, 1997, 368 p.

La « ville à la campagne » est une construction plus complexe que la ville radieuse, c'est une figure représentative qui tente de rendre compte d'une réalité plus riche. Elle est fondée sur la volonté de préserver un ensemble d'éléments du site à l'intérieur duquel s'inscrit l'Isle d'Abeau. C'est en effet les particularités du site qui expliquent le choix de la structure multipolaire de la ville nouvelle :

« Le site possède la particularité assez rare d'être composée de parties dont la vocation est très affirmée... Deux massifs de collines encadrent une large vallée plate. La vallée est constituée au centre de tourbes encore imparfaitement drainées, aussi riches sur le plan pédologique qu'impropres à la construction. Les plages qui bordent cet ancien marais offrent par contre tous les caractères d'un bon sol industriel, y compris l'accessibilité ; le massif collinaire du Sud, verdoyant et très découpé, ainsi que celui du Nord, disposé en gradins face à un beau panorama, se prêtent idéalement à recevoir un habitat de charme. Mais on n'eut sans doute jamais imaginé une ville dans ce site éclaté sans la présence insolite de l'Isle d'Abeau, véritable île rocheuse de cinq cents hectares qui émerge au centre de la vallée, en attente, semble-t-il, de quelque moderne acropole »¹⁰⁸.

L'organisation spatiale adoptée – Claude Vignaud parle à ce propos de « fédération de bourgades entretenant un rapport plus subtil à la nature » - accorde une place centrale aux espaces naturels. A la différence des architectes modernes pour qui tout ce qui était vert constituait un équipement public particulier, les urbanistes et les paysagistes de l'Isle d'Abeau dressent une typologie des différentes utilisations des sols afin de mieux tenir compte de leur entretien. La nature n'est pas une sorte de don de Dieu qui préexiste à la ville et qu'il suffit de préserver (par des mesures juridiques de sauvegarde) pour la conserver. « La campagne : il faut s'en occuper », écrit Claude Vignaud dans le numéro de la revue *Métropolis* consacré à l'habitat périurbain. La campagne est en effet composée :

- d'« espaces verts urbains » destinés aux loisirs des citoyens, donc soumis à un usage intensif et dont l'entretien doit être assuré par la collectivité publique ;
- de bois de taillis, de faible valeur productive, qui doivent être progressivement acquis par l'établissement public de la ville nouvelle, si l'on désire les conserver pour des raisons de protection des paysages ;
- des terres agricoles qui, pour rester le support d'une activité productive importante, doivent être gérées en association avec les agriculteurs et leurs organisations professionnelles.

¹⁰⁸ VIGNAUD C. « L'Isle d'Abeau, ville nouvelle », article cité, p.31.

L'attention portée au site, la volonté de prendre en compte, dès l'élaboration des projets les problèmes d'entretien des espaces naturels expliquent que certains aient vu, dans la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, une des premières expériences d'application de ce qui sera appelée à la fin des années 1970 l'écologie urbaine :

« On faisait de l'écologie urbaine sans le dire à l'époque, ça aussi c'est une lecture très importante de l'Isle d'Abeau que je vous conseille. Il y a un tas de concepts qui se sont formalisés depuis dans l'écologie urbaine, qui étaient sous-jacents dès le schéma de l'OREAM... Le SDAU est un SDAU vert plus qu'un SDAU de béton. C'est un SDAU environnemental, enfin je dirais, d'aménagement d'un milieu »¹⁰⁹.

Le caractère écologique de l'Isle d'Abeau est défini par opposition aux grands ensembles et aux premiers schémas directeurs qui auraient abouti à recouvrir le territoire français de béton. Les préoccupations d'écologie urbaine se sont traduites par la volonté d'inventer de nouveaux outils d'aménagement : en même temps que le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la ville nouvelle est élaboré un « SDAU vert », qui doit permettre d'identifier les éléments du milieu naturel à conserver ou à mettre en valeur.

« L'objectif était de lancer un concours d'urbanisme international et j'étais chargé du thème paysage comme un élément donné pour le concours et comme un élément de jugement des projets des candidats... On a fait une analyse avec l'aide de Pradelle, il m'a donné la méthode des ensembles, groupes d'ensemble, sous-ensembles, éléments du paysage. Dans chacune de ces unités, les éléments paysagers sont relevés. Puis on a fait une grille d'analyse des projets avec un système de notes pour voir comment les gens prenaient en compte le site, comment ils le modifiaient, le mettaient en valeur, le transformaient, le conservaient »¹¹⁰.

Ce SDAU vert n'a pas de portée réglementaire, c'est un simple guide d'actions. Il a permis non seulement d'identifier les éléments du paysage à préserver, mais aussi de lancer dès les premières opérations d'aménagement des actions de ce que l'on appellerait aujourd'hui la requalification :

« Ce qui caractérise les plateaux Sud, c'est une trame d'espaces publics, d'espaces jardinés qui unit les différents quartiers et qui permet des promenades pour aller qu'un quartier à l'autre et pour aller aux équipements publics... C'est pour cela qu'il y a de grandes prairies, que les bosquets d'arbres sont très groupés. C'est pour faciliter l'entretien futur.

¹⁰⁹ Entretien avec Alain Leclerc, déjà cité.

¹¹⁰ Entretien avec G. Combet, architecte chargé des études paysagères de la ville nouvelle.

On pensait à ça, il fallait que ce ne soit pas très coûteux à entretenir, mais ce qui frappe c'est que les quartiers sont reliés par une trame de grands espaces verts... On a voulu qu'il y ait une vraie campagne qui environne. On s'est dit le parti de la ville à la campagne, il faut que la campagne soit là. Les premiers crédits qui ont été dépensés pour l'opération de la ZAC de Saint-Bonnet-l'Etang, ont servi à créer une réserve naturelle autour de l'étang et à replanter cinq mille arbres sur la crête séparant l'espace, très joli d'ailleurs, de Saint-Bonnet de la vallée où passe la route nationale 6 et de la voie ferrée. Cette crête avait été déboisée, on l'a reboisée. Donc il y avait vraiment le souci de donner à voir une nature... D'ailleurs on ne voulait pas faire un traitement de mignardises. On voulait retrouver la nature telle qu'elle s'expose un peu plus au Sud, la nature des collines des Terres Froides, une nature dauphinoise typique, caractérisée par ces moutonnements avec forcément un couvert végétal sur la partie haute des collines, car c'est un espace de cailloux qui n'accepte qu'un certain type d'arbres et les fonds sont humides donc la construction ne peut se faire qu'à mi-pente »¹¹¹.

Lors de la création de la ville nouvelle, prévalent une volonté de préserver les espaces naturels et un souci de prendre en compte les nécessités de leur entretien. Ce n'est pas pour autant que l'on peut parler à propos de l'Isle d'Abeau de ville écologique. A aucun moment, dans l'élaboration des projets, il n'existe une prise en compte des mécanismes de fonctionnement des écosystèmes qui sont à la base des paysages qui caractérisent le site. Le projet de créer un grand lac artificiel, rapidement abandonné car difficilement réalisable, étant donné la nature du sous-sol, aurait joué un rôle de cœur vert pour la ville nouvelle, mais aurait aussi bouleversé les équilibres environnementaux. Pour la conservation des terres agricoles, l'on compte sur des exploitations qui pratiquent des méthodes de culture intensive, fondée sur l'emploi d'engrais chimiques et de pesticides, et qui recourent au remembrement dans les zones de plaine, ce qui peut se traduire par l'arrachage des haies. L'approche de la nature reste fondée sur le paysage perçu et donc ne prend pas en compte les mécanismes de fonctionnement des écosystèmes.

La « ville à la campagne » des promoteurs de l'Isle d'Abeau, si elle est éloignée de la ville écologique, est proche des modèles d'urbanisation des premiers schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme : elle tente d'associer organisation de l'espace construit en pôles autonomes et préservation de vastes coupures vertes. Par contre cette « ville à la campagne » ne peut être assimilée à la « ville nature », qu'Yves Chalas décrit comme une des figures émergentes de

¹¹¹ Entretien avec Louis Maurel, déjà cité.

l'urbanisation contemporaine¹¹². Dans cette figure, l'habitant vit dans une quotidienneté et une proximité avec la nature. La nature lui est offerte, dans ce territoire mi-urbain mi-rural, que ce soit au niveau des loisirs ou au niveau de l'habitat, où il existe un souci paysager d'intégrer la végétation dans les ensembles construits. La « *ville nature* » a comme corollaire la « *ville mobile* », rendue possible grâce à un développement sans précédent des moyens de transport. Ville et campagne ne s'opposent donc plus mais se complètent. La ville nature est le produit d'un processus d'urbanisation dans lequel les mécanismes de marché jouent un rôle déterminant. Elle répond à une série d'aspirations individuelles fondées notamment sur la volonté d'accéder à la propriété d'une maison et ce dans un environnement social et urbain choisi. Elle est donc plus le fruit d'une succession de décisions individuelles que le résultat d'une intervention publique réfléchie et programmée. La « *ville à la campagne* » se veut, quant à elle, le résultat d'un système hiérarchique de planification : une action publique volontaire aboutit à déterminer les lieux qui doivent être préservés de l'urbanisation et ceux qui doivent être consacrés à la réalisation de quartiers et le modèle urbanistique adopté n'est pas le lotissement pavillonnaire mais l'ensemble mixte associant petits collectifs, maisons individuelles groupées, équipements et services.

La figure de la « *ville à la campagne* » apparaît en fin de compte comme bien autre chose qu'une « *boutade* »¹¹³. Elle est constitutive de l'identité même de l'Isle d'Abeau, parce qu'elle contribue à la distinguer des autres villes nouvelles, notamment de celles de la région parisienne.

« La recherche d'un nouveau contrat entre la ville et la campagne, motivée parfois par des raisons promotionnelles, constitue en soi un objectif hautement digne d'intérêt. Seule l'habitude empêche les citoyens de réaliser à quel point leur environnement naturel est inadapté, mais leurs aspirations et leurs comportements ne sauraient tromper. Si l'urbanisme moderne a déjà prouvé qu'il sait apporter de gros progrès dans la lutte contre les nuisances ou dans le domaine fonctionnel, il faut se demander s'il ne peut aller plus loin. Aujourd'hui, les citoyens recherchent un contact plus étroit avec la nature, dont ils ont été trop longtemps coupés, sans renoncer aux avantages de la ville, dont ils ne peuvent plus se passer. La solution de ce

¹¹² CHALAS Y. *L'invention de la ville*, Paris, Anthropos, 2000, 199 p.

¹¹³ VIGNAUD C. « La ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, modèle expérimental de ville-parc ? », article cité, p.45.

paradoxe, à titre expérimental, justifierait à elle seule la construction de l'Isle d'Abeau »¹¹⁴.

La ville polynucléaire

La mise en œuvre du projet de « ville à la campagne » suppose la sauvegarde d'éléments du patrimoine naturel qui sont souvent situés au centre géographique du site choisi pour implanter l'Isle d'Abeau. La « ville à la campagne » implique donc un certain éclatement de l'urbanisation. La question se pose de savoir si le parti d'une ville composée d'une succession de noyaux urbains découle d'une volonté d'adaptation au site ou au contraire d'un choix préétabli. Claude Vignaud, qui a écrit plusieurs articles sur la question de la centralité en ville nouvelle, rappelle à ce propos qu'il existe une correspondance entre la volonté d'adopter une organisation polycentrique de l'aire métropolitaine et le choix de traiter l'Isle d'Abeau comme une fédération de bourgades et de villages.

« Le même désir de bénéficier de la concentration sans en pâtir, allié à la volonté de tenter à une échelle significative l'expérience d'un habitat urbain finement intégré au monde rural, a conduit les responsables de l'Isle d'Abeau à appliquer ce principe de croissance discontinue jusque dans le détail du plan de ville. Ainsi, alors qu'elle ne vise à accueillir que 10% de la population du Grand Lyon d'ici trente ans, la ville nouvelle elle-même est subdivisée en toute une série de bourgades et de villages, isolés les uns des autres par des zones vertes ».

Pour atteindre l'objectif de transformation de la fédération de villages en une ville, il apparaît nécessaire de traiter de la question de la ou des centralités.

« Dans une urbanisation aussi éclatée, composée de surcroît de plus de 50% de maisons individuelles, la notion de centre, qui aurait pu être contestée ailleurs (par exemple dans une expérience aussi intéressante que Le Vaudreuil) reprend toute sa signification : ici, que resterait-il de la ville – dans tout ce que sa perception physique et mythique a d'important – si l'on ne trouvait pas çà et là, judicieusement localisés, des lieux où s'accomplit dans une ambiance animée, ce que la ville offre de plus spécifique : les échanges de tout ordre ? Pour compenser le morcellement du tissu urbain et la faible densité de l'ensemble, on a donc choisi de concentrer le plus possible ce que l'on nomme les équipements dans des centres »¹¹⁵.

¹¹⁴ EPIDA L'Isle d'Abeau Ville Nouvelle. Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme. Rapport de présentation, 1975, pp 23-24.

¹¹⁵ VIGNAUD C. « Quels centres pour l'Isle d'Abeau ? », article cité, p.81.

On retrouve dans cette analyse l'idée chère aux CIAM et reprise par la suite largement dans la politique des grands ensembles¹¹⁶, idée selon laquelle c'est la regroupement des équipements (plus précisément des équipements publics) qui crée la centralité. Une fois défini ce qui fait la centralité, il reste à résoudre la question du nombre des centres et de leur localisation. Les architectes-urbanistes de l'Isle d'Abeau, comme de nombreux responsables des politiques urbaines à cette époque¹¹⁷, refusent la conception « *hiérarchique* » qui préside à l'organisation de la centralité dans la ville historique : cette conception est en effet jugée « *simpliste* », car elle ne rend pas compte de la complexité des relations sociales qui caractérise les sociétés urbaines¹¹⁸. La centralité doit être organisée à une succession d'échelles territoriales de la vie sociale, en partant de la proximité et de la quotidienneté pour aller jusqu'au centre principal qui accueille des fonctions présentant un caractère exceptionnel. La répartition des équipements publics doit tenir compte de ces différentes échelles :

- les centres de proximité assurent un minimum de services au « *voisinage immédiat* » de l'habitation ;
- les centres secondaires accueillent, à un niveau intermédiaire, des équipements « *qui ne sauraient apparaître dans chaque centre de proximité, mais qui ne justifient pas le recours au centre principal* » ;
- le centre principal rayonne sur l'ensemble de la ville nouvelle et de son environnement¹¹⁹.

En ce qui concerne l'Isle d'Abeau, le « *premier réflexe* » aurait pu être de mettre en place une organisation qui tienne compte de la configuration du relief. L'urbanisation doit prendre place sur deux plateaux (au Nord et au Sud) qui ceinturent le site. Sur chacun de ces plateaux, pourrait être aménagée une série de noyaux urbains (dotés de centres de proximité), autour d'un centre secondaire. Les deux ensembles que constituent les plateaux, auxquels il faut ajouter la ville existante

¹¹⁶ Cf. à ce propos : Dossier « Equipement des grands ensembles », *Urbanisme*, 1958, N°62-63.

¹¹⁷ L'on peut établir à ce propos un parallèle avec l'expérience de la Villeneuve et la politique des quartiers qui sera menée à Grenoble entre 1975 et 1983 (Cf. NOVARINA G. *De l'urbain à la ville. Les transformations des politiques d'urbanisme dans les grandes agglomérations. L'exemple de Grenoble(1960-1990)*, CIVIL/CGP, décembre 1993, 212 pages).

¹¹⁸ « Quels centres pour l'Isle d'Abeau ? », article cité, p.81.

¹¹⁹ VIGNAUD C. « La ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, modèle expérimental de ville-parc ? », article cité, p.46.

de Bourgoïn-Jaillieu (dont le centre aurait statut de centre secondaire), convergent à leur tour vers un centre principal qui doit prendre place sur l'Isle rocheuse qui émerge des anciens marais, île décrite comme une « *acropole* » en attente d'urbanisation. (Figure N°4 : un schéma hiérarchique de centralité).

Pourtant ce premier modèle d'organisation, bien qu'il ait l'avantage de la lisibilité, est refusé.

« Si ce schéma théorique permet d'assurer avec clarté les niveaux de services adéquats, on peut lui reprocher un systématisme ennuyeux et une rigidité qui pourraient bien un jour devenir un handicap. Toute l'histoire de la ville témoigne d'une riche dialectique entre d'une part l'ordre, le calme et la clarté, et d'autre part le joyeux désordre, l'ambiguïté, l'animation. Le triomphe d'une extrême est toujours redoutable, et l'on a cherché à tempérer la trop limpide hiérarchie du schéma théorique »¹²⁰.

L'on retrouve dans ce propos la critique, formulée par exemple par Alison et Peter Smithson à l'égard des approches fonctionnalistes des CIAM, qui comme tout le monde le sait, ont mis l'accent sur l'importance de la simplicité, de la clarté et de l'ordre dans l'architecture et l'urbanisme.

Le choix, qui est fait à l'Isle d'Abeau, consiste à « *tempérer la trop limpide hiérarchie du schéma théorique* ». L'échelon de base de l'organisation urbaine proposée est constitué par de petits noyaux d'habitat séparés les uns des autres par des parcs, des bois ou des champs cultivés. Ces petites unités sont dotées de centres de proximité, qui pour certains d'entre eux sont « *enrichis* » et « *personnalisés* » par un équipement de niveau secondaire.

« On ne renonce pas pour autant à doter chacune des grandes unités de relief d'un centre secondaire qui en affirme la cohésion et présente de gros avantages pour la stratégie de développement, mais on regroupe chacun des trois centres secondaires avec un centre de proximité choisi pour son accessibilité ».

Quant au centre principal :

« il prend place dans un secteur de trente à quarante mille habitants et intègre tous les équipements de proximité et de niveau secondaire de cette population »¹²¹.

¹²⁰ « La ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, modèle expérimental de ville-parc ? », article cité, p.46.

¹²¹ « La ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, modèle expérimental de ville-parc ? », article cité, p.46.

Pour fonctionner cette organisation « *éclatée* » doit s'appuyer sur un réseau performant de transports collectifs : ce réseau est composé de deux lignes qui se croisent dans le centre principal et forme un « X ». (Figure N°5 : une approche plus complexe de la centralité).

Cette organisation spatiale conduit à un tissu urbain composé de petites unités disposées en « *chapelet* » le long de ces lignes de transports en commun. Au sein de chacune de ces unités, l'habitat collectif est implanté au centre à proximité immédiate des arrêts de bus et forme un cœur dense vers lequel convergent des artères constituées par des lotissements de pavillons. (Figures N°6 et 7 : organisation des noyaux urbains).

Cette organisation n'est aujourd'hui que partiellement réalisée. Si les plateaux Sud accueillent les ensembles urbains de Villefontaine et Saint Quentin Fallavier, les plateaux Nord restent vierges de toute construction. Cette hypothèse d'un repli de la ville nouvelle sur les seuls plateaux Sud, en cas de moindre croissance démographique de l'aire métropolitaine, est d'ailleurs envisagée dès les premiers schémas d'organisation¹²². Mais ce non-achèvement de l'organisation spatiale adoptée a une conséquence inattendue : le centre principal, qui est en partie construit sur l'« *acropole* » constituée par le site de l'ancien village de l'Isle d'Abeau, n'est plus au cœur mais en périphérie de la ville nouvelle.

Le modèle adopté à l'Isle d'Abeau apparaît relativement complexe puisque l'on a des centres de proximité qui accueillent des équipements secondaires, des centres secondaires qui accueillent des équipements de proximité et enfin un centre principal qui joue aussi le rôle de centre de proximité et de centre secondaire. De plus l'éclatement de l'urbanisation dans le cadre d'une sorte de ville linéaire composée de noyaux urbains disposés en chapelet le long des axes de circulation conduit à une diffusion de l'urbanisation qui rend difficile l'identification par les habitants de ces différents centres :

« Les neighbourhood unit, aux Roches c'était ça : mille deux cents logements, cinq mille habitants, deux écoles primaires, un collège, c'était tout à fait ça. Et ça s'avère une réelle échelle de vie. L'appartenance à une colline, c'est secondaire... Les gens disent, je suis aux Roches, je suis aux Picotières, aux Fougères, avant de dire je suis à Villefontaine. Parce que dire Villefontaine c'est tellement vaste et tellement divers que ça n'a pas de

¹²² ROSSI R., VIGNAUD C. « Ville nouvelle de l'Isle d'Abeau », *Urbanisme*, 1969, N°104, pp 38-43.

connotation porteuse. Comme le centre de Villefontaine a très mauvaise image, ils ne disent pas j'habite à Villefontaine. S'ils sont dans un quartier qui a une bonne image de marque, ils mettent en avant leur quartier. »¹²³.

La volonté de remettre en cause la hiérarchie entre centre et quartiers, sur laquelle est fondée la ville traditionnelle, n'est pas propre à l'Isle d'Abeau, mais est caractéristique de nombreuses opérations urbaines qui, dans la deuxième moitié des années 1970, se réalisent à la périphérie des grandes agglomérations. La zone à urbaniser en priorité Grenoble, qui se voit affubler de la dénomination de Villeneuve, accueille en son sein des équipements, de commerces et des services dont l'aire d'influence aurait dû dépasser les quartiers d'habitat social pour rayonner sur tout le Sud de l'agglomération. Ce pôle, après avoir été qualifié de nouveau centre dans le plan directeur d'urbanisme de 1963 élaboré par Henry Bernard, est défini, dans les études menées conjointement par l'Atelier d'Urbanisme et d'Architecture (AUA) et l'Agence d'urbanisme de l'agglomération grenobloise, comme un « *centre-filtre* » ou un « *centre-relais* »¹²⁴. Cette imprécision du vocabulaire (centre secondaire, centre relais, centre filtre...) témoigne de la difficulté que rencontrent les architectes et les urbanistes, qui dans les années 1970 restent encore profondément influencés par le mouvement moderne, de donner une consistance à la notion de centre-ville.

La distribution des équipements et des services à l'intérieur d'une agglomération, si elle contribue à déterminer des polarités, n'est pas suffisante pour mettre en place la centralité. En effet, la centralité ne se décrète pas : si les urbanistes peuvent tenter de réunir les conditions de la centralité, ce sont les mouvements de la vie économique et sociale qui créent le centre-ville. Maurice-François Rouge, dans un article qui fait suite à un congrès réunissant en 1966 des géographes à Amsterdam, écrit que la centralité relève autant du quantifiable que du non quantifiable¹²⁵. Il est en effet possible de mesurer certaines caractéristiques de ces centres-villes : le niveau des valeurs foncières, la présence d'activités liées au monde des affaires, les traits de la population résidente (âges, nombre de personnes par ménages, niveaux de revenus). L'on peut en conclure qu'il faut réunir certaines conditions (accessibilité depuis tous les points de la ville, implantations de certaines fonctions) si l'on veut créer un centre-ville. Mais pour exister un centre-ville doit être

¹²³ Entretien avec Alain Leclerc, déjà cité.

¹²⁴ Cf. notamment NOVARINA G. *De l'urbain à la ville*, op. cité.

¹²⁵ ROUGE M.F. « La logique du non quantifiable », *Urbanisme*, 1967, N°36, pp LVII-LXI.

attractif, il doit être fréquenté. Et là les choses se compliquent car cette attraction n'est pas nécessairement liée à des fréquentations de nature fonctionnelle.

« L'appel du centre est basé non pas seulement sur ce qu'il offre réellement, mais sur ce qu'il représente et sur ce qu'il signifie. Et il faut faire entrer en ligne de compte le phénomène de centralité avec la distinction entre la valeur individuelle des divers éléments composant le centre et la valeur supplémentaire qui naît de l'effet proprement multiplicateur de leur groupement : la valeur écologique. Ainsi dans l'attraction du centre, l'on retrouve toujours cette dualité qui lui confère un certain caractère d'ambiguïté, non pas exactement entre les valeurs économiques d'une part, sociales et culturelles d'autre part, mais plutôt entre fonctionnel et non fonctionnel, c'est-à-dire entre une attraction et une fréquentation déterminées ou non, par des motifs précis ou non »¹²⁶.

Ce n'est pas la présence de tel ou tel équipement qui fait la centralité, mais l'intensité de certains phénomènes économiques et sociaux. Un centre-ville se caractérise par exemple par une importance particulière des flux de circulation automobile ou en transports collectifs, par une concentration plus forte que dans le reste de la ville de certaines activités tertiaires (ce que l'on appelle aujourd'hui le tertiaire supérieur), par des flux de passants plus importants qu'en périphérie... Le centre existe parce qu'il se distingue du reste de la ville. Toute création de centre suppose donc nécessairement l'établissement d'une hiérarchie entre les différents territoires qui composent une agglomération. Et c'est précisément parce qu'ils sont réticents à l'égard de cette hiérarchie que les urbanistes des années 1970 produisent des modèles de centralité qui apparaissent pour le moins difficilement lisibles par les habitants qui, aujourd'hui, ont souvent tendance à penser que l'Isle d'Abeau est un ensemble de quartiers autonome dont le centre se trouve à Lyon.

Cette attitude ambiguë à l'égard de la question de la centralité s'explique parce que ce qui compte pour les urbanistes des grands ensembles comme ceux des villes nouvelles c'est avant tout l'échelle de la proximité. En accord avec le slogan de Le Corbusier, selon lequel *« le problème du logis prime sur tous les autres »*¹²⁷, ils s'attachent avant tout à créer des quartiers, des unités de voisinages, qui possèdent une qualité résidentielle élevée. Or cette volonté de privilégier la qualité résidentielle (ensoleillement des logements, calme, proximité des équipements et services) est difficilement compatible avec l'animation que suppose un centre-ville.

¹²⁶ « La logique du non quantifiable », p.LX.

¹²⁷ *La Charte d'Athènes*, op. cité, p.47.

La ville des courtes distances

Le parti de base adoptée pour l'organisation de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau est, selon le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme :

« une structuration de la ville en petites unités, à l'échelle de gros village ou de bourgades (échelles souvent qualifiées d'humaines) imbriquée dans les espaces ruraux. Au sein de ces unités, déjà pourvues d'un bon niveau d'équipement, le piéton se verra offrir un réseau d'allées complètement distinct des autres voiries »¹²⁸.

La référence explicite ici, qui est évoquée par toutes les personnes interrogées, est celle de l'unité de voisinage. Cette notion est en France utilisée dans le cadre de la politique des grands ensembles pour faciliter l'attribution par l'Etat des subventions pour les équipements publics :

« On utilisait la notion d'unité de voisinage quand on parlait d'un quartier. L'unité de voisinage c'était tant d'habitants et il y avait à cet échelon territorial une norme d'équipements. Je pense que les urbanistes, les Leclerc et autres, utilisaient au moins pour la définition des quartiers, cette notion d'unité de voisinage : tant d'habitants, tant de logements et ça déclinait automatiquement une série d'équipements. Il y avait une grille d'équipements, un gymnase pour cinq cents logements »¹²⁹.

Cette notion d'unité de voisinage, à laquelle peut être associée celle de quartier, ne correspond pas seulement à un seuil démographique optimum, mais cherche aussi à rendre compte d'une organisation spatiale qui concerne les réseaux de circulation d'une part, l'implantation des bâtiments de l'autre.

La notion d'unité de voisinage est proche de celle de « zone d'environnement » développée dans le rapport Buchanan qui propose une nouvelle hiérarchie des voies de circulation dans le cadre des réflexions préalables à la mise en place des villes nouvelles britanniques. Louis Maurel, urbaniste qui a été chargé d'opération pour le centre de Saint-Bonnet, se réfère à ce rapport pour justifier les choix d'aménagement des quartiers sur les plateaux Sud.

« Tout le parti de la ville nouvelle tient compte du rapport Buchanan puisqu'il est basé sur une hiérarchisation des flux. On a des grandes voies

¹²⁸ EPIDA L'Isle d'Abeau Ville Nouvelle. Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme. Rapport de présentation, 1975, pp 23-24.

¹²⁹ Entretien avec Bernard Millerieux, déjà cité.

primaires qui desservent et assurent les liaisons inter-quartier dans des conditions de confort assez fortes et puis, dès qu'on arrive dans les quartiers, on a des voies de desserte... On avait un système où, à l'approche du centre, les voies buttent sur un parking, elles ne vont pas plus loin que le parking. C'est tout simple et ça permet une séparation, une protection des espaces piétons, une séparation des flux... On avait même imaginé que les communications directes entre le centre et les quartiers soient réservées au bus. On avait fait un système pour lier les écoles. Il n'y avait que le bus qui permette de faire la jonction, mais ça, ça n'a pas tenu avec le temps. On se disait, la voiture a des roues et un moteur et elle peut bien faire le tour par la voirie primaire, pour aller d'un quartier à l'autre »¹³⁰.

Se dessine derrière ces propos, l'image d'un réseau de voiries primaires à larges mailles, qui permet de relier les quartiers entre eux, comme d'assurer les liaisons avec les pôles extérieurs. Ce réseau est traité pour accueillir exclusivement la circulation automobile. Il permet d'aller vite et n'est pas accessible aux piétons et aux cycles. C'est le système des voies secondaires et tertiaires qui permet d'accéder à chacun des quartiers comme aux différents pôles de centralité. Mais ces accès se font par des impasses qui débouchent sur des poches de stationnement. Lorsque l'on veut arriver au cœur des quartiers, il convient donc d'abandonner sa voiture et de pratiquer la marche à pied. Cette organisation du réseau de circulation est déjà adoptée pour les grands ensembles¹³¹. Elle contribue à segmenter les grandes opérations d'urbanisme en ensembles séparés les uns des autres par des voies rapides. La volonté des architectes-urbanistes des années 1970 est d'aller à l'encontre de cette segmentation et de cette ségrégation : la solution préconisée réside dans la mise en place de cheminements piétonniers, le long desquels sont implantés les équipements, et qui traversent les voies qui séparent les différentes unités de voisinage par des passerelles ou des passages surélevés. « *J'avais retenu des villes nouvelles anglaises et je l'ai imposé sur le premier quartier, le fait que de tous les logements, on peut rejoindre l'école sans traverser une route à niveau, par des passages supérieurs ou inférieurs. Alors ça, ça a été très critiqué pendant dix ans par certains de mes collègues, depuis ils en sont revenus, mais pendant dix ans ce n'était plus la mode, ils en faisaient une question de mode, en disant, mais du point de vue de la convivialité, ce n'est pas la ville traditionnelle* »¹³². L'on voit ici poindre

¹³⁰ Entretien avec Louis Maurel, déjà cité.

¹³¹ Cf. PARFAIT F. « Principes d'organisation de la voirie de desserte », *Urbanisme*, 1955, N°41-42, pp 12-32.

¹³² Entretien avec Alain Leclerc, déjà cité.

du nez, sinon un urbanisme de dalle (retenu pour certaines opérations), du moins un urbanisme qui joue sur les différences de niveaux pour permettre une séparation des différents types de circulation.

Cette organisation du réseau viaire est aujourd'hui remise en cause par certains, elle est jugée excessive :

« Je pense qu'on a voulu aller trop loin. On avait un diagnostic correct qui était de dire que l'automobile envahissait tout. Mais vouloir brutalement, sur une opération nouvelle, virer l'automobile en ne mettant que des piétons, c'était à certains endroits une erreur. Ce serait à refaire, je proposerais des choses plus tempérées, du style, l'automobile est, à tel endroit, contrainte, mais pas totalement évacuée. Ça a eu des conséquences parfois graves, quand les systèmes mis en place sont irréversibles, quand on n'a pas été capable de corriger certains excès, en ramenant un peu de circulation automobile lente à certains endroits ».

Et ce choix, jugé après coup trop idéologique, a parfois des conséquences inattendues.

« Les objectifs de séparation du trafic, c'était très idéologique... Ce qui était bon, c'était de se déplacer à pied. L'automobile est un mal nécessaire... On survalorise le déplacement à pied, on organise toute l'activité sous l'angle du piéton, on fait arriver les gamins à l'école en passant à niveau, en-dessous ou au-dessus de la route qui, quant à elle, n'est faite que pour les voitures. Comme l'on a mis en place des égouts à voiture, évidemment on ne met pas de trottoirs, on ne met pas de feux. On ne se rend pas compte que les piétons ne sont pas canalisables. Les piétons, ils sont partout »¹³³.

La notion d'unité de voisinage associe à cette organisation de la circulation, une implantation des équipements et des services au cœur même des ensembles bâtis qui doivent comporter à la fois des logements individuels et collectifs. Les unités résidentielles sont donc tournées vers l'intérieur : les pièces nobles des appartements donnent sur des espaces communs réservés aux piétons. Cette organisation spatiale devrait favoriser l'épanouissement des échanges sociaux et est perçue comme une alternative au pavillonnaire, qui, pour les urbanistes des villes nouvelles, est la concrétisation d'une exacerbation de l'individualisme :

« On craignait à l'époque que cet habitat dispersé n'engendre des pratiques décrites dans le film « Orange Mécanique ». On pensait que la surveillance sociale est un des avantages de la vie en ville. Le regard des classes sociales les unes sur les autres, c'est une manière de gagner la paix

¹³³ Entretien avec Bernard Millerioux, déjà cité.

sociale... Vu d'aujourd'hui on peut dire que c'était rétrograde, mais on peut dire également que c'était une tentative de grouper dans une périphérie avec des espaces naturels une population qui accepterait le mélange social pour continuer une civilisation urbaine, qui, qu'on le veuille ou non, est le seul facteur de civilisation, qui nous différencie du modèle américain »¹³⁴.

Mais les unités de voisinage aménagées sur l'ensemble des plateaux Sud diffèrent de celles qui ont été réalisées dans les premiers grands ensembles. Dans la ville nouvelle, la volonté est de faciliter les déplacements piétonniers entre quartiers et d'éviter la fragmentation du bâti en barres ou en tours. Cette volonté se traduit par la recherche de formes urbaines qui se caractérisent souvent par une grande complexité.

La ville complexe

A la fin des années 1960, nombreux sont les architectes, Alison et Peter Smithson par exemple, qui redécouvrent l'intérêt pour les formes urbaines traditionnelles et notamment pour l'architecture des bourgs et villages. Ils vantent une structure de type organique, dans laquelle les constructions ne sont pas séparées les unes des autres, mais reliées par des éléments particuliers pour donner naissance à des tissus urbains. Mais ces architectes restent avant tout des modernes. C'est pour cette raison qu'ils ne cherchent pas à la différence des « *typo-morphologues* » (Saverio Muratori, Gianfranco Caniggia, Vittorio Gregotti ou Aldo Rossi en Italie, Christian Devillers, Daniel Mangin ou Philippe Panerai en France, Oriol Bohigas en Espagne) ou du *New Urbanism* américain, à trouver dans l'analyse des plans de la ville historique des références pour leurs projets d'architecture et d'urbanisme.

Le Team 10, l'Atelier d'Architecture et d'Urbanisme, comme les architectes en charge de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, se proposent d'aller plus loin que les modernes, d'inventer des solutions qui jusque-là n'ont encore jamais été réalisées. Ils sont donc d'une certaine manière encore plus modernes que les modernes et se veulent à l'avant-garde non seulement sur le plan formel, mais aussi sur le plan social (pratiquant une forme de culte de l'expérimentation) et politique (une partie d'entre eux est engagée à l'extrême gauche).

¹³⁴ Entretien avec Louis Maurel, déjà cité.

Les architectes et les urbanistes de l'Isle d'Abeau se déclarent en faveur de projets flexibles qui puissent tenir compte des évolutions à venir et ce dans un contexte qui ne leur est pas toujours favorable. Beaucoup de choses menacent la ville nouvelle : la pénurie de crédits budgétaires, la difficulté de mobiliser les partenaires privés, les réticences d'une partie de la technocratie de l'administration centrale, la concurrence des lotissements de maisons individuelles qui fleurissent dans la périphérie de l'agglomération lyonnaise. Et les urbanistes ont peur que la ville nouvelle ne voit jamais le jour. Les projets ne sont par conséquent jamais achevés et prennent appui sur des scénarios contrastés. Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme propose des angles de vue, des grandes lignes de référence, mais permet le changement et les modifications ultérieures. Dès l'origine, René Rossi et Claude Vignaud entrevoient plusieurs scénarios d'aménagement possibles parmi lesquels :

- une ville plus ou moins éclatée sur l'ensemble du site, selon une organisation discontinue, composée d'un centre fort, très architecturé et d'une couronne de villages ;
- une ville sur le seul plateau sud, selon une organisation qui peut varier mais qui reste continue.

Claude Vignaud, qui a piloté l'élaboration de ce SDAU, attache une importance particulière à la notion de flexibilité dans l'aménagement. Il dit même : « *c'est un de mes dadas* ». En août 1979 il publie pour le compte du Centre de Recherche en Urbanisme (CRU), une recherche intitulée « *La notion de flexibilité spatiale des structures urbaines* ». Il en déduit une stratégie d'aménagement qui consiste à démarrer par un petit pôle, qui pourrait par la suite soit s'étoffer pour devenir le centre principal d'une ville construite entièrement sur le plateau sud, soit n'être que le premier des centres secondaires d'une ville éclatée. Mais, assez curieusement d'ailleurs, cette recherche de la flexibilité passe par un refus de la simplicité. Sont ainsi critiqués pour leur simplisme le système hiérarchique de la centralité, l'organisation des espaces publics dans la ville haussmannienne (fondée la rue et une distinction claire entre domaine privé et domaine public) ou les formes géométriques des immeubles collectifs des grands ensembles. La recherche de la flexibilité implique de rendre « *la structure urbaine plus complexe et plus ambiguë* »¹³⁵.

¹³⁵ VIGNAUD C. « Quels centres pour l'Isle d'Abeau ? », article cité, p.81.

Cette volonté de complexité découle d'une analyse de la ville historique : ce qui fait le charme de celle-ci, c'est qu'elle n'a pas été conçue ex-nihilo par un seul concepteur, mais qu'elle est le produit d'un processus de sédimentation. A différentes époques, des architectes, des constructeurs, voire de simples habitants ont réalisé des projets divers et variés. Le pari de l'Isle d'Abeau est de réussir sur une courte durée ce qu'est le résultat d'une longue histoire dans les villes européennes :

« Il s'agit, dans un cadre de construction contemporaine, de retrouver la sédimentation qui caractérise une vraie ville. C'est une ambition un peu démiurge, car on sait que nos villes occidentales sont le résultat d'une sédimentation sur une vingtaine de siècles, de couches successives inventées par des générations qui se sont succédé. Et là, en une seule génération, on voulait recréer cette sédimentation. D'où la dimension de pari extraordinaire, d'où les difficultés rencontrées, d'où aussi une lenteur dans les réalisations. »¹³⁶.

Mais ce que passe sous silence la personne interviewée, c'est que dans la ville historique, la complexité est le résultat de la succession dans le temps de projets particuliers qui sont fondés sur des solutions simples, claires et lisibles, alors qu'à l'Isle d'Abeau, chaque projet particulier se doit d'être complexe. La ville historique est, ainsi que l'indique Bernardo Secchi, une ville fractale (« *città frattale* »)¹³⁷, parce qu'elle est composée d'une juxtaposition de fragments (anciens villages agricoles, faubourgs, ensembles collectifs, lotissements, zones industrielles, parcs technologiques, centres commerciaux), qui possèdent chacun une organisation et une géométrie propres. Dans la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, chaque fragment est complexe.

Plusieurs exemples confirment cette recherche de complexité par les concepteurs de l'Isle d'Abeau.

Le premier est constitué par le centre secondaire de Saint-Bonnet qui doit rayonner sur l'ensemble des plateaux Sud (nouveaux quartiers et anciens villages). Ce centre réalisé à la fin des années 1970, suite à un concours qui a désigné comme lauréat une équipe associant un architecte (Henry Collomb) à un promoteur qui est une filiale de la Caisse des Dépôts et Consignations. Le parti adopté est fondé sur les principes suivants : séparation des circulations piétonnes et automobiles, desserte des

¹³⁶ Entretien avec Louis Maurel

¹³⁷ La notion de « *città frattale* » fait référence aux théories du chaos, selon lesquelles l'ordre global n'est que la juxtaposition d'ordres locaux, ayant chacun leurs propres règles de fonctionnement (SECCHI B. *Prima lezione di urbanistica*, op. cité).

équipements en périphérie, différences de niveaux entre les espaces réservés aux piétons et ceux qui sont réservés à la voiture, création d'une succession d'espaces collectifs faisant l'objet de traitements variés (tailles et formes diverses, couvertures végétales ou minérales), étirement des fonctions de centralité le long d'un axe, constructions reliées entre elles par des éléments architecturaux accueillant souvent les dispositifs de desserte des appartements

Le second est le projet, en partie seulement réalisé, du centre principal de la ville nouvelle installée sur cette acropole naturelle que constitue le site de l'ancien village de l'Isle d'Abeau. Là le parti adopté, dénommé « *ossature-trame* », est en apparence au moins plus simple. L'« *ossature* » est composée par un réseau d'espaces libres majeurs (quelques voies automobiles, mais surtout des artères et places piétonnes), réseau qui constitue l'élément générateur d'une trame orthogonale, composée de grandes mailles à l'intérieur desquelles prennent place des logements, des équipements, des bureaux, ainsi qu'un centre commercial. L'« *ossature* » relie deux parcs (dont l'un est en surplomb sur la vallée centrale) et accueille sur ses bords les principaux équipements publics. Pour relier les différents quartiers entre eux, « *un fin réseau de traboules animées* », dans lequel « *on se perd* », est mis en place¹³⁸. Trois réseaux de circulation se superposent donc : le réseau automobile des grandes mailles, l'ossature où cohabitent piétons et automobiles, les traboules réservées aux piétons. À l'intérieur de chaque îlot, les formes architecturales envisagées sont de nature diverse. Le complexe administratif, comprenant notamment le siège de l'EPIDA, est par exemple constitué d'hexagones formés par de petites barres reliées entre elles par des éléments charnières qui accueillent ascenseurs ou cages d'escaliers. (Figure N°8 et 9 le centre principal de la ville nouvelle).

Les formes architecturales rencontrées dans différents projets de l'Isle d'Abeau reprennent une série de principes énoncés par le Team 10, à l'occasion de la critique de l'urbanisme jugé trop fonctionnaliste des Congrès Internationaux pour l'Architecture Moderne. Alison et Peter Smithson travaillent à associer des formes géométriques simples pour aboutir à ce qu'ils appellent une « *cluster city* », c'est-à-dire une ville en grappe¹³⁹. (Figures N°10 et 11 : la cluster city).

¹³⁸ « Projet de centre principal et ZAC de Saint-Hubert », *Techniques et Architecture*, 1980, N°330.

¹³⁹ TRECLAT S. « Pensées croisées sur la ville contemporaine », *L'Architecture d'Aujourd'hui*, 2003, N°344, pp 46-51.

Chaque unité de base ou district prend la forme d'un polygone, plus ou moins régulier, dont un des côté reste ouvert. L'association de ces unités de base constitue une structure proliférante qui se peut se multiplier comme à l'infini, en passant par le moyen de dispositifs techniques adaptés (immeubles-ponts) au-dessus des voies de circulation. Ce modèle est repris par Carlo Aymonino dans son plan d'un ensemble de quelques centaines de logements à Gallarate, dans la banlieue de Milan, où quatre barres d'immeubles (dont l'une réalisée par Aldo Rossi) convergent comme les doigts d'une main vers un espace central, occupé par un théâtre en plein air, aménagé au-dessus de garages. La structure du *cluster*, quelque peu déformée est adoptée par Emile Aillaud pour le grand ensemble de la Grande Borne et par l'Atelier d'Architecture et d'Urbanisme pour le quartier de l'Arlequin dans la Villeneuve de Grenoble. Les formes urbaines et architectures adoptées à l'Isle d'Abeau sont donc dans l'air du temps et n'ont rien de spécifique aux villes nouvelles. Le modèle de la ville complexe apparaît pour l'ensemble de ces architectes et urbanistes comme une réponse à la complexité des relations sociales qui caractérisent les sociétés industrielles et urbaines du monde occidental.

Cette quête de la complexité donne parfois naissance à des mégastructures, c'est-à-dire à des structures construites unitaires, qui accueillent logements – l'immeuble de l'Arlequin à Grenoble compte par exemple mille huit cents logements – équipements et services. Le choix de l'éclatement urbain et de densités modérées empêche l'Isle d'Abeau de tomber dans ce gigantisme. (Figure N°12 : projet d'immeubles dans le centre principal de l'Isle d'Abeau).

Conclusion

Plus de trente années après sa création, la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau semble gagnée par le processus de diffusion de l'urbanisation, qui touche aujourd'hui tous les secteurs du Nord-Isère sous influence de la métropole lyonnaise.

La ville nouvelle devait, selon les estimations faites à l'origine par la Mission d'études, accueillir entre cent cinquante mille et deux cent mille habitants. Or, en

1999, l'Isle d'Abeau ne comptait que trente-neuf mille habitants¹⁴⁰ et les entreprises implantées sur son territoire accueillent dix-neuf mille emplois. Le pari de transformer la fédération de villages et de bourgades en une véritable ville s'avère d'autant plus difficile à tenir que la croissance démographique attendue n'est pas venue. Les dysfonctionnements de la coopération intercommunale et un retrait progressif de l'État expliquent aussi que les ambitions initiales n'aient pu être qu'en partie tenues. Saint-Quentin-Fallavier, Villefontaine et l'ancien village de l'Isle d'Abeau sont devenus, en concurrence avec de nombreuses autres communes du Nord-Isère, des noyaux sur lesquels s'est reportée la croissance urbaine de l'agglomération lyonnaise. La non-urbanisation des plateaux Nord se traduit par un glissement du centre de gravité du site de la ville nouvelle dans la plaine, où passent les principaux axes de circulation (voies ferrées, autoroute et route nationale). C'est dans ce fond de vallée que se sont implantés les zones d'activités économiques (Saint-Quentin-Fallavier) et les centres commerciaux (L'Isle d'Abeau). Les acteurs de la ville nouvelle sont, au cours des vingt-cinq dernières années, obligés de faire avec les contraintes établies par les investisseurs intéressés par le site. Cette attitude fait dire à certains, qu'en cédant devant les exigences des privés, les responsables de l'établissement public d'aménagement et les élus locaux trahissent tout ce qui faisait l'originalité du projet de l'Isle d'Abeau. En acceptant par exemple que l'hypermarché s'installe, non plus au sommet mais au pied de la colline de l'Isle d'Abeau, ces responsables ont rendu difficile la réalisation du centre principal de l'Isle d'Abeau. Les différents quartiers de l'Isle d'Abeau tendent donc à devenir, à côté des petites villes et des anciens bourgs ruraux, à côté des nombreux lotissements de maisons individuelles, à côté des parcs d'activités et des centres commerciaux, des fragments de cette ville diffuse qui s'est constituée progressivement à l'échelle de ce que l'on appelle aujourd'hui soit la région urbaine, soit l'aire métropolitaine de Lyon.

Certains, parmi les personnes interrogées, n'hésitent pas à affirmer que l'expérience de l'Isle d'Abeau a permis d'anticiper les tendances à l'œuvre dans l'urbanisation contemporaine que sont le développement de la mobilité, l'éclatement de l'urbanisation ou l'interpénétration grandissante de la ville et de la nature. Il ne faut pas oublier que tous les acteurs interviewés cherchent, de manière toute

¹⁴⁰ *L'Isle d'Abeau et le Nord-Isère, le développement d'un pôle de l'aire métropolitaine*, Dossiers INSEE Rhône-Alpes, 2002, N°142, 55 p.

naturelle, à adapter leurs discours aux évolutions qu'a subies, depuis le début des années 1970, l'Isle d'Abeau. Ces stratégies discursives ne doivent pas faire oublier qu'il existe à l'origine une sorte de modèle de ville nouvelle qui, pour l'essentiel, trouve ses références dans l'urbanisme moderne et notamment dans l'expérience des grands ensembles.

L'Isle d'Abeau, c'est avant tout une ville pensée depuis le haut, dans le cadre d'un système hiérarchique, qui a les moyens de réaliser au préalable une maîtrise foncière publique. Dans ce système, des ingénieurs, des urbanistes, des architectes décident du contenu des plans, des localisations des noyaux urbains, des pôles d'activités et des espaces naturels à préserver. Ils choisissent les investisseurs auxquels ils sont en mesure d'imposer des contraintes. C'est donc tout le contraire de ce que l'on appelle, selon les pays, « *edge city* », « *sprawl* », « *città diffusa* » ou « *ville émergente* ». Ces formes contemporaines de la ville sont en effet les résultats de multiples initiatives et actions individuelles, dans un contexte où les collectivités publiques tiennent pour acquis le rôle des marchés dans la fabrication de la ville, ainsi que l'autonomisation croissante des individus dans les sociétés postindustrielles. La ville polynucléaire, si bien décrite dans les schémas de Claude Vignaud, n'a pas grand-chose à voir avec le polycentrisme des villes contemporaines. Dans la ville polycentrique, en effet, le centre des villes historiques continue à jouer un rôle déterminant dans les échanges commerciaux et culturels, et le développement des centres ou pôles secondaires se fait sans localisation préétablie, à proximité des échangeurs routiers, des gares ou des centres commerciaux. La mobilité est considérée comme un trait caractéristique de la ville contemporaine, trait qui l'oppose à la ville moderne, qui reste, quant à elle, une ville de la proximité. Or à l'Isle d'Abeau, la mobilité n'est pleinement acceptée que si elle se pratique en transports en commun ou à pied, alors que la voiture est considérée au mieux comme une sorte de mal nécessaire, qu'il convient d'ailleurs d'éloigner des quartiers d'habitations.

S'il est un endroit, où l'expérience de l'Isle d'Abeau a considérablement enrichi la figure de la ville moderne, c'est celui des rapports entre nature et urbanisation. Les urbanistes de l'Isle d'Abeau n'ont en effet jamais imaginé que la nature puisse être réduite à l'image d'un simple équipement que l'être humain peut modeler à sa guise. Leur première action a été de prendre en compte les caractéristiques du site, d'analyser les différents éléments du paysage, de tenir

compte des contraintes liées à l'entretien des forêts et des terres agricoles, avant d'élaborer leurs projets d'aménagement. Et, en la matière, ils préfigurent, pour partie au moins, les réflexions actuelles sur le ville-nature.

Les projets et les réalisations de l'Isle d'Abeau n'anticipent guère les développements les plus récents de ce que l'on appelle aujourd'hui la « *ville diffuse* » ou la « *ville émergente* ». Les architectes et les urbanistes de la ville nouvelle restent en effet, pour la plupart d'entre eux, réservés à l'égard des formes que prend l'urbanisation contemporaine. L'Isle d'Abeau constitue, en fin de compte, une des dernières tentatives de la pensée moderne en matière d'urbanisme et d'architecture.

Liste des personnes interrogées

Jacques COMBET, Architecte paysagiste du centre de Saint Bonnet (1973-1985), architecte urbaniste à Bassens.

Gérard CUZIN, Responsable des espaces publics et du pôle socio-culturel de Saint Bonnet (1973), architecte urbaniste à Caluire.

Alain LECLERC, Membre du comité de direction de l'EPIDA, architecte urbaniste à Annecy.

Bernard MILLERIOUX, Chargé des transports à l'EPIDA (1973).

Louis MAUREL, Chef de projet du centre de Saint Bonnet (1973-1978), directeur des études à l'AURG (Grenoble)

Claude VIGNAUD, Architecte en 1970, concepteur de l'idée de la ville nouvelle, travail sur le Schéma de l'OREAM, collaborateur de René Rossi, directeur de la mission d'études de l'Isle d'Abeau, retraité.

René ROSSI, Directeur de la mission d'études (1970), retraité. (Interview disponible réalisé par Sabine Effosse le 17 juillet 2002 dans le cadre du programme interministériel Histoire et Evaluation des Villes Nouvelles. Acteurs et mémoire des Villes Nouvelles. Campagne d'archives orales).

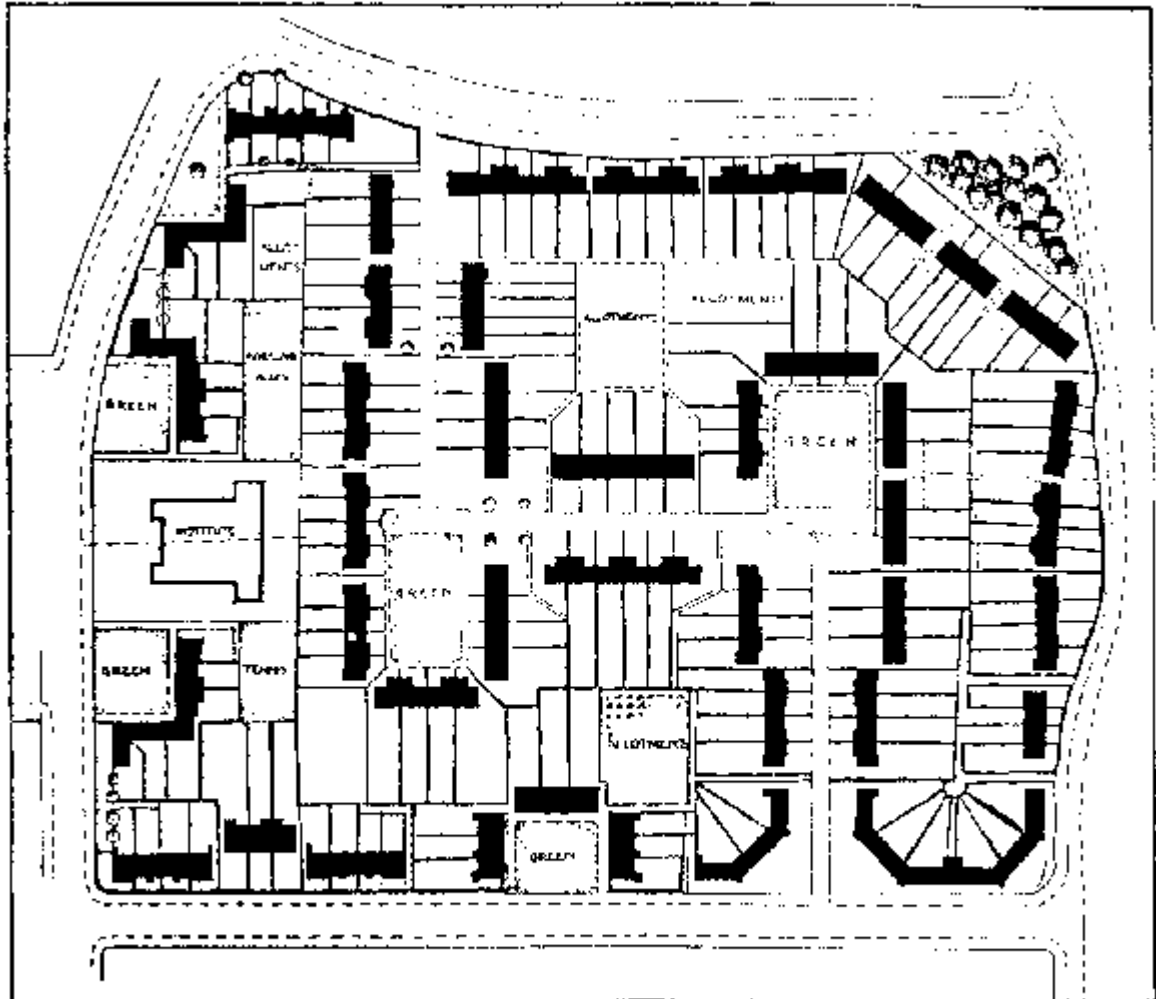
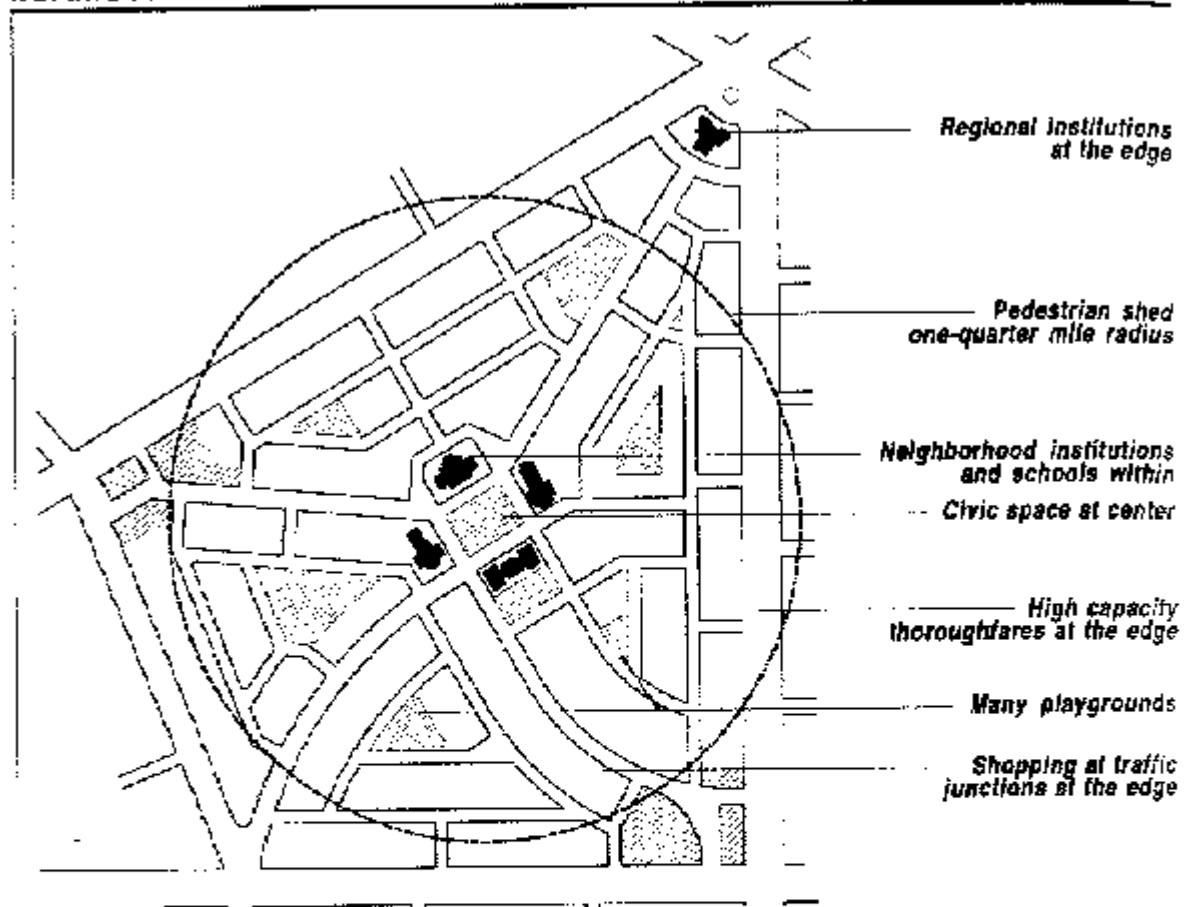


Fig. 268. – Cité jardin de Letchworth, Domaine de Paxmore H.L.L.
 Aménagement régulier par groupes de cottages.
 Un chemin carrossable dessert les groupes du centre du terrain.

Figure N°1 : Groupements d'habitation à Letchworth
 (Source : UNWIN R. *L'étude pratique des plans de villes*,
 Paris, L'Equerre, 1981, p.304)

NEIGHBORHOOD UNIT 1927



Neighborhood Unit: A diagram and description from the First Regional Plan of New York (1927) which conceptualizes the neighborhood as the fundamental element of planning.

Size is determined by the walking distance of five minutes from center to edge, rather than by number of residents.

Density is determined by the market. A community coalescing within a walkable area is the invariant.

An elementary school is at the center, within walking distance of most children. This is the most useful civic building, providing a meeting place for the adult population as well.

Local institutions are located within the neighborhood. Regional institutions are placed at the edges so that their traffic does not enter the neighborhood.

There is a civic open space at the center of the neighborhood, and several smaller playgrounds, one in close proximity to every household.

A network of small thoroughfares within the neighborhood dispenses local traffic.

Larger thoroughfares channel traffic at the edges.

Retail is confined to the junction having the most traffic, accepting the realities of the automobile.

Figure N°2 : Neighborhood unit dans le *New Regional Plan*
(Source : DUTTON J.A. *New American Urbanism*, Milan, Skira, 2000, p. 22)

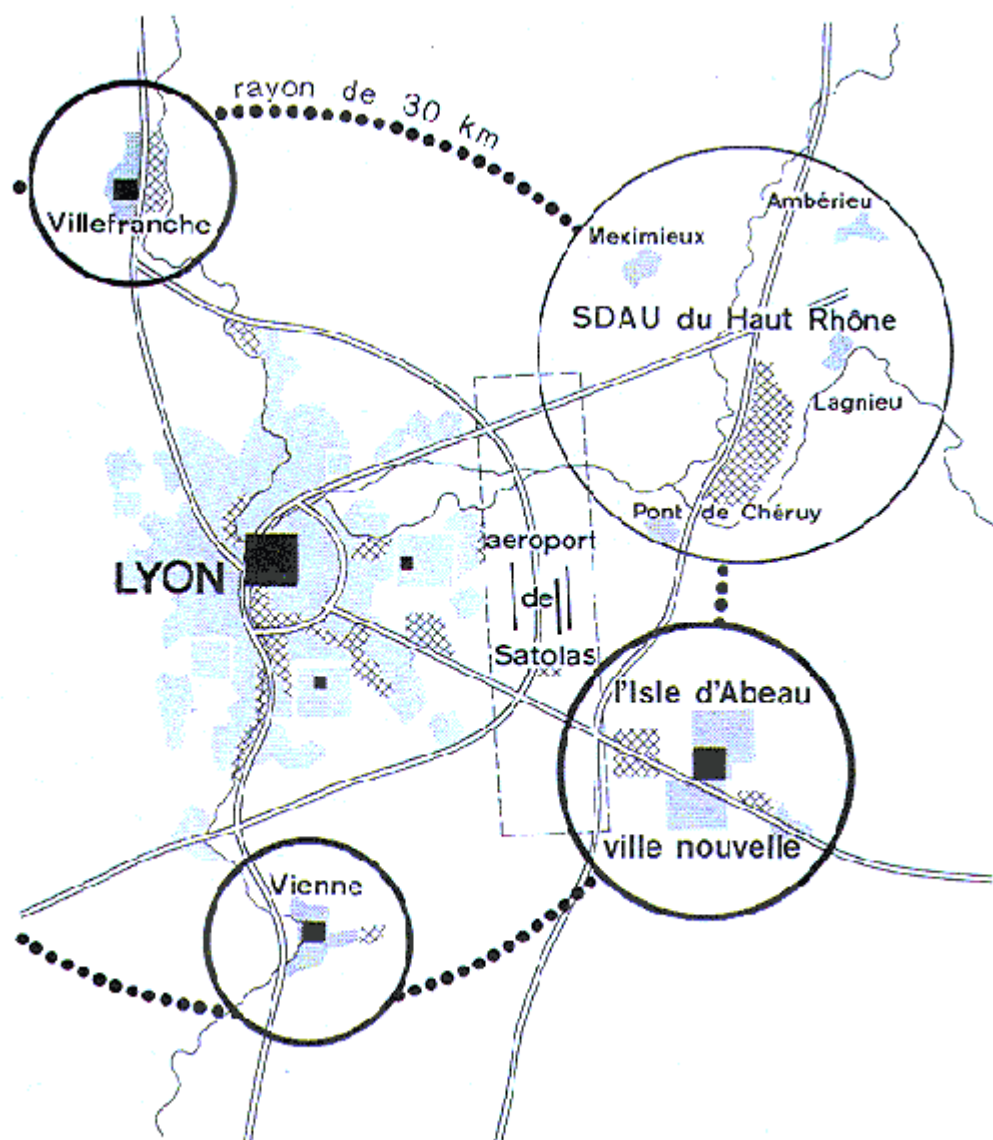


Figure N°3 : L'aire métropolitaine de Lyon
 (Source : *Techniques et Architecture*, 1975, N°302)

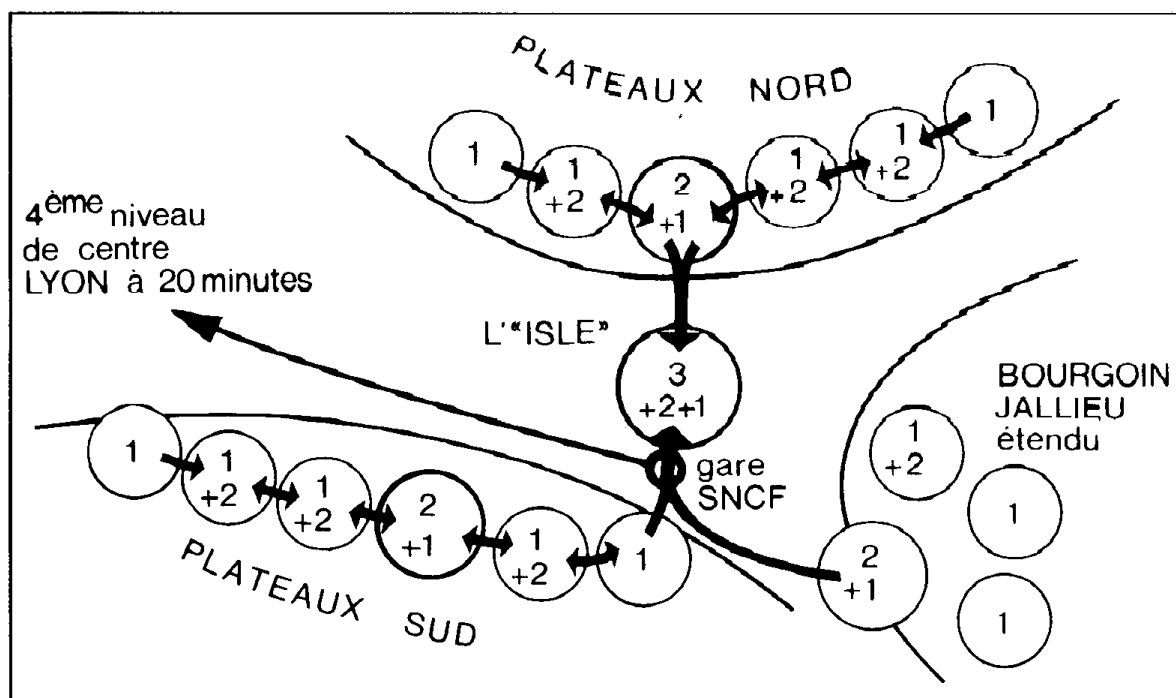


Figure N°4 : Un schéma hiérarchique de centralité
(Source : Métropolis, 1979, N°41-42)

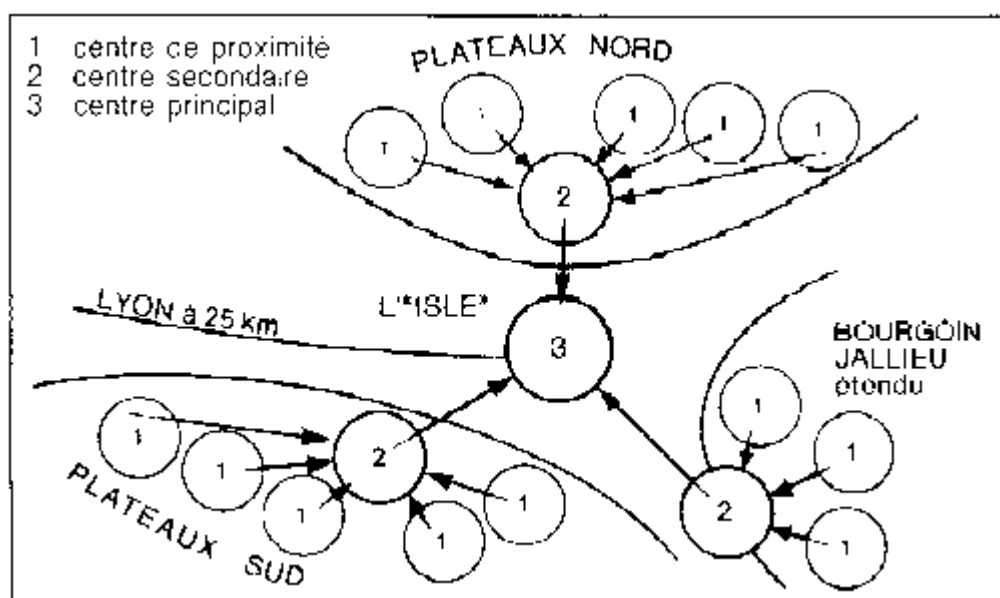
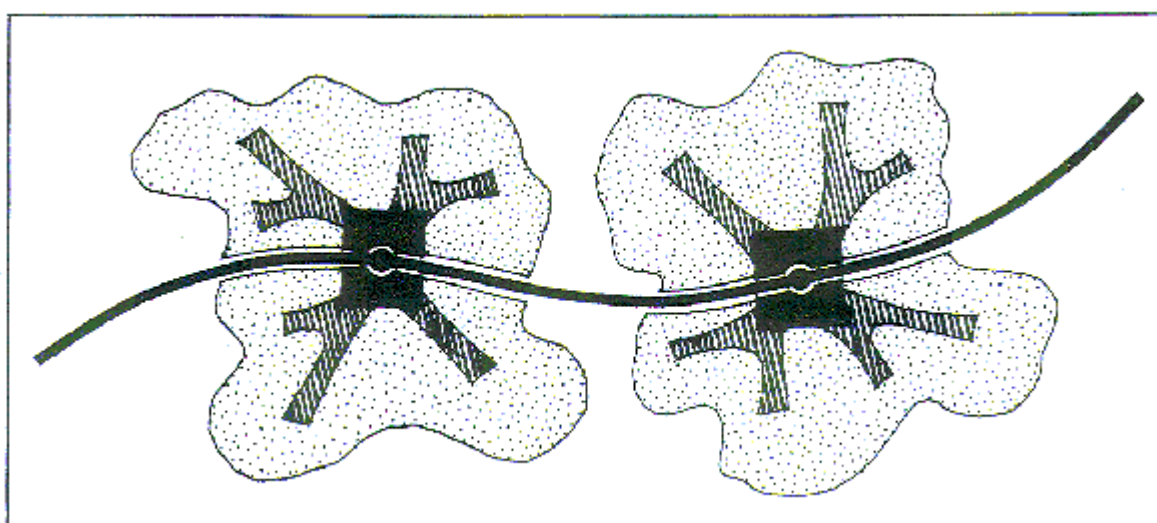
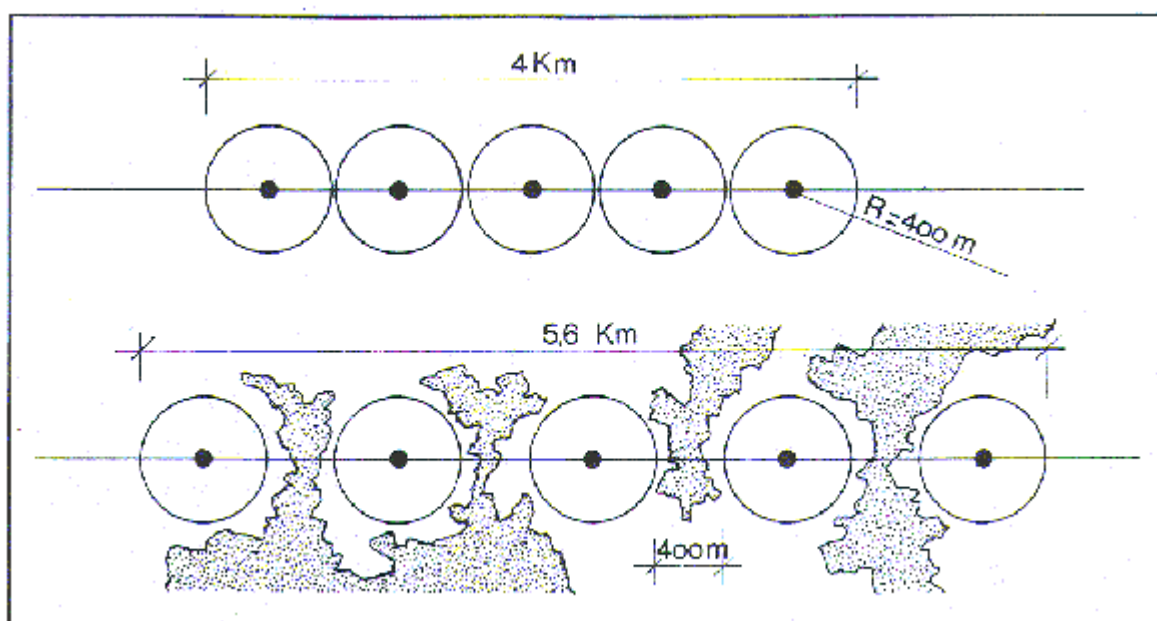


Figure N°5 : Une approche plus complexe de la centralité
(Source : Métropolis, 1979, N°41-42)



Figures N°6 et 7 : Organisation des noyaux urbains
(Source : *Métropolis*, 1979, N°41-42)

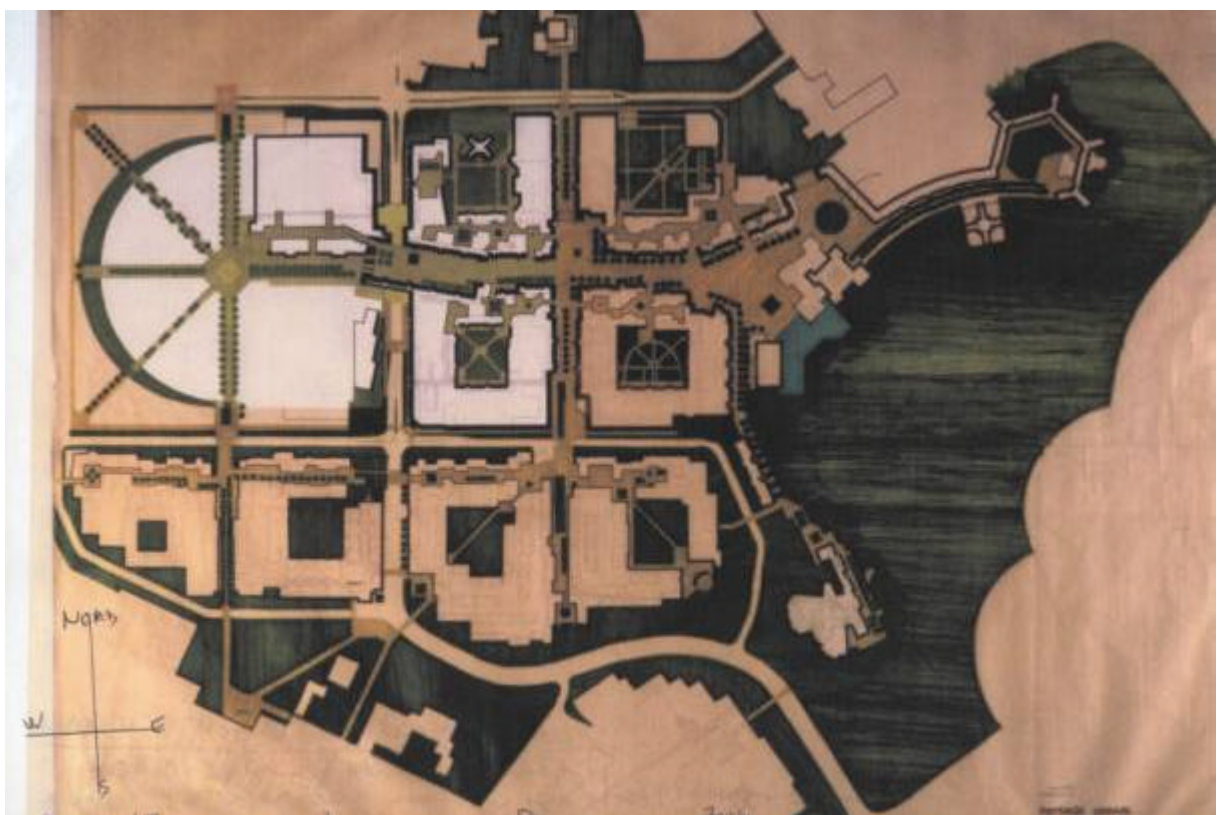
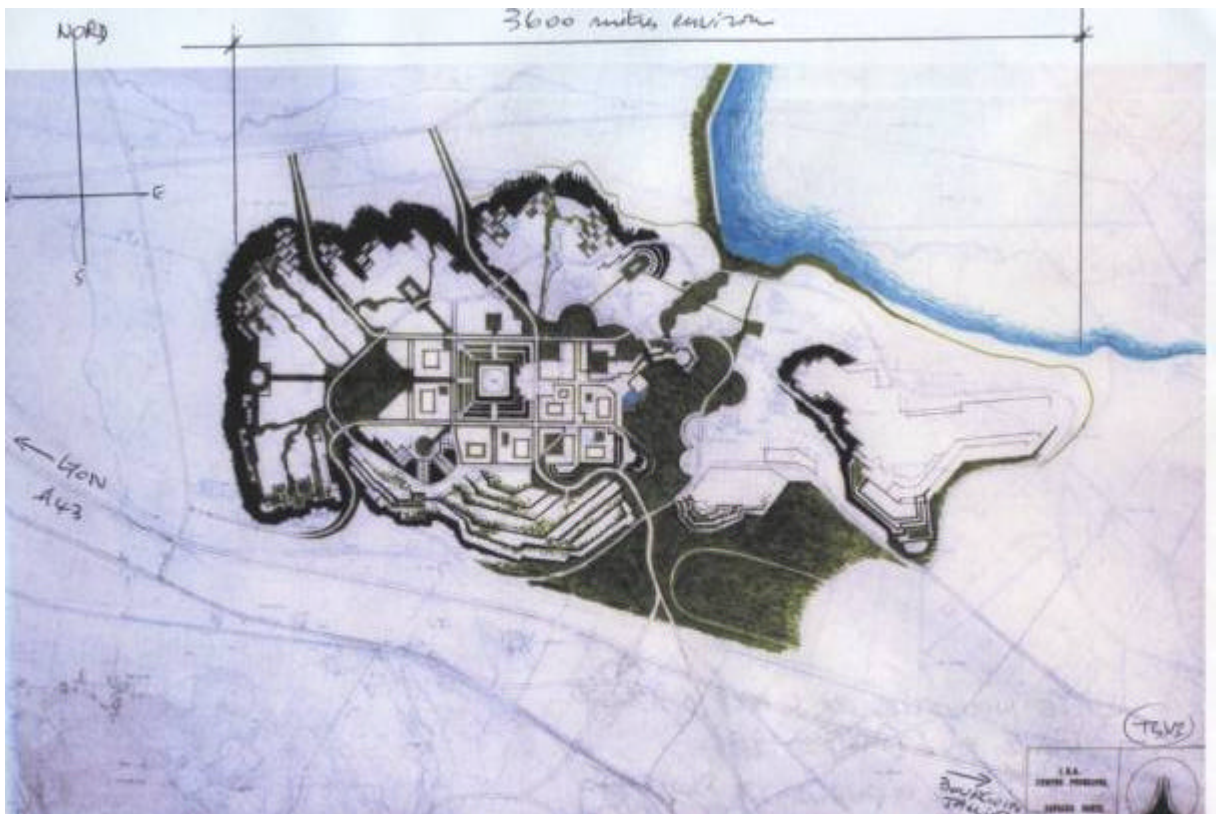
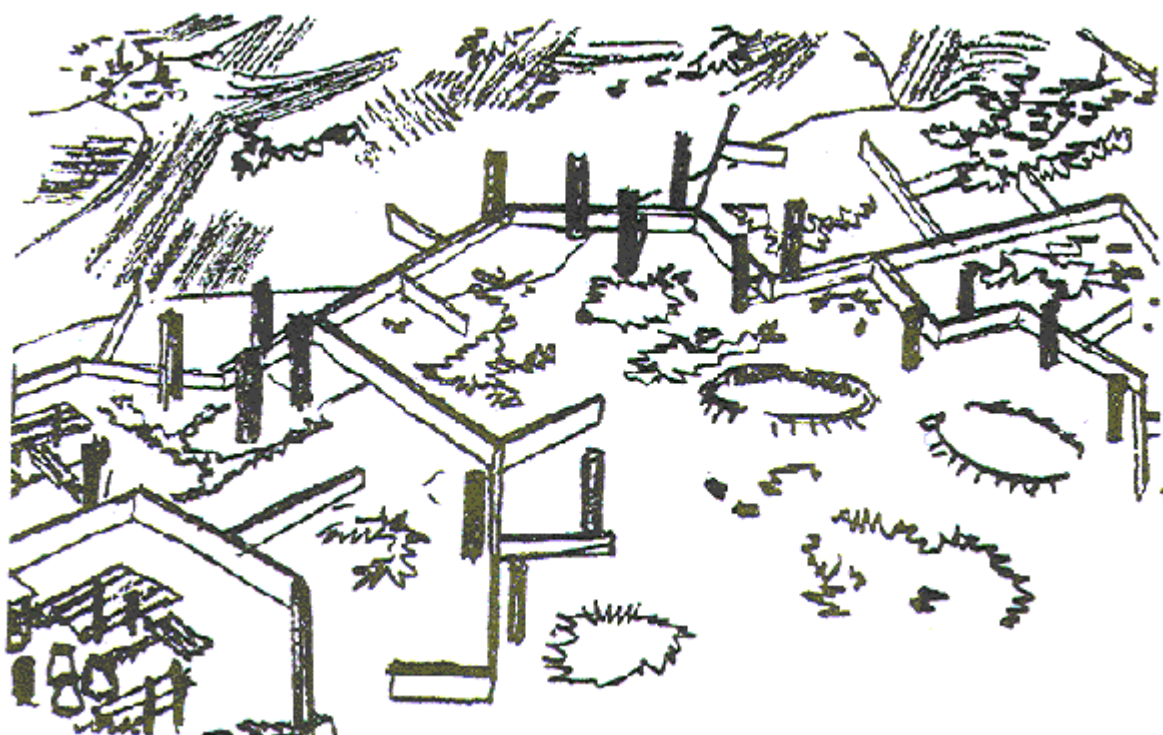
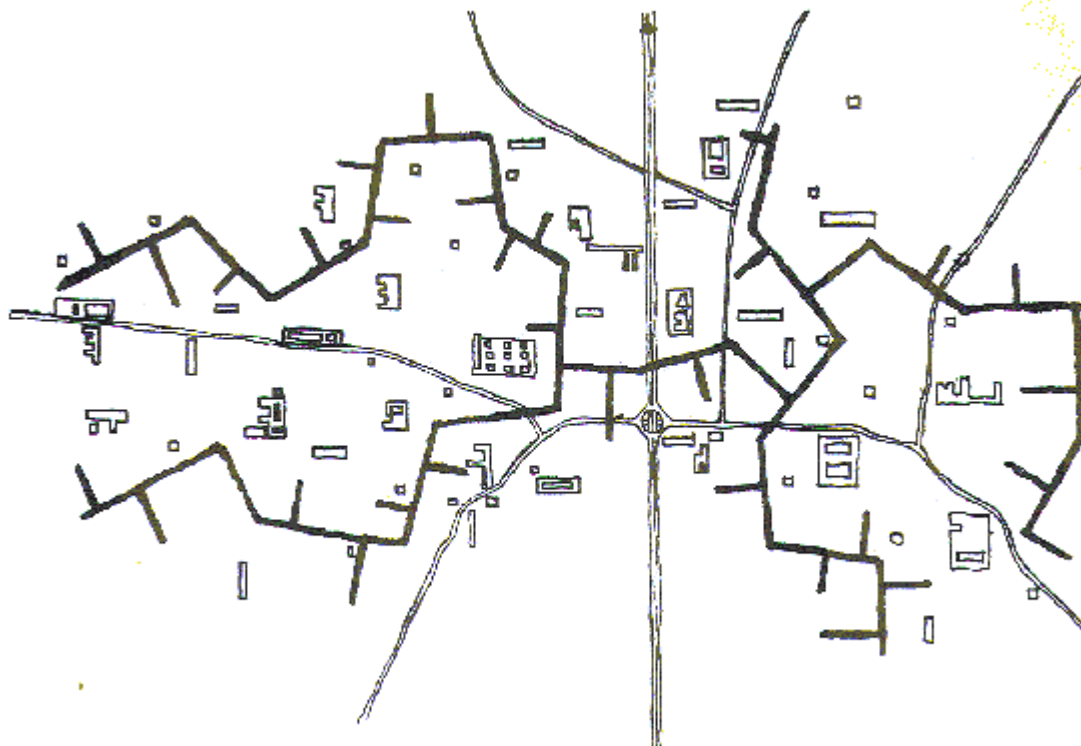


Figure N°8 et 9 : Le centre principal de la ville nouvelle
(Source : esquisse de Claude Vignaud architecte)



Figures N°10 et 11 : La cluster city
(Source : SMITHSON A. et P.)

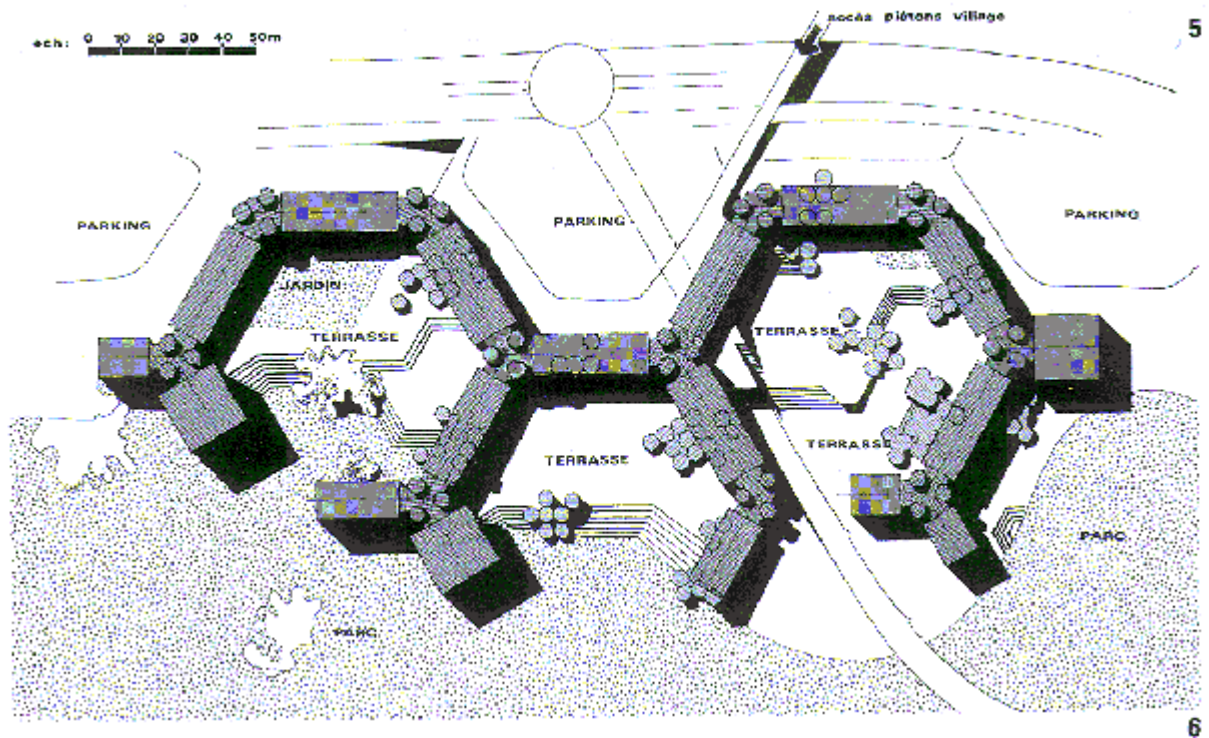


Figure N°12 : Projet d'immeubles dans le centre principal de l'Isle d'Abeau
(Source : *Techniques et architecture*, 1974, N°302)

4. L'ENTRE-DEUX COMME PROJET DE TERRITOIRE ? RAPPORTS ENTRE TERRITOIRES, STRATÉGIES D'AMÉNAGEMENT ET CONSTRUCTION IDENTITAIRE DE L'ISLE D'ABEAU

Marie-Christine FOURNY

Le géographe confronté à l'objet neuf et incertain que constitue une ville nouvelle peut trouver au sein de sa discipline plusieurs modalités d'identification. A travers l'objectivation de différenciations morphologiques, ou dans les représentations issues de rapports culturels, symboliques ou de constructions cognitives à l'espace, pour les plus classiques ; dans la dimension épistémologique de la recherche des catégories conceptuelles propres à en assurer la reconnaissance, ou dans l'analyse de procédures cognitives pour des plus récentes¹⁴¹. L'on peut y trouver tant des modes d'identification d'objets génériques que des réflexions, critiques et réflexives sur ces modes eux-mêmes. Moins souvent à notre connaissance est posé le problème de l'identification d'objets singuliers, dans le rapport entre les dimensions culturelles affectives et symboliques intervenant dans la relation à un lieu donné et les constructions conceptuelles savantes. Si ce rapport entre types de savoir, savoir profane, savoir scientifique, savoir technique voit s'ouvrir aujourd'hui de nombreuses investigations, il reste encore pour l'essentiel à explorer dans le cas d'objets spatiaux¹⁴². Plus rarement encore s'intéresse-t-on à la spécificité de l'identification d'objets géographiques. Pour ceux-ci en effet, les processus de singularisation et de classification intervenant dans la construction et la reconnaissance d'un objet nouveau s'inscrivent dans un espace donné. L'entité nouvelle, par sa dimension matérielle, est rattachée à des ensembles spatiaux, et trouve dans ce rattachement ses caractères propres ; l'attribution de traits et de propriétés étant elle-même fonction de modes d'identification, qu'ils se situent dans un registre culturel, symbolique ou technique. Autrement dit, la reconnaissance de l'objet géographique fait intervenir la dimension du « où » ; elle se situe ainsi dans un double champ de références : l'un, des figures offertes et utilisées dans son

¹⁴¹ L'ouvrage dirigé par Hélène Rivière d'Arc en est significatif ; Rivière d'Arc H., *Nommer les nouveaux territoires urbains*, 2001, Editions de la MSH.

¹⁴² Voir à ce propos Ratouis O. (prés.), « La ville, entre dire et faire ». *Mots. Les langages du politique*, n°72, juillet 2003.

appréhension, l'autre des configurations spatiales qui en sont le support et la projection.

C'est avec cet arrière-plan problématique que nous avons essayé d'aborder l'identification de l'objet géographique de l'Isle d'Abeau. Objet nouveau certes, mais aussi objet situé, prenant place - au sens littéral du terme - dans un agencement d'espaces existants qui en conditionne la reconnaissance. Nous proposons d'examiner certaines des modalités de ce processus dans une dimension restrictive et concrète qui le rend plus aisé à aborder, au travers de l'hypothèse de la construction d'un « entre-deux ».

Qu'entendons-nous par là ? L'on souhaite s'intéresser à une construction cognitive, - c'est-à-dire aux formes de caractérisation et de catégorisation d'un espace par certains acteurs -, d'un type d'espace particulier, composite et complexe, qui procèderait de l'« inter » ou du « trans » catégoriel. L'expression de « territoire d'entre-deux », qui peut apparaître comme un oxymore géographique, vise à rendre compte de cette triple dimension, spatiale, cognitive et dynamique. Elle s'applique à des formes concrètes, d'entre deux espaces, à l'instar de l'Isle d'Abeau, mais, de manière plus générale, renvoie à un processus de construction de la « place » d'un objet nouveau, en ce qu'il s'insère dans des espaces existants, fait avec des découpages et des identités et des modes des représentations constitués - qu'il les refuse ou les intègre - pour se définir. Elle prend pour objet le rapport entre entités définies par un principe discontinuiste, et fait de ce point de vue l'hypothèse d'une nature propre, d'une forme d'identité construite sur de l'association d'éléments relevant de territoires ou de territorialités différentes. Elle considère, d'autre part, que l'identification de ces entités, comme leur rapport, résulte d'une construction, qui peut être appréhendée dans sa dynamique sociale, à travers les acteurs qui les produisent. Ces deux registres, de la configuration spatiale et de la construction sociale et cognitive, seront précisés dans une première partie, avant l'application du questionnement à l'analyse du cas de l'Isle d'Abeau dans une seconde partie.

4.1. Les dimensions problématiques de l'entre-deux

L'entre-deux comme configuration spatiale et catégorie d'espace.

Quelles sont les déclinaisons concrètes de ce cadre de questionnement, les mutations spatiales qui peuvent le justifier et lui donnent un caractère heuristique ?

La géographie dispose d'un répertoire diversifié pour qualifier des espaces sur des critères de relation ou de position relative, dans la seule référence à un espace quant à lui bien identifié. On retrouve les termes de carrefour et d'interface pour indiquer l'espace issu de la relation entre deux entités, les termes de marges, de périphérie, de confins pour caractériser le sous-produit spatial d'un pôle dominant. Plus rarement utilise-t-on le vide, et le trou¹⁴³, pour marquer la vacuité issue de l'absence d'influence. Ces espaces se retrouvent aujourd'hui au centre de préoccupations opérationnelles, car pris dans des problématiques territoriales, d'aménagement et d'organisation des espaces complexes. Les interdépendances et les interpénétrations liées aux logiques de réseaux et à l'accroissement des aires métropolitaines ont conduit en effet à la formation d'espaces de structuration complexe et d'influences multiples, pour lesquels le référent mono-relationnel et politique dont le modèle centre-périphérie constituait le produit générique s'avère obsolète. Ces espaces d'intersection, de confins et de frontière occupent cependant des positions nouvelles dans la géographie des lieux de valeur. Dans une logique de territoires polarisés, la force d'un lieu apparaissait en effet directement issue d'un effet de taille ; l'intensité de la fonction de commutateur, productrice de centralité et de ce fait génératrice de territoire, qu'évoquait Claval dans *La Logique des villes*¹⁴⁴ étant corrélée à des critères de densité. Ce centre commutateur et générateur devenu de ce fait lieu de production de l'innovation, a conféré à la domination une dimension spatiale ; ces thèses sont bien connues¹⁴⁵. La logique réticulaire transforme cette donne, vouant ce rôle de commutateur aux « nœuds », c'est-à-dire aux lieux de jonction entre des milieux différents. Elle conduit à porter un regard nouveau sur ces

¹⁴³ « Trou : lieu considéré comme loin de tout, sans horizon, sans ambition (...). Beaucoup de trous sont situés sur des reliefs, en dépit du nom : dans des espaces de marge, des angles morts » (Brunet R., *Les Mots de la géographie*. Paris, La Documentation Française, 1992, p. 449)

¹⁴⁴ Claval P., *La logique des villes*, 1981, Litec.

¹⁴⁵ Voir Henri Lefebvre et Manuel Castells, entre autres.

lieux, que l'on retrouve dans les interrogations récentes sur ce « complexe géographique »¹⁴⁶ émergent, mais aussi, de manière générale et d'un point de vue littéraire ou philosophique dans la pensée post-moderne pour qui les lieux privilégiés de la création se situent « dans la marge, à la périphérie, dans les zones liminales de l'espace et de l'esprit où les certitudes du centre se diffractent, où des croisements inédits font émerger des formes nouvelles inattendues »¹⁴⁷. L'éloignement du centre et la rencontre des différences deviennent condition de l'innovation.

Considérés à travers ce paradigme relationnel, les espaces de confins ou d'interface prennent alors statut de « *laboratoire* », de lieux où s'échafaudent d'autres rapports entre territoires. Espaces aux enjeux fonctionnels et de structuration spatiale, ils sont aussi des espaces aux enjeux conceptuels, d'« *innovation territoriale* »¹⁴⁸ en quelque sorte, enjoignant à agir et à repenser les contiguïtés, les liens et les superpositions. L'entre-deux constitue de ce point de vue une notion permettant de saisir la formation et la nature de certains de ces nouveaux rapports territoriaux. Explicitons-en le caractère heuristique.

Tel que nous le considérons ici, le territoire représente un mode d'organisation du social dans l'espace, le résultat d'une appropriation et d'une organisation des pouvoirs, une forme produite et productrice de modalités d'identification des groupes sociaux. En tant que configuration spatiale, il se caractérise par la continuité et l'exhaustivité¹⁴⁹, fait partie de l'ensemble des « *configurations aréolaires, où la*

¹⁴⁶ L'expression est de Sophie de Ruffray, dans l'annonce du colloque « *Marges et Interfaces* » organisé par le CEGUM (Université de Metz les 13 et 14 novembre 2003). Ce colloque qui portait sur la redéfinition de ces objets géographiques que sont les marges, les interfaces, ou les entre-deux a par ailleurs permis de prendre conscience de leur nouvelle actualité dans le champ de la recherche et aussi de la manière dont ils transformaient les champs conceptuels et méthodologiques.

¹⁴⁷ Grassin J-M *Dictionnaire international des termes littéraires*, Association internationale de littérature comparée, 2003, Université de Limoges, sous la direction de Escarpit R., en ligne sur <http://www.ditl.info/index.php>

¹⁴⁸ Pour un développement de la problématique et des références bibliographiques, voir Gerbaux Françoise et Giraut Frédéric (Eds). « L'innovation territoriale, références, formes et enjeux ». Grenoble, *Revue de Géographie Alpine*, tome 88, n° 1, avril 2000. 156 p. ainsi que Benoît Antheaume & Frédéric Giraut, *Recompositions territoriales, confronter et innover*, Actes des rencontres scientifiques franco-sud africaines de l'innovation territoriale (IRD), 2003 ; <http://iga.ujf-grenoble.fr/teo/Innovation/introduction.htm>

¹⁴⁹ J. Lévy, définition du terme territoire, in Jacques Lévy, Michel Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, 2003, Paris, Belin.

borne, la limite, sont des signes qui ordonnent, contiennent et régulent»¹⁵⁰. Le découpage territorial est donc fondé sur un principe de discontinuité et le rapport entre territoires se pose comme un rapport entre entités spécifiées, se définissant dans leur distinction, dont la différenciation est marquée par une délimitation qui associe l'identité à l'interne, l'altérité à l'externe. Il représente à ce titre une manière de penser le monde, qui s'inscrit pleinement dans la pensée cartésienne¹⁵¹, et figure en quelque sorte la projection spatiale d'un principe classificatoire. Ce principe a bien constitué le mode dominant de l'identification des objets géographiques, des pratiques et des identités spatiales, jusqu'aux remises en cause récentes, issues de la montée de configurations réticulaires et de recompositions complexes venant subvertir les zonages et les barrières. L'idée d'un espace d'interrelation, d'un entre-deux, veut quant à elle traduire l'hétérogénéité issue d'une situation spatiale, et contient l'hypothèse d'une hybridation de caractères, qui s'opposerait à la logique de l'hégémonie, par laquelle un universel se constitue, transcende la diversité mais aussi domine et occulte les particularités¹⁵². L'entre-deux en ce sens invite à la reconnaissance de l'existence d'assemblages, et de la capacité des assemblages à former une unité, une entité propre, sans pour autant présupposer du liant de cet assemblage. Ce caractère composite de l'espace renvoie alors, de manière plus fondamentale, à la nature de l'objet produit : territoire ou anti-territoire ? L'aporie peut être soulevée en élargissant l'analyse aux formes de la territorialité, et en faisant l'hypothèse de modes de construction de la distinction et de la différenciation originaux, à travers lesquels pourraient néanmoins se constituer la singularité et l'attachement sans lesquels il n'est pas de territoire : l'entre-deux se définirait ainsi comme une autre manière de « faire territoire », de produire un collectif localisé. Empruntons encore une fois au champ littéraire l'acception suggestive de « *lieu des émergences* »¹⁵³. L'entre-deux représente là ce par quoi l'hétérogénéité produit du

¹⁵⁰ Dupuy G., *L'urbanisme des réseaux. Théories et méthodes*, 1991, Paris, Armand Colin.

¹⁵¹ Chivallon C., *Crise des territoires ou nécessité d'une conceptualisation autre ?*, in Colloque « Fin des territoires ou diversification des territorialités ? La géographie interrogée » 1994, Université de Pau.

¹⁵² Voir en particulier sur unité, diversité et hégémonie dans les identités Todorov T, *Nous et les autres. La réflexion française sur la diversité humaine*. 1989, Paris, Editions du Seuil ; et Laclau, E., *La guerre des identités. Grammaire de l'émancipation*. 2000, Paris, La Découverte.

¹⁵³ La définition est de Jean-Marie Grassin, *Dictionnaire international des termes littéraires*, op cit.

sens, et devient « texte », il « fait » ainsi territoire en opérant une synthèse qui agence la multiplicité tout en permettant l'expression de cette multiplicité.

Cette synthèse peut être interprétée dans le processus de territorialisation et d'inscription spatiale de l'interpénétration, de l'articulation ou de l'appartenance multiple, recouvrant tout à la fois l'idée d'une singularité résultante de l'ordre de la construction identitaire du territoire, et d'une singularité de l'objet, ressortissant de la nature du territoire construit. Guy Di Méo et Jean-Claude Hinnewinkel ont analysé en ce sens la région de l'Entre-Deux-Mers, région certes bien identifiée mais dont il est dit qu'elle présente des « lacunes » dans sa territorialité, la dénomination en étant le reflet. Dissociant les différentes dimensions d'un système territorial et en examinant la configuration spatiale, ils concluent à un territoire « *dont la dimension idéelle l'emporte sur la consistance matérielle* »¹⁵⁴. La région trouverait aujourd'hui son sens et son unité en tant que référence signifiante commune pour les habitants. En d'autres termes, ce sont une idéologie commune et une recherche d'identification qui tendent à produire l'existence du territoire.

Le processus de territorialisation de l'entre-deux peut également se poser dans ses aspects institutionnels, dans la reconnaissance et la gestion d'un espace où interfèrent plusieurs souverainetés. Si la métropolisation et l'interdépendance dont elle est l'expression, ont redéfini les principes et les aires de la souveraineté politique, ont conduit à identifier les intérêts ou les objets partagés, l'entre-deux interroge sur ce partage en des lieux précis, et plus précisément sur l'inscription spatiale et institutionnelle d'un objet commun de souverainetés. Si ce partage est fréquemment opéré dans le cas d'équipements, d'objets ou d'espaces fonctionnels donnant lieu à une gestion commune, il apparaît plus complexe dans le cas de territoires. L'entre-deux relevant dans le même temps d'une appartenance locale multiple et d'une appartenance supra locale - à l'espace contenant les parties qu'il articule et à la totalité qu'il construit - la question de la répartition des pouvoirs se pose entre espaces contigus de même niveau et avec le niveau supérieur de l'agencement des espaces locaux. Plus profondément, elle renvoie à la constitution même de l'espace public et aux modalités de production d'un sens et d'un intérêt

¹⁵⁴ Di Méo Guy, Hinnewinkel Jean-Claude « Une méthode d'identification territoriale appliquée à l'Entre-Deux-Mers. Pour évaluer la territorialité d'un espace, la « formation socio-spatiale », un outil au service des géographes », *Annales de géographie*, 1999, n°607, pages 239-254.

Parmi les rares travaux de géographes employant explicitement ce terme, voir aussi Aldhuy J. « Un entre-deux territorial, l'exemple de la Haute-Lande en Aquitaine ». *Faire la géographie sociale aujourd'hui*. Les documents de la MRSH de Caen, 2001, n°14, p. 103-110.

communs. Cette problématique de l'inscription spatiale de l'intérêt commun, de la formation de « lieux communs », se manifeste principalement aujourd'hui dans les espaces à valeur environnementale ou patrimoniale¹⁵⁵, accédant du fait de leur propriété symbolique à une sorte d'extra-territorialité conduisant à rechercher des formes de gestion communes. L'entre-deux en suppose d'une certaine manière un élargissement, faisant l'hypothèse d'un même type de processus sur des espaces ni strictement fonctionnels, ni naturels, et qui tout en présentant une étendue importante, sont signifiants, pratiqués, et pourvus d'instances autonomes.

L'entre-deux comme construction stratégique et cognitive.

Dans une dimension cette fois méthodologique, comment aborder cette territorialisation d'un espace issu de l'interpénétration d'intérêts et d'échelles, ce passage d'une instance dominée à une position d'articulation dans un espace supra-local ? Dans un espace sans historicité propre, le processus de territorialisation s'appréhende moins à travers le repérage et le périmétrage d'homogénéités ou de singularités que par la compréhension des conditions de production de la différenciation, dans la manière dont un espace acquiert une « réalité sociale », accède à une reconnaissance qui en fixera l'identité, par la dénomination ou l'attribution de qualités. Ces conditions sont celles de l'acquisition d'un statut « d'objet géographique »¹⁵⁶, du passage de la non-identification par l'inclusion dans un autre espace à l'identification en tant qu'espace propre. Tout à la fois précédant, accompagnant et résultant de la pratique et de l'action de territorialisation, ce statut se construit dans un champ cognitif. Le découpage qu'il opère dans une réalité spatiale, relève d'une procédure classificatoire, qui désigne, dénomme, exprime des similitudes et des différences, des inclusions et des exclusions¹⁵⁷ ; le résultat acquérant valeur d'objet géographique lorsqu'il est validé socialement, devient collectif, prend les formes d'une norme ou d'une convention et de ce fait s'insère

¹⁵⁵ Voir notamment les travaux d'André Micoud. Micoud A., Péroni M. (coord.), *Ce qui nous relie*. 2000, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.

¹⁵⁶ Debarbieux B., « De l'objet spatial à l'effet géographique ». In *L'effet géographique. Construction sociale, appréhension cognitive et configuration matérielle des objets géographiques*, sous la dir. de B. Debarbieux et M. C. Fourny, 2004, Grenoble, Publications de la MSH-Alpes.

¹⁵⁷ Tort P., *La raison classificatoire*, 1989, Paris, Editions Aubier.

dans les schémas d'analyse de l'organisation spatiale. Tout objet géographique en d'autres termes, demande à être "inventé", l'invention contenant l'ensemble des procédures d'identification, de légitimation, de représentation qui vont permettre d'introduire une entité nouvelle au sein de celles existantes, de produire une croyance la faisant apparaître comme un fait non contestable.

Dans la problématique qui est la nôtre, cette dimension cognitive conduit à s'interroger sur le processus de différenciation d'un espace situé dans une position d'entre-deux et, indissociablement, de la reconnaissance de cette différenciation : le mixte, « *qui n'est ni ceci, ni cela (neuter), ni l'un et l'autre (uterque)* », mais qui « *est une catégorie du discours sur l'être* »¹⁵⁸ peut-il être s'insérer dans la taxinomie géographique et qualifier l'un de ses produits ? Comment l'interaction entre espaces est-elle inscrite spatialement, est-elle identifiée en tant qu'espace singulier ?

Certaines des formes de l'objectivation qui permettent de rendre compte de cette différenciation et que nous utiliserons dans notre lecture sont celles de l'individualisation pour une part, par l'affectation de caractères propres, les référentiels de l'appartenance spatiale, ainsi que par la dénomination ; de la catégorisation d'autre part, à travers la formalisation et la conceptualisation d'un nouvel objet territorial. Dans sa déclinaison géographique, la catégorisation renvoie soit à des genres d'espaces : carrefour, interfaces, réseaux ou autres, soit à un espace singulier inclusif : région d'appartenance, par exemple.

En quels supports, par quelles manifestations rendre compte de ce processus cognitif de la construction ? Ces opérations procèdent avant tout par des actes de langage, qui en fixent le résultat et font de « *l'indétermination originale* » une « *détermination univoque* »¹⁵⁹. Les supports de la production et de la médiation de l'individualisation d'un objet géographique sont de ce fait des outils permettant de l'appréhender. De la même manière que les « faits » de laboratoire n'existent qu'à travers les inscriptions qui les représentent et les attestent¹⁶⁰, les produits des découpages géographiques ne sont appréhendables que dans les images qui les configurent et les mots qui les désignent. Dans cette dynamique de production et de diffusion, les pratiques de l'aménagement, à travers rapports opérationnels,

¹⁵⁸ Id. p. 175.

¹⁵⁹ Cassirer E., *Substance et fonctions*, Paris, Minuit, cité in Debarbieux B. op cit., 1977.

¹⁶⁰ Latour B., Woolgar S., *La vie de laboratoire*, 1988 [1979], Paris, La Découverte.

documents d'aménagement, diagnostics territoriaux, nous semblent occuper une place de premier plan, pour des raisons à la fois méthodologiques et politiques. Cette production plus que d'autres, a en effet capacité et pouvoir à formaliser et à fixer des identifications. Elle participe à la reconnaissance des objets qu'elle établit, et, si elle demeure une identification savante, elle constitue aussi un gisement de références offertes aux représentations profanes, que ce soit celles des politiques, des professionnels des médias ou des habitants. Elle révèle également une dynamique dans la représentation des espaces, voire pour certains, à finalité opérationnelle, des intentions d'organisation, constitutives du processus d'émergence.

L'aménagement étant pratique et action, développées en fonction d'objectifs, dans des contextes organisationnels et de pouvoirs donnés, destinées à infléchir les formes spatiales des organisations sociales, l'identification qui en est issue ne peut être dissociée des stratégies exercées sur un espace, elle n'en représente pas un préalable, une sorte de situation objective à partir de laquelle seraient prises des décisions, mais un outil et une résultante. Résultante des projections sur l'espace des stratégies d'organisation, des fonctions attribuées, ou de la répartition des rôles, mais aussi outil de légitimation et d'argumentation façonné en fonction de ce rôle, représentation de l'objet du débat, référence parfois substantialiste de cet objet, elle participe de l'action, la conditionne autant qu'elle en procède. C'est cet « objet mis en acte » qui nous intéresse, dans les enjeux qu'il représente pour les acteurs, et dans la manière dont ces enjeux modifient la définition de « l'objet » de référence.

Dans ce contexte d'entre-deux, où s'affrontent une multiplicité d'acteurs légitimes, cette approche permet de rendre compte d'abord de la diversité, des contradictions et des conjonctions de points de vue sur la configuration et l'identité de cet espace, d'en observer une reconnaissance éventuelle par les différents protagonistes intervenant sur le site, et de montrer ainsi le produit spatial d'une « dispute ». Ou pour le dire autrement, quel est l'ordre ou le désordre cognitif issu des ordres politiques ? L'interface politique, les interférences des projets et des compétences produisent-elles un entre-deux territorial, au sens d'une articulation ou ne marquent-elles que contradiction, rupture ou confusion ?

Eléments méthodologiques.

Nous avons considéré comme acteurs « stratégiques » les différentes instances territoriales intervenant sur ce secteur. Sur l'ensemble de la littérature grise relative au site de la Ville nouvelle, recensée et collectée de manière quasi-exhaustive par l'EPIDA, nous avons retenu les documents opérationnels ou de diagnostic, éliminant toute production scientifique connexe (mémoires, travaux universitaires) ainsi que les productions sans finalité d'aménagement (telles que les journaux municipaux par exemple).

L'échelle d'intervention, fixant un niveau de compétences, et déterminant également les caractères de l'appréhension de l'espace local, permet une première catégorisation simple. On a distingué :

- à un niveau supra, ceux qui interviennent dans le cadre d'ensembles surplombants et englobants l'Isle d'Abeau : l'Etat et la Région Rhône-Alpes ;
- à l'échelle méso, ceux pour lesquels l'Isle d'Abeau est en position frontalière, soit interne, soit externe : la Région lyonnaise, dans ses différentes structurations, le département de l'Isère, le Nord-Isère ;
- à l'échelle locale, les « voisins » en situation de contiguïté avec la ville nouvelle ;
- à l'échelle locale, les différents acteurs constitutifs de la Ville nouvelle : les communes, le Syndicat d'agglomération nouvelle, les syndicats intercommunaux d'études et d'aménagement englobant tout ou partie de la Ville Nouvelle.

En final, ce sont vingt-quatre rapports d'études, de projets ou opérations à portée territoriale globale qui ont fait l'objet de l'analyse. Ces différents documents ont été examinés individuellement en s'intéressant au secteur spatial incluant la Ville Nouvelle, sans le circonscrire *a priori*, et en y recherchant l'identité portée par les projets ou les plans : qu'est-il « fait » de la ville nouvelle ? Quelles sont les qualités qui lui sont attribuées, quel est l'intérêt qui lui est conféré, à quel type d'espace est-elle rattachée, qu'il s'agisse d'espace fonctionnel ou institutionnel ? Plus généralement lorsque le site n'est pas l'objet du document, nous avons tenté de cerner les modes d'identification à travers les façons de qualifier, de délimiter, d'établir des similitudes ou des singularités : que dit-on sur cet espace, comment dans le texte ou dans l'image se représente-t-on une éventuelle unité ou singularité ? L'analyse a porté sur le texte, mais aussi et de manière importante sur l'appareil graphique et cartographique important dans ce type de littérature. Ces identifications

ont ensuite fait l'objet de regroupements catégoriels, par niveaux d'acteurs et par mode de définition.

L'analyse est présentée en trois temps.

Une première entrée tente d'effectuer une représentation objectivante de la situation d'entre-deux à l'Isle d'Abeau, et d'en déterminer les différentes composantes. Elle veut établir ainsi la validité de la notion et son caractère heuristique pour le site en question.

Une seconde s'attache aux stratégies d'acteurs, aux représentations de l'organisation de l'espace, à la place et à la définition de l'Isle d'Abeau qui en sont issues.

Une troisième reprend les différentes figures cognitives produites, pour examiner l'agencement et la structuration et répondre plus particulièrement à l'hypothèse d'une territorialité d'entre deux.

4.2. Les dimensions spatiales d'un entre-deux à l'Isle d'Abeau

Les formes évoquées sont bien connues et nombre de diagnostics territoriaux en font état. Il ne s'agit pas pour nous d'accréditer un type de discours dont on verra ci-après qu'il peut être infirmé et contredit par des visions intégratrices. Considérons cette brève approche descriptive comme un état des lieux de l'entre-deux, rendant compte simplement des disjonctions, dimensions et forces de dissociation, qui peuvent être établies par les critères classiques de l'analyse géographique. Elle fait apparaître d'emblée une pluralité de sources d'incertitude. Et c'est alors en regard de la multiplicité des appartenances, de la contradiction apparente des référents d'appartenance, en regard aussi de la récurrence de l'incertitude d'un trait à un autre, compte tenu de cette diversité d'entre-deux parcourant de part en part cet espace que prend forme l'hypothèse d'une qualité propre d'entre-deux.

L'entre-deux géométrique

Une première dimension d'entre-deux est d'ordre géométrique, liée à une position à l'intersection de deux régions urbaines. Destinée à organiser la croissance de l'agglomération lyonnaise, la position originelle de la Ville nouvelle de l'Isle

d'Abeau apparaît relativement simple : aux marges de la zone urbaine, elle est considérée comme un satellite de la capitale régionale, un outil excentré, mais au service de son développement¹⁶¹.

Cette situation est devenue aujourd'hui plus complexe, dans un contexte de métropolisation croissante de la région. La ville est en effet totalement intégrée dans la Région urbaine lyonnaise. Elle présente pour celle-ci des intérêts économiques majeurs, notamment par sa position sur les réseaux de communication. À proximité de la plate-forme multimodale de Satolas/Saint-Exupéry, sur un axe autoroutier européen, et disposant de réserves foncières importantes, elle est devenue un site d'activités attractif, qui tend à se spécialiser dans les fonctions logistiques. Ces atouts la rendent tout à la fois moins dépendante de Lyon mais nécessaire et totalement intégrée à son développement.

Du point de vue résidentiel, le desserrement de l'agglomération ainsi que ce dynamisme économique ont donné lieu à une croissance forte mais relativement récente de la population. À l'origine prévue pour 200 000 habitants, puis dès 1975 revue à la baisse pour 100 000 habitants, la ville nouvelle ne parvient qu'aujourd'hui à atteindre les 40 000 habitants¹⁶², après une accélération de la croissance dans les années quatre-vingts¹⁶³. L'emploi a suivi les mêmes tendances en les amplifiant : dans les cinq communes du syndicat d'agglomération nouvelle, il a connu une hausse de 120,3 % entre 1982 et 1990, alors qu'il stagnait dans les sites alentour¹⁶⁴. Le décollage s'est produit non dans une situation de confins, mais dès lors que la ville se trouvait insérée dans les flux et pourvue d'une fonction de commutateur. En rendent compte notamment les flux domicile-travail qui, comme pour toute ville d'aires métropolitaines, se sont complexifiés. Selon les critères de l'INSEE, l'Isle d'Abeau appartient à l'aire urbaine lyonnaise. Elle s'est également insérée dans les flux d'échelle locale, attirant les pôles urbains proches (Bourgoin-Jallieu), échangeant

¹⁶¹ EPIDA, 1978, *SDAU Isle d'Abeau, Ville Nouvelle* ; OREAM, 1970, *Schéma d'aménagement de la métropole Lyon-Saint-Etienne-Grenoble*

¹⁶² 39 000 habitants en 1999 (INSEE Rhône-Alpes, 2002), pour les cinq communes du Syndicat d'agglomération Nouvelle (SAN)

¹⁶³ +70 % de croissance démographique sur l'aire du SAN entre 1982 et 1990, 16, 4 % entre 1990 et 1999 (INSEE, 2002)

¹⁶⁴ À titre de comparaison, la croissance de l'emploi en % entre 1982 et 1990, dans diverses aires de référence : dans les 27 autres communes de l'aire du SDAU : 0 % ; dans les deux communes limitrophes de Bourgoin-Jallieu et La Verpillère : respectivement 0,9 % et - 0,8 % ; dans le périmètre de l'Est lyonnais (aire du syndicat mixte) : 19,3 % ; dans le département de l'Isère : 8,1 % ; pour la Région Urbaine de Lyon : 6,2 %.

avec l'ensemble de l'aire du SDAU et non plus seulement avec le pôle lyonnais (INSEE, 2002).

L'entre-deux politique

Une seconde dimension d'entre-deux est d'ordre politique, due à une position entre deux zones d'influence et deux juridictions administratives, cette double appartenance s'accompagnant elle-même de l'évolution d'un statut de périphérie vers une plus grande interdépendance. Si le rapport à Lyon et aux espaces locaux devient plus complexe, il convient également de considérer le rapport à Grenoble, second pôle de la région. L'Isle d'Abeau se trouve dorénavant aux limites de l'espace polarisé par Grenoble. D'autre part, au sein de l'ensemble urbain polynucléaire¹⁶⁵ qui tend à se constituer dans la région, elle se situe sur les axes de relations entre les grands centres régionaux de Grenoble, Lyon, Chambéry et Annecy.

Les découpages institutionnels viennent également renforcer les liens avec Grenoble. Conçue en fonction de Lyon, la ville appartient en effet au département de l'Isère. Les instances de développement économique iséroises promeuvent le site (AEPI, CCI), même si leur impact est moindre que celles de Lyon. Les fonctions administratives sont bien évidemment fonction de ces limites : les établissements universitaires (IUT) implantés pour augmenter l'attractivité du site dépendent des universités grenobloises.

Du fait de cette position intéressante, entre zone d'influence lyonnaise et zone d'appartenance administrative iséroise, les découpages n'apparaissent pas suffisants à fonder avec force le périmètre de la ville nouvelle. Au contraire la multiplication des découpages d'intervention ou d'administration, superposant des logiques politiques, des logiques opérationnelles et des logiques fonctionnelles sans les confondre, donne lieu à une mosaïque spatiale confuse où s'enchevêtrent en toute légitimité enjeux, pouvoirs et stratégies.

L'entre-deux scalaire

Une troisième dimension d'entre-deux est d'ordre scalaire : ville satellite dans l'agglomération, l'Isle d'Abeau est un élément d'échelle régionale par son rôle pour la formation d'une métropolisation polycentrique, d'échelle internationale pour sa position dans les réseaux de communication.

¹⁶⁵ Et porté par Lyon, Saint-Etienne, Grenoble, Chambéry et Annecy

L'entre-deux référentiel

Une quatrième dimension d'entre-deux est d'ordre référentiel : l'ambiguïté de la double appartenance se renforçant d'une incertitude sur l'urbanité de l'espace construit, on ne sait plus trop qualifier cette entité de la ville nouvelle¹⁶⁶. En particulier, la non-conformité de l'espace en regard d'une norme territoriale confine à l'inexistence, elle conduit à un déni d'identité, comme dans ces conclusions particulièrement vives d'un rapport d'audit :

« Il n'y a pas de ville à la campagne, c'est plutôt une série de lotissements », « on ne sait pas si l'Isle d'Abeau est un pays, un site, une ville un lieu-dit »¹⁶⁷ « aucun signe vivant et humain, d'appartenance, il n'y a pas d'identité et de quartier et de commune »¹⁶⁸..

Certes, la règle et le droit, à travers les périmètres et les institutions issus de l'opération d'aménagement, ont fixé administrativement une aire de la ville nouvelle, nous autorisant comme nous l'avons fait jusqu'à présent, à l'évoquer comme une entité propre. Mais là encore, l'instabilité des circonscriptions, entre l'aire du schéma directeur de 1972, l'aire de compétence de l'EPIDA, l'aire du SAN, l'aire d'étude de la communauté d'agglomération comme l'absence d'autre force d'unité que celle produite par le geste planificateur et la décision d'Etat, brouillent les cartes. L'usage d'une même dénomination de « Ville nouvelle de l'Isle d'Abeau », pour qualifier l'une ou l'autre de ces aires ou la commune de référence, ajoute à la confusion identitaire.

Ajoutons encore, même si ce constat est aujourd'hui largement répandu et convenu, que la configuration de l'urbanisation ne produit pas une cohérence morphologique. L'Isle d'Abeau dans la logique fonctionnaliste prévalant à ses origines, a été conçue à l'échelle de la région urbaine, sans souci de l'échelon local, de l'environnement rural ou des bourgs voisins. Ce fonctionnement insulaire ressortit plutôt de l'archipel de zones urbanisées, dont les pôles disjoints peuvent conférer à certains sous-ensembles l'importance d'une ville moyenne (12 000 habitants à l'Isle-d'Abeau, 17 800 à Villefontaine (INSEE, 1999)), disposant d'une relative autonomie

¹⁶⁶ Bedarida Marc, *La ville-nouvelle de l'Isle d'Abeau*, 2001, TAUT.

¹⁶⁷ Laboratoire de prospective sociale, *Audit d'image et de produit*, Rapport de synthèse, 1984, Neuilly.

¹⁶⁸ idem p. 25

dans les équipements. Les développements urbains récents accroissent toutefois les proximités, l'Isle d'Abeau se situe aujourd'hui en quasi contiguïté de Bourgoin-Jallieu. Il en résulte un ensemble où l'extension et la densification spatiales ont certes modifié les formes de la singularité, mais ne les ont pour autant amoindries.

4.3. Acteurs et modes d'identification

Si l'on met en regard les figures produites et les instances commanditaires des rapports d'aménagement, se distinguent ce que l'on pourrait appeler des identifications stratégiques. Celles-ci réalisent un ordonnancement de l'espace auto-centré, fonction des compétences, des échelles, des visées, des modes d'action. Il conduit pour une part à un découpage géographique, déterminant des périmètres, définissant les appartenances, affectant des fonctions, attribuant des qualités aux objets déterminés ; et donnant lieu d'autre part à des modes de caractérisation spécifiques, liés aux critères employés et aux catégories référentielles.

Ces caractérisations ont été regroupées en quatre catégories, révélatrices des formes affectées et des logiques régissant ces formes : l'identification normalisatrice, l'identification différentia liste, l'identification mécaniste, l'identification existentialiste.

L'identification normalisatrice

Celle-ci émane d'acteurs ayant des stratégies de conquête et/ou d'affirmation territoriale, et définissant l'Isle d'Abeau dans ses rapports au centre, en fonction de son utilité dans leur aire d'intervention. Leur mode d'ordonnancement procède du découpage : un critère normatif conduit à intégrer le site de la ville nouvelle dans l'espace qu'il permet de circonscrire. Dans cette instrumentalisation, l'approche est le plus souvent fonctionnaliste, réduisant la ville à un lieu sans réelle épaisseur, ni dans son étendue ni dans son historicité.

C'est le fait de l'agglomération ou la région urbaine lyonnaises, pour qui la Ville Nouvelle représente un site stratégique de la construction métropolitaine. Sa réalisation, dit-on en 1978 :

*« doit servir de point d'appui au développement de l'agglomération lyonnaise et fournir à court et moyen terme l'offre de terrains aménagés la plus importante de la région urbaine »*¹⁶⁹.

Le propos est récurrent et en 1988, la Région urbaine la qualifie de « *gisement exceptionnel de foncier disponible* »¹⁷⁰. La zone est perçue ainsi pour ses qualités fonctionnelles, en ce qu'elles contribuent à renforcer la puissance de la métropole : elle vaut pour sa valeur économique, qui ajoutée à celle des autres grands sites d'activités du secteur permettrait d'en faire un espace d'envergure internationale. Dans cette conception polycentrique de la région métropolitaine, l'Isle d'Abeau constitue essentiellement un support fonctionnel de développement. Elle se trouve dans le même temps identifiée sans ambiguïté : la situation par rapport à l'Isère n'est pas mentionnée, son rôle et sa position la rattachent à l'espace économique lyonnais.

Le département de l'Isère s'inscrit dans la même logique. La proximité de Lyon donne lieu toutefois à une reconnaissance, sous la forme d'une situation de carrefour. Deux types de réaction tentent de s'y opposer. La première d'ordre politique, issue d'une volonté de maîtrise de cet espace, affirme la légitimité de la maille départementale, refait de la circonscription administrative un critère de découpage. Un document de 1997¹⁷¹ déclare :

« Le premier grand enjeu est d'affirmer l'appartenance au territoire isérois. »

La seconde, d'ordre planificatrice, se manifeste dans la structuration territoriale du Nord-Isère. Cette zone, excentrée et singulière, peu intégrée au reste du département, fait depuis peu l'objet d'une recomposition en espaces de projets. Les périmètres ainsi définis tentent d'organiser un ensemble sans grande unité, fragmenté autour de petits bourgs. Dans cette réorganisation, l'Isle d'Abeau est affectée d'un rôle de centre sub-régional et elle doit :

*« rayonner sur l'ensemble du Nord-Isère, devenir le centre Nord-Isère »*¹⁷².

¹⁶⁹ OREAM Rhône-Alpes, *La RUL*, 1978.

¹⁷⁰ RUL, *Entreprises et territoires. Les clés du développement durable de la région urbaine de Lyon*, 1988.

¹⁷¹ Conseil Général de l'Isère, 1997.

¹⁷² *id*

La figure est intéressante, en ce qu'elle témoigne d'une réaction à l'entre-deux. Par cette fonction, la ville nouvelle est en quelque sorte territorialisée, connectée à l'espace local. Elle se trouve également insérée dans les catégories normatives des espaces géographiques : d'un objet parachuté dans un espace peu intégré, on fait un bourg-centre destiné à lier un « *nouveau* » territoire. A l'incertitude et à la complexité territoriales répondent ainsi la figure éprouvée et rassurante de la sous-région polarisée.

L'identification différentialiste

Elle se constate dans la représentation de territoires voisins, intervenant à l'échelle locale. Ils reconnaissent une extériorité intrinsèque de la ville nouvelle - « *c'est une ville d'un autre type* » dit-on dans le schéma de développement de la ville voisine de Bourgoin-Jallieu¹⁷³-, mais tentent dans le même temps de développer des liens. La coopération a pour but de permettre de tirer partie des avantages de l'Isle d'Abeau, notamment dans les équipements et l'attractivité économique. L'identification est donc là encore en grande partie réalisée sur des indicateurs quantitatifs, donnant lieu à une évaluation des places respectives des différents espaces dans divers caractères socio-économiques. Ce registre de la comparaison permet également d'aboutir à une qualification synthétique, cette fois plus substantialiste, des partenaires en présence. Il permet surtout de marquer des identités et des valeurs propres, dans l'opposition entre les attributs. L'Isle d'Abeau est représentée et convoitée dans ses qualités de dynamisme, de modernité et de fonctionnalité. Le secteur contigu (Bourgoin-Jallieu et canton de Bourgoin-Jallieu) se définit quant à lui de manière antinomique, sur des référents territoriaux et patrimoniaux de la « *vraie ville* », de la qualité de l'urbanité, de la tradition et de l'ancrage historique : « *vraie ville par sa complexité, son désordre et sa centralité urbaine* »¹⁷⁴. La ville nouvelle voit dans cette construction sa singularité s'affirmer, tout en trouvant une reconnaissance en tant que territoire local, pouvant relever de critères d'évaluation généraux. Les relations ne ressortissent pas en ce cas à une intégration territoriale mais plutôt d'une association. La figure spatiale qui pourrait

¹⁷³ Faure J.J., *Bourgoin-Jallieu schéma de développement*, EPIDA, 1991.

¹⁷⁴ *Ibid.*

rendre compte de ce rapport est celle du réseau, c'est-à-dire d'une association d'intérêts entre espaces pensés comme discrets.

Les enjeux stratégiques et les rapports politiques sous-jacents aux études nuancent toutefois la logique du réseau, en entraînant un positionnement concurrentiel. Ayant pour référent le centre voisin de l'Isle d'Abeau, les documents tendent à qualifier celui-là de manière valorisante, et à minorer voire à occulter la ville nouvelle. C'est ainsi Bourgoin qui se voit «*ville-centre, fondatrice, l'un des éléments principaux d'attractivité*»¹⁷⁵, rattachée à l'agglomération lyonnaise, ou même dans une position d'entre-deux. La discontinuité est là issue de la banalisation, et de la relégation dans un environnement indistinct.

Les représentations cartographiques, particulièrement soignées et abondantes dans les documents analysés, offrent un reflet et un prolongement graphique de cette argumentation de la distinction et de la valorisation. Une première procédure est celle de la fragmentation de la ville nouvelle : la division en plusieurs pôles permet de dresser un cadre homogène qui englobe les sites voisins tout en leur octroyant une valeur supérieure : c'est par la référence à un ensemble polynucléaire et non à l'unité de la ville nouvelle que Bourgoin peut devenir «*centre d'urbanité*». Une seconde procédure est celle de la circonscription : les aires d'appartenance et les espaces de rattachement de Bourgoin apparaissent comme autant de facteurs permettant de faire état visuellement de frontières avec la ville nouvelle.

En final, le caractère d'entre-deux se dessine de manière complexe. Il relève moins de l'hétérogénéité et de l'hybridation que de la singularité et l'étrangeté de la ville nouvelle produite par la différenciation. Il apparaît également dans cette dialectique entre le rejet spatial et identitaire, d'une appartenance à un même ensemble que les voisins, ce refus d'une continuité, et la recherche de relations fonctionnelles : l'entre-deux est coopération entre deux altérités.

L'identification mécaniste.

Elle émane d'acteurs intervenant à petite échelle, tentant d'identifier et de mettre en place des schémas d'organisation de l'espace qui intègrent les enjeux nationaux ou mêmes européens. L'Isle d'Abeau y est considérée en fonction de sa

¹⁷⁵ *ibid*

position spatiale, et pour l'intérêt qu'elle présente dans ces stratégies supra-locales. L'extériorité de ces acteurs les situe dans une posture de planificateur, où un dessin à petite échelle fixe le destin de la ville nouvelle à grande échelle.

La Région Rhône-Alpes en est représentative, et présente une caractérisation à la fois schématique et claire. A l'instar de Lyon, mais dans le cadre d'un référent européen, la place de l'Isle d'Abeau est fixée en fonction de ses avantages fonctionnels : elle représente une pièce essentielle qui doit inscrire l'ensemble métropolitain à l'échelle internationale. Le regard régional donne lieu toutefois à une perception géométrique et planificatrice de l'espace. Il s'agit de combler le vide entre les villes, pour améliorer leurs relations :

« En raccourcissant la distance entre ces deux agglomérations, l'Isle d'Abeau constitue un relais utile et aussi le symbole d'une liaison stratégique qui permettra de mieux souder la région »¹⁷⁶.

C'est notamment comme élément d'une structuration - au sens fort d'une armature - générale de l'espace rhône-alpin, produite par les réseaux de communication et de pôles, que l'on voit ce site. Celui-ci prend place ainsi non véritablement dans le territoire mais comme objet d'articulation d'une mécanique des espaces.

Cette posture caractérise également l'Etat jusqu'au milieu des années quatre-vingt-dix. En continuité de la logique de sa fondation, l'Isle d'Abeau constitue un outil d'organisation d'objets spatiaux : elle doit fonder la cohésion d'entités diffuses, dispersées ou concurrentes, selon que l'on considère l'agglomération lyonnaise ou le réseau des villes. Ce positionnement est énoncé quelques fois sous le terme de centre de gravité, une notion géométrique assez peu usitée, qui à la différence du centre géographique, réfère à une structure de points. Elle s'inscrit dans une configuration polycentrique, interprétée en termes de géométrie spatiale. La figure n'est pas sans ambiguïté ; tout à la fois elle offre la légitimité de l'objectivité scientifique et la reconnaissance des figures symboliques du centre ou de l'équilibre :

« Pourquoi Satolas IA ? Pour des raisons objectives et des raisons plus symboliques : il est situé approximativement au centre de gravité de la région RA »¹⁷⁷.

¹⁷⁶ Charles Million, in EPIDA, *IA, ville d'avenir, bilan en 1990*, 1990

¹⁷⁷ Carrière Jean, *RA, Une prospective*, Rapport au Préfet de Région et au Président du Conseil Régional, 1988.

La géométrie sert par ailleurs une argumentation rationaliste du choix du site :

«Pour aider à dépasser les rivalités présentes, pour contribuer à la mise en place de rapports meilleurs entre cités, la région Rhône-Alpes a besoin d'un nouveau centre, dans un lieu choisi hors de l'histoire et des conflits locaux. La zone de Satolas-l'Isle d'Abeau paraît de loin la plus appropriée pour localiser ce nouveau centre »¹⁷⁸..

Elle fait bien de la ville nouvelle une pièce dans un assemblage, dont on dénie tout caractère territorial. Elle produit ainsi une figure de l'entre-deux comme lieu neutre, ni d'une appartenance, ni d'une autre, mais aussi paradoxalement vide, sans existence propre puisque dû à l'absence d'historicité.

L'identification existentialiste.

Elle émane d'acteurs différents : Etat, organismes d'études, syndicats intercommunaux et communes. Elle est portée pour beaucoup par la production de l'EPIDA, qui reflète tout à la fois une évolution générale de la culture aménagiste, une conception propre du territoire et les intentions de ses commanditaires, mais aussi par une relecture, au sens d'une remise en contexte, d'identifications antérieures à travers un nouveau discours. Elle se caractérise fortement par une volonté d'intégration, où il s'agit moins de distinguer ou d'utiliser l'Isle d'Abeau que de l'insérer. A une échelle locale, le problème posé est celui de l'ancrage, de l'enracinement d'un espace dans un territoire. Cette nouvelle présentation répond à la possibilité offerte par la législation d'un changement de statut des villes nouvelles¹⁷⁹ et de passage à la communauté d'agglomération. Dans ce cadre, un nouveau périmètre d'études de trente et une communes, a été mis en place, donnant lieu à l'élaboration d'un projet de territoire. Celui-ci est en cours dans le cadre d'une nouvelle structure intercommunale d'études et de projets (le SATIN) préfigurant la communauté d'agglomération. La territorialisation de ce point de vue est double : par extension spatiale de l'aire d'intervention, par banalisation institutionnelle et intégration dans un rang commun des collectivités locales. Elle suppose de rompre l'isolement de la ville nouvelle et, pour construire la cohérence interne de ce nouveau

¹⁷⁸ Carrière J. op cit.

¹⁷⁹ Loi n°99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale

périmètre, d'en dresser les éléments d'appartenance à une échelle locale. Elle nécessite dans le même temps de découper et de définir de nouvelles discontinuités pour fonder l'assise spatiale de la nouvelle structure territoriale. Appuyant la formation d'une nouvelle entité, elle ne demande pas seulement à être construite spatialement mais aussi socialement, et à acquérir une légitimité tant en interne qu'en externe.

Cette structuration est particulièrement intéressante, non pas en tant que nouvelle orientation venant se superposer à toutes celles déjà existantes, mais comme une transformation de la figure de l'entre-deux. Apparaît-elle là comme une antithèse du territoire, ou intervient-elle comme spécificité du territoire ? Comment cette nouvelle aire d'intégration parvient-elle à dépasser la contradiction entre les figures classiques de territorialisation et les multiples formes d'entre-deux ?

Les procédures d'identification que l'on peut repérer dans l'abondante production récente d'analyses, d'études et de diagnostics, ressortissent à la « révélation ». L'on entend par là la mise en scène d'un territoire latent, postulé existant issu d'une décision d'ordre institutionnel. Cette mise en scène passe par une concrétisation des éléments constitutifs d'une morphologie spatiale caractéristique des configurations territoriales. Il s'agit littéralement d'inscrire dans l'espace cette nouvelle entité « *en marquant les entrées du territoire* », ou « *en définissant une façade urbaine sur l'espace central* »¹⁸⁰. Elle passe également par la valorisation de l'historicité : « *un réseau patrimonial* » doit révéler « *l'identité culturelle et naturelle du territoire* »¹⁸¹. Cette visibilisation d'une dimension occultée s'accompagne par ailleurs de référents morphologiques. On voit surgir des ensembles naturels, des unités de vallée :

« *L'espace de la vallée est le lien fédérateur des unités urbaines qui constituent le territoire élargi de la ville* »¹⁸².

Ce recours à l'argumentation naturaliste revêt plusieurs intérêts : pour une part, il fonde à travers le paysage ou le découpage physique des éléments de continuité et d'appartenance commune contrevenant à la dispersion, pour une autre part, il localise, assurant de la proximité au milieu et de la réalité de la ville à la campagne.

¹⁸⁰ EPIDA, *Un projet de territoire pour la poursuite du développement de l'agglomération nord-iséroise*, 2000

¹⁸¹ idem

¹⁸² EPIDA/SAN, *Du projet de ville au plan d'action plurianuel*, 1998.

Le type des référents par ailleurs permet de renvoyer les indicateurs d'identité que sont l'unité ou la continuité, à la nature, et d'inscrire ainsi l'entité spatiale dans un ordre infra-social qui en rend la validité incontestable¹⁸³. La légitimation naturaliste se renforce également de l'usage de critères et raisonnements de la géographie traditionnelle : la démonstration territoriale se faisant selon les canons et conventions classiques d'une géographie commune, gagne encore en validité. Tant dans sa forme que dans les fondements de sa qualité ou dans les référents de validation, l'Isle d'Abeau répond ainsi aux « normes » du « bon » territoire.

La continuité constitutive du territoire s'avère plus difficile à montrer. Dans ce contexte de fragmentation, elle ne peut véritablement se développer de manière zonale. Le lien entre les parties est alors établi en conférant aux espaces non construits un autre statut que celui de vide ou d'intervalle, à travers les notions de paysage et de continuité paysagère, en s'appuyant également sur l'immatérialité d'un lien visuel, grâce aux perspectives ouvrant un site sur un autre, ou en prenant appui sur les réseaux, qu'ils soient patrimoniaux ou de transport. L'on reste donc bien dans les référents catégoriels du territoire, mais en les validant sur des ingrédients nouveaux : l'immatérialité de la vue, la linéarité des réseaux, la continuité du non construit, la collection d'objets dispersés (le réseau patrimonial).

Le caractère dualiste du territoire, auquel l'on pourrait référer l'entre-deux, apparaît alors dans la construction conceptuelle et discursive de l'unité¹⁸⁴, où l'articulation des objets différents, sinon antinomiques est encore présente. Ville-parc, ville-nature, vallée-nouvelle, ville-territoire, une longue liste de qualificatifs tente d'exprimer l'unité à partir d'une double référence d'urbanité et de « nature ». Il n'est pas dans notre propos ici d'analyser les transformations de l'urbain, de sa morphologie ou de sa conceptualisation, ni d'évaluer la pertinence de telles appellations pour l'Isle d'Abeau. Cette nouvelle terminologie nous intéresse ici en ce qu'elle représente un mode de qualification nouveau ; mode qui opère une synthèse complexe entre urbanisation et lieu, comme entre formes urbaines et formes naturelles ; mode résultant d'une conceptualisation savante et générique de morphologies composites, offrant aux urbanistes de l'Isle d'Abeau un champ sémantique nouveau pour caractériser leur site. Cette transformation des catégories

¹⁸³ Sur la légitimation naturaliste des productions politiques, entre autres, Touraine A., *Critique de la modernité*, 1992, Paris, Fayard.

¹⁸⁴ CHALAS Y., *L'invention de la ville*, 2000, Paris, Economica/Anthropos

de référence, leur diffusion et leur valorisation permettent à l'Isle d'Abeau de trouver une identification par laquelle elle obtient reconnaissance. Celle-ci peut alors être brandie et s'afficher comme image de marque. Les multiples déclinaisons de l'association, depuis la ville-parc jusqu'à la « Vallée-Nouvelle », en montrent l'instrumentation dans des discours de type publicitaire. Elles témoignent également de l'ouverture d'un champ sémantique nouveau offrant autant de variétés nouvelles pour se dire, que ce soit dans une terminologie savante, dans la terminologie commune, ou dans les formules du marketing.

Effet performatif de cette dénomination dans les orientations économiques et la détermination d'activités, ou représentation destinée à prouver de la validité de l'appellation, la ville nouvelle veut faire de son dualisme une spécificité économique et fonctionnelle. On met en avant la valorisation possible de cette singularité du site, par des services et d'équipements liés à la nature et aux loisirs de plein air, des activités économiques liées à l'environnement, aux sports à la jeunesse, par des formations liées au sport, à la santé, à l'environnement¹⁸⁵. Toute connotation possible de la nature est ainsi exploitée, de la santé à la jeunesse. Sans statuer sur leur réalisme, ces orientations font état d'une construction de l'identification significative d'une nouvelle logique. Celle-ci relève d'une double territorialisation. Territorialisation par substantialisation pour une part : en mettant en regard un type d'activités et une qualification de l'espace, la présentation confère en effet consistance et épaisseur à une propriété morphologique, fonde en qualité et en ressources le caractère hybride du site. Territorialisation par inscription dans un milieu : les spécificités en effet ne sont plus liées à une position dans la géométrie de l'espace, mais à la concrétude physique et matérielle de l'espace. Par le lien avec la nature, la ville trouve ainsi une identification générique qui la singularise, mais elle prend place aussi dans le rang commun des territoires. Cette requalification en transforme le rôle à d'autres échelles : en adéquation avec les nouveaux enjeux environnementaux elle permet à l'Isle d'Abeau de voir ses qualités et sa place redéfinies en fonction de ceux-ci. Dans une analyse de la région urbaine, elle devient

¹⁸⁵ EPIDA/SAN, *Du projet de ville au plan d'action pluriannuel. Eléments de contribution pour l'élaboration d'un projet de ville et d'un plan d'actions stratégiques pour la nouvelle agglomération et pour une convention pluriannuelle de développement pour la VN de l'Isle d'Abeau*, 1998

ainsi « *espace de protection et de requalification* », ou « *paysage agricole de porte des villes* »¹⁸⁶.

L'ancrage territorial accompagne une stratégie d'affirmation politique, dont il est à la fois le résultat et le moyen. Il conduit en effet à insérer la ville voisine de Bourgoin-Jallieu au sein d'une même unité englobante. Dans cette entité, la ville nouvelle atteint une masse critique qui transforme la position stratégique qu'elle occupait dans les réseaux, en position de « force » territoriale. L'ensemble représente désormais un poids régional (90 000 habitants en 1999) qui lui permet de gagner son indépendance et de rompre définitivement avec son statut de satellite. Et l'on retrouve alors, dans les publications récentes, les identifications positives des origines de troisième pôle de l'agglomération, ou de « *centre de gravité* » régional.

En final, apparaissent deux logiques parallèles de positionnement d'entre-deux. L'une relève d'un entre-deux-objets, figure sans consistance propre, mais à la vocation relationnelle. Il n'a sens et place que dans le lien qu'il opère entre deux objets ou espaces : n'appartenant à aucun de ces espaces, il n'en possède aucun des caractères propres, mais appartient à la structure qu'il construit. Le rapport au territoire n'intervient qu'en termes de conflit, dans les revendications contradictoires de « souveraineté » des collectivités locales. L'autre prend la forme d'une contradiction ou d'un jeu dialectique entre deux figures majeures, l'une territoriale, l'autre non-territoriale, s'opposant dans leur structuration spatiale, dans leur inscription dans le local, l'épaisseur historique et l'ancrage dans un milieu. Mais les jeux stratégiques, en même temps qu'ils produisent ces identifications, tentent de s'y opposer : le politique ou le planificateur, n'aiment pas l'ambivalence et tentent de le réduire à l'une de ses parties constitutives. Les logiques aménagistes et institutionnelles, ainsi, prises par la nécessité de la reconnaissance de leur objet, tentent de le présenter dans une conformité aux normes du référent territorial légitime. Analysé en ces termes, l'entre-deux pourrait n'être qu'une dimension temporaire de l'Isle d'Abeau, à réduire par une territorialisation qui en prendrait le contre-pied.

¹⁸⁶ RUL, 1998, *Entreprises et territoires. Les clés du développement durable de la région urbaine de Lyon*. Lyon-Satolas

4.4. Formes et inscriptions de l'entre-deux

Tentons alors d'approfondir l'hypothèse d'un territoire d'entre-deux, issu d'une identité composite. Elle demande d'observer, plus que nous ne l'avons fait jusqu'à présent le rapport entre ces figures diverses de l'identification : voit-on dans la construction territoriale se dessiner des formes d'hybridation, des tentatives d'articulation ? Ou bien n'y a-t-il surtout que multiplicité et contradiction entre la définition de cet objet, produisant confusion plus qu'entre-deux ? Ces questions nous conduisent à nous attacher plus particulièrement à ce registre existentialiste défini plus haut, et à examiner comment les éléments sont situés cette fois dans leur rapport.

De ce point de vue, les représentations graphiques ou cartographiques constituent un support intéressant. Elles ont pour une part valeur fondatrice : inscrivant l'objet dans un espace représentant une réalité, elles lui confèrent une matérialité, en fixent une étendue, des formes et des limites, et attestent dans le même temps de cette existence. Mais la carte est aussi « *support et objet du rêve, de l'anticipation* »¹⁸⁷ et offre par ses procédures graphiques elles-mêmes une capacité à suggérer, à porter des images et des projets. Plus que le discours aménagiste rationalisant elle constitue un support adapté au syncrétisme, à l'expression d'une réalité complexe et/ou en devenir, cette dimension lui conférant des enjeux nouveaux dans les procédures du projet¹⁸⁸.

Un certain nombre de cartes, présentées ci-dessous, par les procédures de représentation employées, nous ont paru expressives d'une tentative de construction de l'entre-deux. À l'instar du discours textuel, elles ont été intégrées dans des catégories à partir desquelles nous avons cherché à rendre compte de modalités d'entre-deux, soit des formes de liens entre des composants différents.

Les caractères de l'hybridation.

Un premier rapport ressortit à l'hybridation, c'est-à-dire à une association entre des identités de nature différentes. Elle se réalise nous l'avons dit dans des

¹⁸⁷ Brunet R., *La carte, mode d'emploi*, 1987, Fayard, Reclus.

¹⁸⁸ Debarbieux B. et Lardon S., *Les figures du projet territorial*, 2004, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube.

dénominations conceptuelles savantes produites dans le champ de l'urbanisme. Le référent naturaliste associé à l'urbain permet là tout à la fois d'énoncer la singularité de cet espace et d'en construire le statut de territoire.

Elle peut prendre également, peu fréquemment, les formes de l'interscalarité. Sur le même type de construction sémantique que la ville-nature, les attributs de position sont associés au territoire, donnant lieu à l'étrange objet du « *territoire-carrefour* » :

«Le territoire carrefour d'interface entre la région urbaine de Lyon et le sillon alpin »¹⁸⁹.

La formule n'a pas encore obtenu de reconnaissance dans le champ scientifique, mais elle ouvre peut-être la voie à une identification de la singularité de l'Isle d'Abeau en fonction d'une position « locale-globale ». Ce dernier qualificatif, pour être commun, reste le fait d'un langage technique et analytique, dont la déclinaison, en termes de personnalité territoriale, reste à faire.

L'hybridation apparaît de manière plus manifeste dans les tentatives d'articulation de l'espace relationnel et du territoire. La qualification relationnelle de l'Isle d'Abeau est liée pour une part à une morphologie linéaire qui lui confère une forte distinction vis-à-vis d'ensembles aréolaires. Les descripteurs en sont nombreux : axe, vallée, couloir, voie (dauphine). Elle est réalisée également dans ses fonctions stratégiques : lieu de flux, lieu relais, lieu de jonction entre deux métropoles et, par conséquent, dans les activités économiques. Cette définition sur le lien et le mouvement n'apparaît dans le discours textuel que dans ce territoire-carrefour évoqué auparavant, mais trouve une expression plus explicite dans les représentations graphiques. Les deux schémas page suivante (1 et 2) démontrent ainsi d'un espace-flux, tout à la fois linéaire, structuré dans sa morphologie par les voies de communication, et déterminé fonctionnellement par les réseaux. Dans le même temps, la circonscription en forme d'ellipse de l'espace de l'Isle d'Abeau en dessine une figure opposée. Ne reproduisant pas les périmètres institutionnels, le graphisme vient plus simplement suggérer l'idée de l'existence d'un ensemble homogène, de morphologie zonale, et qui se superposerait à cet espace relationnel.

¹⁸⁹ EPIDA/SAN, *Du projet de ville au plan d'action pluriannuel. Eléments de contribution pour l'élaboration d'un projet de ville et d'un plan d'actions stratégiques pour la nouvelle agglomération et pour une convention pluriannuelle de développement pour la VN de l'IA*, 1998.

Avec plus de densité dans la représentation du territoire, le schéma de la ville-parc (3) reproduit ces mêmes schèmes de la linéarité et du mouvement que figurent les flèches, insérées dans une entité continue. La représentation graphique de cette double figure du nœud de réseau et du centre apparaît également à une autre échelle, dans la superposition de la figure du centre avec celle du nœud de réseau pour rendre le centre de gravité (schéma 4). Références zonales et références réticulaires parviennent ainsi à se conjuguer¹⁹⁰.

La figure de la mixité

Cette figure regroupe deux ensembles distincts au sein d'une même entité est apparue dans le discours des collectivités voisines de l'Isle d'Abeau. Elle prend également appui sur les qualités propres des espaces d'appartenance, mais de manière ténue. Isère, Rhône, Grenoble, Lyon, restent des référents de localisation non des territoires générateurs de substance identitaire. La double appartenance lorsqu'elle est évoquée peut entraîner une répartition dans les types d'attributs identitaires. Côté est, le Dauphiné, les Terres Froides pourvoient en références géographiques et historiques, attestatrices d'existence ; côté ouest, Lyon dénote la puissance, l'économie, l'influence déterritorialisante :

*« Plus traditionnellement, ce territoire existe comme partie authentique de l'ancienne province du Dauphiné, amputée par la croissance urbaine de Lyon ».*¹⁹¹.

Dans son expression graphique, la partition est rendue par la frontière. Les graphiques 5 et 6 offrent ainsi un symbole fort d'une rupture traversant cet espace, dans le dessin d'une ligne barrant le site. Là encore la représentation est de l'ordre de la modélisation. L'on n'indique ni des localisations, ni des critères à cette opposition : le figuré a valeur symbolique d'une identité constitutive.

¹⁹⁰ EPIDA, *L'Isle d'Abeau 2001, Les priorités du développement de la ville nouvelle*, 2001

¹⁹¹ EPIDA/SAN, 1998, op. cit

L'unification, au sens de l'intégration de la disparité dans une totalité.

La volonté de manifester de l'émergence d'un propre territoire à partir d'éléments hétérogènes trouve difficilement une expression discursive. Pour partie, cette forme nouvelle ne parvient pas à être dénommée, et l'on fait ainsi usage d'une lourde rhétorique comparative pour dire une différence :

« Le projet est un projet de ville au sens d'un territoire qui fonctionne selon l'unité et la cohérence d'une ville »¹⁹².

Cette volonté trouve toutefois une démonstration de son existence grâce aux procédures cartographiques. Une première opération est liée à l'utilisation du figuré organiciste et symbolique de l'œuf. Fréquemment utilisée, elle se manifeste de la façon la plus expressive dans le schéma 7, dont elle est l'objet central. La circonscription est là triplement marquée, l'effet de centration étant encore renforcé par l'emboîtement des périmètres administratifs, encadre et montre la naissance de l'entité de la Nouvelle agglomération. La représentation constitue ainsi une quasi allégorie du territoire émergent.

Un autre procédé consiste en une décomposition en entités de même niveau permettant leur regroupement au sein d'un ensemble devenu homogène. Les schémas 8 et 8 bis en sont explicites : la fragmentation des pôles urbains permet d'englober Bourgoin-Jallieu comme un nouvel élément, trouve une unité dans une configuration en chapelet superposée à l'axe routier, et se voit dans le même temps attribuer des qualités territoriales tant dans le regroupement régional que dans l'attribution du caractère de « centralités ».

Une mise en scène graphique de l'unité permet également, d'en offrir une représentation visuelle à la fois forte et virtuelle. Les documents du projet de territoire (schémas 9 et 10) utilisent largement cette technique, sous la forme de grands aplats colorés donnant l'image d'une continuité substantielle entre les pôles. Là où les autres représentations font état de pôles dispersés en un espace n'existant qu'en support, celles-ci donnent une épaisseur à l'espace d'implantation.

Enfin, l'appareil cartographique lui-même participe de la construction d'une figure. Le rapport de Jean-Marie Butikofer ¹⁹³ contient ainsi un fort volume de

¹⁹² Faure J.J., op.cit.

représentations graphiques, autonomes par rapport au texte qui ne s'y réfère pas de manière explicite. La succession des images fait là passer de figures de localisation à des figures de la territorialisation. Passant de la petite échelle à la grande échelle, elle ordonne les différentes dimensions de cet espace en une progression historique. Jusqu'au final du schéma de la nouvelle intercommunalité, où se superposent mailles planificatrices et figurés symboliques de la clôture territoriale¹⁹⁴. La dispersion a trouvé là un ordre dans le quasi récit des images, ordre d'un mouvement continu vers le progrès et la pertinence territoriale, du néant à l'être.

Conclusion

Si L'Isle d'Abeau trouve aujourd'hui une référence unificatrice de l'urbanité dans les conceptualisations de la ville-nature, l'entrée géographique qui fut la nôtre a tenté de prendre en compte les dimensions spatiales concourant à l'identification d'un objet géographique, dans les échelles de positionnement, les périmètres d'appartenance politique ou régionale, les enjeux fonctionnels et les formes de structuration, sachant que cette identification n'est pas inhérente à l'objet, mais liée aux affectations et aux attributions de caractères par les inventeurs, ici réduits aux producteurs du discours aménagiste.

En regard des différentes formes possibles d'entre-deux, issues des singularités d'une histoire et d'une situation administrative et géographique, et que notre première partie a permis de recenser, l'entre-deux apparaît en final plus complexe. La figure dialectique rupture/mixité, que peut survaloriser une lecture administrative et institutionnelle de l'organisation, est bien présente, mais pauvre. La figure de l'hybridation nous semble plus significative de formes de territorialités nouvelles. Ses différents caractères peuvent être ramenés à une tension entre deux grands types de formes, l'une relevant du « territoire », l'autre du « réseau », tension se réalisant à la fois sur le plan des morphologies, sur le plan des attributs fonctionnels et sur le plan des échelles, et dont la territorialisation récente marque un dépassement. La

¹⁹³ Butikofer Jean-Marie, *L'Isle d'Abeau 2015, une grande ambition pour une nouvelle agglomération*, Rapport aux Ministres de l'équipement, des transports et du logement et de l'aménagement du territoire et de l'environnement, 1998

¹⁹⁴ La manière dont les cartes appuyaient l'argumentation experte est illustrée in Fourny M. C., Sgard A., « La métamorphose territoriale. L'argumentation cartographique de la prospective de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau », in *Les figures du projet territorial*, sous la direction de Bernard Debarbieux et Sylvie Lardon, 2003, op cit.

dimension réticulaire ressortit à l'origine, elle exprime une absence d'historicité, une qualité perçue en fonction d'une place dans une géométrie spatiale : c'est l'Isle d'Abeau point, pôle, satellite ou artefact étatique et aménagiste. Néanmoins, cette donnée trouve à s'enraciner, à faire sens : elle confère une cohérence structurelle, fonde une unité, comme elle représente un levier pour une cohésion interne. Elle a trouvé aussi à se renouveler et à prendre place dans les morphologies contemporaines : en s'étendant et prenant de la consistance, l'entre-deux statique de localisation s'est transformé en entre-deux dynamique, identifié à travers le mouvement, le flux, ou la relation dans l'hétérogénéité.

Cette composante s'associe à celle de territoire, que vise le projet actuel d'agglomération. Cette territorialisation recourt aux ingrédients les plus classiques de la morphologie physique, du centre, de la circonscription et de la continuité. La rhétorique cartographique vient à l'appui d'une réalité qui se dérobe, l'atteste et la fixe dans ses contours, mais aussi, dans le même temps, inscrit l'unité dans la virtualité de la représentation.

L'entre-deux naît alors de la superposition entre ces deux catégories d'espaces, dans une construction de l'identification où l'origine de la polarisation et du réseau apparaît dans les modalités de la territorialisation et le territoire virtualité à édifier, par une transformation du vide en paysage, de la mobilité en lien, des perspectives visuelles en structure, ou par des référents naturalistes tels que celui de la vallée venant encadrer la longitudinalité des axes de communication. De la même manière que la nouvelle urbanité passe par une association entre l'artefact urbain et le milieu naturel, la territorialisation voulue puise aux référents naturalisants de la continuité, de l'unité, de la circonscription, du milieu physique, mais les fonde à partir du réseau et du mouvement. Elle en construit également une identification lui donnant capacité à exister politiquement, ajustant une réalité complexe aux territorialités géométriques par lesquelles passent la reconnaissance sociale et politique. L'entre-deux ne relève pas alors seulement d'un dépassement des catégorisations, mais constitue le produit de la confrontation entre l'espace de la légitimité politique, normé et référencé à des formes héritées, et une configuration organisationnelle.

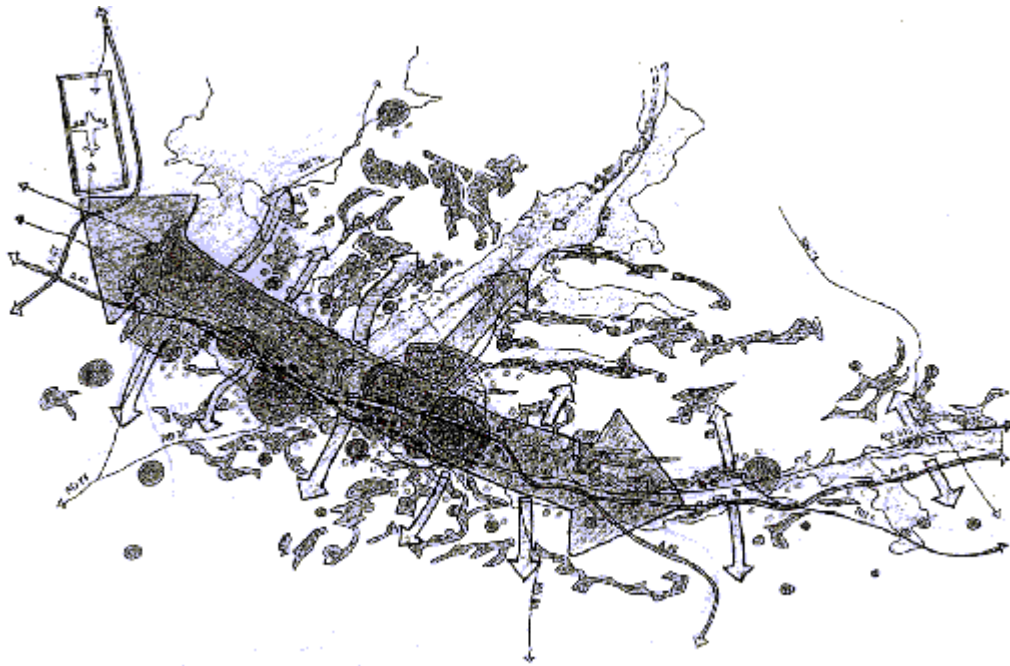


Schéma 3 : La ville-parc

EPIDA, 2000, *Un projet de territoire pour la poursuite du développement de l'agglomération nord-iséroise*

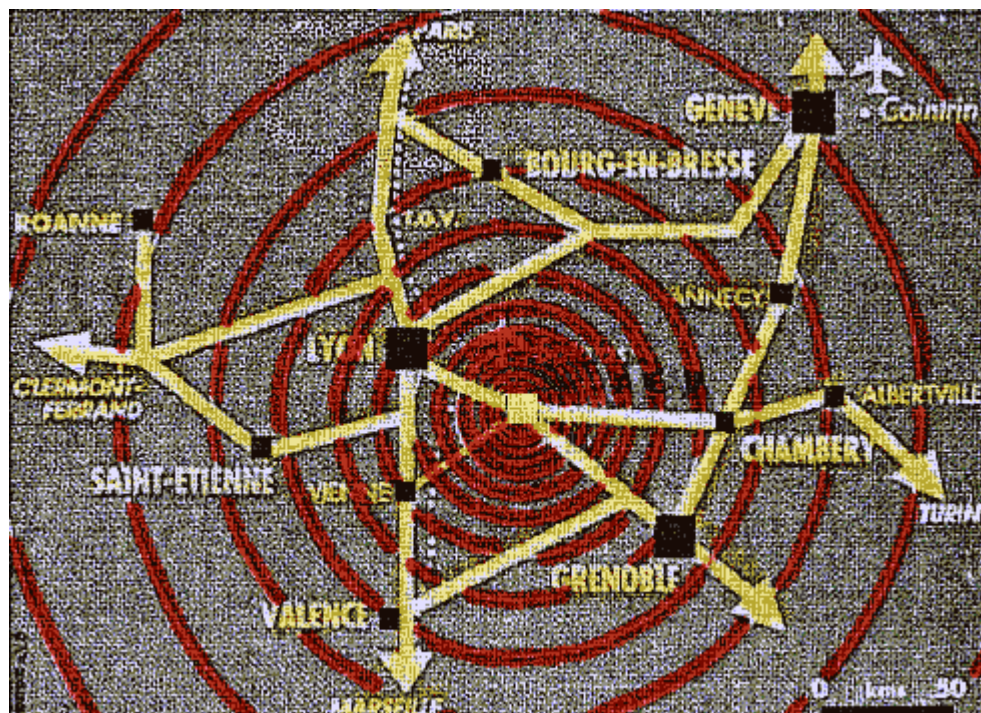


Schéma 4 : Le centre de gravité
EPIDA, 1990, *IA, ville d'avenir, bilan en 1990*

L'insertion dans une totalité

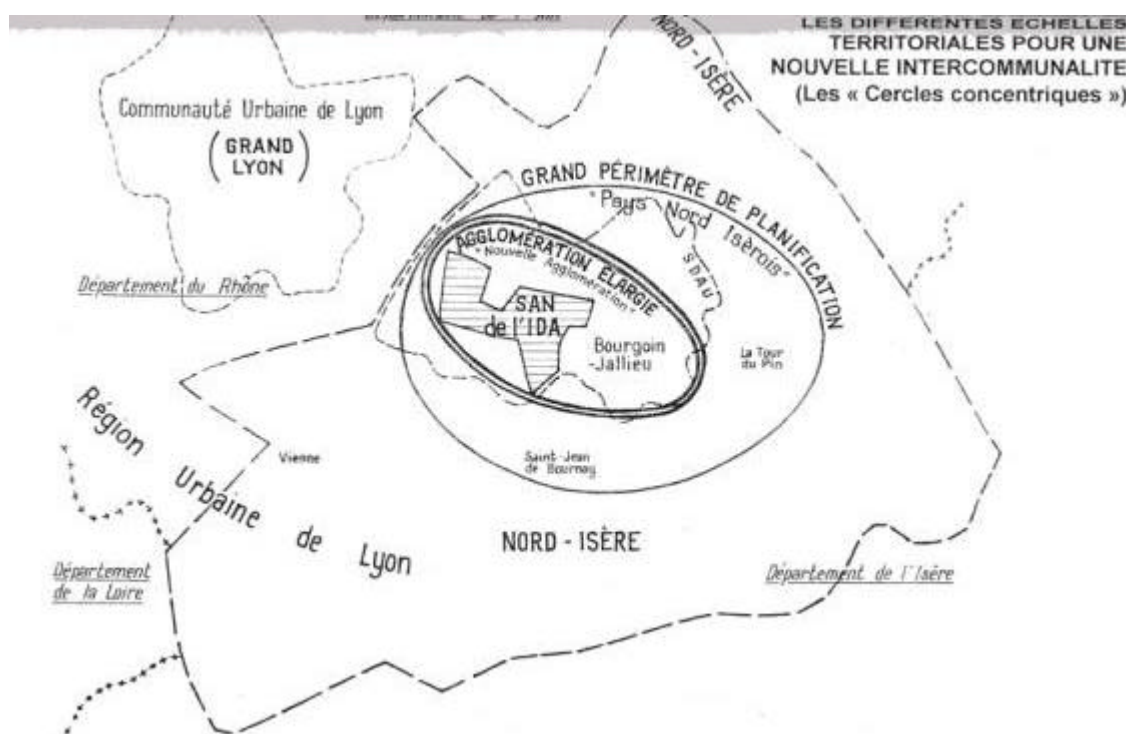


Schéma 7 : Figures organicistes et figures planificatrices

Butikofer, Jean-Marie, 1998, *L'Isle d'Abeau 2015, une grande ambition pour une nouvelle agglomération*. Rapport aux Ministres de l'équipement, des transports et du logement et de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

5. L'ISLE D'ABEAU OU LA VILLE NOUVELLE MALGRÉ TOUT, QUEQUES RÉFLEXIONS SUR LE TRAUMATISME TERRITORIAL EN POLITIQUE

Anne-Cécile DOUILLET, Alain FAURE et Martin VANIER

Un récent rapport d'étude sur l'inscription de la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau dans la dynamique métropolitaine lyonnaise soulignait que « La Ville Nouvelle, comme toutes ses consœurs, s'est construite sur une stratégie de rupture qui a défié l'urbanité et le politique. Comment, dans ces conditions, se l'approprie-t-on aujourd'hui ? Comment s'intègre-t-elle dans un système d'acteurs, à l'articulation d'une zone d'influence lyonnaise et des confins du Nord-Isère »¹⁹⁵. Ces questions n'ont rien perdu de leur actualité.

Nous avons choisi d'y répondre en analysant comment les élus des communes de ce territoire ont vécu la rupture mais aussi comment ils ont vécu avec cette rupture. Une telle approche permet d'aborder la question de la construction politique du territoire de la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau, ou plus exactement de s'attaquer à l'ensemble des raisons qui font qu'on estime généralement (mais est-ce si pertinent ?), qu'il n'y a pas de construction politique de ce territoire. Par construction politique, entendons le système des acteurs (individus et institutions), de leurs relations, et de leurs règles, par lequel s'expriment les inévitables divergences et conflits d'intérêts et, surtout, les conditions de leur dépassement et de leur résolution. En somme, la construction politique d'un territoire est ce qui lui permet de balancer en permanence du conflit au consensus, parce que le territoire est la scène organisée de sa propre opinion. Or, concernant la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau, la grande majorité des observateurs regrette l'absence d'une opinion territoriale et du consensus qui en résulterait pour résoudre les inévitables conflits de la gestion publique. Là est le problème, mais d'où vient-il ?

On pourrait avoir de la construction politique d'un territoire une lecture simplement dédiée à l'unification du pouvoir : serait politiquement construit, tout territoire s'étant doté d'une instance de pouvoir qui le représenterait comme une

¹⁹⁵ *Comment inscrire l'Isle-d'Abeau dans la planification métropolitaine et la prospective territoriale régionale ?* Rapport à l'EPIDA. M. Ciavatti, B. Pouyet, M. Vanier. INUDEL, septembre 1998 et avril 1999.

entité, une sinon indivisible. La commune, le département, la région, la nation, sont en ce sens d'incontestables constructions politiques. Les intercommunalités, l'Union européenne s'approchent de cet état, avec encore quelques défauts de représentation que l'on connaît. Cette vision « constitutionnaliste » du politique est contenue dans notre propos, mais elle n'y suffit pas. Se limiter à retracer la formation « administrative » de la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau, avec ses entrants et ses sortants, ses variations de périmètre, ses tentatives récentes d'englober le sujet « ville nouvelle » dans des intentions territoriales plus vastes, ses solutions fiscales, ce serait risquer de se complaire dans un nouvel exercice de lamentation sur l'incapacité des politiques locaux, ceux de la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau comme ceux des alentours, à faire leur ce territoire d'un genre nouveau. Un des aboutissements les plus fréquents, et les plus convenus, de cet exercice de lamentation, est qu'il aura manqué à la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau un homme politique providentiel, un rassembleur, une figure d'autorité, un élu d'envergure qui aurait voulu construire sa trajectoire politique à partir de ce territoire, et l'aurait, par là même, construit en même temps que son succès. Conception de la démocratie territoriale que nous ne partageons pas, pas plus pour ce territoire que pour d'autres.

Le jeu patient des recompositions institutionnelles est certes à suivre avec attention et à interpréter sans négligence, dans un premier temps, mais pas plus qu'un syndicat n'aura fait le bonheur de la Ville Nouvelle, une Communauté d'Agglomération (puisque c'est de cela dont il s'agit aujourd'hui) n'est en soi l'horizon suffisant de la construction politique.

5.1. Sortir d'une lecture strictement institutionnaliste

Des défauts de la régulation politique du territoire de la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau, tout a été dit, par la presse locale, par les observateurs en mission pour l'Etat (comme J.M. Butikofer en 1998¹⁹⁶), ou par les quelques chercheurs qui

¹⁹⁶ *L'Isle-d'Abeau 2015, une grande ambition pour une nouvelle agglomération*, Jean-Marie Butikofer, Rapport aux Ministres de l'Équipement, des Transports et du Logement et de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, juin 1998.

s'y sont intéressé¹⁹⁷. Tout, sauf ce qui permettrait aujourd'hui de comprendre comment peut bouger une situation longtemps bloquée sur des positions bien connues : rejet du SAN, par toutes les autres communes que celles qui le composent, comme symbole d'une situation créée par l'Etat contre les intérêts communaux ; refus symétrique du SAN d'envisager réellement un partage de ses ressources fiscales avec Bourgoin-Jallieu, seul pôle urbain capable de rassembler le territoire (refus faisant écho à celui de Bourgoin-Jallieu d'assumer il y a 30 ans les coûts de l'urbanisation nouvelle aux côtés des communes supports, et donc d'assumer l'endettement d'aujourd'hui) ; refus, au nom de leur ruralité défensive, des communes périphériques à la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau mais totalement intégrées dans son fonctionnement, d'envisager de la rejoindre d'une façon ou d'une autre pour partager les charges de centralité, et tout simplement pour vivre avec elle ; difficulté des deux pôles de services principaux (Bourgoin-Jallieu à l'est, Villefontaine à l'ouest) à commencer par réunir leur proche agglomération ; difficulté des collectivités de tutelle (les deux départements concernés, l'Isère comme département de localisation de la Ville Nouvelle, le Rhône comme département de son rattachement économique et fonctionnel) à construire ensemble une stratégie pour ce territoire qui soit autre chose qu'une stratégie de soupçon et de marquage réciproque, etc.

Tout ceci, et bien d'autres constats encore qui mériteront d'être rappelés dans un premier temps, dessine un tableau déjà connu et peu enthousiasmant, qui, bien que problématique pour l'avenir du territoire lui-même, ne fait pas en soi une problématique de recherche, sinon celle du désespoir, du moins pour ceux qui aspirent à l'unité territoriale. Pour autant, cette lecture institutionnaliste du territoire faite (et il faudra bien commencer par elle), en est-on quitte avec la construction politique du territoire de la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau ? Et qu'ajouter de neuf qui permette, au plan de la recherche une meilleure intelligibilité de ce territoire, et au plan de l'action de contribuer éventuellement à un déblocage de la situation ?

Au-delà des diagnostics sur la « bonne » intercommunalité

¹⁹⁷ F. Scherrer, S. Rabilloud, mars 2004, "L'Isle d'Abeau : la difficile naissance politique de l'agglomération", *Pouvoirs Locaux*, n° 60, p. 52-58

Les jeux de l'intercommunalité font généralement un champ d'analyse qui prête trop volontiers à une lecture politiquement correcte de la question de la construction politique du territoire. Seraient bien construits politiquement, les territoires fortement intégrés dans une structure supracommunale de type « communauté » (de communes, d'agglomération, urbaine) dont l'activité réelle est mesurable par l'intégration fiscale¹⁹⁸ et la puissance politique par la faiblesse des versements aux communes (attribution de compensation et dotation de solidarité). Seraient dans un état de désordre politique et en retard de régulation territoriale, les territoires incapables de s'inscrire dans les cadres territoriaux récents voulus par la loi, en particulier la loi sur le renforcement et la simplification de l'intercommunalité du 12 juillet 1999 (loi Chevènement), et qui en restent à la gestion syndicale (SIVU, SIVOM, SAN, syndicats mixtes).

Ce n'est pas selon cette clé de lecture, sans appel pour la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau, qu'on réfléchira ici à la construction politique de son territoire élargi. D'ailleurs, cette façon d'estimer la construction politique des territoires sur une sorte d'échelle de la bonne intercommunalité, ne fait qu'enregistrer les étapes d'intégration supracommunale que les lois font franchir aux territoires, entre arguments d'autorité et arguments d'incitation (loi Boscher de 1970 sur les syndicats communautaires, loi Rocard de 1983, qui les assouplit en syndicats d'agglomération nouvelle, loi ATR de 1992, et loi Chevènement de 1999). La construction des territoires deviendrait alors une simple question de conformation collective des acteurs locaux, pour l'essentiel les élus, capables, ou non, de mettre en œuvre les nouvelles formes de regroupements que leur propose le pouvoir central. L'intercommunalité serait alors une affaire de bonne volonté. Toute la question est de savoir ce qui se passe avec les élus «de mauvaise volonté», c'est-à-dire ceux qui n'adhèrent pas aux propositions du législateur.

Le territoire national ne manque pas d'exemples de ces acteurs apparemment de mauvaise volonté, qui deviennent soudain de bonne volonté, c'est-à-dire de ces systèmes d'acteurs politiques locaux qui n'ont pas toujours été de bons élèves de l'intercommunalité, mais s'y rallient soudain, parce qu'en réalité le territoire politique n'a cessé de vivre, de renouveler ses règles internes, souvent tacites, de

¹⁹⁸ La mesure prend la forme d'un coefficient d'intégration fiscale (CIF), défini comme la part de la ressource fiscale prélevée par l'intercommunalité, rapportée à l'ensemble de la ressource fiscale locale.

préparer de nouveaux équilibres, de gérer des blocages, parfois dans la durée, de construire patiemment de la confiance. Des situations intercommunales peu brillantes, au regard des canons politiques, se trouvent ainsi brutalement « exemplarisées », comme, pas si loin de la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau, l'agglomération grenobloise, si longtemps organisée en un prudent syndicat de gestion unanimiste des intérêts communaux du centre et de ses périphéries, devenue en quelques mois une communauté d'agglomération puissante.

C'est pour comprendre les rythmes de l'histoire des territoires, entre blocages apparemment insolubles, et brusques accélérations organisationnelles, qu'il faut sortir de la lecture institutionnaliste des appareillages territoriaux, au profit d'une investigation socio-politique des acteurs du territoire, élus et techniciens territoriaux pour l'essentiel, investigation qui sera relatée dans un deuxième temps.

Deux hypothèses pour une analyse socio-politique de la Ville Nouvelle

Pas plus qu'ailleurs, les élus de la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau et des communes alentours ne sauraient être considérés comme un groupe homogène à la rationalité univoque. La simple évocation, si fréquente et naturelle, des « élus » d'un territoire un tant soit peu ample est en soi un défi à la sociologie politique. Ce n'est pas en les considérant en bloc, en espérant parmi eux le rassembleur providentiel, et en observant les « progrès » de l'intercommunalité, à l'aune de la mise en conformité du territoire avec les cadres légalement définis de leur organisation, qu'on fera bouger la problématique concrète de l'intercommunalité, et encore moins qu'on la construira comme enjeu de recherche.

Pour cela, il faut quitter momentanément le meccano des territoires et se consacrer aux individus qui produisent la décision, ou l'indécision, au fil de leurs rencontres et discussions, des dossiers qu'ils traitent en commun, des arbitrages qu'ils rendent dans le cadre de leur(s) mandat(s), des représentations qu'ils construisent ou non en commun. Sachant que ces individus, les élus et les techniciens, peu nombreux dans les petites communes, qui travaillent au plus près d'eux, ne sont jamais que l'émanation des populations locales, les représentants difficilement contestables d'états d'esprit locaux d'intérêts localisés, d'équilibres socio-territoriaux, et que c'est donc tout cela qu'il faut saisir dans une analyse socio-politique de la construction du territoire.

À partir de là, on fera, pour la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau et ses alentours, deux hypothèses principales.

Première hypothèse : derrière l'échec incontestable de la construction institutionnelle de l'agglomération élargie de la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau à Bourgoin-Jallieu, construction qui permettrait de commencer à sortir du statut d'exception de la Ville Nouvelle, avec ce que cela représente comme contrôle et soutien de l'Etat, il y a une intense vie politique du territoire, qui en prépare depuis longtemps l'unification probable. Cette vie est sans doute faite surtout de conflits, et dessine des oppositions tranchées et peu fécondes (à telle ou telle personnalité de la Ville Nouvelle, à telle ou telle règle de fonctionnement interne du SAN, à tel ou tel réseau partisan fortement présent dans le Nord-Isère, etc.). Il n'empêche qu'elle est ce par quoi le politique s'installe dans ce territoire réinventé, ce par quoi des récits s'écrivent, des repères sont pris, des échanges sont acceptés ou des dettes sont enregistrées. La scène politique ne préexiste pas à ses acteurs, encore moins dans ce territoire construit, comme il a été rappelé, «dans une stratégie de rupture avec le politique », c'est-à-dire contre l'opinion politique locale. Cette scène a donc besoin de s'inventer, et il n'y a aucune raison pour que cela se fasse sans douleur, sans rancune, sans échec.

C'est donc à une redécouverte du politique en construction que cette première hypothèse invite, en supputant l'importance de transactions politiques faiblement institutionnalisées, celles qui lient les petites communes en mal de soutien public à leurs conseillers généraux, celles qui lient les mêmes communes entre elles dans de petits syndicats dits de gestion, mais si décisifs pour apprendre à travailler ensemble, celles qui s'expliquent par des interconnaissances acquises antérieurement à l'entrée en politique de tel ou tel acteur. Progressivement, un véritable système politique se met en place, dans la mesure où les interactions entre acteurs sont plus nombreuses au sein du territoire dont il est question, qu'avec des territoires extérieurs (Terres froides au sud et à l'est, Isle-Crémieu au nord, Est lyonnais et Balmes Viennoises à l'ouest) : des affaires communes, fussent-elles des affaires conflictuelles, se tissent, qui préparent le passage à l'unité politique en bonne et due forme, selon les vœux du législateur.

Autrement dit, on fera l'hypothèse qu'il existe, derrière le blocage bien connu de la construction intercommunale autour de la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau, un

processus patient et discret par lequel la rupture originelle est digérée, et les conditions d'un nouvel arrangement du politique sont en train de se construire.

Deuxième hypothèse : ce passage à l'unité politique, tant attendu et apparemment encore retardé jusqu'aux échéances municipales prochaines de 2007, est fondamentalement une affaire de sociologie. La génération d'acteurs politiques qui a installé la Ville Nouvelle, dans la douleur et la division, qu'il s'agisse du personnel politique des 5 communes qui l'ont acceptée ou de celui des 16 autres qui l'ont refusée (en sortant par étapes du périmètre de la Ville Nouvelle), ne peut pas être la même que celle qui la fera sortir de ce statut d'exception pour aboutir à ce qui a été refusé au départ, à savoir un ensemble unifié, de Satolas à Ruy, pour environ 100 000 habitants, dans lequel la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau proprement dite ne pèse actuellement qu'un peu moins de 50% en population. On mesure mal à quel point le traumatisme de la création de la Ville Nouvelle reste vivant, du fait qu'une partie du personnel politique n'a que peu changé ou a directement hérité des premières représentations collectives de l'affaire : une ville imposée par l'Etat, ignorée du reste du département, et dénigrée par sa métropole d'attache. Toute la population qui a connu le territoire « d'avant », et d'où vient une partie des élus locaux, ne pourra pas se convertir aux vertus de « l'agglomération élargie », cette entité qui apparaît somme toute comme le triomphe de la Ville Nouvelle... y compris là où l'on en n'a pas voulu il y a 30 ans. Ce serait faire un singulier pari sur la perte de mémoire collective. Des élus racontent avec une émotion non feinte comment les communes de Grenay, Saint-Alban-de-Roche et Roche, ont préféré s'amputer d'une partie de leur territoire, plutôt que demeurer dans le périmètre de la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau. En règle générale, les amputations, même consenties pour des raisons discutables, laissent des traces, et la personnification de l'événement n'étonnera aucun connaisseur de la vie politique locale française, où le maire s'identifie si fort à « son » territoire.

Dans le même ordre d'idée, la génération politique des années 1980 et 90, celle qui a vraiment vu naître la Ville Nouvelle, ne la tient de personne d'autre que l'Etat et l'Etat seul. L'Etat si décrié pour la brutalité de son action, et au premier rang pour son action foncière : la culture rurale dominante de ce territoire ne pouvait qu'être durablement choqué de la politique foncière offensive menée à la base de la Ville Nouvelle (il reste encore 2500 hectares de réserve foncière aux mains de l'EPIDA). Sans sombrer dans une psychanalyse territoriale de pacotille, on peut comprendre

qu'un monde politique local en défaut de paternité ait du mal à stabiliser sa « famille ». L'hypothèse défendue ici sera que la génération suivante, qui s'installe progressivement avec les scrutins de 1995, 2001 et 2007, sera non seulement issue d'une sociologie propre à la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau, mais également en état de ne rien devoir à l'État. De nouvelles représentations pourront se partager, dans lesquelles les traumatismes subis ne seront plus des stigmates, mais des souvenirs, voire des mythes fondateurs, et les solutions d'avenir non plus des ruses pour revenir aux intentions premières de l'Etat (qui d'ailleurs se fait de plus en plus discret) mais des arrangements pour donner de nouvelles dimensions à la scène politique de régulation.

Lors d'une première série d'entretiens avec les maires des communes de, et hors, la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau, nous avons relaté cette schizophrénie collective des élus locaux qui balancent constamment entre le « au secours, l'Etat revient ! » (qui renvoyait alors à la tentative de l'EPIDA d'animer le jeu de la construction politique, à partir de l'exercice « Isle-d'Abeau 2015 »), et le « au secours, l'Etat s'en va ! » (qui renvoie à la perspective de repli de l'EPIDA sur un strict métier de gestion de son portefeuille foncier, jusqu'à extinction). Notre hypothèse est qu'une nouvelle génération d'élus locaux est en train de prendre du poids, génération pour laquelle l'Etat sera un acteur parmi d'autres de la construction politique du territoire, acteur dont le rôle génétique n'aura plus d'importance dans les transactions menées avec lui.

Prises ensemble ces deux hypothèses principales sont donc optimistes du moment qu'elles reconnaissent à la construction politique de la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau le même droit au temps long que la plupart des agglomérations françaises. Et pour entrer dans ce temps long, rien ne vaut le récit des événements fondateurs¹⁹⁹.

5.2. L'épopée politique de l'urbanisme d'État

¹⁹⁹ Récit conduit à partir de *Au milieu pousse une campagne. La Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau, histoire d'un défi fou*, Collectif, Editions Des Tomes d'Histoire, EPIDA, 2003.

À relire l'histoire de la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau, on ne peut qu'être convaincu une fois de plus que la réalité dépasse toujours la fiction. Qui ne sourirait de la caricature qui met en scène, à la fin des années 1960 et sur fond d'événements de Mai 68, l'arrivée de grands technocrates parisiens dans le Bas Dauphiné ouvrier et paysan, le plan d'une Ville Nouvelle arrêté en guère plus de 18 mois (septembre 1968 – mai 1970) dans une poche, l'argent destiné à de généreuses acquisitions foncières dans l'autre ? Tout est allé si vite, entre la décision du CIAT de février 1968 autorisant le Préfet à prendre un arrêté de ZAD sur 7500 hectares sur 20 communes, entre La Verpillière et Bourgoin-Jallieu, et les premiers travaux du quartier des Roches à Villefontaine, en décembre 1972. Comme ses consœurs, la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau a été l'occasion d'une démonstration paroxystique des moyens et des chemins de l'urbanisme d'Etat... et de son manque profond de sens politique à l'égard de ceux qu'il n'est pas encore convenu d'appeler les « acteurs du territoire ». Le fait est qu'ils mettront des années à se ré-instituer comme tels.

Les trois chocs de l'intrusion

C'est un triple choc que l'intrusion de la Ville Nouvelle dans ces terres bas-dauphinoises qu'on n'appelle pas encore le « Nord-Isère ». Choc sociologique d'abord, qui voit des grands commis de l'Etat²⁰⁰ et une toute jeune équipe d'urbanistes-architectes, d'ingénieurs et d'économistes portés par les grandes utopies socio-urbaines de l'époque, se confronter à une société locale faite très majoritairement d'ouvriers (ceux de RVI, qui règne en profondeur sur tout l'est lyonnais, mais aussi ceux de la filière textile bas-dauphinoise dont Bourgoin-Jallieu est encore la capitale pour une décennie), de paysans, qui sont parfois les mêmes que les précédents, et de quelques grands propriétaires terriens, qui n'ont sans doute plus guère de pouvoirs économiques mais encore un certain poids idéologique dans cet espace rural sous influence catholique lyonnaise. Les représentants de l'État ont beau susciter au plus vite un « club des maires » (juillet 1969) pour mobiliser les plus

²⁰⁰ Pour ne rappeler que les plus emblématiques : René Rossi, directeur de la Mission d'Études et d'Aménagement de la Ville Nouvelle, la MEAVN, polytechnicien et ingénieur des Ponts ; Jean Morel, énarque, son successeur et premier directeur de l'Établissement public de l'Isle d'Abeau, l'EPIDA.

ouverts d'entre eux (comme Pierre Oudot alors maire de Jallieu et bientôt celui de Bourgoin-Jallieu, ou Pierre Grataloup, maire du petit village de Saint-Chef, et futur président historique de l'Association des Maires de l'Isère), ils n'évitent pas la constitution de l'Union pour la Défense de l'Autonomie Communale (l'UDAC), qui deviendra par la suite l'Association des Elus face à la Ville Nouvelle, présidée par le Maire communiste de Roche, Gérard Vernay. Le décor est posé aussi vite que la Ville Nouvelle est imposée : la Ville Nouvelle aura désormais ses partisans et ses opposants, ses « pro » et ses « anti », les premiers commençant par faire les frais de leur choix lors du scrutin municipal de 1971.

Même en prenant son parti des logiques et des rythmes de l'urbanisme d'Etat, qui n'était après tout qu'une des nombreuses dimensions d'un mode d'action étatique centralisé et hypertechnocratique généralisé, on ne peut s'empêcher de remarquer à quel point la fabrication institutionnelle de la Ville Nouvelle a vite fait de bloquer des positions de non négociation, et c'est le second choc : le choc politique. Par la loi Boscher d'abord, qui institue en 1968 une double fiscalité dans le territoire des communes d'assiette de la Ville Nouvelle, avec dans une même commune des contribuables (ménages et entreprises) du syndicat communautaire dans le périmètre de la Ville Nouvelle et des contribuables de la commune elle-même en dehors : de quoi faire douter de la « commune » en effet. Par les formes syndicales que promeut cette même loi aussi : en décembre 1972, le Syndicat Communautaire de l'Agglomération Nouvelle de l'Isle-d'Abeau (SCANIDA) remplace le Syndicat Intercommunal d'Aménagement de la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau (SIAVNIA), héritier en janvier 1971 du club des maires initial. On passe de 18 à 21 communes, mais on y impose logiquement une pondération démographique des délégués par commune qui va définitivement dresser les petites communes rurales contre les communes urbaines naissantes, destinées par leur croissance à imposer leur hégémonie sur le conseil syndical. Après l'ébranlement de 1971, le scrutin de 1977 confirme l'hostilité vis-à-vis de la Ville Nouvelle, ou la méfiance à l'égard de sa logique supracommunale : à St-Quentin-Fallavier, Michel Bacconnier bat Marcel Ribail, président du SCANIDA, après que Pierre Grataloup, président de l'EPIDA eut été éliminé aux Cantonales de 1976. La gauche adopte un temps le discours de l'autonomie communale, non sans nuance, qui préfigure les lois de Décentralisation qu'elle fera adopter quelques années plus tard.

Le troisième choc, le choc économique, est apparemment le plus facilement surmonté, mais il laissera des traces en profondeur. Les 7500, puis 10500, puis 15000 hectares dont les prix sont figés par la ZAD touchent 32000 parcelles à 5568 propriétaires. Même si les acquisitions ne provoquent qu'un nombre très restreint de conflits (2% d'expropriations selon l'EPIDA), et même si les transactions ont été réalisées sur des bases de prix jugées satisfaisantes par la profession agricole (voire profitables pour d'autres catégories de propriétaires fonciers), il apparaît des années après, pour ne pas dire des dizaines d'années après, que le traumatisme foncier reste structurant d'une certaine façon de considérer l'opération « Ville Nouvelle ». Plus que le déracinement et la disparition de patrimoines familiaux, qui ne touchent qu'une frange d'une population caractérisée déjà à l'époque par une certaine mobilité générationnelle, du fait de l'intégration précoce dans le système lyonnais c'est l'ampleur des acquisitions qui est critiquée, et son inutilité avérée lors de la réduction des objectifs et du périmètre de la Ville Nouvelle en décembre 1978. Peut-on impunément faire bon marché des valeurs foncières, même au nom d'un « défi fou », surtout revu à la baisse, dans une société locale encore si rurale malgré son apparence, que sont ces terres bas-dauphinoises des années 1960-70 ? Symboliquement au moins, il semble bien que non.

On pourrait objecter que cette genèse de la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau par ses trois chocs lui laisse peu de chances. Pourtant, la construction politique de ce territoire, c'est aussi l'engagement positif d'un certain nombre de ses élus et habitants, le partage des tâches réussi entre le SCANIDA (puis le SAN qui lui succède en 1985) et l'EPIDA, l'émergence d'un puissant tissu associatif, particulièrement en Ville Nouvelle, ou encore tout simplement l'édification des lieux centraux de la vie publique et civique, dont la Ville Nouvelle est plutôt mieux dotée que des territoires démographiquement équivalents, urbanisme d'Etat oblige (les lycées de Villefontaine et l'Isle-d'Abeau, le Centre culturel Simone Signoret, l'IUT, l'écomusée, etc.). Mais la Ville Nouvelle est née dans le conflit et ne peut énoncer son identité politique qu'à travers lui. Comme mythe fondateur, l'EPIDA n'est-il pas allé exhumer l'histoire d'un autre échec, celui de Neufville, le fief concédé à Turenne par Louis XIV en 1668 pour qu'il fasse son affaire de l'assèchement des marais de la Bourbre ? Ils le seront bien, mais 150 ans plus tard, par les prisonniers de guerre catalans de la campagne napoléonienne d'Espagne, d'où le nom de plaine du

Catelan. Manière de dire qu'au-delà des échecs initiaux, il faut laisser du temps au temps.

Année 1980 et 1990 : l'apaisement et les équilibres

Après les chocs de départ, la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau connaît des années 1980 relativement apaisées, dominées par les enjeux du développement économique et la stratégie commune de promotion d'un territoire qui irait bien jusqu'à affirmer sa vocation technologique. Pendant qu'on réalise et aménage beaucoup, la construction politique connaît une brève phase de stabilisation. Le remplacement de la loi Boscher par la loi Rocard sur les syndicats d'agglomération nouvelle (juillet 1983), mais surtout la réduction du périmètre de 21 à 8 communes en décembre 1978 (Isle-d'Abeau, Villefontaine, Saint-Quentin-Fallavier, Four, Vaulx-Milieu, Grenay, Roche et Saint-Alban-de-Roche) éliminent des tensions. Désormais le périmètre de la Ville Nouvelle doit correspondre aux limites communales et la fiscalité s'en trouve simplifiée, avec des taxes sur les ménages pour les communes et la taxe sur les entreprises pour le SAN. C'est à ce moment (1983) que Grenay, Roche et Saint-Alban-de-Roche abandonnent une partie de leur territoire communal à la Ville Nouvelle pour pouvoir s'en sortir. La Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau est alors restreinte à 5 communes. Elle commence à être identifiée par les collectivités locales englobantes ou proches qui l'avaient superbement ignorée, pour ce qui est du département de l'Isère, ou ouvertement méprisée, pour ce qui est de la Ville de Lyon du temps de Louis Pradel : des conventions triennales commencent à être adoptées à partir de 1981 entre l'Etat, la Région, le Département et le SCANIDA puis le SAN. On sort doucement du simple face à face entre le local et le central.

D'ailleurs, lorsque la crise politique resurgit après le scrutin municipal de 1989, c'est une crise politique interne, bien que non dénuée de dimensions départementales voire nationales. En effet, l'arrivée contestée à la présidence du SAN de Jean-Pierre Philippe, nouveau maire socialiste de Villefontaine et ancien directeur de cabinet de Louis Mermaz, député-maire de Vienne et responsable de la puissante fédération socialiste de l'Isère, peut être interprétée de deux manières, plus complémentaires qu'opposées. D'une part, Jean-Pierre Philippe apparaît comme le porteur d'une stratégie plus intégrative pour le SAN, somme toute plus conforme à

l'esprit de la loi Rocard, donc moins acceptable pour les tenants de l'autonomie communale, comme l'influent maire communiste de Saint-Quentin-Fallavier. D'autre part, il est une des figures des batailles départementales internes au PS, dont l'agglomération grenobloise est l'autre scène principale avec le Nord-Isère, et dont l'enjeu fondamental est la capacité à faire émerger de ce département des équipes « ministériables » incontestées. Dans cet ordre de stratégies, la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau représente un territoire de légitimation politique que Louis Mermaz, qui se considère sur ses terres, ne peut négliger, tandis qu'à Grenoble d'autres ambitions se font jour dans la phase ouverte en 1983 par la défaite d'Hubert Dubedout. Contre le « parachutage » de Jean-Pierre Philippe, Alain Rossot, maire socialiste de l'Isle-d'Abeau va construire sa propre stratégie locale, et faire alliance avec les tenants de l'autonomie communale pour permettre à Michel Bacconnier de présider le SAN, après une année de conflit juridique contre l'élection initiale de Jean-Pierre Philippe.

S'installe alors, pour toutes les années 1990, un équilibre interne à la Ville Nouvelle et au SAN peu à même d'en favoriser la dynamique politique. Le SAN pratique ouvertement une politique de répartition communale de ses recettes, considérant que le succès économique de la Ville Nouvelle, qui devient durant ces années une plate-forme d'entreprises, notamment logistiques, de tout premier ordre régional, doit profiter en premier lieu aux communes qui ont accepté au départ de participer à l'aventure. Et tandis que l'Etat commence à manifester son impatience de voir les Villes Nouvelles revenir un jour au droit commun de la gestion territoriale, c'est l'EPIDA qui relance les exercices de réflexion politique pour tenter de créer les bases renouvelées d'une construction politique élargie (cf. le rapport Butikofer). La révision du SDAU adopté dans une certaine indifférence en 1978, la conduite du Contrat Global de Développement, procédure régionale d'appui aux projets de territoire, les diverses formes de reconnaissance de la part du Grand Lyon et du Département de l'Isère, favorisent un contexte de retrouvailles, mais cette fois au nom du Nord-Isère, et non plus d'une ville qu'on ne veut plus considérer, à l'échelle du temps des acteurs, comme si nouvelle. Le Syndicat d'Etudes pour l'Aménagement du Territoire du Nord-Isère (SATIN) naît en octobre 1999, avec ses 33 communes recouvrant grosso modo l'ancien SDAU. Il est symboliquement co-présidé par le maire de Villefontaine, celui de Bourgoin-Jallieu, et celui d'une petite commune périphérique à l'agglomération émergente (Domarin). La construction politique du

territoire change d'échelle et d'enjeux. Il est temps d'observer dans quelle mesure elle a aussi changé d'acteurs, durant toute cette génération.

Un renouvellement limité du personnel politique

Pour tester l'hypothèse sur le changement de sociologie politique, la composition des six derniers conseils municipaux (issus des élections de 1971, 1977, 1983, 1989, 1995 et 2001) a été analysé pour quinze communes : les cinq communes de la Ville Nouvelle, les trois communes qui sont sorties de son périmètre en 1983 (Grenay, Saint-Alban-de-Roche, Roche) et une partie de celles qui sont sorties du SCANIDA en 1978, en ne considérant que celles qui nous ont semblé les plus impliquées dans la dynamique d'agglomération (Bourgoin-Jallieu, Domarin, Saint-Marcel-Bel-Accueil, La Verpillière, Bonnefamille, Frontonas et Satolas). Pour chacun de ces près de 1000 élus locaux sont connus, en principe : l'âge au moment de l'élection, le sexe, la catégorie socio-professionnelle, le lieu de naissance (information souvent lacunaire), le rôle dans le conseil municipal (maire, adjoint ou conseiller), et le nombre de mandats effectués.

En trente ans (1971-2001), la société française a considérablement changé, et il est plutôt rassurant de constater que sa société politique locale l'a suivie : les élus de 2001 sont un peu plus âgés que ceux de 1971 (48 ans en moyenne au lieu de 41 ans), ils sont beaucoup plus féminins, loi sur la parité oblige (quasiment aucune femme élue en 1971, à part à Bourgoin-Jallieu où les femmes constituent près d'un cinquième du conseil en 1971 ; 36 % d'élues en moyenne globale en 2001), ils (elles) exercent des métiers moins manuels, plus qualifiés et dans des fonctions de responsabilité et non plus d'exécution. Tout ceci ne peut guère surprendre s'agissant du territoire de la Ville Nouvelle, exemplaire des grandes mutations socio-économiques de la France dans la dernière génération : salarisation et féminisation massive, montée de l'emploi tertiaire (même si ici l'emploi productif est dominant), explosion des migrations alternantes domicile-travail autour des métropoles qui font que, même si la Ville Nouvelle offre 1,1 emploi pour 1 actif, les deux-tiers de ses actifs sortent du périmètre pour aller travailler et 55 % des emplois sont occupés par des actifs extérieurs à la Ville Nouvelle. Dans ces conditions, la sociologie des élus ne pouvait qu'être radicalement bousculée, comme toute la société locale. En 1971, l'élus type d'une des quinze communes considérées est un homme d'à peine quarante

ans, agriculteur, ouvrier ou employé. En 2001, c'est un cadre moyen, homme ou femme, et il (elle) approche la cinquantaine.

Composition socio-professionnelle des conseils municipaux des 15 communes étudiées							
CSP (en %)	Agriculteurs	Ouvriers	Employés	Cadres moyens, professions intermédiair es	Cadres supérieurs, professions intellectuell es	Professions indépendant es, patrons, commerçant s	Retraités, sans emploi
1971	22	19	14	14	11	16	4
2001	4	4	14	36	18	11	13

En outre, ce que l'analyse géographique de ces changements sociologiques permet d'affirmer (cartes 1 et 2), c'est que les élus de la Ville Nouvelle ne se distinguent guère de ceux des autres communes et ne constituent en rien une société politique particulière. Si l'on voit parfois apparaître des spécificités urbaines, propres aux communes de plus de 3500 habitants (comme le taux de féminisation, forcément plus élevé), ou des différences sociales évidentes dues au type de parc résidentiel de telle ou telle commune rurale, elles ne désignent pas la Ville Nouvelle parmi les autres communes urbaines et rurales.

Continuités et soubresauts

Pourtant, le constat est différent en ce qui concerne le renouvellement des équipes municipales, sinon de leurs exécutifs (cartes 3 et 4). Tout se passe comme si la mutation sociologique se réalisait dans une certaine continuité, sans à coup politique, du côté des communes hors Ville Nouvelle, tandis qu'elle s'accompagnait de quelques soubresauts mémorables en Ville Nouvelle. En moyenne, les conseils municipaux des quinze communes considérées se renouvellent à 57 % d'un scrutin à l'autre, avec des extrêmes à 93 % (élection de Four en 1995) et 20 % (Bonnetfaimille et Satolas en 1989). Or, les communes de la Ville Nouvelle sont soumises à un plus fort turn over que les autres, ce qui là encore ne saurait étonner vraiment compte tenu du rôle bien connu de « plaque tournante » joué par une partie de son parc immobilier. Ceci dit, au-delà de ce renouvellement relativement intense, et qui procède par cycle de deux mandats (renouvellements plus fort en 1971, 1983 et 1995), les exécutifs garantissent une forte stabilité puisque seules deux communes

sur 15 (Villefontaine et Saint-Alban-de-Roche) n'ont accordé que deux mandats consécutifs à l'un de leur maire durant ces trente ans.

Il est certain que des maires comme Jean-Pierre Augustin (maire de Domarin depuis 1977), Jean-François Saulnier (maire de Grenay depuis 1977), ou, en Ville Nouvelle, Michel Bacconnier (maire de Saint-Quentin-Fallavier depuis 1977) ou Edmond Gonnet (maire de Vaulx-Milieu depuis 1983), sans oublier le regretté Pierre Oudot, maire de Bourgoin-Jallieu de 1965 à 1989, sont autant de figures permanentes du processus de construction politique qui nous intéresse. Ceci peut sembler infirmer l'hypothèse introductive du renouvellement progressif des acteurs de la Ville Nouvelle et son agglomération, mais d'un autre côté, compte tenu de la longévité politique passée d'un certain nombre de premiers responsables des communes essentielles du SATIN, il est fort probable que 2007 verra un renouvellement marqué du personnel politique de la région, tant dans les conseils municipaux que pour leurs exécutifs.

Malgré la longévité d'un certain nombre d'exécutifs communaux, y a-t-il évolution des positionnements ? Le rejet de la Ville Nouvelle, qui s'est affirmé il y a trente ans, est-il aujourd'hui remis en cause ? « L'unification » du territoire, peut-elle s'envisager sous d'autres formes ? Les élus les plus jeunes, ont-ils des discours sensiblement différents de ceux qui sont en place depuis plusieurs mandats ? C'est à toutes ces questions qu'il faut maintenant s'attacher à répondre, en portant une écoute plus attentive aux discours et aux parcours de quelques-unes des figures politiques du territoire.

5.3. Les récits et les parcours du traumatisme

Ce qui frappe dans le discours des élus des communes qui appartiennent encore au SAN ou qui s'en sont retirées, c'est la récurrence de l'idée de traumatisme lié à l'implantation de la Ville Nouvelle. Qu'ils aient vécu cette période de l'intérieur ou qu'ils la connaissent simplement par ce qu'en retient la mémoire collective ne change d'ailleurs rien à l'affaire. Le maire de Frontonas raconte ainsi comment le projet de ville nouvelle a divisé les familles et provoqué des ruptures entre frères ; il souligne qu'aujourd'hui encore des gens ne se parlent plus « *à cause de cette histoire* » : « *ça a été un cataclysme !* ». D'après lui, en 1971, l'équipe municipale sortante a été battue

du fait d'une prise de position trop conciliante vis-à-vis de l'EPIDA... même s'il reconnaît aussi que c'était peut-être un prétexte pour mettre fin à une équipe en place depuis longtemps. Edmond Gonnet, maire de Vaulx-Milieu, rapporte lui aussi que sa commune a été coupée en deux au moment du lancement du projet : cela a divisé aussi bien la population que les équipes municipales. Le maire de Grenay évoque quant à lui le choc de ceux qui ont vu les représentants de la Ville Nouvelle « *mettre le feu* » à une dizaine de maisons, y compris des maisons en pisé, pour libérer un terrain en vue de la réalisation d'une zone industrielle : « *ça en a perturbé plus d'un* ». Pour Achille Paoli, maire de La Verpillière, c'est surtout le rachat à bas prix des terres agricoles qui a suscité l'opposition de la population. C'est d'ailleurs un thème qui revient dans la bouche de pratiquement tous les élus. Même le maire de Saint-Alban-de-Roche, élu pour la première fois en 2001, parle de traumatisme : pour lui, c'est d'ailleurs sur ce terrain qu'il faut agir pour faire évoluer les choses, en montrant que depuis les choses ont changé. La mémoire des déchirures est donc encore très présente, de même d'ailleurs que celle des opinions adoptées par les uns ou les autres il y a trente ans. Jean-Claude Blanc, aujourd'hui maire de Frontonas, est ainsi associé aux prises de position passées de son père, maire de l'Isle-d'Abeau en 1971, battu par un opposant plus hostile que lui à la Ville Nouvelle : des anciens, mais aussi des plus jeunes, sont tentés d'interpréter tel ou tel jugement de sa part en le regardant comme « *le fils de son père* ».

Mauvais souvenirs et batailles épiques

La mémoire est vivace et ce sont plutôt des mauvais souvenirs qui remontent, même s'il faut bien avouer que l'on sent parfois un certain amusement à l'évocation de ces batailles épiques. Les critiques adressées à la Ville Nouvelle ne se limitent pas au souvenir négatif des conditions de son implantation, liée dans beaucoup d'esprits à l'action des « *colons* » irrespectueux des populations locales et des « *fonctionnaires* » arrivant avec des « *idées de livre* » irréalistes. Les réalisations opérées pendant trente ans comme le fonctionnement actuel du SAN de l'Isle-d'Abeau sont eux aussi l'objet de critiques fortes de la part des élus des communes qui sont sorties de la Ville Nouvelle. L'un dénonce les gaspillages du SAN (notamment en personnel), les querelles politiques (liées aux ambitions présidentielles des uns et des autres) et la lenteur de la prise de décision. Cette critique fonctionnelle s'accompagne de celle de

la trop forte concentration de logements sociaux. Plusieurs soulignent par ailleurs l'endettement du SAN. Le maire de La Verpillière moque aussi la lenteur des réalisations : en agissant seul, il agit plus vite ! Le maire de Domarin parle quant à lui d'une administration « *invraisemblable* » et dénonce à la fois le surdimensionnement, le surinvestissement, le fonctionnement déficitaire et les inégalités internes. Le directeur de cabinet du maire de Bourgoin-Jallieu formule pour sa part une critique originale, au sens où elle n'apparaît pas dans les autres communes : il dénonce le manque de projets intercommunaux. Le SAN serait devenu « *une pompe à fric pour les communes* », qui leur permet de réaliser leurs projets propres, sans vision d'ensemble.

Ce dernier reproche est en fait directement lié aux projets de la ville de Bourgoin-Jallieu, qui se pose en promoteur d'une nouvelle intercommunalité à l'échelle du Nord-Isère, une intercommunalité qui permette la réalisation de grands projets. Cette ambition, et plus simplement la croyance dans l'intérêt d'une telle coopération intercommunale, est loin d'être la vision de l'ensemble des élus rencontrés. Si les représentants politiques des différentes communes partagent le même type de souvenir et ont une image finalement assez proche de ce qu'est la Ville Nouvelle (avec cependant un affichage plus ou moins marqué de la critique vis-à-vis des logements sociaux), leur positionnement vis-à-vis de l'avenir du territoire et leurs pratiques de coopération intercommunale sont, elles, relativement différenciées. Parmi les facteurs à prendre en compte pour comprendre de telles différences dans les prises de position, celui de « l'âge du capitaine » n'apparaît pas comme le plus déterminant. Autrement dit, l'évolution des positions vis-à-vis de la Ville Nouvelle et la vision des coopérations envisageables avec elle ne tiennent pas uniquement au renouvellement des acteurs politiques. Les caractéristiques de la commune et la conception du rôle de maire doivent également être regardés de près.

Des réactions différenciées

D'après la deuxième hypothèse que nous avons formulée, les « nouveaux élus », ceux qui sont arrivés récemment à la tête des communes, devraient être plus enclins à travailler à l'unité du territoire. Même si, comme nous venons de le voir, ces nouveaux élus sont tout aussi imprégnés que les autres de l'idée selon laquelle l'implantation de la Ville Nouvelle a été un traumatisme pour la population locale, on

pourrait penser qu'ils sont malgré tout plus sensibles à l'idée de coopération intercommunale élargie du fait qu'ils n'ont pas eux-mêmes la décision de rompre avec la Ville Nouvelle.

D'une certaine façon, le cas de Michel Guérin confirme cette hypothèse. Maire de Saint-Alban-de-Roche depuis seulement 2001, tout jeune entré en « politique »²⁰¹ locale, il connaît le passif de la Ville Nouvelle mais est convaincu de la nécessité de mettre en place une agglomération d'une taille suffisante intégrant les communes du SAN. L'argument est d'abord économique mais il reprend aussi à son compte le propos « géopolitique » selon lequel il est important d'avoir la taille critique suffisante pour pouvoir dialoguer avec les autres entités de Rhône-Alpes. Il reconnaît que dans une opération de ce type « *les petites communes se font bouffer* », mais cela n'enlève rien à la nécessité de se regrouper, d'autant plus que, de toutes façons, l'indépendance économique de ces petites communes est extrêmement fragile. Reste à savoir si ce discours est représentatif des nouveaux arrivés dans les équipes municipales. D'après lui, sa position est peu courante, y compris chez les « jeunes » élus, car la réticence vis-à-vis de l'intercommunalité est fortement ancrée dans les communes rurales. Le maire de la petite commune de Saint-Marcel-Be-Accueil, qui occupe ce poste depuis (seulement) 1989, affiche effectivement une position résolument hostile à la Ville Nouvelle et cherche avant tout à protéger sa commune des effets induits.

Plus parlant est le cas du maire de Frontonas, qui invite plus clairement encore à pondérer le poids de la variable générationnelle comme facteur d'ouverture à la Ville Nouvelle. Elu adjoint en 1989 et maire en 1995, Jean-Claude Blanc est moins jeune élu que Michel Guérin mais il ne saurait être regardé comme un élu « historique » et encore moins comme un des artisans de la séparation de sa commune d'avec la Ville Nouvelle. L'équipe municipale à laquelle il participe à partir de 1989 a en effet renversé l'équipe qui tenait la mairie depuis 1971, laquelle équipe avait été élue pour son positionnement contre la Ville Nouvelle. Le changement de municipalité en 1989 ne s'est pas fait sur la question de la Ville Nouvelle mais il témoigne en tout cas d'un renouvellement qui pourrait être propice à un rapprochement avec le SAN et/ou les communes qui le composent. Or, il n'en est rien puisque Frontonas a fait le choix de rejoindre la communauté de communes de

²⁰¹ Comme tous les élus des petites communes, il refuse le terme.

l'Isle-Crémieu et de quitter le SATIN, alors même que le maire reconnaît que le bassin de vie de Frontonas, c'est la Ville nouvelle. Il justifie sa décision non pas par le rejet de la Ville Nouvelle, sur laquelle il ne porte pas un regard entièrement négatif, mais par le rejet des grosses structures. Une autre raison tient au souhait de préserver le caractère rural de la commune, qui se sent peu concernée par les questions débattues du côté de l'Isle-d'Abeau. En résumé, la Ville Nouvelle ne gêne pas, elle a même l'avantage d'offrir emplois et services, mais la commune préfère faire sa vie avec d'autres. Les jugements sont apaisés (*« les choses ont mûri (...) aujourd'hui c'est à peu près accepté »*) et les hommes ont changé mais cela ne signifie aucunement rapprochement et coopération. Jean-Claude Blanc reconnaît que le SATIN avait permis de rétablir des relations avec les communes du SAN, mais que celles-ci sont à nouveau inexistantes.

Bourgoin-Jallieu apparaît à première vue comme un cas de renouvellement récent d'équipe municipale entraînant une évolution du positionnement vis-à-vis de la Ville Nouvelle. Alain Cottalorda, élu maire en 2001, travaille en effet activement à la défense d'une communauté d'agglomération, envisageant même des solutions alternatives d'intercommunalité face aux difficultés actuelles à mettre en place cette communauté. Son directeur de cabinet fait d'ailleurs appel aux traits de personnalité du maire et à sa formation pour expliquer la nouvelle ferveur de la ville en direction de la construction intercommunale du Nord-Isère. Il souligne aussi le fait qu'Alain Cottalorda ne fait pas partie de ceux qui ont concrètement œuvré pour faire sortir Bourgoin-Jallieu du périmètre de la Ville nouvelle. L'hypothèse du renouvellement générationnel pourrait donc trouver là confirmation. Cependant, la continuité des exécutifs municipaux, malgré les changements de maire, invite là aussi à nuancer le propos. Alain Cottalorda est adjoint depuis 1989 tandis que le 1^{er} adjoint actuel, Louis Lavergne, était déjà 1^{er} adjoint dans le conseil municipal précédent et, auparavant, directeur de cabinet du maire. Il y a donc depuis les années 1970 une grande continuité dans les exécutifs berjaliens. Les entretiens réalisés en 1998 montrent d'ailleurs que la position défendue par le maire actuel était déjà sous-jacente dans les propos de Louis Lavergne : il défendait en effet l'idée d'une structure fédératrice qui permette la réalisation d'un programme d'équipements à l'échelle d'une agglomération. Louis Lavergne était pourtant l'un de ceux qui avait *« tout fait pour sortir »* de la Ville nouvelle, selon les propres mots de l'actuel directeur de cabinet du maire. Ce qu'il faut souligner c'est que les projets d'unité ou de

coopération soutenus par les élus de Bourgoin-Jallieu incluent les communes de la Ville Nouvelle mais pas le SAN, qui apparaît comme un repoussoir. L'unité passera par une communauté d'agglomération ou par un syndicat d'aménagement permettant la réalisation de gros équipements structurants (hôpital, tribunal, stade...).

Ce positionnement de Bourgoin-Jallieu apparaît assez original. En effet, si avons vu (à travers les exemples contrastés de Saint-Alban-de-Roche et de Frontonas) que la nouvelle génération des maires n'œuvre pas uniformément au retissage des liens avec les communes de la Ville nouvelle, du côté des équipes qui ont vécu la séparation d'avec la Ville nouvelle, les positionnements ne sont pas uniformes non plus. Face à l'équipe de Bourgoin-Jallieu qui œuvre aujourd'hui au rapprochement des communes du Nord-Isère, d'autres municipalités en place depuis les années 1970 sont, elles, restées sur des positions de rupture. C'est par exemple le cas de Grenay. Dans cette commune, le maire (Jean-François Saunier) est en poste depuis 1977, et son implication à la tête de l'exécutif communal remonte à plus loin encore puisqu'il a été premier adjoint entre 1971 et 1977 (et il est conseiller municipal depuis 1965). L'exécutif municipal a donc peu changé, d'autant plus qu'il y a eu par ailleurs une relative continuité au niveau des adjoints. Les hommes sont restés et les positions ont peu évolué. En effet, Jean-François Saunier inscrit ses choix dans la continuité de la décision prise en 1983 de quitter la Ville Nouvelle, envers laquelle il ne semble jamais avoir eu de sentiments positifs (même s'il reconnaît aujourd'hui que cela a été un gisement d'emplois). Ainsi, lorsqu'a été lancé le projet d'agglomération, deux possibilités s'offrent à lui : retourner vers la Ville Nouvelle ou rejoindre la communauté de communes d'Heyrieux. « *Dans la continuité du choix fait en 1984 (sic) on a rejoint Heyrieux* ». Pas question donc d'inverser le mouvement et puisque l'intercommunalité doit être, il faut qu'elle se fasse avec d'autres qu'avec la Ville nouvelle. Le maire de Grenay dit n'avoir jamais partagé les intérêts de la Ville Nouvelle (« *les soucis de la commune étaient ailleurs* ») tandis que les habitants ne pouvaient pas bénéficier des services culturels et sociaux, « *installés trop loin* ». Au-delà de cette justification, qui rejoint un peu celle du maire de Frontonas, l'argumentaire de Jean-François Saunier repose aussi, au moins implicitement, sur l'idée que la Ville Nouvelle lui retirait son autorité de maire. Evoquant l'époque où Grenay appartenait au SCANIDA, il explique qu'il craignait que la commune perde son identité, tout en reconnaissant qu'il est difficile de savoir si « *les gens* » sont attachés à l'identité communale. Plus que l'identité communale

c'est en fait le rôle du maire qu'il défend, notamment lorsqu'il évoque l'EPIDA, « *État dans l'État* », qui « *s'imposait* », alors que « *le maire est maître de sa commune* ». D'ailleurs, s'il a rejoint la communauté de communes d'Heyrieux, c'est sans enthousiasme, parce que l'intercommunalité est aujourd'hui la normalité (« *il faut être d'actualité* »). Il avoue lui-même qu'il n'est « *pas un ardent partisan de l'intercommunalité* ». Il faut dire que pour cette commune riche en TP, du fait notamment des chantiers TGV, la TPU fait peur...

Malgré le contraste entre l'emphase de l'un et la discrétion de l'autre, le maire de La Verpillière rejoint celui de Grenay dans la défense de la position du maire et de l'autonomie de la commune. Achille Paoli, le maire de La Verpillière, a d'ailleurs vis-à-vis de la communauté d'agglomération une position assez semblable à celle de Jean-François Saunier vis-à-vis de la communauté de communes d'Heyrieux : il se voit mal rester seul lorsque tout le monde s'associe mais se demande quand même « *quel est l'intérêt de rentrer dans l'agglomération si ce n'est pour que quelqu'un commande à la place du maire de La Verpillière.* ». L'un et l'autre défendent leurs réalisations, les équipements qu'ils ont faits, seuls, sans passer par l'association avec d'autres communes : un complexe sportif de 42 hectares pour l'un, une maison de retraite exemplaire pour l'autre (et pas seulement ça !). Au-delà du positionnement vis-à-vis la Ville Nouvelle et de la dénonciation de ses errements, on trouve donc la défense de l'autonomie communale, défense qui s'accompagne parfois de celle de l'autorité du maire, au sens propre du terme.

Contrairement au maire de Grenay, celui de La Verpillière se dit indécis vis-à-vis du projet d'agglomération et est attentif aux associations qui pourraient permettre la réalisation de gros équipements. De ce fait, il se dit intéressé par le projet de syndicat d'aménagement du maire de Bourgoin-Jallieu. Cette coopération a minima, c'est un peu ce qui est défendu aussi par le maire de Satolas-et-Bonce. Cette commune qui a quitté la Ville Nouvelle en 1983 a passé une convention avec le SAN pour l'aménagement de la zone industrielle de Chesnes Nord : retrait ne signifie donc pas rupture des relations. De toutes façons, dans la Ville Nouvelle il y a « *des choses bien et des choses idiotes* », la logique est donc de prendre ce qui va sans s'embarrasser de ce qui ne va pas (et notamment les logements sociaux). Le maire de Satolas n'est pas contre l'agglomération et considère que s'il y a une coopération intercommunale à bâtir c'est celle-ci (Satolas a par exemple refusé d'intégrer le Syndicat Mixte de l'Est Lyonnais) mais souhaiterait que cela ne soit pas trop

contraignant (il aimerait par exemple remplacer la compétence obligatoire en matière de logement social par une compétence obligatoire en matière de gestion de l'eau, domaine nettement moins polémique). D'ailleurs, comme pour mieux justifier une prudence à venir, il s'abrite souvent derrière les fortes réticences de ses conseillers, qui d'après lui ne sont guère favorables à l'agglomération, du fait notamment de l'image négative renvoyée par le SAN.

Au total, les maires rencontrés ont donc des positions contrastées vis-à-vis de la Ville Nouvelle et des possibilités de coopération avec elle. Le panel est même assez diversifié, de la rupture définitive (accompagnée ou non de la persistance d'un jugement négatif) au rapprochement franc, en passant par toute forme d'hésitation. Face à cette diversité de positionnements, l'hypothèse du rôle du renouvellement des élus semble au final devoir être nuancée et reformulée, à la fois parce qu'il est quelque peu difficile d'isoler une « nouvelle génération d'élus » (certains sont en place depuis longtemps et, pour les autres, le changement s'opère à des moments différents) et parce qu'au sein du groupe des nouveaux élus les positions sont contrastées. Finalement, comme dans beaucoup d'histoires collectives, l'inertie des représentations et l'héritage structurel du territoire pèsent lourdement dans l'évolution des stratégies d'action, quelles que soient les générations d'élus. Aucun territoire n'a été à ce point bouleversé en Isère que celui-ci, mais c'est la raison paradoxale pour laquelle un bon nombre de ses représentants, y compris nouveaux, tiennent beaucoup à continuer à se référer à l'image de leur village, ou de leur bourg, qui serait hors du champ fonctionnel et social de la Ville Nouvelle.

Cependant, d'une hostilité de principe à la Ville Nouvelle comme projet exogène brutal, on passe à un simple maintien de distance prudente vis-à-vis de la ville en général, essentiellement du fait de son caractère social et populaire. La question de fond qui traverse et divise encore ce territoire, n'est plus tant de savoir qui est pour et qui est contre la Ville Nouvelle, que de négocier qui entre et qui n'entre pas dans le fonctionnement solidaire d'un espace à forte diversité sociale qui a accueilli de très nombreux ménages modestes du fait de la programmation massive de logements aidés. Somme toute, l'agglomération élargie existe bel et bien, plus personne ne le conteste, et comme toute agglomération, elle présente de forts écarts de composition et d'image sociales entre communes. La solidarité politique n'en est que plus nécessaire, mais le clivage généalogique qu'il l'empêchait masque de moins en moins un débat social beaucoup plus banal. On reconnaîtra que de ce point de vue

le contexte socio-spatial de la Ville Nouvelle n'a plus rien d'exceptionnel, et que sa construction intercommunale est entrée dans une phase de débat politique on ne peut plus répandue dans la plupart des agglomérations françaises.

Une construction territoriale en chantier

Si notre seconde hypothèse demande donc à être reformulée, la première mérite d'être retenue : le territoire autour de la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau se construit et s'organise, malgré les souvenirs persistants et les conflits renouvelés, et en dépit de l'absence d'un cadre institutionnel fédérateur. Plusieurs facteurs agissent dans ce sens et se renforcent mutuellement : les pratiques ancrées dans le temps long, les nouveaux instruments d'action publique, la façon dont certains acteurs politiques voient l'intercommunalité comme un moyen d'assouvir leurs ambitions territoriales.

Il existe d'abord des coopérations bien ancrées qui ne sont pas remises en cause : le traitement des ordures ménagères (SITOM), le syndicat hydraulique de la Bourbre, le syndicat des marais sont autant de regroupements, souvent anciens, dans lesquels la plupart des communes du secteur coopèrent avec celles de la Ville Nouvelle, sans que cela pose de problème particulier. De façon plus localisée, certaines des communes qui entourent la Ville Nouvelle ont su nouer des relations fonctionnelles avec elle, comme Satolas, pour la zone industrielle de Chesnes nord. Les transports scolaires et le lycée de Villefontaine sont aussi l'occasion de coopération de fait, y compris pour des communes pour Grenay, dont on a vu l'opposition historique. Cette commune qui ne veut plus avoir affaire avec la Ville Nouvelle a aussi interconnecté une partie de son réseau d'eau avec celui du SAN. Pour l'alimentation en eau, il y a également une coopération entre la Ville Nouvelle et Bourgoin-Jallieu : les réseaux d'eau potable « bas service » ont déjà été interconnectés, et l'interconnexion entre les deux réseaux pour le « haut service » est à l'étude.

Récemment la ville de Bourgoin-Jallieu a d'ailleurs initié une série de coopérations techniques avec la Ville Nouvelle et/ou avec certaines des communes du SAN. En 2002, un syndicat intercommunal a ainsi été mis en place pour les transports en commun, le STUNI²⁰², qui a concrétisé la fusion des réseaux de la Ville

²⁰² Syndicat des Transports Urbains du Nord-Isère.

Nouvelle et de Bourgoin-Jallieu. Le STUNI, autorité organisatrice de transports, est chargé du PDU. Un syndicat intercommunal a aussi été créé entre les 5 communes du SAN et Bourgoin-Jallieu pour la gestion des aires d'accueil des gens du voyage. Cette dernière initiative a pris forme dans le cadre du contrat de ville, qui fait partie de ces procédures qui ont été une incitation à l'instauration de collaborations entre Bourgoin-Jallieu et la Ville Nouvelle, beaucoup plus sans doute que des procédures comme le SCOT ou le CGD ne l'ont permis à une échelle plus large.

Bourgoin-Jallieu opère aussi des rapprochements avec des certaines des communes de la Ville nouvelle, notamment Villefontaine, avec laquelle elle a créé un syndicat intercommunal de musique en 2003. Dans le domaine culturel toujours, un réseau de coopération existe entre Bourgoin-Jallieu, l'Isle-d'Abeau et Villefontaine sur le thème des musiques actuelles.

Bourgoin-Jallieu est donc actuellement particulièrement active en matière de coopération intercommunale et multiplie les initiatives avec la Ville nouvelle et les communes qui la composent. Ces initiatives sont cohérentes avec la position du maire, ardent partisan de la mise en place d'une agglomération. Pour lui, l'affirmation de Bourgoin-Jallieu à l'échelle de Rhône-Alpes passe en effet à la fois par la mise en commun de moyens qui permettent de réaliser les équipements nécessaires, et par la constitution d'un pôle suffisamment visible à l'échelle de Rhône-Alpes, voire de l'Europe (le directeur de cabinet cite Lyon et Milan). En bref, la mise en place d'une agglomération dans le Nord-Isère, qui peut difficilement faire l'économie de la Ville Nouvelle, est un moyen pour le maire de Bourgoin-Jallieu de donner de l'ambition à sa ville et d'en faire un territoire qui compte. Faute de pouvoir passer directement à la communauté d'agglomération, il prépare le terrain pas à pas, en multipliant les propositions de coopération et en tentant de démontrer par l'exemple l'intérêt du rapprochement intercommunal. Il travaille par exemple actuellement sur l'idée d'un syndicat mixte d'aménagement pour construire hôpitaux et cliniques, et un stade de rugby.

Car s'il fallait encore une preuve que la construction politique de l'agglomération élargie, en échec institutionnel pour l'heure, progresse pas à pas par toute une série de coopérations techniques, culturelles et symboliques, elle pourrait être la suivante : le SAN de la Ville Nouvelle, actuellement présidé par Alain Rossot, maire de l'Isle-d'Abeau et opposant principal à la formation d'une communauté d'agglomération autour de son centre principal, Bourgoin-Jallieu, va désormais

sponsoriser le club de rugby de cette ville, qui contribue au point que l'on sait à la renommée nationale de celle qui veut s'affirmer comme la capitale du Nord-Isère.

5.4. Retour sur hypothèses : le devoir d'administrer et les pannes de l'intégration

Autour de la Ville Nouvelle, l'intercommunalité est restée fragmentée et le leadership profondément morcelé. Certes, le territoire a bien fonctionné au sens politico-administratif du terme, dans ses actes gestionnaires les plus quotidiens. Le traumatisme politique de 1971 est resté présent dans les mémoires sans jamais bloquer le système. Les eaux ont été traitées, les transports assurés, les ronds-points construits, les bibliothèques connectées et la pelouse des stades tondue de près. Mais il est clairement apparu, au fil de nos entretiens, que cette stabilité apparente se limitait en définitive à un devoir d'administrer pour les élus locaux. La stabilité gestionnaire a masqué, sans les résoudre, d'importants déficits sur deux autres missions capitales : le pouvoir d'orienter d'une part (avec la territorialisation croissante des politiques publiques, et tout particulièrement pour une Ville Nouvelle) et l'obligation d'incarner d'autre part (autour du rituel politique des élections municipales et cantonales). Or, c'est précisément sur ces deux terrains que la décentralisation connaît actuellement les transformations les plus radicales. Partout en France, on exige des leaders politiques urbains et régionaux qu'ils concilient leur fonction de notables avec du management et des symboles qui dépassent les prés carrés communaux. D'un côté, on leur demande de s'affirmer comme des médiateurs dans les tournois de politiques publiques auprès des administrations, des grandes collectivités territoriales et des groupes de services urbains. De l'autre, on attend qu'ils réalisent un travail de marquage territorial au sein des arènes départementales et régionales, c'est-à-dire qu'ils facilitent les recompositions identitaires sur des territoires intermédiaires assez vastes pour exister à l'extérieur.

Dans la région de l'Isle-d'Abeau, ces nouvelles nécessités de l'action publique locale réveillent cruellement deux blessures issues du traumatisme de 1971, blessures qui sont loin d'être cicatrisées. La figure du médiateur public global (si maladroitement imposée par l'État sur la Ville Nouvelle) n'est toujours pas acceptée,

et celle du médiateur politique territorial tarde à se dessiner sur ce tiers espace profondément dispersé sur tous les plans (géographie, culture, économie, histoire...).

Le pouvoir d'orienter : les politiques publiques en quête de médiateurs

Ce qui ressort d'abord des entretiens avec les maires, c'est que l'État a été à la hauteur de ses missions de gestion mais qu'il n'est pas parvenu à se faire reconnaître autrement que comme un « *corps étranger* » au vaste territoire initialement choisi pour construire la Ville Nouvelle. Les élus locaux admettent l'exemplarité et l'efficacité des politiques publiques mises en œuvre et l'extraordinaire dynamique de développement urbain rendue possible par la technicité, l'apport financier et le niveau d'expertise des hauts-fonctionnaires de l'EPIDA qui ont piloté la ville. En revanche, un même scepticisme accompagne les diagnostics concernant la légitimité de l'autorité publique à découper le territoire et à tracer des priorités d'intervention. D'une certaine façon, l'État a certes été identifié comme le créateur d'une intercommunalité performante et comme le prestataire d'une multitude de services urbains, mais il n'est pas parvenu à se faire admettre comme inventeur de la ville et comme producteur de référentiels partagés.

On retrouve à peu près les mêmes symptômes de défiance à l'échelon régional et dans les différentes coopérations intercommunales. La procédure du Contrat Global de Développement n'a jamais été perçue autrement que comme un outil technique, une procédure d'intervention publique. Les élus locaux ne s'en sont jamais saisis pour construire une « vision partagée » de leur territoire. Ils n'ont pas cherché à adopter des réflexes de gestion permettant d'esquisser une quelconque souveraineté territoriale. Le SDAU et les 22 syndicats intercommunaux qui régulent la gestion publique locale illustrent aussi, par leurs finalités techniques, cette absence volontaire de projection sur des espaces politiques intermédiaires.

Seul le niveau communal a conservé cette capacité de souveraineté, ce qui a évidemment limité les stratégies de développement à quelques collectivités dominantes (Villefontaine, L'Isle-d'Abeau, Saint-Quentin-Fallavier, Bourgoin-Jallieu, La Verpillère). Le premier mouvement de « défense de l'autonomie communale » n'avait rien d'anachronique en 1971, dans un contexte national de fusion unanimement rejeté. Cependant, tout s'est passé comme si cette philosophie historiquement datée avait continué à irriguer l'état d'esprit des conseils municipaux

jusqu'aux années 2000. L'important turn over au sein des équipes municipales n'y a rien changé : l'État a perdu de sa crédibilité dès le départ (sur l'épisode traumatique, et étonnamment présent dans les mémoires, des ventes de terrain à la Ville Nouvelle) et les différentes intercommunalités ne sont jamais parvenues à se défaire de la dimension jugée à la fois autoritaire et inégalitaire de tout processus de coopération.

Enfin, même si les explications sont apparues moins déterminantes, plus opaques aussi, il apparaît que les leaders politiques locaux n'ont guère usé de leur pouvoir d'orienter parce que les partis politiques n'ont jamais su jouer leur rôle d'intégration des différences, de réduction des rivalités internes et de simplification des arbitrages. À gauche, les socialistes étaient pourtant solidement armés dans la fédération de l'Isère pour « régler en famille » les combats de chefs et les affrontements de courants. Le fait que la dissidence du maire de l'Isle-d'Abeau (et président du SAN) n'ait jamais été ni normalisée ni acceptée par le PS est un indice fort de l'irréductibilité communale des enjeux locaux dans ce secteur. À droite aussi, il semble que les périodes de majorité politique au Département et à la Région n'ont pas été suffisantes pour construire une stratégie unitaire et pour profiter des divisions de la gauche. Le système départemental isérois n'a pas eu de prise sur ce confins aux frontières du Rhône et du Grand Lyon.

En définitive, le pouvoir d'orienter était, sur le papier, l'une des forces de la Ville Nouvelle, que ce soit en termes de budget, de services ou de compétences. Les élus locaux n'ont pas su assumer la part de médiation et de régulation que cette situation expérimentale offrait, pas plus qu'ils n'ont voulu la concéder à l'État ou la déléguer à certains des leurs. Sans doute cette résistance active illustre-t-elle un véritable chemin de dépendance à la culture politique de villes comme Bourgoin-Jallieu ou La Verpillère, mais aussi des communes rurales environnantes. L'option de management public que prenait le SAN d'un côté, le devoir d'administrer avec les communes rurales et l'idée que la Ville Nouvelle serait toujours un corps étranger de l'autre : au-delà des hommes et quelle que soit la qualité des propositions de l'EPIDA, le rejet d'une vision managériale et planifiée du développement territorial était contenu dans une certaine impossibilité cognitive à intégrer un tel changement de références.

L'obligation d'incarner : un marquage symbolique singulièrement inachevé

La seconde blessure repose sur une histoire de symboles. Dès que la question de la Ville Nouvelle est évoquée, on perçoit un contenu émotionnel qui dépasse largement le champ des politiques publiques. C'est de la représentation politique qu'il s'agit, c'est-à-dire d'une vision du monde, de ses élites, de ses territoires, et du lien symbolique que les élections tissent avec les habitants. Un anthropologue a développé sur cette question un concept assez éclairant, celui de l'éligibilité. Ses travaux portent sur l'imaginaire politique que les territoires continuent à produire et à perpétuer à la fin du XX^{ème} siècle. Il montre comment la mémoire politique autochtone rythme le fonctionnement de chaque système local et met à jour des critères d'éligibilité territoriale. Ces critères permettent à une minorité d'individus de prétendre avec quelque chance de réussite à la qualité d' élu local. Deux conditions prennent souvent une place décisive dans cette potentielle accession au statut d' élu : d'une part le fait de posséder des racines locales et d'appartenir à une lignée permettant une évocation précise du territoire, et d'autre part la capacité de s'insérer dans l'univers des réseaux politiques locaux. Cette éligibilité ne dépend naturellement pas du code électoral d'un point de vue juridique, mais elle s'en rapproche au sens où l'auteur montre les types de positionnement social sur les réseaux et sur l'histoire familiale qui donnent concrètement accès aux carrières politiques locales puis nationales.

Dans la région de l'Isle-d'Abeau, l'hérédité élective apparaît naturellement très prégnante à l'échelon des communes rurales, mais les réseaux de parents et d'alliés constituent aussi le cœur de l'activité politique des bourgs centre. Ils sont souvent évoqués sur le mode métaphorique pour désigner le fils, l'héritier ou le descendant. Ils balisent le champ politique et montrent, sur la question de la création de la Ville Nouvelle, que le traumatisme de 1971 conforte quatre critères d'éligibilité : les relations étroites entre le monde agricole et le monde ouvrier, l'importance symbolique de la propriété foncière, la place centrale accordée aux bourgs centre, et le rejet du mode de vie urbain incarné par Lyon et surtout ses banlieues est. Or, la Ville Nouvelle entre précisément en totale distorsion avec ces quatre façons de concevoir le « vivre ensemble ». La population de classes moyennes et cadres supérieurs qui s'implante à l'Isle-d'Abeau, mais surtout autour d'elle, est perçue comme hermétique à ces codes et à cette façon d'organiser les relations sociales. Et elle l'est en effet en grande partie. Les critères d'éligibilité de la Ville Nouvelle sont à inventer. Les élections successives contribuent à cette construction symbolique.

Le traumatisme de 1971 dépasse ici les simples enjeux de management public. Il révèle une identité territoriale commune difficile. Car la mise en œuvre des politiques publiques en matière de logement, de transport, ou encore de loisirs interfère progressivement avec cette construction identitaire en produisant un espace social qui a sa propre dynamique.

On sait qu'une des raisons majeures pour faire la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau était de réaliser un espace d'habitat social alternatif au modèle des banlieues denses de l'est lyonnais. Il n'est pas un interlocuteur qui n'ait évoqué lors des entretiens la thématique des « *problèmes* » apparus dans la Ville Nouvelle avec le développement « *non maîtrisé* » des programmes de logements sociaux. Ce qui est en jeu en réalité, au-delà des problèmes bien réels de paupérisation de certains des premiers quartiers, notamment à Villefontaine, c'est l'acceptation de la diversité sociale inhérente à la ville, voire même son cosmopolitisme si proprement métropolitain mais si perturbant pour des groupes locaux tout aussi exogènes (migrants intrarégionaux, interrégionaux, notamment du nord de la France, et internationaux, notamment d'Italie), bien que très attachés à l'identité rurale de leurs origines. Les nouveaux périurbains arrivés massivement à partir des années 1980 autour de la Ville Nouvelle, attirés par ses équipements publics, son marché foncier et grâce aux puissantes infrastructures de circulation, ont développé classiquement une attitude nymbiste qui a rejoint avec bonheur le discours ruraliste précédent. La scène sociale est en place, et elle est profondément urbaine par sa diversité et les formes de ségrégation qu'elle a secrétées. À trop invoquer le traumatisme de 1971, on finirait par oublier que le déficit d'identité territoriale est aussi dans le repli résidentiel d'enclaves communales dont toutes les agglomérations sont le théâtre.

C'est pourquoi l'écho particulier du club de rugby de Bourgoin-Jallieu, présent à la fois dans le championnat de France et sur les scènes européennes, et seul vecteur d'événements médiatisés qui véhicule vers l'extérieur l'identité territoriale unitaire de la région, est à considérer avec attention, comme savent le faire les grandes agglomérations européennes, et quelques autres plus proches de la taille de Bourgoin-Jallieu. Les représentations communes de ce qui caractérise le joueur berjalien par excellence (Cécillon, Chabal, Clerc...), ses qualités combatives, sa rugosité plus « ouvrière » que paysanne, son abnégation dans le collectif, qu'elles soient réelles ou revendicables par bien d'autres équipes de ce sport, mériteraient d'être analysées par le menu, ce qui, loin de nous éloigner de la société politique locale, nous ramènerait sans doute vers quelques-uns des fondements symboliques de sa formation.

À l'opposé de ces recours identitaires à l'autochtonie et à la patrimonialité, bien utiles dans un espace social si différencié, il faut bien reconnaître que la conception même de l'espace de vie, éclaté en petits pôles dispersés de part et d'autre de la vallée de la Bourbre, comme sa matérialité profondément marquée par de

grandes infrastructures de transport qui l'extravertissent, ne facilitent guère l'émergence d'une conscience du « vivre ensemble ». L'agglomération élargie autour de la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau est organisée comme un grand axe de circulation de dimension quasi européenne, ouvrant le couloir rhodanien sur les Alpes et l'arc alpin, bientôt complété du TGV Lyon-Turin (donc Paris-Milan), et ponctué par l'aéroport de Lyon St-Exupéry à son extrémité ouest. Pour beaucoup de Rhônalpins, elle n'est même que cela, qui ne connaissent l'Isle-d'Abeau que depuis l'autoroute A 43 (Lyon-Chambéry et Lyon-Grenoble). Une conscience proprement politique de ce territoire ne peut émerger qu'à condition d'assumer cette dimension régionale, européenne et internationale, qui en fait tout à la fois une des composantes de la région urbaine de Lyon, le barycentre le plus commode de la région Rhône-Alpes (argument majeur du choix initial de l'OREAM), et une porte ouverte sur le monde pour ses près de six millions d'habitants. Lourde tâche pour le personnel politique local qui ne pouvait être préparé à ce qui s'avère en fin de compte moins un traumatisme qu'un destin exceptionnel.

En définitive, la trajectoire politique et institutionnelle des communes et de l'intercommunalité dans l'espace élargi de l'Isle-d'Abeau illustre depuis trente ans l'histoire d'un pouvoir territorial singulièrement inachevé, et cet inachèvement provient d'abord du fait que ses principaux leaders n'ont pas pu, n'ont pas su et parfois n'ont pas voulu assumer le grand virage vers la décentralisation (et donc vers l'inconnu) que leur a proposé l'État durant toute cette période, le même État qui les avait dépouillés pour commencer de tout pouvoir d'orienter, et par conséquent de toute obligation d'incarner ce qu'il imposait. Paradoxalement, l'expérimentation urbaine a été un cadeau empoisonné puisqu'elle a favorisé une redoutable inertie politique. Les communes ont réagi très mollement aux multiples lois qui ont balisé le mouvement de décentralisation à partir des années 1980. Les élus locaux n'ont pu vraiment bénéficier ni du sacre communal et départemental de la loi Defferre (1982), ni des opportunités vers une intercommunalité plus intégrée de la loi Joxe (1992), ni de la dynamique de projet des « pays » contenue dans les lois Pasqua (1995) et Voynet (1999), ni, pour le moment, de l'engouement en faveur des communautés d'agglomérations de la loi Chevènement (1999). Aucune de ces lois n'a été saisie ou instrumentalisée pour construire un modèle territorial capable de balayer le traumatisme politique initial. Pire même, les fondations contrariées de 1971 semblent avoir enfermé les élus locaux dans un devoir d'administrer hermétique aux

évolutions de la fonction vers le management public (le pouvoir d'orienter) et vers les reformulations identitaires (l'obligation d'incarner)).

Mais dans le même temps, peut-être faut-il aussi considérer cette histoire politique comme un cas d'école qui met en scène tous les ingrédients, et tous les obstacles aussi, auxquels seront confrontés, demain, les élus locaux aux quatre coins de la France qui ont parfois bien vite changé d'échelle pour rejoindre ou repousser un pouvoir d'agglomération ces dernières années. Récemment, une revue rhônalpine à grand tirage titrait non sans malice : « *L'Isère perd-elle le Nord ?* ». Ce questionnement annonçait un dossier évoquant la situation complexe du Nord-Isère, avec une énumération prudente des multiples raisons avancées par les acteurs concernés pour expliquer l'éternel report du projet de création d'une vaste communauté d'agglomération superposant à partir du SATIN. L'enseignement essentiel de cet étonnant imbroglio politique et territorial ne réside sans doute pas dans les termes prochains de cette réconciliation tant attendue, mais bien dans cette perte de repères, cette panne d'orientation, cette sensation de légère folie parfois, qui a bousculé pendant près de trente ans le territoire de l'Isle-d'Abeau. Dès lors qu'il fallait conjuguer dans un même élan une politique de développement urbain, des stratégies d'aménagement régional et la reproduction d'une identité territoriale, le système politique a « perdu le nord », comme incapable d'intégrer les contradictions entre les logiques sectorielles, territoriales et mondialisées de l'action publique contemporaine. Le traumatisme politique de l'Isle-d'Abeau n'est en définitive qu'un épiphénomène comparé à ce vaste défi des agglomérations et de tous les territoires pour acquérir une certaine maturité politique dans ce travail complexe de définition du « vivre ensemble ».

Bibliographie concernant l'Isle d'Abeau

BEDARIDA (M), 2002, *L'Isle d'Abeau, territoire entre Rhône et Isère*, Hartmann Edition, 125 p.

BUTIKOFER (JM), 1998, *L'Isle-d'Abeau 2015, une grande ambition pour une nouvelle agglomération*, Rapport aux Ministres de l'Équipement, des Transports et du Logement et de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, 150 p + annexes.

CIAVATTI (M), POUYET (B), VANIER (M), 1998, *Comment inscrire l'Isle-d'Abeau dans la planification métropolitaine et la prospective territoriale régionale ?* Rapport à l'EPIDA. INUDEL, 40 p.

EPIDA (Collectif), 2003, *Au milieu pousse une campagne. La Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau, histoire d'un défi fou*, Editions Des Tomes d'Histoire, 107 p.

INSEE Rhône-Alpes, 1997, "La Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau, *Les Dossiers INSEE Rhône-Alpes*, coll. Territoires, n°122, 42 p.

SATIN – EPIDA, 2003, *Projet de territoire Nord-Isère*, 54 p.

SCHERRER (F), RABILLOUD (S), 2004, "L'Isle d'Abeau : la difficile naissance politique de l'agglomération", *Pouvoirs Locaux*, n° 60, p. 52-58.

Bibliographie générale

ABELES (M), 1989, *Jours tranquilles en 89. Ethnologie politique d'un département français*, Paris, Odile Jacob, 366 p.

ALLIES (P), 1980, *L'invention du territoire*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 180 p.

DOUILLET (AC), août 2003, Les élus ruraux face à la territorialisation de l'action publique, *Revue Française de Science Politique*, vol. 53, n° 4, p. 583-606

DURAN (P), THÆNIG (JC), 1998, "L'Etat territorial", in Commaille (Jacques), Jobert (Bruno), *Les métamorphoses de la régulation politique*, Paris, LGDJ

FAURE (A), 2002, *La question territoriale. Pouvoirs locaux, action publique et politique(s)*, Grenoble, Habilitation à diriger des Recherches, 257 p.

KINGDON (J), 1984, *Agendas, Alternatives and Public Policies*, Boston, Little Brown

LORRAIN (D), 2000, "Gouverner les villes. Questions pour un agenda de recherche", *Pôle Sud*, n° 13

MARCH (J), 1988, *Décisions et organisations*, Paris, Les Editions d'Organisation

NEGRIER (E), 2003, *Changer d'échelle territoriale. Une analyse politique comparée*, Montpellier, Habilitation à diriger des Recherches, 301 p.

NORTH (DC), 1990, *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*, Cambridge, Cambridge University Press

PIERSON (P), 1997, "Increasing Returns, Path Dependence and the Study of Politics", *EU/RSC*, n° 44, Jean Monnet Chair Paper

VANIER (M), 2003, “ L’invention des territoires ; de la dispute au bien commun ”, in *La mosaïque territoriale, enjeux identitaires de la décentralisation*, J. Beauchard dir., L’aube, pp.123-135.

VANIER (M), 2002, “Recomposition territoriale: la voie française”. *L’Information Géographique*, vol.66, pp.97-112.

Documents d’archives

Archives municipales de Bourgoin-Jallieu, Domarin, Grenay, Frontonas, Bonnefamille, Roche, Saint-Alban-de-Roche, Fours, Vaulx-Milieu, L’Isle-d’Abeau, Villefontaine, La Verpillière, Satolas, Saint-Quentin-Fallavier et Saint-Marcel-Bel-Accueil

Liste des personnes interrogées

Louis LAVERGNE, 1^{er} adjoint de Bourgoin-Jallieu (2 juillet 1998)

Alain COTTALORDA, 2^{ème} adjoint de Bourgoin-Jallieu au moment de l’entretien, devenu maire depuis (2 juillet 1998)

Raymond FEYSSAGUET, maire de Villefontaine depuis 1995, réélu en 2001 (3 juillet 1998)

Jean-Pierre AUGUSTIN, maire de Domarin depuis 1977 (31 juillet 1998)

Guy GAGNOUD, maire de St-Marcel-Bel-Accueil, depuis 1989 (31 juillet 1998)

Michel BACCONNIER, maire de Saint-Quentin-Fallavier depuis 1977 (3 août 1998)

Jean BESSON, maire de Satolas depuis 1982 (4 août 1998 et 29 avril 2004)

Edmond GONNET, maire de Vaulx-Milieu depuis 1983 (19 décembre 2003)

Jean-Claude BLANC, maire de Frontonas depuis 1995 (27 février 2004)

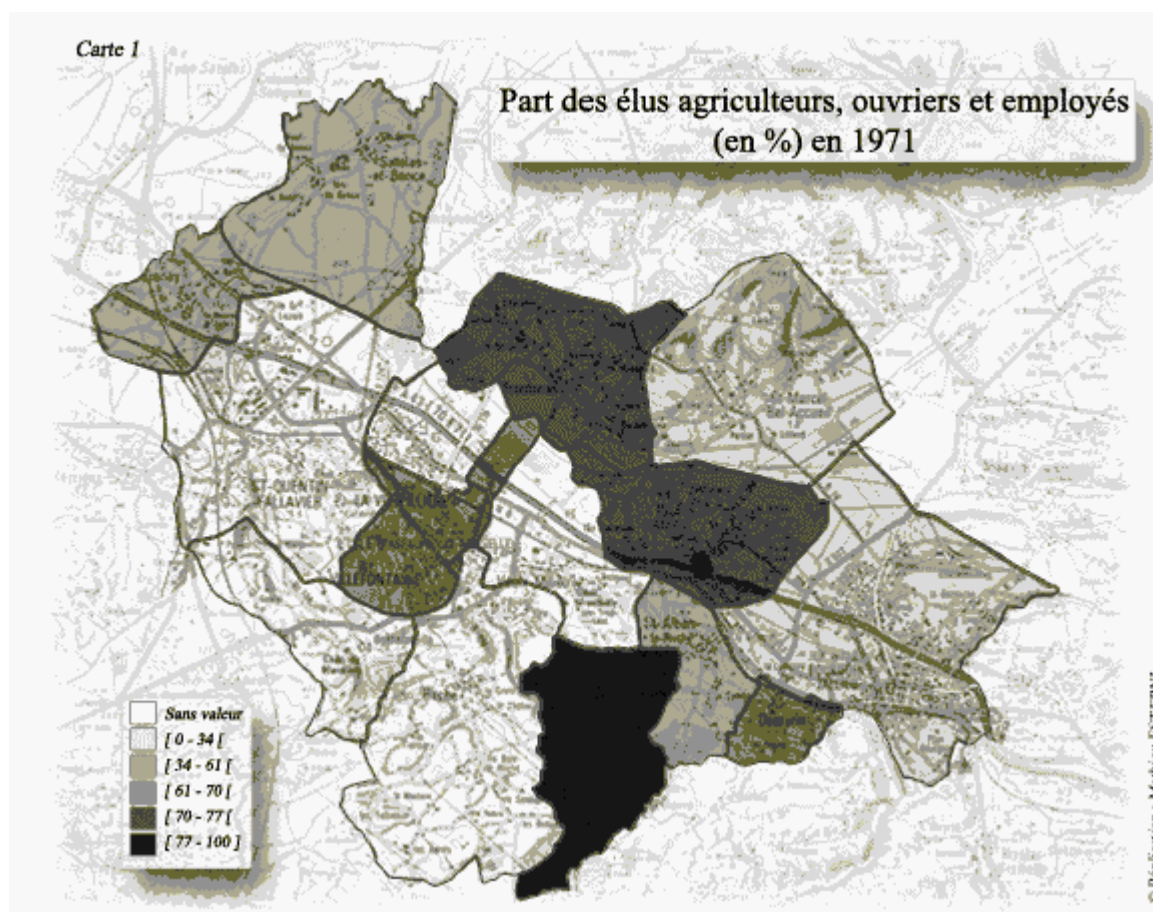
Jean-François SAUNIER, maire de Grenay depuis 1977 (27 février 2004)

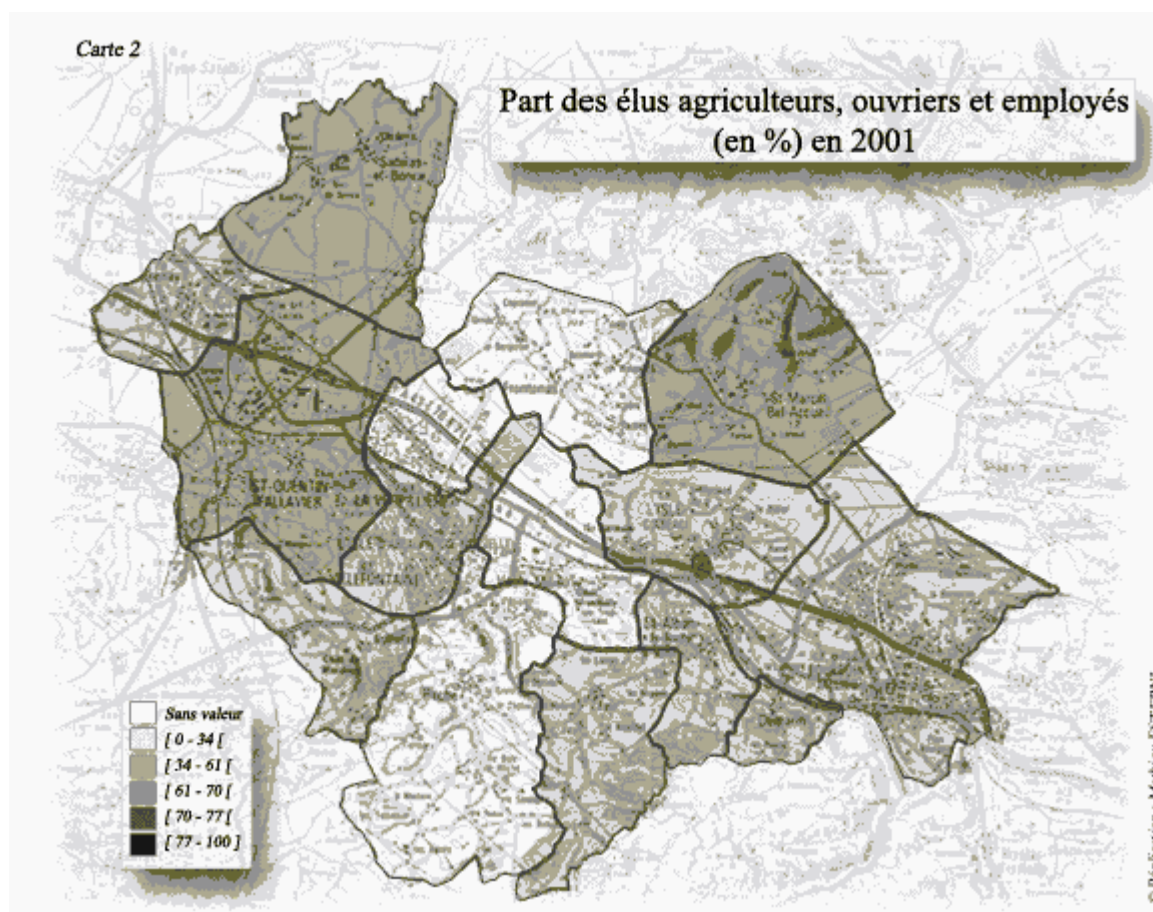
Florence JORIOT, directrice générale des services de Bourgoin-Jallieu (entretien téléphonique le 23 avril 2004)

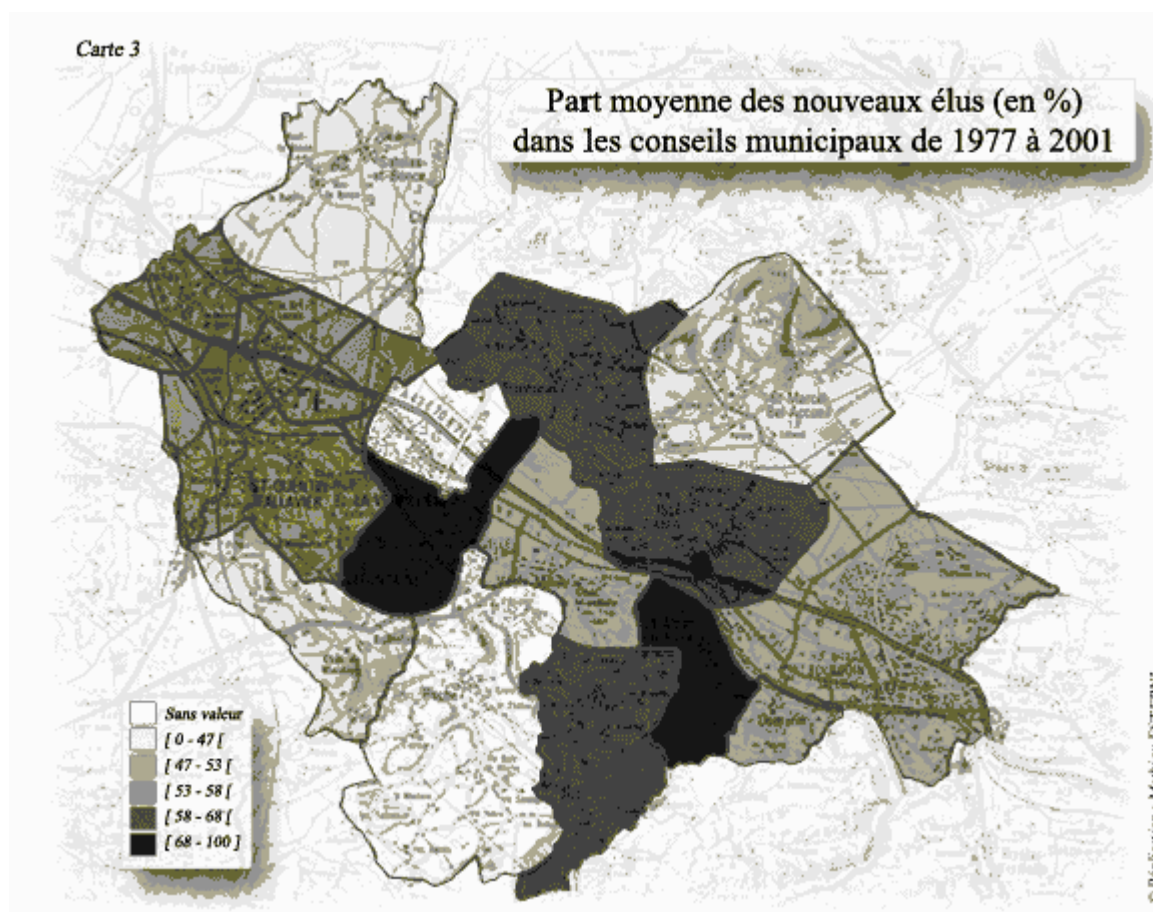
Achille PAOLI, maire de la Verpillière depuis 1989 (29 avril 2004)

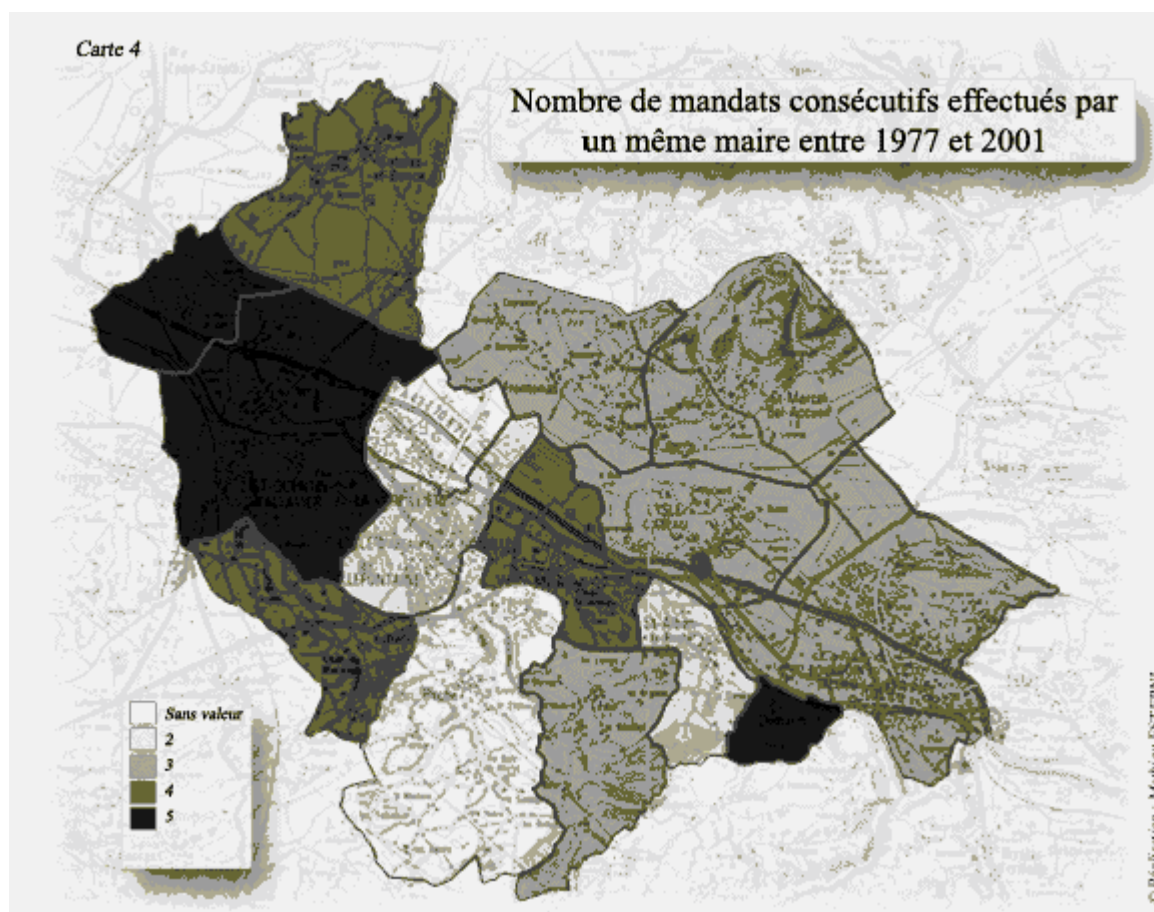
M. DUVERNAY, directeur de cabinet du maire de Bourgoin-Jallieu (29 avril 2004)

Michel GUERIN, maire de Saint-Alban-de-Roche depuis 2001 (29 avril 2004)









6. L'ISLE D'ABEAU : D'UNE CONSTRUCTION, L'AUTRE... UNE APPROCHE PAR LA NOTION D'ESPACE DE PRODUCTION

Bernard PECQUEUR

Introduction problématique

En 1970, le site de l'Isle d'Abeau se composait d'une vingtaine de petits villages regroupant quelques centaines d'habitants. Un tiers de siècle plus tard, l'agglomération compte 42000 habitants. 13 000 logements sociaux ont été construits et 400 entreprises se sont installées créant 19000 emplois²⁰³.

La ville nouvelle est née de la volonté de l'Etat d'expérimenter une fabrique de ville (et non de simples aménagements urbains) pour gérer la croissance forte des agglomérations parisienne, lyonnaise ou marseillaise.

On peut considérer que l'expérience appliquée à neuf villes nouvelles (Cergy-Pontoise, Evry, Marne la Vallée, Melun-Sénart, Saint Quentin en Yvelines, Villeneuve d'Asq, Le Vaudreuil, Les-Rives-de-l'Etang-de-Berre et l'Isle d'Abeau) constitue un premier acte politique qui va préfigurer l'inévitable décentralisation de 1982 et le mouvement en cours aujourd'hui de modernisation des communes par l'intercommunalité.

Il s'agissait donc d'affirmer que :

« - La ville nouvelle doit être complète, elle doit assurer la totalité des fonctions urbaines - population importante, gamme d'activités étendue - il s'agit de ne surtout pas refaire des cités-dortoirs.

- La ville nouvelle doit être intégrée à la région environnante et fortement reliée à la métropole, elle doit donc se situer sur un axe de développement »²⁰⁴.

Dans le cas précis de l'Isle d'Abeau, les objectifs sont les suivants :

*«- organiser l'utilisation du couloir rhodanien en évitant sa saturation par la poussée à l'est de l'agglomération lyonnaise
- compléter l'armature urbaine de la région
- animer et organiser le Nord-isère*

²⁰³ *Isère Magazine* (Conseil Général de l'Isère), novembre 2003.

²⁰⁴ Karine Morges, *Les villes nouvelles, laboratoires d'intercommunalité ? Le cas de l'Isle d'Abeau*, mémoire de DESS, ENTPE-IUL, Lyon, juin 2003.

- *utiliser au maximum la rente de situation créée par les infrastructures lourdes – autoroutes, voies ferrées, aéroport –*
- *être une opération pilote d’urbanisme, avec le concept de ville verte polycentrique* ²⁰⁵ »

L’histoire de cette construction est jalonnée d’étapes symboliques rappelées par *Isère Magazine* (op. cit.) :

- 1974 : premières entreprises sur la future zone de Chesne,
- 1977 : création du quartier des Fougères à Villefontaine,
- 1980 : Mas de Raz : 3^e quartier-village de l’Isle d’Abeau,
- 1985 : golf public,
- 1986 : hypermarché,
- 1987 : arrivée de Hewlett-Packard,
- 1991 : entrepôts IKEA,
- 1993 : stade de Tharabie à Saint-Quentin-Fallavier,
- 1994 : cinéma Fellini à Villefontaine.

Aujourd’hui, la zone industrielle accueille notamment Valéo (amortisseurs), les centres de recherche des ciments Vicat et des plâtres Lafarge, les entrepôts de Décathlon, Schneider Electric ou New Waves (sous-traitant de Yamaha et Toyota). On peut donc parler de forte et récente industrialisation venant se substituer progressivement au tissu industriel plus ancien et plus en difficulté de Bourgoin-Jallieu autour du textile. Le site constitue l’une des rares régions de France continuant à créer des emplois industriels.

La place de l’économie est clairement affichée par Michel Bacconnier, maire de Saint Quentin-Fallavier et président de l’EPIDA (interview dans *Isère Magazine* op. cit.) :

« Trois institutions conduisent l’organisation et le développement de la ville nouvelle : les communes, le SAN (Syndicat d’Agglomération Nouvelle) qui est la structure politique et l’organe de coopération intercommunale, et enfin l’Etat (en la personne de l’EPIDA) propriétaire des terrains de la ville nouvelle (...) L’enjeu était de créer des villes vertes où l’on puisse tout à la fois habiter, travailler, se distraire, se cultiver, s’instruire. La volonté de développement économique était d’ailleurs sous-

²⁰⁵ K. Morges op. cit.

jacente. Dans ce domaine, pour l'Isère, la ville nouvelle génère 7% de l'assiette des taxes professionnelles du département ».

Le directeur de l'EPIDA, Michel-André Durand, renchérit (*Isère Magazine*, op.cit.) :

« Nous nous positionnons, au sein des 33 communes du SATIN (Syndicat d'étude pour l'Aménagement du Territoire de l'Isère du Nord) - dont la Verpillière et Bourgoin-Jallieu - dans une perspective européenne. Il s'agirait de créer le troisième pôle de l'aire métropolitaine lyonnaise. Un enjeu fabuleux. Nous négocions sur la base de nos réserves foncières et d'un savoir-faire en matière de développement ».

Ces prises de position émanent du président et du directeur du grand organisme aménageur étatique qu'est l'EPIDA, cela n'est pas neutre et nous reviendrons sur ce point.

Quoiqu'il en soit, il apparaît donc que la ville nouvelle peut faire valoir un bilan non négligeable que nous avons effectivement vérifié sur le terrain, en matière de développement économique. La question problématique que nous nous posons dans cette étude est celle de la corrélation entre, d'une part, l'exception du statut de ville nouvelle assorti de ses objectifs et, d'autre part, la capacité de la ville à produire de la spécificité en matière de développement économique. En effet, en première analyse, il est facile de penser que le statut de ville nouvelle explique par les aides, par la sollicitude de l'Etat, par la bonne gestion publique des réserves foncières, etc., la réussite non seulement de l'économie mais plus encore la mise ne place de savoir-faire particuliers qui permettent au site de pérenniser son développement.

Notre hypothèse est que les deux dynamiques (statut de ville et développement économique local) sont disjointes, sans véritables liens de cause à effet. Plus encore, on peut penser que le statut de ville nouvelle, en déresponsabilisant les élus locaux qui s'en remettent à l'action de l'État, a probablement freiné la capacité du site à valoriser au mieux les atouts importants dont il dispose, notamment à partir du milieu des années 1980, quand la décentralisation a commencé à faire ses effets dans les collectivités territoriales en France.

6.1. Deux dynamiques plutôt contradictoires

Essayons donc de mieux caractériser, d'une manière générale, les deux dynamiques dont nous parlons.

La dynamique de création urbaine

Le projet des villes nouvelles correspond à un moment, le début des années 70, où les "Trente Glorieuses" vont entrer dans leur déclin sans que l'on en ait franchement conscience. Autrement dit, les réponses à la forte poussée de la démographie urbaine vont se penser dans des termes d'expansion et de croissance alors même que le phénomène s'essouffle. Dans cette même période, l'aménagement du Territoire consiste encore à chercher à répartir au mieux les effets d'une croissance jugée exogène plutôt qu'à rechercher les moyens de la générer. On trouve donc, dans le cadre du V^e Plan, une préoccupation de renforcement de l'armature urbaine française dans un pays où « *Paris et le désert français* » constitue une réalité forte et persistante. Une pensée centrale (ou centralisée) rêve du bel ordonnancement des hiérarchies urbaines autour des places elles aussi « *centrales* » telles que conçues par W. Christaller. Les métropoles d'équilibre apparaissent comme le syndrome de cette construction. Dans le même temps, l'idée de planification s'impose pour pouvoir opérer "par en haut" ce rééquilibrage urbain. Le VI^e Plan engagé en 1971 est marqué par la volonté de régionalisation (d'ailleurs la plupart des réformes régionales en Europe se feront dans cette période du début des années 70). La réforme régionale de 1972 va poser les fondements du pouvoir régional dont on pourra dire (sans doute?) qu'il va dominer, après une maturation lente, les différents niveaux de collectivité territoriale en dialoguant avec ses homologues européens.

Ainsi, coïncident pour le projet des villes nouvelles, volontarisme centralisé, redistribution de dynamiques exogènes et ordonnancement planificateur issu d'un régime de croissance forte. Du point de vue du mode de développement économique, cela se traduit par ce que l'on pourrait appeler « une dynamique d'équipement ».

Cela correspond bien à la période où l'investissement est une clé du développement²⁰⁶. Les sites que l'on veut promouvoir doivent donc d'abord être

²⁰⁶ Voir les théories du "Big Push" de Rodenstein-Rodan et toute la littérature sur le développement privilégiant l'investissement comme moteur. On songe au modèle soviétique des années 20 et 30 par l'industrie lourde où l'investissement amont est

équipés pour affronter la compétition internationale. Les territoires, les villes ne seront compétitives que dans la mesure où elles disposent des infrastructures et des équipements qui leur permettront d'être armées vis à vis de l'extérieur. Il y a donc une raison mécanique entre l'équipement et l'efficacité qui nie les caractéristiques spécifiques du territoire ou de la ville. L'économie se construit de l'extérieur. La ville nouvelle de l'Isle d'Abeau s'inscrit, dans sa dynamique initiale, dans cette perspective. Sa situation de clé du couloir rhodanien (axe nord-sud de l'Europe) et les Voies Dauphines vers Grenoble d'une part et vers Chambéry et la Suisse d'autre part, vont être systématiquement utilisées pour orienter le développement des infrastructures (aéroport de Satolas-Saint Exupéry, autoroutes,...) et créer une prédisposition du site à s'engager dans une spécialisation en ce qui concerne la logistique. On montrera que cette spécialisation va (peut être) se muer en spécification dans le savoir faire logistique (le site passerait d'une logique d'équipement à une logique de développement). Bien sûr, pour mener ce développement par la logique d'équipement, la gestion technocratique par un organisme d'État (l'EPIDA) va constituer un atout important par rapport aux sites voisins. En définitive, d'un strict point de vue économique (c'est-à-dire le développement des activités et des emplois ainsi que la pérennisation de ces emplois), le projet des villes nouvelles apparaît donc comme fortement daté²⁰⁷. Il est figé dans un monde où le développement d'un site ne dépend pas des dynamiques propres au site lui-même, mais plutôt des capacités d'un centre à déployer des moyens et des investissements sur une périphérie. Peu importe ce qu'est la périphérie en question puisque le résultat est strictement fonction de l'investissement fait sans que le "génie du lieu" ait une quelconque importance.

Nous cherchons à montrer qu'à l'Isle d'Abeau le site a bénéficié de cet apport, mais que la dynamique de construction par les acteurs a pris le relais dans la difficulté gommant ainsi le magister du développement par en haut²⁰⁸.

censé produire mécaniquement des effets vers l'aval, ou encore le modèle des « industries industrialisantes » suivi en Algérie à la suite du Plan de Constantine.

²⁰⁷ On trouvera le rappel des objectifs dans *Les villes Nouvelles en Ile-de-France*, D. Behar, PH. Estebe et S. Gonnard, août 2003.

²⁰⁸ Pour simplifier, le mode de développement induit par le projet des villes nouvelles est « from above » (par en haut) au sens où l'a théorisé un W. Stöhr (1984) notamment cité et commenté dans J. Lajugie, P. Delfaud et C. Lacour (1985), p. 863 et suivantes.

La dynamique de développement local spécifique

Ce sont les rapports production-territoire en France qui sont en cause dans ce que l'Isle d'Abeau illustre. Ces rapports se sont affirmés au sortir de la crise du fordisme. Leurs formes évoluent, se diversifient et semblent se déplacer vers le milieu métropolitain. L'économie relationnelle et située va probablement jouer un rôle croissant mais selon des configurations en devenir. Issues de l'histoire longue, cette économie reste singulière à chaque lieu et aura donc une spécificité française qui reste à mieux définir. La dynamique de développement local spécifique est une forme de développement endogène de valorisation des ressources propres au territoire qui a d'abord été développée en milieu rural lors des fortes poussées de l'exode rural et de la déprise agricole depuis notamment la fin des années soixante dix pour gagner maintenant le milieu urbain. La ville produit des ressources spécifiques. Montrons ici avec quelles notions nous pouvons analyser le phénomène.

Ce qui fait la compatibilité du local et du global, c'est la forme réseau, c'est-à-dire le primat de la relation dans l'économie moderne plus encore que l'immatériel ou que la connaissance qui sont autant de notions floues et sujettes à interprétations contradictoires. Ce sont les fondements de la production de richesses qui mutent profondément. La mondialisation crée de l'interdépendance et rend à la fois plus complexe et plus fragile les systèmes techniques. La nécessité de flexibilité rend plus cruciaux les besoins de coopération. « La nouvelle production est relationnelle, elle dépend avant tout de la qualité de coopérations tissées autour des opérations et des projets » (P. Veltz 1996). Les territoires comme coalitions d'acteurs visant à la solution de problèmes productifs inédits interfèrent donc dans la constitution, de cette économie relationnelle.

On en déduit donc que la variable territoriale constitue un élément important et qui se renouvelle de l'innovation dans la production en France. Plus que de systèmes productifs locaux qui supposent un partage sans nuance entre une production liée au territoire et une autre qui ne le serait pas, il faut plutôt parler d'une territorialisation de la production qui est le corollaire paradoxal de la mondialisation et dont il reste à approfondir l'analyse de son évolution et de son importance future. En effet, si la territorialisation s'avère une variable permanente de la production, cela entraîne une révision importante des contenus des politiques économiques publiques.

Dans la littérature, la ville est traditionnellement pensée comme un producteur d'externalités sans que soit vraiment distingué les différentes sortes d'externalités. J. Remy (1966) parle même de « la grande ville en tant qu'incubateur des produits nouveaux » en prenant, il y a près de quarante ans, l'exemple de l'industrie électronique nord américaine (voir en particulier l'analyse de J. Gottman, 1961). Pour Remy, « la ville est une condition structurelle de base en vue d'assurer une bonne organisation et une croissance du système économique, tant pour accroître ses capacités productives que pour maximiser le bien être du consommateur final » (p. 117).

La question est précisée dans les travaux du GREMI (Groupement de Recherche Européen sur les Milieux Innovateurs) qui focalisent l'analyse des villes comme vecteurs d'innovation technologique et en analyse les conditions. On renvoie à ses travaux déjà bien connus et notamment la livraison concernant les milieux urbains et l'innovation (O. Crevoisier et R. Camagni 2000) où la question de la ville comme productrice de biens et services est développée à travers une déclinaison urbaine du principe du milieu innovateur.

Face à ces perspectives nouvelles dans les années soixante-dix mais peu renouvelées depuis, notre problématique est celle de la ville qui produit.

Au départ il y a donc l'idée d'une ville qui crée des externalités. Celles-ci peuvent être saisies par les producteurs (ceux-ci n'étant pas, à priori, constituant de la ville car ils existent en eux même et pour eux même) qui en seraient les seuls bénéficiaires puisque les seuls producteurs sur la scène de l'action économique. Cette représentation est en deçà de ce que nous pressentons comme dynamique à l'œuvre de ce strict point de vue de la production marchande.

Pour nous, non seulement les villes produisent de la valeur économique, mais d'une part la production des villes est plus que la somme des productions de toutes les entreprises qui y sont implantées et, d'autre part, l'intérêt stratégique des villes n'épouse pas nécessairement celui des entreprises qui y sont implantées.

En schématisant, on peut distinguer les ressources valorisées effectivement, c'est-à-dire les « actifs » soit « génériques » soit « spécifiques ».

L'actif générique : dans ce cas, le lien entreprises/territoire implique une relation de non-appartenance. Les deux entités sont disjointes et il n'y a pas d'intersection hormis les emplois, mais ceux-ci ne dépendent pas de la nature

particulière de l'activité des entreprises qui serait liée à la culture du lieu. L'actif générique est une ressource valorisée qui pourrait être produite n'importe où, les causes de sa localisation tiennent à des considérations de coûts de production et de transport. Les entreprises qui les produisent sont nomades au sens où elles peuvent se délocaliser si elles trouvent des conditions de coûts plus favorables ailleurs.

L'actif spécifique : dans ce cas, la relation entreprises/territoire a au contraire une forte intersection. C'est-à-dire que les productions qui rentrent dans cette catégorie résultent non plus seulement d'avantages qu'on pourrait trouver ailleurs (main d'œuvre bon marché, présence d'infrastructures standards du type autoroute, aéroport, etc.) mais aussi et surtout d'avantages construits par l'histoire du lieu, les particularismes locaux et les volontés stratégiques des acteurs locaux. Les actifs spécifiques résultent d'un processus de construction qui existe ou pas dans les villes.

Il s'agit bien sûr de situations polaires qui admettent une vaste gamme de situations intermédiaires. L'objectif est d'estimer la dynamique de spécification comme réappropriation par la ville toute entière (c'est à dire l'ensemble des acteurs) de ses ressources.

Concernant l'Isle d'Abeau, on est en présence d'une ville utopique au départ, projetée dans le temps pour assurer un équilibre spatial et une maîtrise des croissances urbaines supposées à venir dans le contexte des Trente Glorieuses. Il s'agit donc d'un projet fortement ancré dans une vision expansionniste des villes et des industries. On pourrait développer ici un discours critique sur l'aménagement de l'époque et de ce que J. Lajugie, P. Delfaud et C. Lacour (1985) appelaient « la politique française de développement régional et d'aménagement du territoire ». Mais la critique du fordisme a été faite en substance (voir en particulier l'école française de la Régulation) et il n'est pas ici le lieu de la répéter. Rappelons cependant que le projet de l'Isle d'Abeau s'inscrit absolument dans cette visée optimiste et linéaire d'une croissance sans nuage. Un des plus grand défi de la zone était de respecter un équilibre habitat/emploi. Même si les projections ont été trop optimistes, le rapport habitat/emploi reste (bien qu'à une échelle plus modeste) un critère important de l'équilibre urbain.

Aujourd'hui, la question, au service de la problématique explicitée plus haut, qui nous paraît intéressante à poser à la ville de l'Isle d'Abeau, est de savoir si l'on a pu passer, au delà des vicissitudes historiques, de ressources données (avec des

productions d'actifs génériques) à des ressources construites (avec des productions d'actifs spécifiques).

En d'autres termes, il s'agit d'évaluer l'évolution de la ville à travers les actions et les stratégies de ses acteurs, vers une autonomisation relative des atouts donnés au départ. La ville rêvée a été dotée d'infrastructures et de moyens pour réaliser ce que l'on attendait d'elle à l'époque. Plus de trente ans plus tard et dans la perspective théorique que nous avons développée plus haut, quelle est la marge d'émancipation de la ville par rapport à la matrice qui lui avait été confectionnée ?

Cette interrogation s'inscrit dans un large débat sur les nouvelles formes de production de valeur dans et par les villes aujourd'hui (B. Pecqueur 1997).

6.2. Observation de terrain

Méthodologie

Pour préciser et répondre à cette problématique, nous avons cherché à approfondir quatre questions qui, sur la base de ce que nous connaissons à priori sur la ville, devaient permettre de balayer l'ensemble de l'activité sur la ville et répondre à la question de la nature de la capacité productive de la ville.

1) L'industrie souhaitée dans le projet et présente (malgré les difficultés récentes de HP) assez fortement sur le site, est-elle une extension de l'industrie lyonnaise ou bien a-t-elle enraciné une culture locale qui a créé des irréversibilités relatives ?

2) L'identité culturelle de la ville vis-à-vis notamment de son image clairement dauphinoise, constitue-t-elle un atout ou tout au moins une possibilité de jouer sur la spécificité du lieu ? En d'autres termes, le tourisme peut-il jouer sur cette identité culturelle et dans quelle mesure ?

3) La plate-forme logistique qui apparaît comme le projet le plus lisible du lieu (Cf. M. Bédarida 2002) et représente une croissance suffisamment remarquable (X

par 5 en 10 ans, de 10 000 m² à 50 000 m²), peut-elle faire l'objet d'abord d'une simple spécialisation puis d'une spécification avec un savoir faire propre au lieu ?

4) L'agriculture dans cette zone fortement productiviste est-elle interrogée par les évolutions récentes et les luttes foncières entre ville et campagne ?

Cette dernière question est apparue assez rapidement comme marginale par rapport à notre hypothèse de construction de la production par la ville et cela nous poussera à focaliser sur le point fort de la zone : l'industrie.

C'est donc dans les principaux domaines de l'activité (produit industriel, services généraux et spécialisés, tourisme, transport) que nous avons fait nos investigations sous forme d'interviews (voir en annexe la liste des personnes rencontrées).

Les entretiens ont été ouverts sur la base d'une grille adaptée à chacune des quatre questions et dont la structure est la suivante.

- Présentation de l'étude : nous cherchons à déterminer les stratégies collectives ou concertées de production, à déceler les pratiques partenariales entre public et privé et à estimer l'impact de ces pratiques.

- Présentation de l'interlocuteur : la nature de son activité et son territoire d'implantation.

- Les pratiques partenariales ou résiliantes de l'acteur à l'échelle du site : participation à des programmes contractuels avec le public ; connaissance des autres acteurs (de leurs fonctions, de leurs compétences) ; construction d'une image partagée du territoire.

- Conclusion : avis de l'acteur sur l'image globale, les atouts et les perspectives du territoire.

Notons toutefois que la dimension modeste de l'étude ne nous a pas permis de faire une enquête élargie et a limité le nombre de nos interlocuteurs (liste en annexe). Nous avons par ailleurs largement utilisé les documents de synthèse et études fournies soit par l'EPIDA, soit par la CCI nord Isère. Nos conclusions précisent les intuitions de départ que nous avons posées en hypothèses et devraient être corroborées par une étude plus systématique.

Présentation globale

Carte d'identité du territoire Nord Isère²⁰⁹ :

- 27 communes dans le SATIN dont 5 communes du SAN de l'Isle d'Abeau ;
- 93 359 habitants dont 38769 dans le SAN (INSEE 1999) ;
- 40 109 emplois dans le SATIN (INSEE 1999) ;
- 309 km², soit 302 habitants/km² ;
- 1 commune de plus de 20 000 habitants : Bourgoin-Jallieu (22 947 habitants) ;
- 2 communes de plus de 10 000 habitants : Villefontaine (17 766 habitants) et l'Isle d'Abeau (12 034 habitants) ;
- 2 communes de plus de 5000 habitants : Saint-Quentin-Fallavier (5841 habitants) et La Verpillière (5 691 habitants) ;
- 22 communes de 300 à 5000 habitants.

Indépendamment du statut actuel de Ville Nouvelle qui concerne cinq communes et de son appartenance au périmètre de l'aire métropolitaine lyonnaise, le territoire Nord Isère peut se prévaloir de caractéristiques propres qui sont une chance pour son avenir (d'après la note « *Projet de territoire Nord Isère* », déjà citée) :

- la vitalité, car le territoire est jeune, actif et attractif pour l'emploi grâce à sa situation géographique au centre de Rhône-Alpes ;
- la diversité des activités économiques qui crée avec 40 500 emplois et une croissance de 3%/an un pôle d'emploi équilibré ;
- la capacité d'accueil, car le territoire dispose d'espaces libres en grande quantité et d'une exceptionnelle accessibilité (à la base du choix de la logistique) ;
- la qualité de la vie, car la ville a fortement misé sur une forme d'équilibre entre ville et nature pariant ainsi sur une évolution de l'urbain plus étalé et fondu dans une nature maintenue. L'enjeu paysager est explicitement revendiqué dans les documents soumis aux réflexions des élus.

Nous chercherons dans les paragraphes suivants à illustrer la réalité de ces atouts en procédant à une description des évolutions sectorielles.

²⁰⁹ *Projet de territoire Nord Isère*, Document de travail pour le séminaire du 17 mai 2003 (préparation du Livre Blanc, version 04), SATIN et EPIDA.

Les évolutions sectorielles

Pour l'INSEE²¹⁰, la ville nouvelle s'affirme comme un pôle de développement à part entière qui se détache de l'influence lyonnaise. Les critères de définition de ce pôle sont essentiellement la population et l'emploi ainsi que le rapport entre les deux. Ainsi, chaque jour, 11 550 actifs viennent dans la Ville Nouvelle pour y travailler pendant que 9 000 actifs résidents dans la Ville Nouvelle font le trajet inverse. L'Isle d'Abeau ne peut donc être assimilée à une ville-dortoir qui exporte chaque matin ses actifs vers les lieux de production pour les récupérer le soir. La Ville Nouvelle fixe des emplois puisque le nombre d'emplois a quasiment doublé sur le site au cours des années 90. "En 1999, l'effectif de personnes qui y travaillent (18 800) supérieur à celui des actifs occupés qui y résident (16 250), ce qui n'était pas le cas en 1990" (*La Lettre de l'INSEE*, 2002). La Ville Nouvelle qui pouvait être considérée comme un satellite de Lyon, s'ancre dans une réalité autonome qui pose la question essentielle de la nature du développement urbain (vis à vis de l'économie). Il reste à savoir dans quelle mesure ce développement est encore dépendant ou déjà autonome vis-à-vis du statut dérogatoire de la Ville Nouvelle et de la tutelle de l'Etat via l'EPIDA. On cherchera à répondre à cette question au terme de l'investigation sur les formes du développement du site. Brossons tout d'abord le portrait par secteurs du territoire avant de rechercher les éléments de spécificité du lieu.

On raisonne ici sur l'espace du SATIN qui est plus large que celui stricto sensu de la Ville Nouvelle analysée par l'INSEE. Le SATIN compte 93 000 habitants et regroupe 40 000 emplois. La croissance (augmentation du taux de valeur ajoutée par an) calculée par l'EPIDA et la CCI Nord Isère²¹¹ serait de 3% par an en moyenne depuis plusieurs années (les paramètres du calcul ne sont pas précisés et le chiffre ne peut être considéré que comme indicatif). Ce taux situe la zone nettement au-dessus de la moyenne nationale. La dynamique est essentiellement concentrée sur deux sites

²¹⁰ *Lettre INSEE Rhône-Alpes*, n°85, décembre 2002 et le dossier plus complet : « L'Isle d'Abeau et le Nord Isère : Le développement d'un pôle de l'aire métropolitaine », n°142, septembre 2002, notamment les pages 9 à 27, INSEE et EPIDA.

²¹¹ On utilise ici notamment le document suivant : *Agglomération Nord Isère - Projet de territoire*, cahier n°2, octobre 2002, EPIDA, CCI Nord Isère, SATIN. Notons que le directeur de publication est le directeur général de l'EPIDA, renforçant ainsi la domination de l'organisme d'Etat en matière d'expertise et de compétence/capacité d'étude.

voisins : la Ville Nouvelle et Bourgoin-Jallieu. On abordera plus loin la spécialisation, mais on peut d'ores et déjà noter :

«Entre 1993 et 2001, les emplois des services ont doublé, ceux du commerce ont progressé de 30%. L'industrie avec une croissance de 16%, occupe encore près d'un emploi sur deux, avec une forte présence des filières électrique-électronique, textile et matériaux. Le commerce de gros et la logistique, confirmés comme points forts, ne se limitent plus simplement au stockage des marchandises : autour d'elles s'agrègent d'autres fonctions de l'entreprise. L'INSEE détecte ici un taux significatif - comparable à celui des agglomérations de 100 000 habitants - d'emplois "métropolitains supérieurs" à fort contenu décisionnel» (cahier n°2 op. cit.).

Quelques repères sur l'image du territoire.

1)La répartition géographique

Les deux arrondissements du Nord Isère comptent 136 040 emplois. L'emploi se concentre à 30% sur l'Isle d'Abeau et Bourgoin-Jallieu qui ne représentent que 23% de la population. La Ville Nouvelle de 1990 à 1999 a gagné près de 10 000 emplois (soit plus de 60% de progression de l'ensemble des deux arrondissements et 96% des emplois du SATIN).

2)Les emplois publics versus emplois privés

Sur le territoire du SATIN, les emplois privés représentent 73% de l'emploi total contre 21% d'emplois publics et 5% de professions libérales et d'agriculteurs. La zone confirme bien sa vocation d'industrie et de services contre l'image d'une périphérie résidentielle de l'agglomération lyonnaise. En effet, l'examen de la répartition par activités le confirme.

- Le commerce : sur le territoire du SATIN, l'Isle d'Abeau et Bourgoin-Jallieu capitalisent à eux seuls une grande partie de l'activité commerciale (16,3% des établissements et 42% des effectifs pour Bourgoin-Jallieu, et 48,5% des établissements et 31% des effectifs pour l'Isle d'Abeau). Le commerce de gros (IKEA, Grundfos, Thermador, SMV, Socara,...) se concentre sur Saint-Quentin-Fallavier.

- L'industrie : en termes d'effectifs, la part de l'industrie est plus faible que la moyenne des deux arrondissements sur Bourgoin-Jallieu (industrie traditionnelle déclinante à la recherche d'un second souffle) mais aussi de l'Isle d'Abeau et Saint-

Quentin-Fallavier qui concentrent commerce et service, au bénéfice de La Verpillière (42% des effectifs) et Villefontaine (66%).

- Les services : ce sont les communes de Saint-Quentin-Falavier et de Satolas qui concentrent le plus les services. Cela est dû à la forte implantation dans les quinze dernières années de nombreux opérateurs logistiques et par l'augmentation au m² qu'a connu cette activité.

- L'agriculture : ce secteur décline en nombre d'emplois sur l'espace du SATIN. En 1999, il représente 1,4% de l'emploi total. L'évolution de la périurbanisation ne va pas dans le sens du développement de ce secteur.

3) Les spécificités de l'industrie.

74% des emplois industriels de la zone considérée sont regroupées dans sept secteurs d'activité : industrie des biens mécaniques ; chimie du caoutchouc et des plastiques ; industrie textile ; métallurgie et transformation des métaux ; industries agro-alimentaires ; industrie des composants électroniques ; industrie des équipements électriques et électroniques.

Au-delà de la prédominance de ces secteurs, les chargés d'étude de l'EPIDA utilisent l'enquête annuelle du SESSI (service des statistiques industrielles du ministère de l'industrie). Cette étude porte sur les entreprises industrielles de plus de 20 salariés (hors IAA et BTP) pour le périmètre du Contrat Global de Développement "*Isère Porte des Alpes*" (qui s'étend sur une zone comprenant 46 communes comprenant l'essentiel de la zone du SATIN). Cette étude reclasse les secteurs industriels par chiffre d'affaire et permet de resserrer la spécialisation industrielle autour de trois secteurs parmi les sept déjà cités : les composants électriques et électroniques ; le textile ; les produits minéraux.

- Les composants électriques et électroniques : cette activité regroupe la fabrication de matériel de distribution et de commande électrique, fils et câbles, accumulateurs et piles électriques, éclairage et commandes électriques et électroniques. L'activité représente 34% du chiffre d'affaire de l'industrie sur la zone du SATIN. Les principales entreprises sont : Acore Industrie, AZ Electronic, Valéo, Esser France, Radiall, Soprano.

- Le textile : filature, tissage, ennoblissement, fabrication d'articles (23% du CA de l'industrie du SATIN). Les principales entreprises sont : GTA, Hexcel Fabrics, Mermoz, Sofileta, Rossignol, Porcher.

- Les produits minéraux : industries extractives, fabrication de verre et d'articles de verre, de produits céramiques, de tuiles et de briques, de ciment, chaux et plâtre, ouvrages de béton, travail de la pierre (10% du CA industrie du SATIN). Les principales entreprises sont : Lafarge, Béton Rhône-Alpes, Vicat, Satma, Ytong.

En première analyse, ce panorama de l'industrie offre une image de "mutation moderniste" qui se caractérise par :

- une division spatialisée de l'activité entre les communes mais pas au sein des communes permettant de garantir pour l'essentiel une répartition des emplois relativement homogène ;

- un tissu encore fortement industriel, malgré la montée des services, qui est en passe de faire sa mutation entre d'une part une industrie textile traditionnelle et en perte de vitesse et d'autre part l'implantation et la consolidation d'activité à forte capacité technologique ;

- un rapport public/privé largement en faveur du privé , montrant par là la capacité du site à attirer des investissements productifs et/ou à susciter la création d'activités productives.

4) La qualification de la main d'œuvre.

En 1999, le site regroupe 3500 "emplois métropolitains supérieurs" (typologie de l'INSEE qui définit ainsi les emplois de service qualifiés tels qu'on les rencontre dans les villes), soit 7,8% de l'emploi total. Les deux tiers de ces emplois sont concentrés dans la Ville Nouvelle. Ce score est très bon puisqu'il situe la zone du SATIN (93 359 habitants) au 3^e rang régional après Grenoble (12,7% pour 514 559 habitants), Lyon (10,6% pour 1 648 216 habitants) et Annecy (8,3% pour 189 674 habitants). Du point de vue des diplômés, la moyenne des diplômés à Bac+2 est la même que Rhône-Alpes (10%) et celle de diplôme supérieur à peine plus faible (7% contre 8% au niveau de la région).

On peut donc dire que la Ville Nouvelle constitue un pôle d'emploi qualifié à part entière, détaché de l'influence de la métropole lyonnaise.

5) Construction de locaux et capacité d'accueil.

On touche ici à l'atout essentiel du site. La construction de locaux d'activités économiques connaît une croissance exceptionnelle sur l'espace du SATIN. En surface de locaux autorisés, on est passé de 10 000 m² par an en 1997 à près de 400 000 m² en 2001. Géographiquement, c'est le développement exceptionnel du parc d'activité de Chesnes et de la logistique qui constitue l'essentiel de la croissance de

ces locaux. Ils sont situés pour moitié dans le SAN sur Saint-Quentin-Fallavier et pour moitié sur Satolas-et-Bonce. Sur ces deux communes, ce sont près de 700 000 m² (!) de locaux d'activités qui ont été autorisés en 5 ans de 1997 à 2001 (source : Cahier n°2, EPIDA, SATIN et CCI Nord Isère, op. cit.).

Plus généralement, la position du site est privilégiée et exceptionnellement accessible. La disponibilité d'espace y est une caractéristique fondamentale. La densité de la population est de 300 habitants/km², soit deux fois plus que le département (147 habitants/km²), mais elle est inférieure à celle d'agglomérations de même taille²¹². En matière d'accessibilité, le territoire dispose d'une palette d'infrastructures lourdes. En effet, la desserte est variée que ce soit par la route (A43, RN6), par air (aéroport Lyon Saint-Exupéry et connection gare TGV).

Le portrait qui se dégage ainsi de la zone est varié mais avec des caractéristiques précises que l'on peut énoncer en trois points.

1) La présence d'une forte proportion d'industrie et l'équilibre entre les sortant et les entrants quotidiens dans les déplacements domicile-travail montrent que le site a su s'autonomiser relativement de l'agglomération lyonnaise tout en utilisant la proximité du marché lyonnais et des services urbains supérieur fournis par Lyon. Le développement ne peut donc être considéré comme résiduel par rapport à l'agglomération lyonnaise.

2) D'après l'analyse de l'INSEE (dossier Rhône-Alpes, n°142 op.cit.), les entreprises à l'échelle du SAN rayonnent au-delà de la zone mais les emplois restent fortement dépendants de l'extérieur notamment de l'Ile de France. Ce résultat est obtenu par l'établissement de deux taux.

- Le taux de rayonnement qui est un indicateur du pouvoir décisionnel d'une zone au-delà de son propre périmètre (rapport entre les effectifs situés en dehors de la zone et effectifs totaux). Plus le taux est faible, plus les effectifs en dehors de la zone étudiée sont réduits ce qui traduit un faible rayonnement et inversement si le taux est élevé.

- Le taux de dépendance est un indicateur d'autonomie économique de la zone (rapport entre les effectifs des établissements de la zone contrôlés par une entreprise située en dehors de la zone et les effectifs totaux de la zone étudiée). Plus le taux est

²¹² Par exemple : 439 hab/km² pour Béziers Méditerranée qui compte 101 000 habitants pour les 93 950 habitants du SATIN (source *Projet de territoire Nord Isère*, op. cit.).

faible, plus les effectifs de la zone sont contrôlés par des entreprises locales, témoignant d'une autonomie économique importante et inversement si le taux est élevé.

On observe donc ici un taux de rayonnement de 25% au-dessus de la moyenne régionale (20%) mais en dessous de Lyon (29%) avec une particularité pour la commune de l'Isle d'Abeau qui culmine à 54,1%.

Concernant la dépendance, le taux est élevé (58,6% dont 67,6% pour la commune de l'Isle d'Abeau) ; cela indique donc une industrialisation dynamique mais avec implantation d'établissement de grands groupes qui dominent l'emploi et dont les décisions dont dépend, sont prises en dehors de la zone l'avenir de la zone.

3) Par contre, la présence d'une certaine spécialisation dans la logistique notamment peuvent laisser supposer qu'il y a bien un phénomène de spécification à l'œuvre. C'est ce que nous examinons dans la partie suivante.

6.3. Quelle dynamique de spécification?

Le signalement général de la zone décrit plus haut montre combien la dynamique "from above" ou exogène a été prégnante dans la construction de la production. On a "fait venir" des activités. Nous avons donc enquêté pour savoir si cette dynamique apparente n'en cachait pas une autre qui vise à intégrer un savoir faire industriel e, en faisant jouer le temps, créer une autre dynamique endogène celle-là.

À propos des créations d'entreprises

L'examen systématique des fichiers de la CCI Nord Isère donne une dynamique de création de l'emploi que l'on peut résumer dans le tableau suivant :

Période	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000-2003
Nombre d'entreprises créées	2	3	11	26
Total cumulé des créations	2	5	16	42
Effectifs des entreprises	124	96	1364	296
Total cumulé de ces effectifs	124	220	1584	1887

(Source d'après données CCI Nord Isère, 2003).

N.B. : la dernière période n'est que le tiers des précédentes. Il reste cependant qu'après le boom des années 90, le rythme de création s'est légèrement ralenti.

Examinons plus en détail les données en deux catégories : les entreprises de 10 à cinquante salariés d'une part et de plus de cinquante d'autre part.

Liste des 10 à 50 :

- Travaux publics et béton :

entreprises	Nombre d'emploi	Année de création
Fabrique tuyaux de ciment	40	1993
Expertise béton/mortier	30	1995
Laboratoire VICAT	40	1993

- Logistique et manutention :

Logistique et manutention A	37	2000
Logistique et manutention B	31	2001
Logistique et manutention C	29	1977

- Divers :

Articles de sport	49	2002
Distribution de gaz	45	1990
Station-service	43	1983
Restauration Quick	33	1996
Réseau de distribution	24	2002

Liste des plus de cinquante :

- Services :

entreprise	Nombre d'emplois	Année de création
Carrefour	419	1995
Restauration collective	90	1998
Boîte à outil	57	1995
Jardinerie	53	1987
Boulangier (produits ménagers)	50	2002

- Matériel de transport et infrastructures :

Béton	225	1993
Matériel de transport	185	1994
Gestion infrastructure (péage autoroute)	50	1971

- Autres services :

Biens et services industries électriques	127	1998
Distribution électricité	120	1991
Maintenance	68	2002

Il ressort de ces créations une faible lisibilité de spécialisation mais cependant on observe une évolution typique de ville ou de zone urbaine qui s'équipe et se transforme avec quelques évolutions visibles et confortées par les interviews : a) les travaux publics et les cimentiers, b) le matériel électrique et c) la logistique.

Des convergences dans trois domaines

1) Les travaux publics et les cimenteries : La zone abrite notamment un site important de VICAT (inventeur grenoblois du ciment industriel au siècle dernier) qui y a installé son centre de recherche. L'implantation à l'Isle d'Abeau résulte de plusieurs facteurs : un investissement affectif du patron de l'entreprise mais aussi une bonne cohérence avec la logistique qui s'y développe.

2) Le matériel électrique et électronique (rôle de Hewlett-Packard : effet de locomotive et de vitrine au départ).

3) La logistique : elle représente 43% du total des emplois de Saint-Quentin-Fallavier (qui en compte 10 000). L'ensemble constitue une « plate-forme » logistique d'importance certainement nationale mais aussi sans doute européenne. Les atouts de départ pour justifier le développement de la logistique sur le site sont objectifs dans le sens qu'ils ressortent d'avantages qui ne dépendent pas, au départ, de stratégies d'acteurs concertées mais de conditions favorables extérieures aux acteurs : l'existence d'infrastructures (autoroute, TGV, aéroport et une situation privilégiée dans l'axe du couloir rhodanien), de grosses réserves foncières qui sont un avantage compte tenu de la rareté de cette situation en Europe (d'où l'importance cruciale de la mission de l'EPIDA qui était au départ et reste fondamentalement la gestion de cette ressource relativement abondante localement dans un univers de rareté) et, enfin, la proximité d'entreprises donneuses d'ordre qui sont grandes consommatrices de logistique et qui ont décidé d'externaliser ces fonctions, tel, bien sûr, Hewlett-Packard. L'externalisation s'est faite d'abord dans les murs de l'entreprise puis est sortie de ces murs et les logisticiens construisent leurs propres locaux. À partir de ces évolutions, la prestation des entreprises de logistique va se raffiner et se diversifier : il ne s'agit plus de stocker de la marchandise mais aussi de : préparer les commandes, réaliser les assemblages et gérer les circuits de distribution. En un mot la logistique propose des prestations complètes et approfondit des savoir-faire spécifiques. Elle élargit son marché au-delà de Rhône-Alpes (cf. ABX ou Dentressangle). Les fonds de pension américains ont investi dans des bâtiments blancs sur la zone. Des entreprises extérieures viennent investir comme Prologis qui a construit 100 000 m². Sur la commune de Saint-Quentin-Fallavier, ce sont 1,3 millions de m² (!) qui ont été réalisés. On arrive peut-être aux limites de la croissance en termes d'espace disponible, mais l'ensemble produit une offre sans équivalent ailleurs. Par exemple, il

n'existe pas en Europe d'autre site au cœur d'une armature urbaine de plusieurs millions d'habitants qui puisse offrir des plateaux de 10 000 m² d'un seul tenant. Cette émergence de spécificité pose des problèmes de régulation : l'exigence de qualification de la main d'œuvre qui dépasse la seule manutention. Ce ne sont plus les emplois de caristes qui sont les plus demandés. Mais les personnels formés sont partis compte tenu du niveau local de salaires qui est trop faible. Parmi les effets induits, on trouve le besoin de services partagés (restauration, entretien des camions, etc.).

On peut donc dire que la croissance de l'activité logistique sur le site crée des situations d'irréversibilité et des besoins de gestion globale qui vont caractériser le lieu et exiger d'être confortés.

Ces convergences mettent en évidence un processus de construction "petit à petit" de savoir faire spécifiques. Peut-être est-il abusif (ou prématuré) de parler d'une émergence d'un SPL (Système Productif Local) au sens où l'entendait la DATAR. C'est-à-dire une zone de spécialisation/spécification dans un métier avec des savoir-faire accumulés et l'apparition d'une mémoire collective aux acteurs du site. Mais on peut, sans doute, au su des convergences mises en évidence plus haut, reprendre la notion proposée notamment par J.M. Zuliani (2004), de SLC (Système Local de Compétences). Un tel système est « constitué par l'accumulation de savoir-faire, d'interrelations entre personnels, issus des mêmes lieux de formation (cadres des grandes écoles et des universités,...) ou issus de creusets d'entreprises ».

Autrement dit, ce qui va faire système dans cette ville, va se constituer à partir des qualifications et du marché du travail en constitution plutôt que directement à travers un produit commun. En d'autres termes, la production dans les trois domaines identifiés mais surtout la logistique se définit plus par une série de métiers que par un produit ou un ensemble de produits clairement définis. On a plutôt affaire à un « bouquet de services » intégré par des compétences professionnelles. L'évolution de cette dynamique, qui aboutit en fait à la découverte d'une « vocation » du lieu dans ces trois domaines, s'est faite progressivement, pratiquement à l'insu des acteurs, et l'on assiste à un processus de réappropriation. Ce phénomène de construction productive par la ville elle-même correspond bien aux dynamiques observées dans l'ensemble des villes moyennes comme l'affirme D. Pumain (2004) : « Auparavant, la richesse dépendait du sol, qu'il s'agisse de l'agriculture ou des richesses minières. Aujourd'hui, ce qui compte, c'est l'intelligence. Il est donc possible de créer des

entreprises n'importe où. Les chefs d'entreprises recherchent avant tout une main d'œuvre qualifiée et un cadre agréable ». Or cette intelligence locale pour compenser les salaires élevés (par rapport à la concurrence des zones à bas salaires) et ce cadre de vie, ce sont des avantages qui ne peuvent se construire que par l'action dynamique et adaptative des acteurs institutionnels du site. Ainsi, dans un document à l'usage des élus (*Projet de territoire Nord-Isère, SATIN-EPIDA*), daté de 2003, on peut lire les propos suivants :

« S'il veut être autre chose qu'un espace dédié à l'expansion lyonnaise, le territoire Nord-Isère est aujourd'hui soumis à l'impérieuse nécessité d'une régulation (...) L'expression de cette ambition commune s'articule autour de six sujets majeurs :

- la stratégie de développement économique ;*
- l'accueil des fonctions urbaines supérieures ;*
- l'accueil de l'habitat nouveau ;*
- la forme urbaine (la ville-archipel) ;*
- la stratégie de déplacements ;*
- le renforcement du concept de ville-nature. »*

Au titre de la stratégie de développement économique, les points importants sont : renforcer la logistique, secteur phare ; les matériaux, pôle d'excellence (cimenterie et textile technologique).

On a donc là, une prise de conscience des atouts avec une affirmation politique de s'en emparer. On tempérera cependant cet élan de conscience politique en rappelant que le document de travail cité ici et destiné à la discussion des élus, a été rédigé par l'EPIDA (!). Il n'en reste pas moins que la tendance générale de l'action des acteurs à l'Isle d'Abeau est conforme à celle de la moyenne des autres villes d'importance comparable : la ville produit et non pas la ville est un support passif de production par les entreprises.

Cela n'empêche pas qu'existent des freins à cette dynamique et que ceux-ci trouvent peut-être leur origine dans l'histoire des rapports des acteurs de la ville avec l'organisme d'Etat chargé de la gestion du foncier et dans les évolutions récentes de conception de l'aménagement du territoire.

Les freins et l'analyse de ces freins

- 1) Les « loupés » vis-à-vis de la formation.

La convergence vers la fonction logistique est apparue aux acteurs de plus en plus nette et évidente.

"Compte tenu de la concurrence alentour, le territoire Nord Isère ne peut pas prendre le risque de briser la dynamique logistique. Il doit continuer à tirer parti de sa position de carrefour régional et de son excellente accessibilité, qui ont été à l'origine de son exceptionnelle réussite dans ce domaine, pour renforcer son positionnement et développer des activités tertiaires à valeur ajoutée susceptibles de concourir au développement d'une filière logistique complète à un niveau interrégional "(Projet de territoire Nord Isère, 2003 , SATIN-EPIDA, p. 23 et s.).

Pourtant, la volonté politique, au-delà du discours, fait défaut. Comme l'ont confirmé les différents entretiens formels ou informels avec les différents acteurs du territoire, il apparaît bien qu'il n'y a pas de politique publique locale véritablement avérée. Le modèle de la gouvernance territoriale pour lequel «à chaque ville, sa gouvernance » (P. Le Galès, 2004) fonctionne ici de façon imparfaite compte tenu du poids du partenaire Etat-EPIDA qui domine cette gouvernance. A titre d'illustration symbolique, l'IUT « Transport » qui aurait du être au cœur d'un dispositif de formation lié à la logistique n'a pu être obtenu et a été installé à Lyon tandis que le BTS du lycée L. de Vinci porte sur l'audio visuel, arts appliqués et design industriel ce qui n'est pas en prise directe avec la « vocation » émergente du lieu. Le ratage de l'IUT transport est du à une insuffisante prise en main du dossier par les politiques.

2) L'absence de leader charismatique et l'attitude des élus vis à vis de l'EPIDA.

La non cohérence des actions d'équipement en formation par rapport à la spécificité émergente, illustre un phénomène reconnu par les acteurs, de faiblesse de gouvernance territoriale concertée qui peut s'expliquer par la caractéristique politique saillante du lieu : l'absence de leader charismatique sur le site. Cette absence concerne non seulement le politique mais aussi plus généralement tout acteur (entrepreneur, associatif, ...) capable de fédérer une volonté politique.

3) L'hétérogénéité des tissus de la ville nouvelle d'une part et de Bourgoin d'autre part.

L'injonction de recomposer le tissu économique avec deux milieux hétérogènes, l'Isle d'Abeau et Bourgoin-Jallieu, est un problème difficile à résoudre. La zone de Bourgoin est en effet un territoire d'industrialisation ancienne et aussi

d'urbanisme traditionnel qui se situe dans un modèle complètement différent de l'Isle d'Abeau. Dans le premier cas, on se trouve dans une problématique de reconversion du textile (avec les tentatives et les difficultés de développer les tissus technologiques), tandis que dans l'autre cas on est en présence d'une dynamique de spécification des actifs (Cf. plus haut la notion d'actif spécifique). Les deux dynamiques demandent des politiques publiques distinctes et la jonction des deux espaces nécessiterait, pour le moins, une véritable action concernée de long terme que la dépendance des élus vis-à-vis des instances tutrices (EPIDA), ne permet pas. On peut donc douter des débouchés des grands principes proposés : une « ville archipel » et une « ville nature » qui ne sont pour l'instant que des projections sur un réel observé mais pas sur des projets véritablement portés²¹³.

4) Un retard institutionnel à rattraper.

Enfin, ultime symptôme des difficultés des acteurs à s'affranchir de la tutelle du modèle « ville nouvelle », la construction institutionnelle est très en retard. Dans le document projet de territoire Nord Isère (2003), on note que :

"De nombreux chantiers, largement complémentaires entre eux, doivent être mis en route ".

Ces chantiers portent sur les points suivants :

« - La mise en place d'un conseil de développement pour multiplier les contributions, pour fédérer les initiatives, pour esquisser les sujets et les modalités d'une bonne articulation entre les stratégies des acteurs privés et les politiques publiques qui seront conduites sur ce territoire en profonde mutation.

²¹³ Dans les différents documents que nous avons consultés et dans l'ensemble des déclarations des acteurs interrogés formellement ou informellement, il est clairement apparu que la notion de « ville archipel » n'est que le constat de lecture des cartes qui montre que les différentes communes qui composent le site résistent et que l'on ne peut donc raisonner en termes de fusion des réalités communales. Une telle notion est donc assez creuse puisqu'elle n'est que l'interprétation de l'apparence. Quant à la « ville nature », elle est l'expression d'un désir collectif plus conservatoire que prospectif : pour y parvenir, les textes préconisent la protection des espaces naturels, le soutien des activités agricoles et le développement d'activités de loisirs. Il faut alors « discipliner certains espaces naturels et structurer une activité dédiée au tourisme vert, hébergement, accueil de groupes, etc., développer un projet de valorisation du patrimoine historique et culturel du Marais ». C'est bien là une vision assez conventionnelle de la ville nature qui ne propose pas d'analyse urbaine sur le fond qui permettrait de caractériser en quoi l'Isle d'Abeau serait exemplairement une ville nature.

- Il est nécessaire d'engager sans délai l'élaboration d'un schéma de secteur, sur le territoire du SATIN, dans le cadre du SCOT.

- *Les enjeux liés à l'organisation des déplacements, à la fois à l'intérieur du territoire et dans ses liaisons avec l'extérieur, supposent de passer à la vitesse supérieure et d'engager une réflexion de fond spécifique notamment en lançant un PDU à l'échelle du territoire.*
- *Les enjeux liés à l'accueil des nouveaux ménages, à la production de nouveaux logements et au renouvellement urbain militent en faveur de l'élaboration d'un PLH à l'échelle de l'ensemble du territoire.*
- *Il faut également envisager l'élaboration d'une stratégie de développement des pôles d'excellence économiques et des fonctions métropolitaines, en relation étroite avec la métropole lyonnaise et le département de l'Isère.*
- *La préparation et la négociation d'un Contrat d'Agglomération et d'un Contrat de Développement Rhône-Alpes, seront l'occasion d'un alignement stratégique et opérationnel entre les grands partenaires et d'une traduction concrète de leur volonté de faire de l'agglomération nord iséroise le troisième pôle de l'aire métropolitaine lyonnaise. »*

Cette batterie de suggestions est sans aucun doute utile, mais il est intéressant de constater qu'en 2003 aucune de ces suggestions n'était entrée dans les faits. Cela illustre le retard important dans la gouvernance territoriale du site par rapport à d'autres de même profil.

Conclusion

En tout état de cause, ces difficultés et freins au dynamisme territorial ne sont pas très originaux et, sur une toile de fond de dynamisme fort, constituent un ensemble de contraintes qu'il faudra gérer. Ce qui est intéressant dans notre cas c'est de comprendre que ces freins ont assez largement pour origine le modèle sous-jacent à la ville. Ce modèle de ville nouvelle piloté par le haut a évolué dans le temps et l'EPIDA en particulier est en pointe en matière de développement local (ce qui n'est pas le moindre des paradoxes : une institution étatique qui prêche par l'exemple le développement local !). Autrement dit, le discours nouveau est tenu par les instances anciennes qui exercent encore un magistère intellectuel sur les acteurs qui devraient être les promoteurs aujourd'hui de ce nouveau discours et de ces nouvelles stratégies.

La disjonction des deux dynamiques spatiales et le besoin de retour de la Ville Nouvelle dans le droit commun pour profiter des renouvellements à l'œuvre semblent donc indispensables.

Ce que nous disions à propos des stratégies locales des villes dans la mondialisation (B. Pecqueur 1997) reste à nos yeux d'actualité, et l'Isle d'Abeau non seulement ne déroge pas à la règle, mais est au cœur de cette dynamique : « Le réinvestissement du local (par les villes) est une conséquence du global. C'est bien parce que le monde s'est élargi et que l'individu ne peut avoir accès au monde en temps réel. Plus le monde s'élargit, plus il y a un besoin, de type cognitif, de fabriquer de la frontière, de fabriquer du dehors et du dedans, et le dedans se rétrécit un peu plus en fonction de l'élargissement du dehors. Les villes deviennent alors des appareils institutionnels propres à développer des avantages comparatifs vis-à-vis de leurs concurrents, non seulement sur la base des plus faibles coûts de production possibles, mais aussi à partir des spécificités qui tendent à faire de chaque territoire urbain un lieu unique ». Pour cela, point n'est besoin d'un dispositif pensé en un autre temps et en un autre lieu. Décidément le modèle « ville nouvelle » a vécu dans son rôle de propulseur de production dans un contexte de fordisme florissant et le modèle de « la ville qui produit » (et qui assume à l'échelle locale la concurrence inter sites) s'est substitué à lui.

Cette substitution appelle une visée prospective et une intégration de la problématique de la production au sein même de la réflexion urbanistique. À l'origine les villes se sont formées à partir de la dépense. Ainsi P. Bairoch (1985) a montré comment a pu naître la hiérarchie urbaine à partir de la constitution de marchés et de lieux de consommation. L'évolution récente des villes entrant dans la modernité de la globalisation pose un problème nouveau dans la constitution du fait urbain moderne : le fait de produire pour une ville, et non pour la somme des entreprises présentes sur le site de cette ville, constitue une nouvelle donne que doit adopter le collectif d'acteurs qui constitue la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau sous peine d'être victime du vieux modèle qui l'a pourtant institué : l'idée de ville nouvelle.

Bibliographie

BAIROCH P. (1985) : *De Jéricho à Mexico : villes et économie dans l'histoire*, 2^e édition, Gallimard, Paris.

BEDARIDA M. (2002) : *Territoire entre Rhône et Isère : l'Isle d'Abeau*, Hartmann éditeur, 125p.

BEHAR D., ESTEBE PH. ET GOMARD S. (2003) : Les villes nouvelles en Ile de France, actes du séminaire organisé dans le cadre du programme "Histoire et évaluation des villes nouvelles" ACADIE, Paris.

BENKO G. ET BOUINOT J. (2004) : Compétitivité et promotion des villes moyennes en Europe, in Charbonneau F., Lewis P. et Manzagol C. : *Villes moyennes et mondialisation* pp. 190-199.

BENKO G. ET LIPIETZ A. (2000) : *La richesse des régions : la nouvelle géographie socio-économique*, PUF, 564p.

CHARBONNEAU F., LEWIS P. ET MANZAGOL C. (2003) : *Villes moyennes et mondialisation : renouvellement de l'analyse et des stratégies*. Université de Montréal-Trames éditeur, 334p.

COURLET C. (2001) : *Territoires et régions : les grands oubliés du développement économique*, l'Harmattan, 133p.

CREVOISIER O. ET CAMAGNI R. éds (2000) : *Les milieux urbains : innovation, systèmes de production et ancrage*, GREMI-IRER, Neuchâtel.

DUBOIS-TAINE G. ET CHALAS Y. éds (1997) : *La ville émergente*, éditions de l'Aube, Paris.

FLORIDA R. (2002) : The economic geography of talent, *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 92, n°4, pp. 743-755.

GOTTMAN J. (1961) : *Megalopolis : the urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, New York, Hutchinson –cité par J. Remy-.

INSEE : L'Isle d'Abeau et le nord Isère, le développement d'un pôle de l'aire métropolitaine, INSEE Rhône-Alpes, n°142, septembre 2002

INSEE : La lettre de l'INSEE Rhône-Alpes, n°85, décembre 2002.

Isère Magazine, novembre 2003 (revue du Conseil général de l'Isère).

LE GALES P. (2004) : A chaque ville, sa gouvernance, revue Sciences Humaines, mars à mai 2004, hors série n°44.

MARKUSEN A. (2000) : *Les « lieux-aimants » dans un espace mouvant*, in Benko et Lipietz., PUF.

MORGES K. (2003) : *Les villes nouvelles, laboratoires d'intercommunalité? Le cas de l'Isle d'Abeau*, mémoire DESS, ENTPE et IUL.

PECQUEUR B. (1997) : *Mondialisation et globalisation : quelles stratégies locales pour les villes?*, in Dubois-Taine et Chalas (op. cit.), pp.205-210.

PECQUEUR B. (2003) : *La construction d'une offre territoriale attractive et durable*, in Fontan J.M., Klein J.L. et Levesque B. (dir.), Presses Universitaires du Québec.

PUMAIN D. (2004) : *Les villes touristiques sont avantagées*, entretien à l'EXPRESS, 10 mai 2004.

REMY J. (1966) : *La ville : phénomène économique*, éditions Vie Ouvrière, Bruxelles, 297p.

SATIN et EPIDA : projet de territoire, document de travail pour le séminaire du 17 mai 2003, 50 pages.

SATIN et EPIDA : Agglomération Nord Isère, projet de territoire, cahier n°2, Economie, emplois et formations, octobre 2002.

VELTZ P. (1996) : *Mondialisation, villes et territoires : l'économie d'archipel*, PUF.

ZULIANI J.M. (2004) : *Localisation des activités économiques et insertion urbaine : des approches sectorielles et spatiales, les cas de Montréal, Madrid et Toulouse*, communication au colloque ACFAS-UQAM : "Entre réseaux et systèmes : les nouveaux espaces régionaux", 10-13 mai.

Liste des personnes rencontrées

M. J.N. SALMON, Conseiller Régional et conseiller municipal d'opposition à Villefontaine.

Melle BERMUDEZ, service du fichier des entreprises, CCI Nord Isère.

Mme BESCH, service de l'observatoire économique, CCI Nord Isère.

M. B. MILLERIOUX : EPIDA

Mme BORREL : EPIDA

Discussions libres avec M. Vanier (IGA Grenoble), B. Pouyet (Conseil Economique et Social), J.M. Zuliani (université de Toulouse), J. N. Thomas (IDT Rhône-Alpes).

Visites d'entreprises.

7. LA VILLE NOUVELLE DE L'ISLE D'ABEAU ENTRE DÉVALORISATION ET BANALISATION

Paulette DUARTE

7.1. La ville nouvelle de l'Isle d'Abeau : une ville qui se dévalorise

L'agglomération de la ville nouvelle d'Isle d'Abeau créée sur les principes de ville résidentielle polycentrique, de ville-nature, d'espace inducteur de vie sociale, de participation habitante, de quartier-village, de mixité sociale et urbaine, de sociabilité forte, donne aujourd'hui une image d'elle-même contrastée. D'un côté, elle est toujours une ville dynamique, innovante, laboratoire technique, politique et social : présence de réseaux câblés, d'habitat communautaire, de constructions en terre, de maisons bioclimatiques, expérimentations scolaires, réalisation de voies piétonnes, etc. De l'autre, elle présente des dysfonctionnements urbains et sociaux : dégradation du bâti et des espaces extérieurs, habitat de moins en moins diversifié socialement, inadéquation entre l'offre et la demande de logement, sentiment d'insécurité, chômage, précarisation de l'emploi, faiblesse du maillage commercial, fermeture de centres commerciaux de quartier, insuffisance de transports publics et déficit d'équipements, absence de vie dans les quartiers, repli des populations sur elles-mêmes.

Ces dysfonctionnements urbains et sociaux se cristallisent sur les communes les plus peuplées du nord de l'Isère, soit Bourgoin-Jallieu, l'Isle d'Abeau, Saint-Quentin-Fallavier, La Verpillière et Villefontaine. Ainsi, les quartiers des Moines à Saint-Quentin-Fallavier, de Champfleuri, de Champaret, de la Grive et de Pont Saint Michel à Bourgoin-Jallieu, de Saint Hubert et de Pierre Louve à l'Isle d'Abeau, de Riante Plaine à La Verpillière, de Servenoble, de Saint Bonnet et des Roches à Villefontaine concentrent avec plus ou moins d'intensité ces dysfonctionnements. Tous ces quartiers, désignés comme prioritaires de la politique de la ville, souffrent d'une image négative et peu attractive.

Des dispositifs de la politique de la ville ont été mis en œuvre pour pallier ces dysfonctionnements. Dans un premier temps, dans les années quatre-vingt, les acteurs ont utilisé l'outil Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) et les financements de la Prime d'Amélioration des Locaux à Usage Locatif et Social

(PALULOS) pour réhabiliter une partie du parc immobilier privé et du parc immobilier d'Habitation à Loyer Modéré (HLM), notamment à Saint-Quentin-Fallavier et à Villefontaine. Puis, en 1992, la commune de Villefontaine s'est vue attribuer par l'Etat une Dotation de Solidarité Urbaine (DSU) eu égard à la proportion de logements sociaux présents sur son territoire. Aujourd'hui, plus de 76,7% des logements sont des logements sociaux. Ensuite, en 1996, les quartiers de Servenoble, Saint Bonnet et Les Roches de Villefontaine ont été inscrits en zone de redynamisation urbaine (ZRU). Enfin, les acteurs ont mis en œuvre de manière croissante différents dispositifs tels que le Contrat Local de Sécurité (CLS), le Conseil Communal de Prévention de la Délinquance (CCPD), la Zone d'Education Prioritaire (ZEP), le Programme Local de l'Habitat (PLH) et le contrat de ville, soit à l'échelle de quartiers et de communes connaissant des dysfonctionnements, soit à l'échelle intercommunale. Aujourd'hui, les quartiers de Saint Bonnet, de Servenoble, des Roches à Villefontaine, du Triforium de Saint Hubert à l'Isle d'Abeau, de Champfleuri de Bourgoin-Jallieu et de Riante Plaine à La Verpillière devraient faire l'objet du Programme National de Rénovation Urbaine (PNRU), et la commune de Villefontaine est inscrite au programme « *Villes de violences urbaines* ».

La présence de dysfonctionnements et la mise en œuvre croissante de dispositifs relevant de la politique de la ville sur ce territoire nous laissent penser a priori que les principes originels qui fondaient la ville nouvelle ne fonctionnent plus, que cette agglomération souffre de maux identiques à ceux des autres agglomérations urbaines, qu'elle a rejoint le rang des périphéries ou des banlieues les plus « difficiles », que cette ville nouvelle se dévalorise et par conséquent se banalise.

Mais qu'en est-il réellement ?

Aussi, et parce qu'aucune recherche ne présente de vision à la fois précise et globale de la dévalorisation de l'agglomération nouvelle de l'Isle d'Abeau²¹⁴, nous souhaitons tout d'abord caractériser la dévalorisation de cette agglomération et nous interroger sur son évolution. Cette dévalorisation est-elle plutôt sociale, économique ou urbaine ? Quels sont les principes originels de la Ville Nouvelle remis en cause

214 Des études existent, mais elles sont sectorielles et peu reliées entre elles. Elles portent soit sur le logement, soit sur le sentiment d'insécurité, soit sur l'état de quartiers. D. LATIMIER dans un document de travail interne en préparation du PLH, intitulé "*L'Habitat-L'Habitant dans l'Agglomération Nouvelle de l'Isle d'Abeau*" et rédigé en 1998, fait le point sur les différentes recherches menées sur la ville nouvelle et appelle à une articulation entre ces recherches et à une synthèse.

par cette dévalorisation ? Quelles ont été les phases de cette dévalorisation ? Quels en sont les critères explicatifs ? Comment cette dévalorisation va-t-elle évoluer dans l'avenir ?

Puis, nous souhaitons préciser la nature et les moments-clefs de cette dévalorisation en focalisant notre regard sur des secteurs d'habitat ou des quartiers dévalorisés et répondre aux questions suivantes. En quoi cette dévalorisation touche-t-elle des espaces spécifiques ? De quelle nature sont les dysfonctionnements touchant les quartiers devant bénéficier des actions prioritaires de la politique de la ville ? Cette dévalorisation est-elle plutôt sociale, économique ou urbaine ? Quelles ont été les phases de cette dévalorisation ? Quels en sont les critères explicatifs ? Comment cette dévalorisation va-t-elle évoluer dans l'avenir ?

Du bon usage de la notion de dévalorisation

La notion de dévalorisation semble la plus appropriée pour rendre compte de dysfonctionnements sociaux et urbains complexes. Pourtant pour qualifier ce qui va mal dans l'espace urbain, les termes de *dégradation*, de *paupérisation*, de *défavorisé*, de *sensible*, de «*en crise*», de difficile, etc., sont également utilisés. À cause principalement du préfixe «*dé*» pour la plupart, ces notions renvoient à l'idée de quelque chose qui empire, qui s'aggrave. Toutefois, ces termes sont utilisés différemment, en fonction du degré de dégradation de l'espace. Le terme «*sensible*» désigne un état pas trop grave, ceux de «*difficile*», de «*dégradé*», des états plus graves.

La plupart de ces adjectifs ou de ces substantifs désignent à l'origine des réalités différentes. La dégradation, si nous nous référons à son sens étymologique, est une détérioration d'un édifice ou d'une propriété, mais aussi la déchéance, l'avilissement de quelqu'un. La dévalorisation signifie la perte de valeur. La paupérisation renvoie à l'appauvrissement d'une population et s'applique en général à une personne. Défavorisé signifie désavantagé, handicapé et s'applique en général à une personne. Déshérité désigne une personne dépourvue de dons naturels ou de certains biens que les autres possèdent. La crise représente, quant à elle, une phase grave dans l'évolution des choses, des événements ou des idées. Cette phase peut être d'ordre médical, moral, religieux, social ou économique. La plupart du temps, elle signifie perturbation, rupture, changement radical dans une évolution.

L'emploi de ces termes a fluctué dans le temps. Dans les années soixante-dix, la notion de dégradation a été fortement utilisée pour désigner l'état d'un logement. Un logement dit «dégradé» était un logement sans confort (sans toilettes, eau chaude, chauffage central). Il s'agissait de logements anciens, voire très anciens, qui étaient considérés parfois comme insalubres. Les critères de l'époque permettant d'évaluer l'état du logement étaient d'ordre technique. La multiplication de logements dégradés dans un même périmètre conférait à cet îlot ou quartier la caractéristique d'être dégradé. Depuis, et notamment à cause de l'amélioration des logements grâce aux politiques de rénovation urbaine et de réhabilitation, la plupart des logements ont acquis le même confort, et l'appréciation qui s'est faite sur l'état d'un logement s'est portée progressivement sur des données plus larges, mais plus délicates à manier : surface des logements, caractéristiques architecturales, qualité de l'isolation thermique et phonique, proximité ou éloignement par rapport aux équipements, aux commerces, etc. Le contenu de la notion de dégradation s'est donc enrichi et complexifié au fil du temps. Si, dans les années soixante-dix, les logements dégradés étaient ceux qui n'offraient pas un confort suffisant, aujourd'hui, les logements, étant tous confortables, sont considérés comme dégradés pour d'autres raisons que celles de leur seul confort. Des raisons plus sociales, plus économiques, tels que le type de population occupant les logements ou les usages par les habitants du logement, sont venues s'ajouter aux raisons techniques. De ce fait, cette notion de dégradation n'a plus été satisfaisante pour qualifier la nouvelle situation. L'emploi d'une autre notion s'est avéré nécessaire, et c'est la notion de dévalorisation, notion plus large que celle de dégradation, qui a été de plus en plus utilisée pour désigner, au-delà de l'état de confort d'un logement, des phénomènes plus complexes comme celui de la désaffection des usagers à l'égard du logement, par exemple. Par la suite, et c'est le cas depuis le milieu des années quatre-vingt, d'autres notions ont été utilisées parallèlement à celles de dégradation et de dévalorisation : celles de «défavorisé», de «deshérité», de «paupérisé», de «en crise».

L'évolution dans l'emploi de ces notions montrent que l'on a aujourd'hui une difficulté à désigner une certaine réalité et que, faute d'avoir à disposition des termes précis, on est tenté soit de remplacer une notion par une autre, en extrapolant parfois son sens, soit de les juxtaposer.

Ainsi, pour donner un exemple d'extrapolation, nous pouvons constater que des termes comme ceux de « paupérisé », « défavorisé », « déshérité », qui ne

s'appliquent qu'à la personne humaine, ou comme celui de « crise », qui s'applique à des événements, à des idées ou à des processus, contrairement aux notions de dégradation et de dévalorisation qui peuvent s'appliquer indifféremment à un être vivant ou un objet matériel, sont aujourd'hui utilisés pour désigner des espaces constitués de bâti et de populations. Nous pouvons d'ailleurs nous demander : si c'est seulement l'aspect social du quartier ou le quartier en tant qu'espace bâti qui est désigné, ou encore si ce sont les deux à la fois. Jusqu'à quel point y a-t-il imbrication des deux aspects que sont la population ou la vie sociale d'un espace et l'espace bâti, physique ?

Quelles que soient les réponses à ces questions, le fait qu'il y ait prolifération quant à l'utilisation d'adjectifs variés pour désigner une réalité complexe montre bien qu'il peut y avoir plusieurs approches « savantes » des espaces à problèmes ou de la dévalorisation sociale et urbaine. Parmi ces approches, nous trouvons au moins :

- la dévalorisation de l'espace comme conséquence de problèmes techniques ;
- la dévalorisation de l'espace comme conséquence des problèmes sociaux des populations habitantes ;
- la dévalorisation de l'espace comme conséquence de problèmes techniques et de problèmes sociaux des populations habitantes ;
- la dévalorisation de l'espace comme cause des problèmes sociaux ;
- la dévalorisation comme inscription des problèmes sociaux dans des espaces urbains.

Toutes les recherches relatives à sur cette question ont souvent été construites en fonction de ces approches. Aujourd'hui, la première et la deuxième approches de la dévalorisation ont été assez bien vérifiées. La dégradation physique, c'est-à-dire celle du bâti, est un phénomène naturel. Tout bâti vieillit, s'altère avec le temps. Toutefois, cette dégradation peut être accélérée soit par des défauts techniques de construction qui rendent le bâti plus fragile à certains usages, soit par des usages sociaux pour lesquels le bâti n'était pas prévu, telles que les utilisations répétées des parties communes par une population plus nombreuse que celle à laquelle étaient destinées ces parties communes, soit encore par les détériorations voulues, les actes de vandalisme à l'encontre du bâti. La troisième approche scientifique de la dégradation physique, ou plus exactement d'une certaine forme urbaine comme cause des problèmes sociaux, semble aujourd'hui avoir moins de défenseurs. Beaucoup de travaux ont tendance à se décliner en fonction des deux dernières formes de

dévalorisation : la dévalorisation comme cause de problèmes sociaux et comme inscription de problèmes sociaux dans des espaces urbains.

Pour une sociologie «objective/subjective» et compréhensive de la dévalorisation

Notre recherche tente de mettre en exergue la dévalorisation à l'œuvre dans la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau. Elle repose tant sur l'étude des critères dits «objectifs» explicatifs de la dévalorisation, que sur les critères «subjectifs» de la dévalorisation, c'est-à-dire l'analyse de la dévalorisation représentée, vécue par les habitants et différents acteurs urbains que sont les professionnels de l'espace urbain et social ainsi que les politiques.

L'approche par les critères « subjectifs » est nécessaire, car elle permet de construire, de compléter et d'ajuster l'approche par les critères «objectifs» de la dévalorisation.

Dans les espaces dévalorisés, les problèmes urbains, sociaux et économiques existent. Nous ne réfutons pas leur existence. Ces différents problèmes se superposent même et les termes, tantôt crus, tels que « *grands ensembles* », « *quartiers dégradés* », « *ghettos* », « *Bronx* », ou tantôt nuancés tels que « *sensibles* » témoignent symboliquement de la difficulté que nous avons tous à désigner une réalité complexe et indéfinissable. Mais depuis vingt ans environ, une image de la banlieue ou de la cité HLM s'est peu à peu imposée. Cette image souvent connotée négativement, « grossière » et stéréotypée a été reprise par les médias, les acteurs politiques et les habitants. Elle est synonyme d'inhabitabilité, de dangerosité, d'exclusion. Cette image ou plutôt ces représentations sociales diffuses « ordinaires » dépassent souvent la réalité. Elles se nourrissent de cette réalité, la déforment parfois, mais ne s'opposent pas à cette dernière. Les représentations attachées aux banlieues ou aux quartiers HLM constituent en quelque sorte une autre réalité et une réalité supplémentaire qui ont une efficacité sociale. Elles aident d'abord à définir ces lieux. D'où d'ailleurs les efforts qu'entreprennent les acteurs politiques pour changer l'image de certains lieux. Ensuite, elles influencent les pratiques habitantes ainsi que les actions, les projets et les politiques mis en oeuvre pour requalifier ces espaces.

Nous sommes tentés de dire, comme l'énonce Philippe Genestier «... que la banlieue, en tant que problème social, est une construction mentale tout autant qu'une

situation urbaine concrète et que, pour la comprendre, il faut aller au-delà des faits sociaux eux-mêmes et ne pas se contenter d'adopter un point de vue objectiviste sur les habitants et sur le bâti des quartiers concernés. Il convient même d'aller au-delà des événements qui y surviennent. Ainsi, le thème des quartiers dits « en crise » nous donne un témoignage sur le fonctionnement de notre société et, pour le saisir, on doit tenter d'analyser les images et les valeurs auxquelles il est associé chez les acteurs de la politique de la ville, on doit mettre au jour les mythes mi-catastrophistes, mi-misérabilistes que portent les médias et qui submergent le réel²¹⁵ ».

En outre, combien même les données produites ou à produire seraient les plus « objectives » possibles, leur analyse comporte des erreurs d'interprétation. Les chercheurs analysent parfois avec quelques erreurs les données. Et pour pouvoir inscrire ces quartiers dans l'action publique, les experts exagèrent souvent les critères de définition de la dévalorisation. Ainsi, les résultats de l'analyse de ces données font l'objet de représentations « savantes » construites, parfois déformantes. Aussi, des recherches plus « subjectives » permettent de compléter et de nuancer des recherches « objectives » sur la définition de la dévalorisation.

Notre recherche met donc à jour la dévalorisation urbaine et sociale de la ville nouvelle en rapprochant et comparant les quantifications, les qualifications, les schémas explicatifs qui définissent la dévalorisation. Elle fait appel à une double approche, « objective » et « subjective », pour approcher le plus possible la réalité. Elle construit également une typologie de la dévalorisation pour mieux comprendre le sens cette dernière²¹⁶. Un type se construit, suivant la méthode idéal-typique de M. Weber, en accentuant un ou plusieurs points de vue et en enchaînant plusieurs phénomènes isolés ou diffus, nombreux ou non, qu'on classe pour former une pensée homogène. Notre recherche s'inspire donc d'une sociologie générale et d'une sociologie des représentations sociales, compréhensive ou idéale-typique.

²¹⁵ P. GENESTIER. La banlieue au risque de la métropolisation. *Débat*, n° 80, 1994, pp. 192-193 ; G. BAUDIN et P. GENESTIER. *Banlieues à problèmes. La construction d'un problème social et d'un thème d'action publique*. Paris, La Documentation Française, 2002.

²¹⁶ P. DUARTE. *La ville défaite. Les représentations sociales de la dévalorisation urbaine*. Grenoble, Thèse de doctorat en aménagement et en urbanisme, Université Pierre Mendès France, IUG, 1997 ; P. DUARTE. Les représentations sociales de la dévalorisation urbaine chez les professionnels de la politique de la ville. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°88, 2000, pp. 30-38.

La méthode utilisée est à la fois « objective » et « subjective », quantitative et qualitative. Elle porte sur des données « objectives » quantitatives et qualitatives existantes et elle est complétée par la production de nouvelles données qui sont essentiellement « subjectives » et qualitatives.

Des données récentes sur la vie des habitants, l'état des logements, de l'habitat, des équipements, des espaces extérieurs et des quartiers existent. Ces données se présentent à différentes échelles : celle de l'agglomération nord iséroise²¹⁷, celle de l'agglomération de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, celle des communes principales constituant l'agglomération nord iséroise et celle des quartiers posant questions ou ayant fait l'objet de restructuration. Elles proviennent de documents contractuels (contrat de ville, programme local de l'habitat, etc.) et de plusieurs études anciennes et récentes (études sur l'image de la Ville Nouvelle, diagnostics territoriaux dans le cadre du contrat de ville Nord Isère, tableau de bord des quartiers de Rhône-Alpes, études sur le logement et son occupation produites dans le cadre du programme local de l'habitat ou pour l'association régionale Rhône-Alpes HLM, l'ARRA HLM). Elles ont été consultées à l'EPIDA, au service archives et documentation du SAN de l'Isle d'Abeau, aux services « politique de la ville » et « habitat » du SAN, au groupement d'intérêt public (GIP) chargé du pilotage du contrat de ville pour les communes de Bourgoin-Jallieu, de l'Isle d'Abeau, de Saint-Quentin-Fallavier, de La Verpillière et de Villefontaine, au centre de documentation du ministère de l'équipement, du logement et des transports et dans les centres de documentation de différentes universités telles que ceux de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble (IUG) et de l'Institut d'Etudes Politiques (IEP) de Grenoble. Elles ont été recueillies et analysées avec les précautions méthodologiques d'usage.

Néanmoins, afin de mieux caractériser la dévalorisation urbaine et sociale qui s'est opérée ses dernières années dans l'agglomération de la ville nouvelle et dans certains autres secteurs, nous avons interviewé des acteurs de la politique de la ville connaissant de longue date la ville nouvelle et traitant la dévalorisation. Ces

217 L'agglomération du nord de l'Isère représente 100 000 habitants. Elle intègre parmi les communes de plus de 3500 habitants, les communes de Bourgoin-Jallieu, de l'Isle d'Abeau, de Saint-Quentin-Fallavier, de La Verpillière et de Villefontaine. Son périmètre dépasse largement celui du SAN de l'Isle d'Abeau. C'est ce périmètre d'analyse et d'action qui a été contractualisé dans le contrat de ville du nord de l'Isère, les communes citées précédemment présentant des signes de dévalorisation. Il préfigure le périmètre de la future communauté d'agglomération.

interviews de type peu directif font appel aux représentations sociales qu'ont les acteurs à l'égard de la dévalorisation de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau.

Un premier repérage, grâce à la lecture des documents techniques contractuels (contrat de ville, PLH) et à des premiers contacts avec des acteurs du SAN et GIP du contrat de ville Nord Isère, nous a permis d'identifier ces acteurs « ressources ». La « méthode réputationnelle », ou par « boules de neige », qui consiste à demander à chaque acteur interviewé d'identifier les acteurs « ressources » dans la politique de la ville, a réajusté la liste d'acteurs²¹⁸.

L'analyse de ces données s'est réalisée sur les cinq communes initiales de la ville nouvelle : Villefontaine, l'Isle d'Abeau, Saint-Quentin-Fallavier, Four et Vaulx-Milieu ; puis elle s'est centrée sur les quartiers dits « dévalorisés » de Villefontaine, de l'Isle d'Abeau et de Saint-Quentin-Fallavier. Les communes de Bourgoin-Jallieu et de La Verpillière, ainsi que leurs quartiers, ont été exclus de l'analyse, car ces espaces n'ont pas été urbanisés à partir des principes inhérents au modèle de la ville nouvelle.

7.2. La dévalorisation de la ville nouvelle

Une dévalorisation et une valorisation disparates

L'agglomération de la ville nouvelle fait l'objet de valorisation et de dévalorisation. Une étude sur l'image de la ville nouvelle²¹⁹ réalisée auprès d'habitants de cette ville nouvelle et d'habitants appartenant aux communes de Bourgoin-Jallieu et de La Verpillière, ainsi que divers diagnostics sociaux, économiques et urbains²²⁰ et témoignages d'acteurs agissant depuis longtemps sur ce territoire montrent que la ville nouvelle est valorisée pour la présence d'espaces verts, d'équipements, son habitat diversifié (maisons individuelles, logements regroupés en petit collectif, loyer modéré et élevé), sa qualité de vie, (vie à la campagne, vie de village), la présence d'activités économiques, sportives, culturelles,

218 Cf. Liste des acteurs, en fin de texte.

219 *Etude d'image de la Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau auprès de ses habitants*. PHEAS Identité et développement, 1996.

220 *Contrat de ville Nord Isère : diagnostic territorial*. Trajectoires Reflex, GRE. Lyon. 2001.

mais qu'elle est également dévalorisée car elle est aussi synonyme de dégradation physique, de crise du logement, d'insécurité, d'habitat trop construit, trop bétonné, peu esthétique, de logements sociaux trop nombreux, de populations difficiles, de manque d'équipements, d'emplois diversifiés, d'animations, d'activités de loisirs. Elle est décrite en ce sens comme une ville nouvelle-dortoir, surpeuplée, anonyme, voire une ville de la «relégation», et comme une ville nouvelle inachevée, labyrinthique, composés de communes fortement spécialisées et de quartiers très enclavés, sans lien entre eux.

Si cette agglomération connaît des processus de valorisation et de dévalorisation, ceux-ci sont disparates. Des communes comme Four et Vaulx-Milieu font peu parler d'elle et semblent ne pas connaître de problèmes particuliers. Four est considéré comme « *le poumon vert* » de l'agglomération et Vaulx-Milieu comme une commune fortement agricole. Des communes telles que Villefontaine, l'Isle d'Abeau et Saint-Quentin-Fallavier, et, comme nous le verrons plus loin, certains de leurs quartiers, sont au contraire touchés à la fois par des processus de valorisation et de dévalorisation.

Les qualités des communes de Villefontaine, de l'Isle d'Abeau et de Saint-Quentin-Fallavier sont évidemment identiques à celles attribuées à l'ensemble de la ville nouvelle. Ces qualités sont dues à la présence d'espaces verts, d'équipements, à un habitat diversifié, à une qualité de vie, à la présence d'activités économiques, sportives et culturelles. Ces qualités sont d'ailleurs accentuées par la présence d'activités économiques et technologiques, avec la zone d'activités de Cheynes à Saint-Quentin-Fallavier, le parc technologique à Villefontaine, le développement de la culture et de l'enseignement supérieur respectivement à Villefontaine et à l'Isle d'Abeau.

Les dysfonctionnements urbains de ces trois communes ont trait à une architecture (bâtiment collectif, etc.) peu appréciée, à une insuffisance de desserte en transports publics entre la ville nouvelle et le reste du nord de l'Isère, à des espaces publics dégradés et à des logements sociaux présentant des signes de vétusté et de dégradation. Les dysfonctionnements économiques sont dus à un décalage, selon les secteurs d'activités, entre l'évolution de la structure des emplois proposés et le niveau de qualification des résidents de la ville nouvelle et à un déclin ou fermeture dans certaines communes, voire certains quartiers, des commerces existants. Les dysfonctionnements sociaux sont divers. Certains correspondent à des précarisations

sociales diverses : dévalorisation sociale d'une partie du parc de logements publics sociaux locatifs ou en accession, qui représente 63,6% du parc total de logements, avec la fuite des «classes moyennes pionnières» vers le parc de logements privés et notamment vers le secteur de l'accession à la maison individuelle et son remplacement par des populations connaissant des difficultés d'insertion économique et par des populations d'origine étrangère ; arrivée importante récente de populations en situation sociale et économique précaire venant du Nord Isère ou de la banlieue lyonnaise, qui faute de trouver du logement social en périphérie lyonnaise s'installent dans la ville nouvelle ; taux de chômage moyen de la population active de 15%, voire plus important chez les jeunes et les femmes ; présence importante de famille ou de personnes seules dans des situations de surendettement ; et précarité de l'emploi chez les salariés, avec une part importante d'emplois à contrat à durée déterminée, de missions d'intérim et de travail à temps partiel.

D'autres dysfonctionnements signifient sentiment d'insécurité et développement d'actes dits « *de petite délinquance* », « *d'incivilités* » et de « *violences urbaines* », en particulier dans les communes de Villefontaine et de Bourgoin-Jallieu. Ces actes se produisent dans les espaces publics, les équipements et les commerces.

D'autres encore se traduisent par une crise du logement et une difficulté de gestion pour les offices bailleurs du parc de logements publics sociaux. La politique de logement menée lors de la construction de l'agglomération de la ville nouvelle a permis de construire un parc de 13 926 logements, dont 51% en collectif et 49% en individuel, souvent regroupés. Cette politique, souhaitant mixer socialement les populations, a favorisé la construction de logements sociaux locatifs et en accession collectifs et individuels²²¹. Ainsi, aujourd'hui, 63,6% de ce parc immobilier est un parc social géré par dix-sept offices bailleurs²²². Ce parc social se concentre sur Villefontaine et l'Isle d'Abeau et connaît des dysfonctionnements : à Villefontaine, 71% des logements sont des logements publics sociaux et à l'Isle d'Abeau, 69%, alors que dans les autres communes du nord de l'Isère cette proportion de logements sociaux oscillent entre 25 et 33%. Ce parc, conçu pour accueillir des familles

²²¹ *Programme local de l'habitat de l'agglomération nouvelle de l'Isle d'Abeau (2001-2005)*, SAN Isle d'Abeau, 2001.

²²² Ainsi, nous trouvons entre autres l'OPAC 38, l'OPAC 69, l'OPAC 01, la SDH, Pluralis, SEMCODA, la SPHLM, la SVHLM, l'IRA, l'HMF, l'Actis, la SCIC habitat Rhône-Alpes, Sollar.

« classiques », ne répond plus aux transformations socio-démographiques de type familles éclatées et recomposées, cadres «nomades» ou salariés «instables». Cet habitat est aujourd'hui rejeté par les catégories socioprofessionnelles moyennes et subi par les ménages défavorisés qui y logent. En outre, ce parc social connaît un fort taux de rotation des locataires et une montée de la vacance dans certains secteurs que les organismes bailleurs ont du mal à gérer. La multiplicité des organismes n'aide pas à la mise en œuvre d'une politique de peuplement, d'habitat et de gestion commune.

Ces dysfonctionnements concernent également les services, les équipements et les transports en commun. Dans certaines communes, voire quartiers, les services publics et les équipements sont insuffisants ou ont des difficultés à fonctionner. Ces dysfonctionnements, si ils peuvent s'expliquer par une faible fréquentation usagère, obligent par conséquent les habitants à se déplacer vers d'autres quartiers ou communes de l'agglomération. Pour cela, ils utilisent les transports en commun ou la voiture individuelle. Mais les transports en commun qui devaient relier les différentes communes et quartiers de la ville nouvelle étant insuffisants et les familles en difficulté n'ayant pas toutes une voiture, cette mobilité pose problème.

Cette valorisation et cette dévalorisation urbaines et sociales se concentrent dans des espaces de la ville nouvelle. Elles se traduisent par la présence de «bons quartiers» et de «mauvais quartiers».

Les « bons quartiers » sont le Mas de la Raz de Villefontaine, le Golf, les Trois Vallons de l'Isle d'Abeau ou le Greenland de Vaux-Milieu. Ces quartiers ne connaissent pas de dysfonctionnements urbains et sociaux et ont une image positive.

En effet, Le Mas de la Raz de Villefontaine, est situé au sud ouest de Villefontaine, à la limite de Saint-Quentin-Fallavier. Il a été construit en 1980 et est composé de maisons individuelles et de quelques petites copropriétés qui pour certains sont du logement social ou du logement en accession. Il est perçu comme peu dense. Les habitants y résident depuis longtemps. Ils ne connaissent pas de difficultés sociales et économiques. Ce quartier bénéficie d'une bonne image extérieure et intérieure.

Le quartier des Trois Vallons de l'Isle d'Abeau, quant à lui, est situé au sud de l'Isle d'Abeau et a été construit dès le milieu des années 1980. Les logements de type individuel sont en accession. On y trouve des ménages dont les membres actifs sont

cadres moyens ou cadres supérieurs. Les habitants se mobilisent beaucoup pour leur quartier, revendiquent si nécessaire. Ce quartier a une excellente image.

Le Golf ou le Greenland, situés respectivement au sud de l'Isle d'Abeau et à l'ouest de Vaulx-Milieu, sont des quartiers essentiellement composés de logements de « haut de gamme », types grandes maisons individuelles, et d'espaces verts. Ces quartiers construits récemment, au début des années 1990, sont habités par des familles aisées, dont les membres actifs sont des cadres moyens ou supérieurs. Ces quartiers sont perçus comme des quartiers très favorisés.

Les « mauvais quartiers » sont, quant à eux, représentés par les onze « quartiers sensibles » du contrat de ville Nord Isère. Il y a les quartiers de Champfleuri, de Champaret, de La Grive et de Pont Saint Michel situés dans la commune de Bourgoin-Jallieu et le quartier de Riente Plaine sur la commune de La Verpillière. En ville nouvelle, les « mauvais quartiers » se concentrent dans les communes de Villefontaine, de Saint-Quentin-Fallavier et de l'Isle d'Abeau : ce sont les quartiers de Saint Bonnet, des Roches, de Servenoble de Villefontaine, classés en zone urbaine sensible (ZUS), les quartiers de Saint Hubert et de Pierre Louve d'Isle d'Abeau et le quartier des Moines de Saint-Quentin-Fallavier. Ces quartiers connaissent des dysfonctionnements urbains et sociaux et ont une mauvaise image extérieure. Ils font l'objet, dans ce qui suit, de notre approche territorialisée de la dévalorisation.

Des « mauvais quartiers »

SAINT BONNET DE VILLEFONTAINE

- Un quartier d'habitat social de centre-ville

Le quartier Saint Bonnet, construit dès 1986, se situe à l'est de Villefontaine. Il constitue le centre de cette ville. Il est délimité au sud-ouest par le boulevard de Villefontaine et au nord par la rue Kahl Am Main. Il compte 1905 habitants, représentant 10,73% de la population de la commune de Villefontaine²²³. C'est un quartier exclusivement composé d'habitat social²²⁴ : 96% des logements sont des

²²³ La commune de Villefontaine compte 17 757 habitants au dernier recensement de la population INSEE de 1999.

²²⁴ *Programme local de rénovation urbaine du contrat de ville Nord Isère*. Dossier de demande d'agrément PNRU. GIP du contrat de ville de l'agglomération Nord

logements sociaux, dont 89% des logements collectifs. Sept bailleurs gèrent le parc de 1189 logements sociaux : l'OPAC 38 gère 478 logements ; l'OPAC 69, 448 logements ; la SDH, 99 ; Sollar, 70 ; Pluralis, 46 ; l'HMF, 32 et l'OPAC de l'Ain, 18.

- Un quartier à l'accessibilité et à la lisibilité urbaine limitée

Saint Bonnet est décrit comme difficilement accessible et illisible. Les usagers motorisés peuvent difficilement accéder en voiture aux commerces présents dans le quartier. Les habitants du quartier accèdent également difficilement en voiture à leur domicile. La morphologie urbaine coupe d'une part ce quartier du reste de la ville et morcelle l'intérieur du quartier. C'est une morphologie en escalier, c'est-à-dire composée de différents espaces pas toujours liés entre eux, loin des grands axes de circulation. Le manque de signalétique (absence de signalétique indiquant le centre-ville, absence de nom de rue ou si le nom existe, il n'est pas sur le plan) ne permet pas une bonne lisibilité, notamment de la part d'usagers extérieurs au quartier.

- Un quartier à l'habitat inadapté

Dans certains sous-quartiers, notamment à La Comète ou au Pivolet, la morphologie de l'habitat est inadaptée aujourd'hui aux modes de vie et crée des nuisances. Le principe de rez-de-jardin tourné vers une allée centrale fait qu'aujourd'hui les habitants se plaignent du bruit et du manque d'intimité. L'allée devient « *caisse de résonance* » et le vis-à-vis contraint crée un contrôle social insupportable. De même les deux niveaux de garages construits en sous-sol ne sont plus utilisés par les locataires. Ces derniers ont peur de les utiliser face à la multiplication des actes d'incivilité. Le bailleur, en l'occurrence l'OPAC 38, constatant la forte vacance de ces garages, a dû en condamner une partie.

- Un quartier aux espaces publics dégradés

Ce quartier connaît des dégradations physiques assez fréquentes. Les sinistres, vandalismes, et dégradations d'espaces publics constatés sont similaires à ceux relevés dans le patrimoine des grands ensembles de la banlieue lyonnaise.

- Un quartier de transit concentrant des populations précaires

La population de ce quartier se renouvelle fréquemment : un taux de rotation de 29% dans le parc social qui dépasse la moyenne observée pour l'ensemble du parc social de l'agglomération qui est de 19%. Les nouveaux habitants restent temporairement sur le quartier, le temps de trouver un logement plus adapté ailleurs.

Ce phénomène s'explique par le fait que c'est un quartier qui souffre d'une mauvaise image et par la relative importance de petits logements qui, structurellement, ont tendance à davantage renouveler leurs occupants que les autres types de logements. Les habitants qui restent ou qui arrivent sont pour beaucoup en situation précaire et ne peuvent économiquement prétendre à un logement ailleurs et hors parc social. 63 % d'entre eux ont des revenus faibles, soit moins de 60% du plafond des ressources pour un logement PLA (prêt locatif aidé)²²⁵. Ces habitants en situation précaire se concentrent aux Charpennes gérés par l'OPAC 38, au Charles de Gaulle géré par la SDH, à la Comète et aux Portiques gérés tous deux par l'OPAC 38²²⁶ et au Voltaire géré par Pluralis. Ainsi, 80,6% des locataires aux Charpennes ont moins de 60% du plafond des ressources pour un logement PLA, et 68,7% des locataires de la Comète ont moins de 60% de ce plafond. C'est d'ailleurs dans ces sous-quartiers qui connaissent une mauvaise image que l'on constate un fort taux de rotation et une vacance importante : le taux de rotation est, par exemple, de 64% en 2000 au Charles de Gaulle, et de 49% aux Portiques, alors que la moyenne des taux de mobilité dans le parc social sur l'agglomération est de 19% ; la vacance est, par exemple, de 11% de vacance à Charles de Gaulle, de 7% aux Charpennes, et de plus de 5% à la Comète alors que la moyenne des vacances sur le parc social de l'agglomération est de 3%.

- Des équipements de centre-ville et non de quartier

Les équipements qui composent ce quartier sont des équipements de ville qui répondent aux besoins des habitants de Villefontaine et non des équipements de proximité répondant aux besoins des habitants du quartier. Ces équipements de ville ou de centre-ville sont entre autres l'Hôtel de Ville, le centre Simone Signoret, le syndicat d'initiative, le centre commercial, l'Hôtel des Impôts, la gare routière, la Mission Locale, un cinéma, l'Etang Saint-Bonnet. Les équipements de proximité ou de quartier sont essentiellement les écoles.

- Un quartier aux activités commerciales en difficulté

²²⁵ Ces données sur les ressources sont valables pour 2000. Le plafond des ressources PLA se calcule en euros sur la base des revenus imposables. Ainsi, ce plafond était fixé au 1^{er} janvier 2000 à 12057,65 euros pour une personne seule et à 16105,78 euros pour un couple sans enfant.

²²⁶ Ce sont dans ses secteurs que l'on constate un fort taux de chômage. Par exemple, à la Comète, le taux de chômage de la population active est de 17 % et au Voltaire de 13,8 %.

Dans ce quartier, il y a une présence forte d'activités commerciales²²⁷ peu diversifiées qui semblent a priori bien fonctionner. Mais la présence de locaux vacants, de vitrines condamnées du Supermarché Casino et la forte rotation des commerçants témoignent de quelques difficultés rencontrées par ces activités.

²²⁷ 23 commerces ont été recensés.

LES ROCHES DE VILLEFONTAINE

- Un quartier d'habitat social

Le quartier des Roches, construit dès 1977, se situe au nord-ouest de la commune de Villefontaine, limité au Sud par le boulevard de Villefontaine qui relie le centre-ville, au nord par la rue du Bret et l'avenue du Léman, à l'ouest par l'avenue des Bois et à l'est par l'avenue Steve Bilko. Il compte 2384 habitants, soit 13,42% de la population de Villefontaine. C'est un quartier composé majoritairement d'habitat social : 90% des logements sont des logements sociaux, soit 850 logements sociaux comptabilisés sur un parc de 863 logements. Six bailleurs gèrent ce parc : Pluralis gère 364 logements ; l'OPAC 38 gère 134 logements ; l'OPAC 01, 134 logements également ; la SDH, 77 ; la SEMCODA, 74 ; l'OPAC 69, 67.

- Un quartier historique en déclin

Les Roches a été le premier quartier construit de Villefontaine et de la ville nouvelle. Il assurait la fonction de centre-ville auprès de la première et la fonction de vitrine auprès de la seconde. Des habitants « *pionniers* » appartenant aux classes moyennes séduits par l'idée de ville à la campagne l'ont habité. Ces « pionniers » se sont beaucoup investis dans la vie de quartier : vie associative, vie d'équipement. Mais avec le développement de la ville nouvelle, d'autres quartiers et du centre-ville de Saint Bonnet, Les Roches a perdu de son attrait et est devenu un quartier « banal » de la commune. Des commerçants sont partis, notamment pour s'installer dans le centre-ville, et de nombreux habitants « pionniers » ont quitté le quartier pour se loger en maison individuelle dans des quartiers limitrophes plus intéressants, laissant la place à de nouveaux habitants moins favorisés économiquement et moins désireux de s'impliquer dans la vie de quartier.

- Un quartier divisé en sous-quartiers

Le quartier des Roches est composé de deux sous-quartiers : celui des « Oursons » à l'est de l'avenue de La Verpillière et celui des « Etourneaux » à l'ouest de ce même axe. Cette division est accentuée et/ou prend sa source dans la morphologie urbaine du quartier. Chaque sous-quartier ou groupe de logements est ceinturé par un système de voiries et a ses équipements scolaires, son type d'habitat. Ainsi, le quartier des Etourneaux est entouré de végétation et est structuré autour d'un square. Les habitants se reconnaissent comme appartenant à l'un de ces sous-quartiers. Les jeunes habitants taguent les murs de leurs immeubles de leur nom

«Oursons» ou «Etourneaux» pour montrer et conforter leur identité. Ils s'approprient également des territoires autres que les leurs, parfois de manière conflictuelle. Les jeunes d'Etourneaux habitant les hauts du quartier s'approprient, par exemple, le centre commercial, alors que les jeunes d'Oursons habitant en bas «*ne s'y sentent pas chez eux*».

- Un quartier concentrant des populations défavorisées

Ce quartier concentre aujourd'hui des populations en situation précaire qui n'ont pas, faute de moyens économiques, le choix d'habiter ailleurs. 15% de la population active habitant dans le parc social est au chômage, alors que la moyenne nationale tourne autour de 10% et que la moyenne de l'agglomération est de 12,6%. 65 % des locataires du parc social ont moins de 60% du plafond de ressources pour un logement PLA. Dans certains sous-quartiers, voire groupes de logements, le taux de chômage et la faiblesse des ressources sont plus importants : 18,5% de taux de chômage aux Marmottes et aux Hêtres, et 19%, aux Genêts. Aux Genêts, 82,8% des locataires ont moins de 60% du plafond des ressources PLA. Aux Etourneaux, gérés par l'OPAC 38, 78,7% des locataires ont moins de 60% du plafond des ressources PLA.

- Un quartier concentrant des populations d'origine étrangère

Ce quartier concentre des populations d'origine étrangère, qui, aux dires des acteurs interviewés, vivent entre elles et refusent d'échanger, voire de se mélanger. Ainsi, dans le sous-quartier des Etourneaux, la population étrangère dans le parc social peut atteindre 27% de la population totale. Cette population est composée en grande partie d'une population africaine provenant principalement de Guinée et d'une population musulmane, maghrébine et turque. Les acteurs s'inquiètent face au développement de phénomènes qu'ils qualifient de «*ghettoisation*» ou de «*communautarisme*».

- Un quartier de dégradations, d'incivilités et d'insécurité

De nombreuses dégradations de bâti et des espaces publics sont constatées. Des incivilités sont dénombrées. Au regard du reste de Villefontaine, c'est dans ce quartier que la gendarmerie intervient le plus souvent. Ces actes, aux dires des acteurs interviewés, seraient commis par un petit groupe de personnes, une dizaine. Ces individus, qualifiés de «*semi-racaille*» auraient séjourné dans le quartier des Minguettes de la banlieue lyonnaise et minimiseraient leur comportement délinquant en expliquant qu'ils auraient commis des actes de délinquance plus graves et connu

« *une vie plus dure* » en banlieue lyonnaise. Aussi, un fort sentiment d'insécurité existe. Mais ce sentiment, selon des chercheurs tel que Sébastien Roché, serait également corrélé à la faiblesse des relations sociales.

- Un quartier à l'image « répulsive »

Ce quartier a le taux de vacance le plus important : 6% contre 3% en moyenne dans le parc social de l'agglomération. Cette vacance s'observe essentiellement aux Genêts où elle atteint 26%. Elle s'explique par des départs de locataires et par le refus de nombreux habitants extérieurs, demandeurs de logement, qui souhaitent éviter la cohabitation avec des populations précaires et les faits de dégradations. L'image est si négative qu'elle fait de ce quartier un quartier « répulsif ».

SERVENOBLE DE VILLEFONTAINE

- Un quartier d'habitat social collectif et individuel

Le quartier de Servenoble, construit en 1981, se situe au sud de Villefontaine, à proximité du centre-ville. Il compte 1792 habitants, soit 10% de la population de la commune. Ce quartier est composé de deux sous-quartiers, d'un quartier en hauteur à l'ouest, où des immeubles ont été construits, et d'un deuxième quartier occupé de maisons individuelles. Le parc immobilier est majoritairement un parc de logements sociaux, à 86% : soit 745 logements sociaux sur 868. Ces logements sont gérés par six bailleurs sociaux : la SEMCODA gère 269 logements ; l'HMF, 117 ; l'IRA, 100 ; l'OPAC 01, 97 ; l'OPAC 69, 91 ; et la SLPH, 71.

- Un quartier aux espaces publics dégradés

Les espaces publics de ce quartier composé de la place centrale de l'Echiquier et de plusieurs placettes ont été régulièrement dégradés et sont mal entretenus. La répartition foncière peu claire de ces espaces entre différents organismes HLM n'a pas aidé à leur bon entretien. Depuis 1990, un réaménagement important de ces espaces a été entrepris par le SAN. Il a été réalisé dans La Pinède, est en cours ou à venir pour le reste du quartier avec le traitement de la place de l'Echiquier et de la liaison piétonne avec le quartier Saint Bonnet.

- Un centre commercial en difficulté

Le centre commercial du quartier connaît des difficultés variées depuis l'ouverture de celui du centre-ville de Saint Bonnet. Huit locaux commerciaux sont ouverts et trois sont inoccupés. Le classement en ZRU en 1996 n'a permis qu'une

création d'entreprise dans la galerie marchande sur les trois entreprises créées à cette occasion dans le quartier. Ce centre est peu dynamique et offre peu de choix aux habitants. Ces derniers lui préfèrent celui de Saint Bonnet. Ce centre est peu accessible, peu attrayant et mal entretenu : la galerie est fermée par des portes, l'accès est organisé en impasse, l'entretien y est déficient et les jeunes l'occupent créant un sentiment d'insécurité chez certains habitants. L'état de ce centre commercial contribue à donner une mauvaise image au quartier.

- Un quartier concentrant localement des populations défavorisées

Ce quartier concentre en quelques lieux des populations connaissant des difficultés sociales et économiques. C'est le cas dans le sous-quartier de la Pinède, où l'on compte 20% de la population active au chômage et 77,65% des locataires du parc géré par l'OPAC 01 ayant moins de 60% du plafond des ressources pour un logement PLA.

- Un quartier aux relations tendues dans les espaces publics

Dans le sous-quartier des Cascades, des jeunes occupent les espaces publics ou semi-publics : pieds d'immeubles, halls d'entrée, places, parkings, centre commercial, etc. Ces jeunes semblent être extérieurs au quartier, venir des quartiers de La Pinède et de la Pivolière. Leur présence agace les adultes du quartier et génère un sentiment d'insécurité. Cette occupation juvénile des espaces publics se manifestait auparavant dans le sous-quartier de La Pinède. Puis elle s'est déplacée vers les Cascades, quand le bailleur a fermé les halls d'entrée. Aujourd'hui, elle ne cesse de se développer, d'autant plus que la mise à disposition d'un local a échoué, qu'il n'y a pas de lieu réservé aux jeunes et que les acteurs du champ social ont du mal à répondre aux demandes variées de ces jeunes qui ont entre 12 et 16 ans.

- Un quartier à la vie sociale faible

La vie sociale de quartier (fêtes, animations, activités) s'est atténuée au fil du temps. La maison de quartier connaît un faible investissement des habitants du quartier. Ses activités sont orientées vers les enfants et les adolescents, délaissant les adultes. Aujourd'hui, il n'y a plus d'associations d'habitants du quartier. Les associations existantes ou qui ont existé sont récentes et peu dynamiques : il s'agit d'une association de locataires créée à la Pivolière autour de problèmes d'insécurité et d'une association de jeunes de la Pinède, créée pour gérer un local et dont l'activité de gestion n'a pas duré plus d'un an.

SAINT HUBERT DE L'ISLE D'ABEAU

- Un quartier d'habitat social

Le quartier de Saint Hubert se trouve sur un plateau, au-dessus du centre ancien de l'Isle d'Abeau. Il est délimité à l'est par le parc central de Saint Hubert, au sud par le parc d'affaires de Saint Hubert et à l'ouest par le boulevard de Fondbonnière. Il compte 2530 habitants, soit 21% de la population communale²²⁸. Ce quartier est composé majoritairement de logements sociaux : 62,4% des logements sont des logements sociaux, soit 1142 logements sociaux pour un parc de 1830 logements. Cinq bailleurs différents gèrent ce parc : la SDH gère 231 logements ; ACTIS, 179 ; la SEMCODA, 93 ; l'OPAC 69, 90 ; et l'OPAC 38, le reste, c'est-à-dire les logements de l'Atrium, de la Nef et de la Dentellière. Il est subdivisé en deux sous-quartiers : le Triforium et Fondbonnière ou les «Hauts de Saint de Germain». Le Triforium a été construit en 1990 et Fondbonnière en 1992. Le premier est composé de logements sociaux collectifs et le deuxième majoritairement de logements sociaux dont une proportion importante en maisons individuelles.

- Un quartier difficilement accessible

Ce quartier est difficilement accessible. Il compte d'importants espaces en friche, des difficultés de circulation et de stationnement et il est peu desservi par les transports en commun.

- Un quartier au bâti vieillissant

Dans ce quartier, et notamment dans le sous-quartier du Triforium qui concentre les problèmes sociaux et urbains, le bâti a vieilli de manière précoce. Des difficultés en termes de nuisances sonores, d'infiltrations, d'exposition et de chauffage électrique se font sentir.

- Un quartier de transit concentrant des populations précarisées

La population de ce quartier se renouvelle fortement. Nous constatons des taux de rotation de 46% au Forum et 35% au Triforium, taux qui dépassent la moyenne observée pour l'ensemble de l'agglomération qui est de 19%. Les nouveaux habitants restent temporairement sur le quartier, le temps de trouver un logement plus adapté ailleurs. Ceux qui restent plus longtemps sont plus précaires que les anciens et se concentrent dans certains sous-quartiers. Ainsi, au Decumanus géré par l'OPAC 69, 63% des locataires ont moins de 60% du plafond ressources PLA pour vivre. Des sous-quartiers sont peu occupés. Il y a un important taux de vacance, notamment au

²²⁸ La commune de l'Isle d'Abeau compte 12 033 habitants au dernier recensement de la population INSEE de 1999.

Forum, à La Proue ou au Excelsior. Au Forum, il est de 25%, à La Proue de 44,4% et au Excelsior, de 15%. Ces phénomènes s'expliquent par le fait que ces sous-quartiers souffrent d'une mauvaise image et par la relative importance du parc de petits logements qui, structurellement, ont tendance à davantage renouveler ou à faire fuir leurs occupants que les autres types de logements.

- Un quartier d'incivilités

Des incivilités sous forme d'actes de vandalisme, de dégradation des halls d'entrée, des espaces verts, de vols dans les garages et les commerces sont constatées dans les sous-quartiers de l'Atrium, du Triforium et de la Dentellière.

- Un quartier à la vie sociale faible

La vie de quartier se déroule sur le mode agressif. Les habitants évoquent leurs difficultés de voisinage. Les adultes évoquent plus particulièrement leurs conflits avec les jeunes. La vie associative y est faible. Il n'y a pas d'association de quartier. Depuis peu, un comité de locataires vient de se monter. Il n'existe que des associations d'échelle communale ou départementale, telles que les Restos du Cœur ou Progrès Formation.

- Un quartier stigmatisé

Ce quartier et notamment celui du Triforium a une mauvaise image. Les habitants extérieurs ont du mal à se fréquenter ce quartier. Ils y vont à reculons lorsqu'ils doivent se rendre à des activités ou utiliser des équipements. Les habitants du quartier se sentent mal, en insécurité, et véhiculent une mauvaise image du quartier.

PIERRE LOUVE DE L'ISLE D'ABEAU

- Un quartier d'habitat individuel en parti social

Ce quartier, appelé également «Les Coteaux de Chasse», se situe à l'extrémité est de l'Isle d'Abeau sur une colline. Il est éloigné et séparé du centre-ville par l'avenue du Bourg. Il a été construit en 1987 et compte 1115 habitants, soit 9,2% de la population communale. Ce quartier est constitué de logements individuels, à caractère public social pour la partie est et à caractère privé pour la partie ouest. Le parc de logement social représente 64,6%, soit 221 logements sociaux sur un total de 342. Il est géré par quatre offices bailleurs : la SEMCODA gère 34 logements ; ACTIS, 29 ; l'OPAC 38, 105 ; et la SVHLM, 53.

- Un quartier aux relations sociales tendues

Bien que le quartier est une image extérieure positive, les habitants y vivent très mal. Il y a des problèmes de cohabitation entre jeunes habitants et moins jeunes et des dégradations dans les espaces extérieurs.

- Un quartier aux équipements insuffisants

Ce quartier ne possède aucun commerce et manque d'équipement. Les seuls équipements présents, soit une école, un foyer pour adultes handicapés, un plateau d'évolution sportive et une association de prévention spécialisée, sont pour certains régulièrement dégradés.

LES MOINES DE SAINT-QUENTIN-FALLAVIER

- Un quartier majoritairement d'habitat social individuel

Le quartier des Moines fait à l'origine partie de la ZAC de la Perredière qui s'étalait dès 1975 sur les trois communes de La Verpillière, de Saint-Quentin-Fallavier et de Villefontaine. Le quartier a été construit en 1984 et devait s'étendre jusqu'au centre du village. Mais pour préserver l'étang libre de toute construction, la commune a préféré limiter son extension. Ce quartier compte 1539 habitants, soit 26,32% de la population de la commune. Il est composé de trois sous-quartiers : un premier quartier dense composé d'un ensemble de logements collectifs des Hauts du Lac I, dit «le Bateau», et d'un groupe de maisons individuelles en bande des Hauts du Lac II ; un deuxième quartier situé au Sud-Ouest et constitué de lotissements de maisons individuelles distingués par les habitants (Les Hauts de Perredières, dit «Les Flamands», l'ensemble de la Perredière et de la Rosière, le Clos des Bouvetières, dit «La Sarcelle», et le Bois de Fallavier, dit «La Foulque») ; un troisième quartier, situé à l'est dont les maisons individuelles s'étaient sur les communes de Saint-Quentin-Fallavier et de Villefontaine. Ce parc immobilier est majoritairement un parc de logements individuels et de logements sociaux : 70% des logements sont des logements individuels et 75% des logements sont des logements sociaux, soit 378 logements sociaux sur 504. Ces logements sont gérés par sept bailleurs sociaux : l'OPAC 38 en gère 65 ; Pluralis, 65 ; l'OPAC 69, 65 ; l'HMF, 34 ; la SEMCODA, 30 ; l'IRA, 54 ; et la SLPHM, 65.

- Un quartier isolé

Ce quartier, depuis sa construction, est coupé du centre de Saint-Quentin-Fallavier et est plus proche de la commune de Villefontaine. Les dessertes en transports en commun ne facilitent pas son rapprochement du centre. Il n'y a qu'une ligne de bus reliant Les Moines et le centre de la commune. Il est plus rapide pour les habitants de rejoindre en bus le centre-ville de Villefontaine que celui de Saint-Quentin-Fallavier. Cet isolement est révélé ou renforcé par les erreurs nombreuses d'adressage du courrier et par l'ignorance de l'ensemble des habitants de la commune quant à l'existence du quartier des Moines.

- Un quartier encore dégradé

Il y a quelques années, les logements sociaux, notamment des Hauts du Lac, ont connu des difficultés : bâti en mauvais état, gestion insuffisante. Une opération de réhabilitation et d'aménagement concernant les bâtiments, les espaces publics et les équipements a été lancée il y a cinq ans. La gestion des logements (accueil, entretien quotidien) a été améliorée. Mais la réhabilitation et la gestion restent à poursuivre puisqu'elles ne concernent qu'une partie des Hauts du Lac. Les différents bailleurs n'ont pas tous suivi le même calendrier. Tous n'ont pas développé le même effort en matière de gestion. Le projet d'une création d'une Maison de quartier, dans le cœur des Moines, regroupant les équipements de la halte-garderie, du relais des assistantes maternelles et du centre social aujourd'hui disséminés a été prévu et doit être réalisé.

- Un quartier aux équipements sous-valorisés

La présence d'équipements dans le quartier reste encore insuffisante, ce qui oblige les habitants à se déplacer vers le village ou Villefontaine. Les équipements sont présents tels que l'Ecole des Moines, une épicerie de quartier, une annexe du centre social, une halte-garderie, une mairie annexe, un local commun résidentiel, mais ils ne semblent pas répondre aux besoins des habitants. L'épicerie, bien qu'ouverte tard le soir, le dimanche et les jours fériés connaît régulièrement des difficultés et est menacée constamment de disparition. L'annexe du centre social a réduit ses activités et supprimé ses permanences de consultation²²⁹, les habitants préférant aller au village ou à Villefontaine. La halte-garderie et la mairie annexe offrent des horaires d'ouverture restreintes. Le local commun résidentiel dans lequel

²²⁹ Il y a eu suppression notamment des consultations PMI et assistantes sociales.

se déroulent certaines activités du centre social, d'associations d'habitants offre des locaux qui ne peuvent accueillir toutes formes d'usage.

- Un quartier concentrant localement des populations précaires

Ce quartier concentre en quelques lieux des populations en situation sociale et économique précaire. Ainsi, dans le parc de logement social individuel des Hauts du Lac géré par Pluralis, 30,4% des occupants actifs sont à la recherche d'un emploi. Dans le parc de logements sociaux du Bateau géré par l'OPAC 38, 75% des locataires ont moins de 60% du plafond des ressources PLA pour vivre, et dans le parc de logements sociaux des Moines géré également par l'OPAC 38, 67% des locataires ont moins de 60% de ce plafond.

- Un quartier concentrant des populations d'origine étrangère

Ce quartier concentre également en quelques lieux des populations d'origine étrangère. Ainsi, dans les groupes de logements sociaux dits «Les Moines» et «Le Bateau», gérés par l'OPAC 38, respectivement 27,3% et 22% des populations sont des populations étrangères. Aux dires de certains acteurs interviewés, ces populations vivent entre elles et refusent d'échanger, voire de se mélanger. Les acteurs s'inquiètent face au développement de phénomènes qu'ils qualifient de «ghettoïsation» ou de «communautarisme».

- Un quartier à la vie sociale encore fragile

Une association d'habitants a existé durant de nombreuses années, proposant de multiples activités et animant le quartier. Mais dès le milieu des années 1990, la mobilisation des habitants a reculé. Et bien que depuis deux ou trois ans, il y ait un regain d'intérêt pour les activités proposées par l'école, le centre social ou la nouvelle association «Sous le Cygne des Moines», créée en 2001, pour participer aux diverses réunions publiques organisées sur le quartier, la mobilisation reste difficile. Seul le porte-à-porte avec beaucoup d'informations suscite un minimum de participation.

7.3. Des dévalorisations-types

Le «destroy»

Une dévalorisation-type qui émerge est celle du quartier «*destroy*», c'est-à-dire au sens anglo-saxon du terme, détruire. Cette dévalorisation renvoie à la fois à la destruction et à la crasse. Elle est la dégradation physique, omniprésente de tout temps dans le quartier ou la ville.

Tout d'abord, cette dégradation est visible. Elle se traduit par un bâti détérioré, par des murs aux peintures délavées, par des bancs et des boîtes aux lettres cassés, par des portes d'entrée qui ne fonctionnent plus. Elle est perçue comme ayant des causes multiples : vieillissement du bâti, absence d'entretien et de gestion par les offices bailleurs, détériorations dues à des usages répétés non prévus, détériorations volontaires, etc. D'un quartier à l'autre, voire à l'intérieur d'un quartier, la dégradation peut varier. Dans certains lieux, elle n'est pas importante : elle doit être traitée et gérée²³⁰. Dans d'autres, elle est telle que les bâtiments ne peuvent plus être occupés et doivent être détruits. De même, dans l'histoire des quartiers, son acuité est inégale. Elle peut y être présente à un moment donné et ne plus l'être, car les politiques de réhabilitation ont gommé tous ses effets²³¹.

Ensuite, même lorsqu'elle n'est plus aussi visible, elle peut être un souvenir tenace et une menace. Les acteurs professionnels s'en souviennent ou le craignent et l'évoquent notamment pour certains sous-quartiers spécifiques²³². Pourquoi ? Parce qu'ils traquent le dégradé ou le taudis, leur vocation étant donner du mieux-vivre aux habitants. Le taudis, parce qu'il est l'image du pire pour «l'habiter», parce qu'il signifie l'habitat insalubre et la vie sociale misérable, est ce contre quoi les professionnels construisent leurs pensées et leurs actions.

Cette dégradation est d'ailleurs toujours là, insidieuse. Elle se présente comme une dégradation au quotidien, presque anodine, peu visible au premier regard. Quelques détériorations volontaires des portes d'entrées d'immeubles, des jets de papier dans la rue, dans les espaces verts, quelques traces et odeurs d'urine dans les

²³⁰ Les acteurs de la ville nouvelle dans le cadre de la politique de la ville mettent en place la gestion urbaine et sociale de proximité (GUSP).

²³¹ Ainsi, à Villefontaine, le quartier des Roches a été réhabilité.

²³² Ainsi à l'Isle d'Abeau, les acteurs craignent que le Triforium se dégrade encore plus.

montées d'escalier ou au bas des immeubles, des crottes de chien sur les trottoirs suffisent. Cette dégradation-là, malgré les efforts incessants actuels des offices bailleurs et des communes pour l'enrayer, est prête à se diffuser. Elle révèle une indifférence des habitants à l'égard de leur environnement ou une incompétence professionnelle des logeurs ou des services municipaux. Elle démontre, aux yeux de ceux qui n'habitent pas là, que la population de ces quartiers n'a pas le souci de la propreté et de la préservation de son environnement. Elle jette le soupçon sur cette population. Même si ces actes de dégradation restent mineurs et ne sont l'œuvre que de quelques habitants, par amalgame, ils entachent la réputation de la population entière ; et cette dégradation, comme d'autres, stigmatise le quartier, ses habitants et les professionnels.

L'hétéroclite

L'hétéroclite est un autre type de dévalorisation urbaine. Il signifie : espace constitué d'éléments divers, épars, sans lien entre eux. Il reprend la présence de l'hétérogénéité urbaine, de la monofonctionnalité et de la discontinuité urbaine qui ont une connotation négative.

L'hétérogénéité urbaine peut prendre plusieurs formes dans la ville nouvelle : juxtaposition de formes concaves et de formes convexes, alternance de petites masses, de gros blocs, de pleins et de vides, de maisons et de quelques barres, d'espaces construits et d'espaces verts, d'espaces publics différemment entretenus. Les acteurs «ressources» la jugent négativement car ils ont du mal à percevoir le lien ou la cohérence entre ces espaces fort différents, de par leurs formes et non de par leurs usages.

La tendance à la monofonctionnalité, même dans une ville nouvelle construite sur le principe de la plurifonctionnalité, est une autre composante de l'hétéroclite. Les villes se spécialisent : Villefontaine est une ville de logement, Saint-Quentin-Fallavier, une ville d'activités économiques et Isle d'Abeau, une ville des services et de la culture. Leurs quartiers plurifonctionnels à l'origine voient leurs commerces et leurs équipements se fermer. Ils n'ont plus que pour fonction, celle de loger. Ils cohabitent à côté d'espaces essentiellement verts qui accueillent les loisirs et de zones exclusivement dédiées aux activités économiques de haute technologie. Cette monofonctionnalité signifie donc que chaque espace au sein de la ville nouvelle, voire au sein du quartier, est affecté d'une fonction - fonction industrielle, fonction de loger, fonction d'instruire, etc. - et que chacun de ces espaces fonctionne en lui-même, les relations avec les autres se faisant exclusivement par des espaces de circulation ou n'étant pas toujours assurées de manière satisfaisante par les transports en commun.

Un sentiment de discontinuité urbaine en résulte. Dans la ville nouvelle, mais également dans les quartiers, des coupures séparent, des masses ou des zones s'ignorent. La dissémination du bâti, l'absence de densité dans l'espace urbain, la présence importante de vides urbains ou d'espaces verts créent des interstices qui ne fonctionnent pas comme liens entre les volumes. Cette discontinuité menace l'unité

des quartiers, des villes et de l'agglomération nouvelle et empêche la proximité et les échanges.

Le vide social

La dévalorisation est ici synonyme d'absence de sociabilité, d'activités économiques et sociales diverses, de plurifonctionnalité. Les discours stéréotypés de type «*Il n'y a rien à faire dans ce quartier !*» résument bien cette sensation de vide social, qui amène la monotonie et l'ennui chez les habitants.

Mais ce vide n'a pas le même sens dans les «quartiers pauvres» que dans les «quartiers riches». S'il est signe du pire pour les premiers, il est souhaité pour les deuxièmes. Ainsi, dans la ville nouvelle d'Isle d'Abeau, s'il est signe du pire pour les quartiers de Servenoble, de Triforium, il est constaté et souhaité pour le quartier des Trois Vallons. Yves Grafmeyer, sociologue, nous apprend que le fait qu'il ne se passe rien dans les «quartiers riches», qu'il n'y ait pas de vie locale, d'effervescence habitante n'est pas un problème. Au contraire, moins il se passe d'événements, moins l'habitant participe à la vie locale, mieux le quartier se porte²³³. Le vide social pose problème pour le «quartier pauvre», alors qu'il n'en pose pas pour le «quartier riche».

Dans les quartiers à majorité d'habitat social, l'absence de relations sociales est envisagée comme le seul futur possible pour ces quartiers. Beaucoup de fantasmes, d'incertitudes quant à l'avenir expriment l'idée que le peu d'activités sociales, de relations sociales existantes peuvent disparaître.

Les discours sur la non-fonctionnalité du quartier renvoient également au vide. Le «mauvais quartier» est non fonctionnel par la rigidité de sa forme urbaine, l'inadaptation de ses logements, l'insuffisance d'équipements, de commerces, sa distance au centre. Cette non-fonctionnalité comme caractéristique du «mauvais quartier» n'exprime-t-elle pas l'ironie de l'histoire, la dégradation des idées urbanistiques elles-mêmes lors de leur mise en pratique ? La ville nouvelle devait suppléer le grand ensemble, être fonctionnel, c'est-à-dire offrir la présence de plusieurs fonctions dans les quartiers qui permettent l'expression de différents usages. Aujourd'hui, l'insuffisance d'équipements, le renforcement d'une seule fonction dans certains quartiers, «l'habiter», a rendu ces quartiers non pratiques pour les habitants. La réduction des fonctions à une seule a tué la fonctionnalité du lieu.

La dévalorisation comme état d'esprit et mode de vie particuliers

Les «mauvais quartiers» de la ville nouvelle sont définis comme des lieux où il y a un état d'esprit et un mode de vie particuliers.

²³³ GRAFMEYER, Y. *Quand le Tout Lyon se compte...* Lyon, PUL, 1992.

Comme état d'esprit particulier, ces quartiers sont des lieux où les habitants sont perçus comme individualistes, indifférents, repliés sur eux-mêmes, non solidaires, non-mobilisés et non-mobilisables. Cette caractéristique est à l'image de celle que l'on attribue à la ville et à la société actuelles : ne dit-on pas actuellement que la société ou les citoyens sont individualistes, superficiels, indifférents ? Mais, si cette caractéristique stigmatise les quartiers d'habitat social, elle valorise les «quartiers riches». La non-mobilisation, signe du pire, du renoncement pour le «quartier pauvre», exhausse le «quartier riche»²³⁴.

Le quartier «défavorisé», comme la ville et la société, doit être citoyen. Les habitants doivent participer à la vie locale. Seul l'habitant mobilisé, militant, peut exprimer ses besoins. Dans leur quête du bonheur, les acteurs professionnels ont besoin d'accéder aux désirs et aux aspirations des habitants. Pour eux, le «bon habitant» est celui qui est mobilisé et mobilisable ; la mobilisation étant évoquée comme la seule chance de salut pour ces quartiers.

Comme mode de vie spécifique, ces quartiers sont des lieux dont l'état d'esprit particulier engendre des comportements anormaux tels que le non respect des liens sociaux, familiaux, des valeurs traditionnelles, ou les pratiques de délinquance. Là encore, cette caractéristique n'est jamais que l'image grossissante de la représentation stéréotypée que l'on a à l'égard de la ville et de la société actuelle : ne dit-on pas que la ville et la société actuelles sont les lieux d'une délinquance accrue, de la perte des valeurs traditionnelles, etc. ?

Le quartier en déclin

Toutes les caractéristiques qui sont attribuées à la ville contemporaine, c'est-à-dire la mobilité, l'hétérogénéité, l'anonymat, l'indifférence, la superficialité des relations sociales sont reprochées aux quartiers dits «sensibles». Ces caractéristiques, qui définissent sinon la «bonne ville», en tout cas la ville, sont synonymes de dégradation pour le quartier d'habitat social. Pourquoi sommons-nous ce dernier d'être un village, donc une anti-ville ? Pourquoi y exigeons-nous de la connivence, de la convivialité, de la reconnaissance, comme si le village mythique ou historique d'autrefois devait ressusciter ?

Le quartier a toujours été défini jusqu'ici comme un village urbain. Figure classique de la sociologie urbaine, il se caractérise par un espace à dimension humaine, une identité sociale spécifique, des règles sociales propres, par la connaissance et la reconnaissance, par la solidarité entre habitants et par une certaine immobilité urbaine.

²³⁴ Cf. à ce propos, GRAFMEYER, Y., op. cit.

Au cours de notre travail d'enquête auprès des «acteurs ressources», des représentations du quartier comme village urbain ont certes émergé. Dans les «têtes» de ces acteurs, quelques lieux avaient encore cette fonction de village urbain : Les Roches, notamment, un des premiers quartiers construits de la ville nouvelle. L'aspiration à vouloir créer de tels villages est encore très forte.

Mais d'une manière générale, le quartier, comme lieu de sociabilité, ressemble de plus en plus à la ville. Les lieux de sociabilité des habitants se dispersent à travers la ville. Si les habitants ont encore quelques relations avec leurs voisins et des membres de leur famille habitant dans une certaine proximité, ils sont amenés à se déplacer, à côtoyer d'autres habitants dans d'autres lieux tels que le supermarché ou le centre-ville, loin de leur quartier. Il n'est pas rare non plus qu'ils côtoient d'autres habitants appartenant à d'autres quartiers. Ainsi, le quartier perd son caractère de village.

La mobilité résidentielle fortement constatée dans la ville nouvelle accentue le déclin du quartier-village. Le renouvellement rapide des habitants dans les quartiers dits «difficiles» empêche la fabrication de relations sociales stables et durables.

L'hétérogénéité, les origines diverses des habitants viennent également mettre en cause l'existence du quartier. Certes cette hétérogénéité est souhaitée pour le quartier par les professionnels sous le vocable de mixité sociale, car il y a là l'utopie que tous les habitants quels qu'ils soient peuvent s'entendre, que la diversité enrichit. Elle est remémorée comme le moment mythique, historique et fondateur de la ville nouvelle de la fin des années soixante-dix et des années quatre-vingt où tous les habitants quelles que soient leurs origines sociales, leurs âges, leurs professions, ont cohabité ensemble. Mais trop d'hétérogénéité est perçue négativement, car trop d'hétérogénéité sociale amène des difficultés. En effet, trop de populations différentes en coprésence entraîne des problèmes de voisinage, surtout si ces populations n'ont pas choisi leur lieu de résidence.

Le ghetto

Le ghetto se définit par son homogénéité sociale, ses relations sociales intenses, le contrôle social qui s'y exerce. Certes, la plupart des quartiers d'habitat social ne sont pas des ghettos²³⁵, et notamment ceux que nous avons étudiés. Mais

²³⁵ A ce propos, de nombreux auteurs démontrent que les quartiers d'habitat social français ne sont pas des ghettos. Cf. entre autres : DUBET, F. et LAPEYRONNIE, D. *Les quartiers d'exil*, Paris, Seuil, 1992 ; VIEILLARD-BARON, H. «Le ghetto, un lieu commun impropre et banal. Approches conceptuelles et représentations », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 49, 1990, pp. 13-22.

des phénomènes diffus concernant l'immobilité, l'homogénéité et la sociabilité construisent un tel type.

Le ghetto renvoie au quartier immobile, dont les habitants ne changent pas de lieu de résidence, soit parce qu'ils le veulent, soit parce qu'ils y sont contraints. Dans les «mauvais quartiers» de la ville nouvelle, il y a des habitants mobiles, voire très mobiles d'un point de vue résidentiel, comme nous l'avons vu, mais il y a également des habitants immobiles, qui y demeurent depuis longtemps, sans possibilité d'aller ailleurs. Par définition, le quartier est fixé, demeure. Le sentiment d'appartenance à un lieu ne peut se faire que dans la fixité, le demeurer, l'habiter. Yves Chalas l'a analysé : pour se fixer, habiter, appartenir à un lieu, il faut répéter, ritualiser ses gestes, ses pratiques, ses itinéraires²³⁶. La ritualisation des pratiques, la routine, la durée permettent l'enracinement. L'immobilité ou la fixité ne pose donc pas en soi de problème.

Les acteurs professionnels perçoivent d'ailleurs le «bon habitant», comme un habitant de longue date, un habitant à demeure, qui s'est approprié le quartier. Seul l'habitant de longue date peut se mobiliser pour son quartier. Sa fixité est signe d'attachement à son lieu de vie. Il est celui que le professionnel va pouvoir mobiliser sur des projets. Mais paradoxalement, trop d'immobilité de la part des habitants est considérée de manière péjorative par les acteurs. Ce trop prend plusieurs formes : habitant qui a peur de sortir de son quartier, qui ne souhaite pas vivre ailleurs, habitant qui n'a pas les moyens économiques pour être mobile, quartier qui de par l'insuffisance de ses infrastructures ne favorise pas la mobilité, etc. Cette immobilité est d'autant plus négative, qu'elle signifie immobilité subie, non voulue et qu'elle signifie de plus en plus immobilité, non pas dans son quartier, mais dans son logement.

Le quartier-ghetto a aussi le tort d'être homogène, de permettre de vivre entre soi. L'analyse sociologique montre pourtant que le «bon quartier», comme mosaïque de groupes sociaux hétérogènes, d'activités sociales et économiques différentes, de types architecturaux divers, est un mythe et une utopie. Même un modèle urbanistique construit sur le principe de la mixité sociale et urbaine, tel que les villes nouvelles, n'a contraint que difficilement des habitants forts différents à vivre ensemble. Les «classes moyennes» très présentes au départ dans les différents

²³⁶ CHALAS Y., *L'invention de la ville*, Paris, Economica/Anthropos, 2000, p. 59 et sq.

quartiers de la ville nouvelle sont parties pour vivre ensemble ailleurs. Le quartier est donc par définition homogénéité relative, contrainte et/ou voulue²³⁷.

Alors pourquoi ce reproche de l'homogénéité ? L'homogénéité accentue la stigmatisation du quartier dit «difficile». Trop de populations de même origine sociale ou culturelle agglomérées en un même endroit n'est pas souhaité. Dans les représentations stéréotypées, des communautés se formeraient, qui ne souhaiteraient pas s'intégrer.

Le quartier marqué par des relations sociales approfondies et un fort contrôle social devient également dangereux ; même si, par définition, le quartier est relations sociales intenses et contrôle social. La proximité sociale et le contrôle social sont donc jugés excessifs. Et dans les représentations, les habitants ne se sentiraient plus libres dans leurs actes et seraient soumis à une volonté politique particulière, à des tendances sécessionnistes.

La dévalorisation économique et sociale

Ce dont souffrent aussi les quartiers dits «sensibles» de la ville nouvelle, c'est de pauvreté, de chômage, de non-intégration. Le quartier ordinaire, comme la ville et la société, n'intègre plus. Il n'accueille plus, comme auparavant. La «bonne ville» et le «bon quartier» qui intégraient au temps historique, presque mythique, des Trente Glorieuses où la croissance économique et sociale profitait à tous les individus, n'existent plus, si ce n'est encore comme idéal d'une société en progrès. Le doute chez les acteurs professionnels et politiques grandit quant à voir un jour revenir le modèle ancien de l'intégration sociale, c'est-à-dire celui d'une intégration sociale ascensionnelle basée sur une intégration économique. Le quartier-intégrateur devient une utopie, voire une illusion à laquelle ils ne croient plus. Ainsi, le quartier n'est plus, comme pour l'Ecole de Chicago, le signe d'un passage obligé vers l'assimilation pour les populations rurales et étrangères arrivant en ville. Il est de plus en plus un espace d'enfermement, d'exclusion, d'immobilité, de «captivité». Pour la plupart des habitants des quartiers d'habitat social, c'est la seule et/ou la dernière étape d'une trajectoire résidentielle à l'image de leur trajectoire professionnelle : stagnante et circulaire. La résidence dans le quartier d'habitat social ne signifie plus passage pour un ailleurs meilleur.

Concernant le phénomène de non-intégration, les acteurs évoquent l'image du quartier sous perfusion, assisté. L'assistanat n'est pas seulement imaginé, il est constaté. Il prend plusieurs formes : une forme sociale et une forme urbaine. Beaucoup de populations de ces quartiers vivent d'aides sociales, aides communales, départementales, nationales, car elles ne

²³⁷PINÇON, M. et PINÇON-CHARLOT, M. *Dans les beaux quartiers*. Paris, Seuil, 1989 ; GRAFMEYER, Y., op. cit.

peuvent faire face à leurs besoins. Et nombre de ces quartiers sont assistés d'un point de vue urbain, architectural et social puisqu'ils bénéficient des mesures de la politique de la ville, mesures de rattrapage, voire de prévention, certes, mais souvent vécues comme exorbitantes.

Cette dévalorisation sociale est représentée comme potentiellement contagieuse. Le chômage et la précarité visibles dans ces quartiers sont perçus comme des phénomènes qui pourraient s'étendre à la ville nouvelle. La précarité du travail massive dans les quartiers d'habitat social est vue par les professionnels comme la norme sociale de demain. Certains affirment même que ces quartiers seraient le lieu d'une redéfinition des normes d'intégration.

L'insécurisant

Le «mauvais quartier» fait peur. Les représentations stéréotypées mettent en avant l'argument que le taux de délinquance dans les quartiers dits «difficiles» est supérieur aux taux trouvés dans d'autres quartiers. Mais les chercheurs expliquent qu'il n'y a pas plus de délinquance dans ces quartiers que par ailleurs, et qu'il est plutôt souhaitable de parler de sentiment d'insécurité que d'insécurité réelle.

Ce sentiment d'insécurité, y compris chez les habitants et les professionnels de ces quartiers, se cristallise sur certains comportements habitants et espaces. Rentrer dans telle partie du quartier fait peur. Passer dans telle rue, traverser telle place fait peur. L'étranger fait peur. Le jeune qui discute au pied des bâtiments fait peur. Le chômeur, le délinquant font peur.

Le vandalisme quotidien, les actes d'incivilités ou la morphologie urbaine peuvent expliquer ce sentiment. Mais sont-ils suffisants ?

Cette peur semble liée aux phénomènes de repli des habitants sur leur logement et des professionnels sur des secteurs géographiques ou des pratiques fortement réduits. Le sentiment d'insécurité traduit le fait que nous ne sommes plus certains d'être chez nous. Habitants ou professionnels, nous sommes des étrangers dans notre propre quartier ou secteur d'activités. Ainsi, lorsque les espaces publics sont occupés par des «dealers», que ces mêmes espaces subissent des dégradations, les habitants, mais également certains professionnels, éprouvent un sentiment de gêne, voire de peur. De même lorsque les logements, les espaces publics sont occupés par des populations qui ont des comportements différents, les habitants et professionnels se sentent gênés. Ce sentiment va de pair avec le rétrécissement des espaces publics accessibles. Beaucoup de professionnels évoquent encore ce temps passé où tous les habitants s'entendaient, se côtoyaient, utilisaient l'ensemble des espaces publics du quartier. À cette époque-là, ils disent volontiers que tous, habitants et professionnels, étaient confiants. Aujourd'hui, ils éprouvent ce sentiment d'insécurité, «cette

ambiance», comme ils disent, et sont inquiets quant à l'avenir de ces quartiers auxquels ils n'ont accès que partiellement.

La concentration

La concentration n'est pas le ghetto. Elle signifie cumul d'éléments à la fois identiques et divers, alors que le ghetto signifie regroupement exclusif d'éléments identiques. Elle renvoie à plusieurs concentrations : la concentration spatiale de logements sociaux, la concentration locale de populations, de jeunes, d'étrangers, de pauvres, de problèmes urbains, sociaux et économiques, la focalisation de peurs à l'égard de quartiers.

La concentration spatiale de logements sociaux sous forme de barres comme dans le quartier des Moines à Saint-Quentin-Fallavier symbolise la concentration de populations pauvres. Cette concentration ne pose problème que lorsqu'elle est une concentration possible de la pauvreté. La concentration de logements sous forme de tours dans le quartier de la Défense dans les Hauts-de-Seine ou dans les quartiers de Manhattan à New York, par exemple, n'en pose pas, car elle est signe de présence de populations riches, d'activités économiques ou de fonctions de prestige.

La concentration spatiale de logements sociaux, sous n'importe quelle forme d'ailleurs, en habitat collectif ou individuel, dans l'ensemble des quartiers de la ville nouvelle signifie concentration de populations pauvres et pose question.

La concentration de populations au statut social dévalorisé nuit au quartier. La présence importante d'exclus participe au stigmatisme des quartiers dits «difficiles», parce qu'elle s'inscrit dans un espace particulier, et parce qu'elle devient de par son inscription géographique de plus en plus visible. Cette visibilité est peu acceptée, car elle s'oppose à la représentation idéale du quartier qui est celle d'un quartier équilibré socialement et culturellement. En outre, elle mobilise des idées reçues sur les modes de vie de ces populations. Beaucoup de discours de professionnels mettent l'accent sur les modes de vie différents de ces exclus, sur leurs règles, leurs valeurs, sur leurs comportements d'assistés avec leur logique, etc.

Enfin, la concentration signifie concentration de problèmes économiques, sociaux et urbains. Ces quartiers sont « mauvais » parce qu'ils concentrent les chômeurs, les délinquants, les problèmes dus à la mauvaise qualité urbaine, architecturale, les problèmes de gestion et d'entretien du patrimoine bâti. L'agglomération de tant de problèmes divers dans un même espace rend visibles ces différents dysfonctionnements et stigmatise en retour l'espace lui-même. Dans

certain processus de dévalorisation, il s'agit juste d'une concentration inscrite dans l'espace, rendue visible. Dans d'autres, il s'agit d'une concentration qui engendre d'autres problèmes, la concentration de problèmes devenant alors exponentielle.

La dévalorisation fonctionne en boucle

Deux causalités fortement liées expliquent la dévalorisation : celle de la dévalorisation comme l'effet d'une forme sociale sur une forme urbaine et celle de la dévalorisation comme l'effet inverse, c'est-à-dire comme l'impact d'une forme urbaine sur une forme sociale. Leur articulation est telle qu'une simple causalité devient une causalité complexe où les causes s'enchaînent. La dévalorisation sociale entraîne une dévalorisation urbaine qui elle-même entraîne une dévalorisation sociale et vice-versa.

Ces deux causalités s'appuient sur deux paradigmes qui ont sous-tendu et sous-tendent encore les actions urbanistiques : le paradigme spatial, c'est-à-dire l'espace inducteur de vie sociale, et le paradigme social, c'est-à-dire la vie sociale inductrice d'espace. Ainsi, par exemple, pendant longtemps et notamment avec l'urbanisme progressiste, les « professionnels de la ville » ont repris le paradigme spatial et créé des espaces urbains et des formes architecturales qui devaient changer les pratiques sociales, les modes de vie des citoyens et induire une nouvelle vie sociale. Aujourd'hui, même si le paradigme social est de plus en plus partagé par les professionnels, le paradigme spatial, bien qu'altéré, est encore très présent. En effet, si les professionnels s'accordent à penser que l'espace ne change pas les modes de vie, que traiter les problèmes urbains ne pourra pas remédier aux problèmes sociaux, le traitement de l'espace peut néanmoins influencer l'état d'esprit des habitants. L'aménagement de l'espace ou la rénovation urbaine, à défaut de tout résoudre, peut apporter une « meilleure ambiance », c'est-à-dire agir sur l'état d'esprit des habitants, état d'esprit jugé morose. L'espace n'a plus la prétention de changer radicalement la vie. Il peut avoir quelques effets sociaux ou psychologiques à la marge.

Les extrêmes et les excès

Le « mauvais quartier » se définit par ses extrêmes et ses excès. Il est celui des trop ou des pas assez. Le quartier devient signe de négativité lorsqu'il signifie les extrêmes en toutes choses.

À la ville nouvelle, il est «mauvais» lorsqu'en son sein il y a trop d'uniformité architecturale et urbaine, trop hétérogénéité ou trop homogénéité urbaine et sociale, trop de mobilité résidentielle, trop de fixité, trop de concentration de logements sociaux, de populations jeunes, d'origine étrangère, trop de discontinuité, trop de distance, trop de vide social, trop de... Mais il est aussi « mauvais » lorsqu'en son sein il n'y a pas assez d'hétérogénéité, pas assez de brassage, pas assez de densité, pas assez de mobilité, pas assez de fixité, pas assez de continuité, pas assez de proximité, pas assez de convivialité, pas assez de...

La présence d'extrêmes et d'excès accable le « mauvais quartier » qui apparaît toujours comme coupable de quelque chose, coupable d'être trop ou pas assez. Il est toujours coupable de ne pas être la ville ou de ne pas être le village.

Ce trop ou ce pas assez fonctionne différemment d'un type de quartier à l'autre. Il est souvent signe du pire pour les « quartiers défavorisés », alors qu'il est signe du meilleur pour les «quartiers d'excellence». Trop d'homogénéité pose problème dans les «quartiers défavorisés», alors qu'il n'en est rien dans les «quartiers d'excellence». Trop de vide social pose problème dans les «quartiers défavorisés» alors qu'il en n'est rien dans les «quartiers d'excellence». Etc. Inversement, pas assez d'homogénéité pose problème, alors que...

Cette dévalorisation-type renvoie à celle de la valorisation comme signe de l'entre-deux, du milieu, de l'équilibre. Ainsi, le «bon quartier» est le quartier de l'hétérogénéité, mais pas trop, de l'homogénéité, mais pas trop, du brassage, mais pas trop, de l'immobilité, mais pas trop, de la mobilité, mais pas trop, de... , mais pas trop.

C'est pour atteindre ce juste milieu que des thèmes tels que seuil, mixité, brassage, équilibre, et des politiques telles que la politique de peuplement équilibré, la politique de mixité sociale et urbaine sont évoqués. En effet, les seuils à ne pas dépasser, sont constamment mobilisés dans l'imaginaire urbanistique et social. La mixité, même si elle apparaît illusoire, oriente les discours et les actions professionnels. Le peuplement des logements sociaux tente de se faire en fonction de

quotas. Les professionnels évitent encore de regrouper les populations à problèmes ou étrangères. Mais cette notion de juste milieu ou d'équilibre est difficile à manier : à partir de quel (s) seuil (s), de quel (s) degré (s) de concentration de population à problèmes y a-t-il difficulté ? Qu'est-ce qu'une famille à problèmes ? Aussi, de nombreux professionnels ne sont pas dupes. Ils ont conscience que cette pratique de l'équilibre ne résout en rien les dysfonctionnements. Elle ne fait qu'au mieux les rendre invisibles.

7.4 . Mais une dévalorisation controversée et incertaine

Quand nous cherchons à mieux définir de la dévalorisation de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, force est de constater que la géographie des «mauvais quartiers» est controversée et que la dévalorisation apparaît parfois introuvable, voire incertaine.

Une géographie de la dévalorisation controversée

Un des premiers constats que nous pouvons faire est que la dévalorisation urbaine et sociale des quartiers de la ville nouvelle est différemment appréciée. Les quartiers dévalorisés qui émergent dans les différents dispositifs de la politique de la ville²³⁸ ne sont pas exactement ceux énoncés par les acteurs interviewés. Tout d'abord, la hiérarchisation entre les quartiers les plus dévalorisés et les moins dévalorisés, reprise dans le diagnostic territorial réalisé par le bureau d'études Trajectoires²³⁹, n'est pas tout à fait celle du contrat de ville. Ensuite, la hiérarchisation proposée dans le contrat de ville n'est pas synonyme de celle présentée récemment pour bénéficier du programme national de rénovation urbaine. Enfin, la désignation de Villefontaine comme le territoire de la ville nouvelle faisant l'objet de violences urbaines vient troubler cette géographie. Mais surtout, ces quatre

²³⁸ Ces dispositifs sont entre autres : contrat de ville, programme national de rénovation urbaine, «quartiers ou villes exposés de façon récurrente aux violences urbaines».

²³⁹ *Contrat de ville Nord Isère : diagnostic territorial*. Trajectoires Reflex, GRE. Lyon. 2001.

hiérarchisations ne correspondent pas exactement à celles avancées par les acteurs interviewés.

Ainsi, dans le diagnostic territorial, onze quartiers ont été identifiés comme posant problèmes. Dans ce diagnostic apparaissent des quartiers très dévalorisés devant faire l'objet d'actions importantes, tels que le quartier de Riente Plaine de La Verpillière, le quartier des Roches de Villefontaine, le quartier de la Grive de Bourgoin-Jallieu, puis des quartiers dévalorisés nécessitant quelques actions concernant le champ social et urbain, tels que le quartier Servenoble de Villefontaine, le quartier Champfleuri de Bourgoin-Jallieu et le quartier des Moines de Saint-Quentin-Fallavier, et enfin des quartiers dévalorisés nécessitant des actions sociales, tels que les quartiers de Champaret et de Pont Saint Michel de Bourgoin-Jallieu, le quartier de Saint Bonnet de Villefontaine. Les quartiers de Saint Hubert et de Pierre Louve de l'Isle d'Abeau ont été également diagnostiqués, mais fautes de données détaillées, ils n'ont pas été classés dans ce diagnostic.

Dans la convention-cadre du contrat de ville, l'ensemble de ces quartiers ont été désignés comme «*sites sensibles*», sans distinction. Ils sont considérés comme des territoires pertinents d'intervention de niveau 1, c'est-à-dire comme des :

«quartiers qui cumulent des difficultés urbaines et sociales devant faire l'objet de projet de restructuration sollicitant une mobilisation de financements publics importants.²⁴⁰».

Le périmètre de ces quartiers, ainsi que leur classification, n'ont d'ailleurs toujours pas été validés par les acteurs politiques locaux.

Dans le dossier de demande d'agrément au PNRU, seuls apparaissent les quartiers devant faire l'objet de restructuration urbaine lourde, d'opération de démolition-reconstruction de logements sociaux, de réhabilitation de logements sociaux et copropriétés privés, de résidentialisation, de sécurisation d'espaces publics et privés et de revitalisation de centres commerciaux, c'est-à-dire le quartier Champfleuri de Bourgoin-Jallieu, le quartier de Riente Plaine de La Verpillière, le sous-quartier du Triforium (Saint Hubert) de l'Isle d'Abeau et les quartiers de Saint Bonnet, de Servenoble et des Roches de Villefontaine. Les trois premiers quartiers ne

²⁴⁰ Contrat de ville, *L'agglomération Nord Iséroise. Convention cadre (2000-2006)*. 2000, p.8.

sont pas des zones urbaines sensibles, mais leurs indicateurs de dévalorisation semblent proches des quartiers classés en ZUS ; les trois derniers sont des quartiers classés ZUS. L'appartenance à la classification ZUS et la proximité des indicateurs urbains et sociaux entre quartiers ZUS et quartiers non ZUS sont les critères retenus pour faire apparaître ces six quartiers comme les plus dévalorisés et les plus prioritaires en terme de traitement. Cette demande, si elle est acceptée, affinerait la hiérarchisation proposée par le contrat de ville. Ces six quartiers, en ZUS et assimilés, deviendraient les quartiers prioritaires de niveau 1 du contrat de ville, objet de restructurations importantes. Les cinq autres seraient des quartiers de niveau 2, demandant moins d'interventions lourdes.

Dans la liste des 23 quartiers ou villes *«les plus exposés de façon récurrente aux violences urbaines»*, apparaît la commune de Villefontaine. Ce n'est pas un ou des quartiers du contrat de ville ou du PNRU jugés insécurisants ou voire l'ensemble de la ZUS de Villefontaine qui est désignée, mais l'ensemble de la commune de Villefontaine.

Les acteurs interviewés se représentent, quant à eux, cette géographie de la dévalorisation de manière différente.

Il y a tout d'abord des acteurs pour qui l'inscription de ces quartiers ou de tout autre territoire de la ville nouvelle dans la politique de la ville n'a pas lieu d'être. Il y a certes des processus de dévalorisation, des *«difficultés qui se sont radicalisées»*, mais ces difficultés n'ont pas l'ampleur de celles rencontrées dans les quartiers «classiques» bénéficiant de la politique de la ville. Ces mêmes acteurs affirment que la mise en œuvre du contrat de ville a été voulu par l'Etat pour pousser les acteurs locaux à travailler ensemble à l'échelle de l'agglomération. La politique de la ville à l'Isle d'Abeau n'est pas légitime : elle est une politique «prétexte» à fabriquer de l'agglomération.

Puis, il y a des acteurs pour qui cette politique est légitime. Les difficultés existent. Elles sont presque de même ampleur que celles rencontrées dans les quartiers «classiques» de la politique de la ville. Mais ces acteurs proposent d'autres hiérarchisations en termes de quartiers dévalorisés. Ainsi, ils sont d'accord pour dire que les quartiers de Villefontaine, soit Les Roches, Saint Bonnet et Servenoble, sont les plus dévalorisés. Les quartiers de Bourgoin-Jallieu, soit Champfleuri et Champaret, celui de la Verpillière, Riente Plaine, et celui de Saint-Quentin-Fallavier, les Moines, sont également dévalorisés. Mais cette dévalorisation est de nature

différente. Dans les quartiers de Champfleuri, Saint Bonnet, Riente Plaine, il y a des dysfonctionnements urbains, tels que des logements dégradés, vacants, qui poussent à mettre en œuvre des opérations de démolition-reconstruction de logements. Dans les quartiers des Roches et de Servenoble, les logements sont à réhabiliter. Dans le quartier des Moines, il s'agit d'aménager les espaces publics. Dans le quartier de Riente Plaine, la forte concentration de population étrangère, d'origine turque donne une mauvaise image à ce quartier. Il faut y mener une politique de peuplement et d'attribution de logement adaptée. A l'Isle d'Abeau, les quartiers de Pierre Louve et de Saint-Hubert ne connaissent pas de grosses difficultés. Le quartier de Pierre Louve a une image positive à l'extérieur, et connaît quelques tensions intergénérationnelles et des phénomènes de dégradation. Dans le quartier de Saint Hubert, seul le sous-quartier du Triforium est dévalorisé. Ce dernier a une image négative à l'extérieur et connaît des difficultés sociales et urbaines : une mobilité et une vacance importantes dans les logements sociaux publics. Ce sous-quartier doit faire l'objet d'une action démolition-reconstruction de logements. Le quartier des Hauts de Saint Germain, l'autre sous-quartier de Saint Hubert, a, quant à lui, une image positive à l'extérieur et ne connaît que des problèmes d'entretien, de nuisances et de relations intergénérationnelles.

Ces acteurs, s'ils ne remettent pas en cause la légitimité de la mise en œuvre de la politique de la ville, se sont interrogés et s'interrogent néanmoins sur l'inscription de certains quartiers au contrat de ville. Ils se sont d'abord interrogés pour le quartier Pierre Louve de l'Isle d'Abeau au moment de la mise en œuvre du contrat de ville. Ce quartier, selon eux, aurait pu ne pas être inscrit. Mais connaissant mieux le fonctionnement de ce quartier aujourd'hui, grâce au diagnostic territorial, préalable au contrat de ville, ils ne remettent plus en question la pertinence de son inscription. Dans certains secteurs de Pierre Louve, il y a une dégradation d'espaces extérieurs, une sociabilité de voisinage conflictuelle et un taux d'impayés qui génère des difficultés de gestion pour les organismes bailleurs. Ces acteurs étaient encore perplexes quant à l'inscription rapide de certains quartiers au contrat de ville, et ayant fait tardivement l'objet du diagnostic territorial. C'était le cas du quartier de La Grive de Bourgoin-Jallieu qui, suite à un fait divers et à une demande sociale d'action ponctuelle, a été inscrit par la municipalité dans le périmètre d'action du contrat de ville. Ce quartier ne semblait pas présenter de grandes difficultés. Beaucoup de ces acteurs auraient été prêts à en inscrire d'autres : à Villefontaine, une

partie du quartier des Fougères et le quartier de Muissiat pourraient faire l'objet de la politique de la ville. Le quartier des Fougères est en cours d'achèvement, très peuplé et manque d'équipement. À l'Isle d'Abeau, le périmètre du Triforium aurait pu être élargi immédiatement au sud au quartier des Dentellières. Et la ZAC de Fondbonnière en cours d'achèvement est un territoire qui pourrait demain se valoriser comme se dévaloriser. D'autres acteurs étaient disposés à réduire les périmètres et à faire sortir des quartiers prioritaires, comme par exemple, le sous-quartier des Hauts de Saint Germain du quartier Saint Hubert à l'Isle d'Abeau. Aujourd'hui, ces acteurs ont été en partie écoutés, puisque le périmètre des quartiers concernés par la politique de la ville est en cours d'extension, extension aux Fougères, sur Villefontaine et extension à la Dentellière dans le quartier Saint-Hubert sur l'Isle d'Abeau.

Certains de ces acteurs s'interrogent également sur la demande actuelle d'agrément au PNRU pour certains quartiers. Le quartier Saint Bonnet doit faire l'objet d'une opération de rénovation urbaine, de démolition-reconstruction de logements. Les quartiers des Roches et de Servenoble doivent essentiellement rénover leur centre commercial. Le sous-quartier du Triforium ne présente pas, quant à lui, de critères de dévalorisation suffisants pour être en partie démoli et reconstruit. Il devrait plutôt faire l'objet d'action en gestion urbaine et sociale de proximité (GUSP), tel que cela est proposé dans le contrat de ville.

Tous s'étonnent de la désignation de Villefontaine comme «*ville de violences urbaines*» devant bénéficier d'une véritable politique de prévention de la délinquance. Certes, les acteurs sont d'accord pour dire qu'il y a des incivilités et des actes de délinquances, mais ces derniers ne sont pas à l'échelle communale, tout au plus très localisés dans la ZUS, et dans le quartier des Roches notamment, et ne sont pas encore d'une grande ampleur.

Une dévalorisation parfois introuvable

Les « mauvais quartiers » de l'Isle d'Abeau ne sont pas les quartiers dits «difficiles». Certes, certains critères quantitatifs montrent qu'il y a des problèmes sociaux et urbains dans ces quartiers équivalents à ceux des quartiers dits «difficiles» situés dans d'autres agglomérations. Le taux de chômage des populations actives présent dans les quartiers de Saint Bonnet, de Servenoble ou des Roches, soit 20,8%,

avoisine le taux moyen rencontré dans les quartiers ZUS qui est de 25,4%. Le taux de vacance dans le logement social au Triforium, soit 16,6%, est supérieur au taux de vacance moyen dans les quartiers en ZUS qui est de 8,2%. Le taux de mobilité dans le parc de logement social en contrat de ville de 20,1% est largement supérieur à celui rencontré dans les parcs HLM des autres contrats de ville rhône-alpins qui est en moyenne de 13,2%²⁴¹. De même des critères qualitatifs corroborent ce rapprochement entre «mauvais quartiers» de la ville nouvelle et quartiers dits «difficiles». Les représentations sociales développées à l'égard des «mauvais quartiers» de la ville nouvelle rejoignent celles développées en général pour les quartiers prioritaires de la politique de la ville. Pour les «mauvais quartiers» de la ville nouvelle, les difficultés évoquées sont l'urbanisme éclaté, des logements dévalorisés, des espaces publics dégradés, des populations précarisées, des équipements insuffisants. Pour les quartiers dits «difficiles» en général, un sondage²⁴² récent montre que les difficultés représentées sont celles principalement du manque d'autorité des parents, de la petite délinquance, du chômage, de l'urbanisme et du logement, dont la vétusté des logements, l'absence de qualité de l'habitat, l'architecture médiocre des quartiers de grands ensembles, puis plus secondairement celles de la faible présence des services publics, de l'échec scolaire...

Cependant d'autres critères montrent que les problèmes rencontrés dans les «mauvais quartiers» de la ville nouvelle sont plus faibles. Ainsi, si l'on compare les quartiers prioritaires du contrat de ville Nord Isère et les autres quartiers prioritaires de la politique de la ville en région Rhône-Alpes²⁴³, nous constatons que la précarité sociale et économique est une précarité dite «moyenne», c'est-à-dire que le poids des allocataires «Rmistes» et à bas revenus se situe dans la moyenne voire en dessous du poids de ceux de la région. Dans les «mauvais quartiers» de Villefranche, de Givors-Grigny, d'Annemasse, de Saint-Etienne, de Montélimar, d'Aubenas, de Valence ou de Romans, la précarité est plus importante et accentuée. Le poids des allocataires «Rmistes» et à bas revenus se situe au dessus de la moyenne rencontrée sur

²⁴¹Tableau de bord des quartiers Rhône-Alpes. Etude réalisée par le réseau des trois Agences d'Urbanisme de Rhône-Alpes, pp. 9-10.

²⁴² *Le regard des Français et des habitants des quartiers prioritaires de la rénovation urbaine sur la vie des quartiers et la politique de la ville*. Sondage de l'Institut CSA. Paris, CSA, Ministère de la ville et de la rénovation urbaine, 2003, pp.3-4.

²⁴³ *Tableau de bord des quartiers Rhône-Alpes*. Etude réalisée par le réseau des trois Agences d'Urbanisme de Rhône-Alpes, p. 12.

l'ensemble des quartiers prioritaires de la région. De même, si nous nous référons aux résultats de l'exploitation en 2000 de l'enquête triennale sur l'occupation du parc social en Rhône-Alpes²⁴⁴, on constate des disparités dans l'occupation du parc social concerné par la politique de la ville. Le parc social pris en compte dans le contrat de ville Nord Isère est défini comme un parc type «*ménages jeunes, plus aisés et en situation stable face à l'emploi*». Son occupation se caractérise par rapport à celle du parc social des autres contrats de ville de la région par une vacance plus faible que la moyenne des contrats de ville de Rhône-Alpes, mais supérieure à la vacance moyenne départementale, par peu de ménages monoparentaux, beaucoup de jeunes chefs de ménages (moins de 40 ans) et très peu de personnes âgées (50 ans et plus), moins de ménages à faibles revenus, surtout quand ils sont inférieurs à 20% du plafond des ressources PLA, et très peu de bénéficiaires de minima sociaux, et par une majeure partie d'emplois stables et nettement moins de sans emploi.

En outre, si nous prenons en compte les représentations sociales des acteurs interviewés, il nous est difficile de définir précisément cette dévalorisation. En les écoutant, nous constatons qu'ils emploient rarement pour désigner la dévalorisation de la ville nouvelle les termes de «*ghetto*», «*Bronx*», «*Chicago*». Pour eux, cette dévalorisation sociale et urbaine absolue ainsi nommée se situe dans les périphéries des grandes agglomérations urbaines, dans les grands ensembles, notamment aux Minguettes dans la banlieue lyonnaise ou à la Villeneuve de Grenoble. S'il y a dévalorisation urbaine et sociale en ville nouvelle, elle est de faible ampleur et à «*petite échelle*».

Les «mauvais quartiers» de la ville nouvelle, qui semblent a priori tant redoutés, ne sont donc pas si terribles que cela. Le quartier qui fait peur, celui qui souffre n'est jamais là. Le quartier qui rassemble toutes les caractéristiques à valeur négative dans les «têtes» de ces acteurs, n'est jamais le quartier dans lequel ils habitent et dans ou pour lequel ils travaillent. Il y a toujours des quartiers plus ingérables, plus inhabitables ailleurs. Le «mauvais quartier» est toujours plus loin, de l'autre côté de la rue, de la place. Nous pouvons être dans le quartier le plus redouté, il y a toujours plus redoutant, plus insécurisant ailleurs.

²⁴⁴ Enquête triennale sur l'occupation du parc social en Rhône-Alpes. Exploitation des résultats au 1^{er} Janvier 2000. Analyse des Contrats de Ville de la région Rhône-Alpes. Lyon, Eohs, ARRA HLM, DRE Rhône-Alpes, 2001, p. 23.

Il en va de même pour les populations dites «à problèmes». Les familles qui posent problèmes, les acteurs professionnels en connaissent, mais il y en a pire ailleurs. Les jeunes qui cassent, qui insultent sont toujours ailleurs, jamais là. Il y en a toujours pire ailleurs, dans un autre quartier, dans une autre montée d'escalier. L'étranger qui dérange n'est jamais celui que l'on connaît, à qui l'on dit : «*Bonjour !*». C'est toujours un autre. Et quant aux problèmes que pose la dévalorisation, il y en a toujours de pires ailleurs. Les problèmes urbains, sociaux et économiques ne sont jamais aussi graves que dans d'autres quartiers. Ce qui nous fait dire que la dévalorisation est une dévalorisation qui est toujours ailleurs, jamais là, autre, en un mot, introuvable.

Plusieurs explications sont possibles.

Une première explication est que les représentations de la dévalorisation de la ville nouvelle chez les acteurs interviewés ne sont pas identiques aux représentations-types de la dévalorisation des grands ensembles. Les acteurs de la politique de la ville ont beau essayé de caractériser la dévalorisation de la ville nouvelle, d'utiliser les critères appliqués aux quartiers prioritaires des contrats de ville et aux zones urbaines sensibles, la dévalorisation des quartiers de la ville nouvelle n'est pas encore celle des quartiers des grands ensembles. Elle est plus faible et se développe lentement dans un contexte d'urbanisation inachevée. Elle a commencé à se développer depuis le début des années quatre-vingt-dix, soit plus d'une décennie après le début de la dévalorisation classique des grands ensembles.

Une deuxième explication possible, générique, c'est-à-dire que nous avons constaté dans les «mauvais quartiers» classiques, est celle liée au phénomène de stigmatisme. Pour résumer le processus de stigmatisation, nous prenons comme bouc émissaire autrui pour mieux contrôler l'information que nous avons de lui, et que les autres peuvent avoir à notre égard. Il s'agit pour nous de faire en sorte qu'autrui ait une information de nous qui soit conforme à l'idée que nous nous faisons de notre propre identité et de l'identité des autres. Ainsi, si le professionnel ou l'habitant stigmatise un autre quartier que celui dont il a la charge ou qu'il habite, c'est parce qu'il refuse souvent que son quartier soit assimilé à un «mauvais quartier», qu'il soit lui-même identifié aux professionnels ou aux habitants de ce «mauvais quartier» et parce qu'il cherche à contrôler l'information que l'on peut avoir de lui et de son quartier et qu'il a des autres, professionnels ou habitants, et des quartiers.

Une troisième explication, également générique, est celle liée aux pratiques quotidiennes du quartier. Le quartier, même le plus mauvais dans les représentations sociales, n'est jamais le pire pour celui qui y habite ou qui y travaille. Le quartier a toujours une charge affective. Il est un lieu investi d'une signification particulière car son emploi est ritualisé. Il n'est donc pas neutre. Les usages répétés du quartier font que tout usager, habitant ou professionnel, s'approprie progressivement le quartier, l'apprivoise. Le quartier devient ainsi un espace familier et aimé. Et cette familiarité, même si elle n'est que partielle, fait que le quartier n'est jamais un objet de «désamour» total. Il est au moins à la fois un objet d'amour et de «désamour».

Une dévalorisation au devenir incertain

La dévalorisation et la valorisation, bien que dispartes, comme nous l'avons mentionné au début, étaient déjà là dès les origines de la ville nouvelle. Si les acteurs politiques ont tendance à occulter la présence de difficultés et à témoigner que la ville nouvelle a toujours été et est une ville où il fait bon vivre, les acteurs professionnelles et habitants sont plus nuancés dans leur appréciation. Ces derniers disent que cette ville nouvelle a toujours été dès sa construction valorisée et dévalorisée. Les acteurs ont valorisé la construction de cette ville à la campagne, l'offre d'équipements nombreux, les conditions de logements innovantes et l'arrivée de familles prêtes à vivre cette vie nouvelle. Mais ils ont également dévalorisé la ville nouvelle en mettant en avant l'absence d'histoire de cette ville, l'arrivée de familles déracinées, la trop grande présence de logements sociaux qui signifient aujourd'hui par amalgame présence de populations difficiles et le manque de transports publics collectifs.

Une première prise de conscience par les acteurs de la dévalorisation s'est d'abord réalisée à la fin des années soixante-dix dans le champ de l'habitat. La dévalorisation a été mise en exergue et traitée à Saint-Quentin-Fallavier et à Villefontaine. Sur Saint-Quentin-Fallavier, des copropriétés privées ont connu une première Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH). Les centres anciens composés de copropriétés privées des communes de Saint-Quentin-Fallavier et de Villefontaine ont également connu une OPAH. Puis, les acteurs ont compris progressivement dans les années quatre-vingt dix que cette dévalorisation était complexe, à la fois sociale et urbaine, et qu'elle ne pouvait être traitée que par des

outils exceptionnels, les outils de la politique de la ville. En 1992, Villefontaine est la première commune de l'agglomération à connaître des difficultés économiques et sociales dues à la présence de population en difficultés, et se voit attribuer par l'Etat une Dotation de Solidarité Urbaine (DSU). Cette dotation est calculée en fonction de la proportion de logements sociaux présents sur son territoire. En 1996, les quartiers de Servenoble, Saint Bonnet et Les Roches de Villefontaine font l'objet d'une analyse sociale et urbaine et, afin de limiter leur dévalorisation, sont inscrits en zone de redynamisation urbaine (ZRU). Ces quartiers sont les premiers quartiers de la ville nouvelle à bénéficier d'un dispositif de la politique de la ville. Fin des années quatre-vingt dix, les opérations de réhabilitation se multiplient : en 1998, le sous-quartier des Etourneaux dans le quartier des Roches à Villefontaine bénéficie de la Prime d'Amélioration des Locaux à Usage Locatif et Social (PALULOS). Aujourd'hui, il est encore en cours de réhabilitation. En 1999, c'est le groupement de logements dit «bateau» dans le quartier des Moines qui est réhabilité. Et en 2002, c'est le groupe de logements dit «La Dentellière» qui bénéficie de la PALULOS. Durant la décennie quatre-vingt dix, la prise de conscience par les acteurs de la dévalorisation à l'échelle de quartier, de commune ou d'agglomération se fait et différents dispositifs tels que le Contrat Local de Sécurité (CLS), le Conseil Communal de Prévention de la Délinquance (CCPD), la Zone d'Education Prioritaire (ZEP), le Réseau d'Education Prioritaire (REP), le Programme Local de l'Habitat (PLH) et le contrat de ville, sont mis en œuvre de manière croissante.

Aujourd'hui, la dévalorisation de la ville nouvelle perdure, mais elle évolue territorialement de manière incertaine. Cette agglomération nouvelle a la caractéristique d'être encore en cours d'urbanisation, et donc d'achèvement. Il existe de nombreuses réserves foncières et de ZAC en cours de construction, dont la ZAC de Fondfonnière et la ZAC de Saint Hubert sur l'Isle d'Abeau. Si les acteurs de l'aménagement et de la construction immobilière tels que l'EPIDA, le SAN ont décidé, il y a six ans, d'arrêter la construction de logements sociaux, estimant ces derniers en surnombre et voulant limiter la tendance à la concentration de situations de précarité, et ont souhaité promouvoir le logement individuel ou collectif privé, «moyen ou haut» de gamme²⁴⁵, ils ne partagent pas une vision commune de la

²⁴⁵ Dans le cadre du PLH de l'agglomération nouvelle d'Isle d'Abeau, 250 constructions nouvelles par an sur 10 ans, de type construction neuve privée, sont proposés afin de diversifier et de rééquilibrer l'offre de logement.

politique locale de l'habitat à mener sur ce territoire. Des projets de construction immobilière se réalisent, sans être discuté, parfois à l'encontre des attentes identifiées en matière de logement et de mixité sociale. Ainsi, tous les acteurs interviewés ont cité l'exemple très controversé à l'Isle d'Abeau, dans le quartier de Saint Hubert, tournant le dos au quartier du Triforium, du projet de construction d'une résidence de cent logements en accession, en partie pour étudiants, sécurisée avec caméra et piscine. Ce projet a été pensé par l'EPIDA sans aucune discussion avec les autres acteurs du logement et sans tenir compte des effets en matière de peuplement et de dévalorisation ou de revalorisation des quartiers adjacents. L'ensemble des acteurs interviewés mettent en avant l'attitude hégémonique et individualiste de l'EPIDA en matière d'aménagement et de construction. De même, d'autres acteurs ont cité l'exemple de la construction récente d'un quartier d'habitat sur Vaulx-Milieu, à la limite de Villefontaine, et d'une route limitrophe entre les deux communes, par l'EPIDA et le SAN, sans concertation avec la commune de Vaulx-Milieu. La construction de cette desserte a fait l'objet d'un contentieux. En outre, sur l'ensemble des communes concernées par la politique de la ville, il n'y a pas de politique locale de l'habitat partagée. Deux PLH, celui de Bourgoin-Jallieu et celui de l'agglomération nouvelle de l'Isle d'Abeau²⁴⁶, existent, mais ne sont pas pensés et mis en oeuvre de manière articulée. Alors que des acteurs continuent à construire du logement social sur Bourgoin-Jallieu pour répondre à la demande qui est en augmentation, sur l'agglomération de la ville nouvelle, ils n'en construisent plus.

Aussi, aujourd'hui d'aucun ne peut dire ce qu'il en adviendra de la dévalorisation ou de la valorisation de la ville nouvelle, voire de l'ensemble des communes concernées par la politique de la ville. Des communes et des quartiers aujourd'hui dévalorisés peuvent se valoriser dans l'avenir. D'autres au contraire qui gardent une certaine valeur peuvent se dévaloriser. Le devenir de la dé/valorisation apparaît incertain.

Conclusion

Une dévalorisation réelle de la ville nouvelle originelle

²⁴⁶ Le PLH de Bourgoin-Jallieu a été signé en 1998 et est en cours de révision, celui du SAN de l'Isle d'Abeau a été adopté en 2001.

La dévalorisation sociale et urbaine de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau est bien réelle au regard de ce qu'était cette agglomération à l'origine ou de la représentation nostalgique que les acteurs s'en font. La dévalorisation sociale, économique et urbaine que connaît la ville nouvelle depuis dix ans a remis en cause les principes d'urbanisme à partir desquels la ville avait été fabriquée. Cette agglomération n'est plus une ville à l'urbanisme et à l'habitat original, une ville résidentielle polycentrique, une ville de quartiers-villages, une ville de la mixité sociale, ou une ville de la participation habitante à la vie locale. L'urbanisme de type polycentrique est remis en cause. Les différents quartiers ne sont plus aussi bien équipés qu'auparavant. Les transports collectifs entre quartiers sont insuffisants. Les formes d'habitat, public ou privé, notamment collectif ou semi-collectif connaissent des difficultés et sont dénigrés. Le quartier-village n'existe plus. Il n'y a plus de convivialité, de sociabilité forte et de contrôle social. Au contraire, il y a méfiance, sentiment de ne plus être sûr dans son quartier. La mixité sociale n'existe plus. Il y a concentration de populations précaires. Les groupes sociaux aisés ont fui les quartiers à majorité d'habitat social. Ils ont du mal à revenir dans ces quartiers, leur préférant des quartiers d'habitat privé individuel en ville nouvelle ou dans sa périphérie. La participation des habitants se fait rare. Les habitants pour une part très mobile ne s'impliquent pas dans la vie de quartier. Et les acteurs politiques et techniciens doivent pour la solliciter imaginer des dispositifs de mobilisation.

Une ville nouvelle qui se banalise

La dévalorisation de la ville nouvelle, si elle est celle de la ville nouvelle originelle, tend à ressembler à celle des agglomérations urbaines classiques. La forme et la nature qu'elle prend dans certains quartiers de la ville nouvelle est comparable à celle rencontrée dans d'autres quartiers de périphéries ou de banlieues. Les «mauvais quartiers» de la ville nouvelle souffrent de «destroy», d'hétéroclite, de quartier en déclin, de dévalorisation sociale et urbaine, d'insécurisant, de concentration... Certes, cette dévalorisation n'a pas encore la même ampleur que celle des quartiers dits «sensibles», mais son développement depuis plus d'une dizaine d'années montre que cette ville nouvelle devient une ville qui souffre des mêmes maux que ceux des autres villes, une ville banale et ordinaire.

Liste des acteurs interrogés

Gilberte BAEZA, chargée de mission, CAF de Vienne.

Xavier DELOCHE, responsable de l'agence Sud-Est, OPAC du Rhône.

Céline DUMOULIN, habitante de la ville nouvelle depuis 18 ans, impliquée dans des associations de quartier.

Marie DOS SANTOS, référente politique de la ville, Ville de l'Isle d'Abeau.

Jean-Jacques FAURE, urbaniste SGAR de Rhône-Alpes, président de l'association «Forum Citoyen Horizon Nord Isère» et de la Société Française des Urbanistes en Rhône-Alpes

Karine LANCEMENT, chef de projet du contrat de ville Nord Isère.

Gaël LANGLOIS, chargé de mission, ARRA HLM.

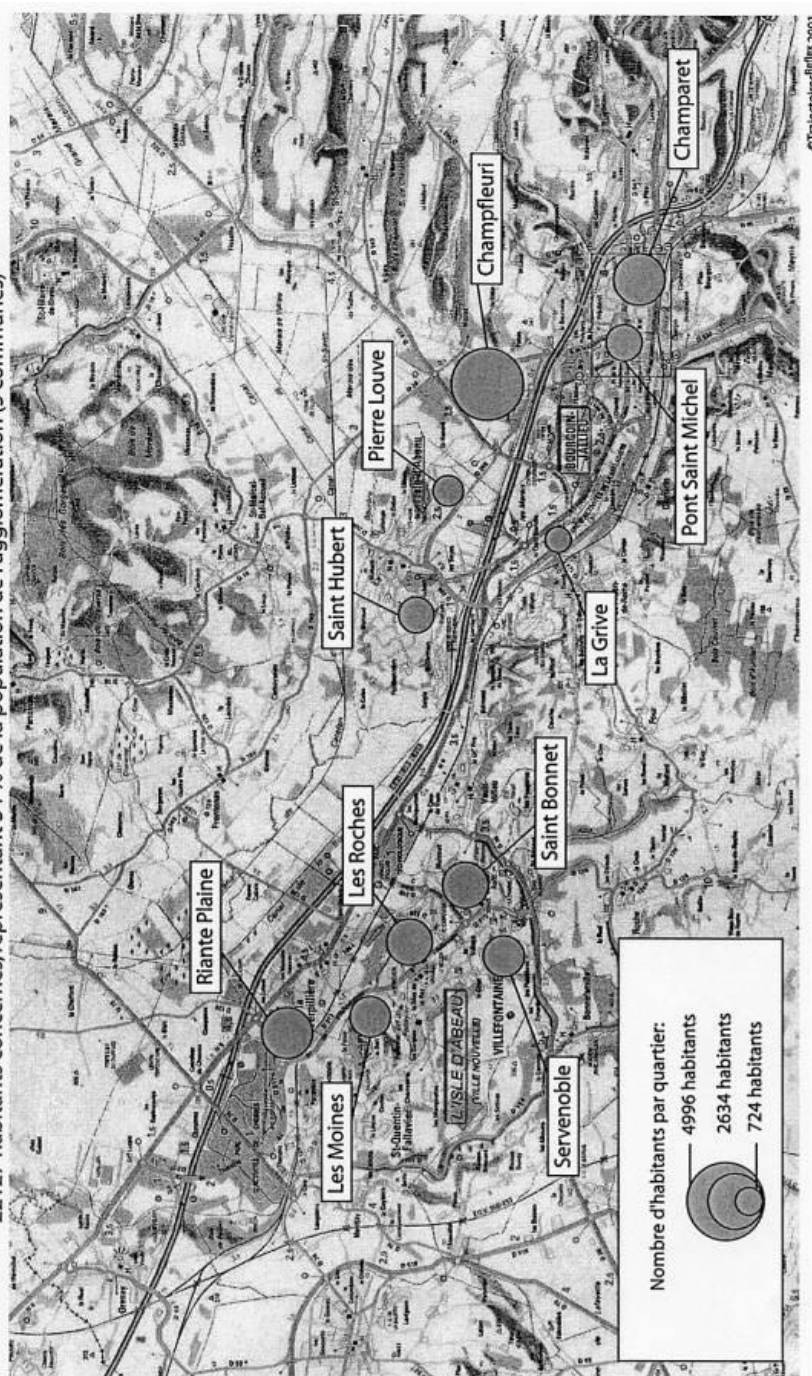
Didier LATIMIER, chargé du développement social et local, SAN Isle d'Abeau (aujourd'hui décédé, interviews réalisés sur la vie sociale et urbaine et les politiques de l'habitat et de la ville dans la ville nouvelle).

Geneviève MITHA CORNIER, responsable de l'agence Ville Nouvelle, OPAC de l'Isère.

Paul VOURLAT, référent politique de la ville, Service DSU, Ville de Villefontaine.

LES QUARTIERS DU CONTRAT DE VILLE NORD ISÈRE 2000 - 2006

22127 habitants concernés, représentant 34 % de la population de l'agglomération (5 communes)



8. PRATIQUES D'HABITER EN VILLE NOUVELLE :

LA QUESTION DE L'URBANITÉ DE L'ISLE D'ABEAU Yves CHALAS

L'urbanité de l'Isle d'Abeau ne sera pas confondue dans cette thématique avec l'urbanisme ou l'architecture de l'Isle d'Abeau. Les référents, les valeurs, les réussites comme les échecs ou encore les différentes et inévitables évolutions des espaces construits, urbanisés et architecturés de l'Isle d'Abeau ne constituent pas ici le point de départ pour tenter de définir ou de redéfinir l'urbanité de l'Isle d'Abeau.

Rappelons que l'intérêt porté à l'urbanisme et à l'architecture de l'Isle d'Abeau, en ce qui concerne aussi bien les référents, les modèles, les formes, les fonctions, l'histoire que le processus de décision politique, n'est pas absent dans cette recherche globale sur l'Isle d'Abeau, puisque cet intérêt est manifeste dans les thématiques précédentes.

La thématique de recherche annoncée ici sous le titre « Pratiques d'habiter en ville nouvelle : la question de l'urbanité de l'Isle d'Abeau » propose de redescendre la longue chaîne de la production urbanistique et architecturale à l'origine de l'Isle d'Abeau pour essayer de tenir l'autre bout de cette chaîne, à savoir les pratiques habitantes pour lesquelles en principe cette production est destinée.

En d'autres termes, l'urbanité de l'Isle d'Abeau sera étudiée dans cette thématique de recherche à partir d'investigations menées sur les pratiques habitantes. Une enquête a été effectuée auprès de vingt-quatre habitants sur la base d'entretiens non directifs, longs et approfondis, parfois prolongés ou répétés. Concrètement, dans cette enquête, les pratiques d'habiter dans leurs logiques propres, ont été appréhendées à partir du discours d'existence que ne manquent pas de tenir les habitants quand ils sont interrogés sur leurs rapports quotidiens à leurs espaces architecturaux, urbains et environnementaux.

Une question se pose immédiatement : pour quelles raisons faire le choix des pratiques habitantes en vue d'éclairer l'urbanité de l'Isle d'Abeau ? Parce que les pratiques habitantes sont significatives, sinon synonymes, d'une compétence habitante.

Il faut entendre par ce concept deux choses essentielles. L'habitant est compétent parce qu'il a non seulement un comportement actif et même créatif dans

l'espace et l'environnement où il se meut, et non pas simplement ou naïvement consommateur, mais parce qu'il est également porteur d'un ensemble d'informations capitales en ce qui a trait à l'espace, l'environnement, le territoire, les fonctions et même les formes et l'esthétique, que ne maîtrise pas forcément et souvent même ne connaît pas la production urbanistique et architecturale. La ville se définit aussi par la perception que les habitants en ont. L'identité d'une ville a pour réalité le récit que les habitants en font.

Les résultats de cette enquête qui a consisté à tendre une oreille attentive à la parole habitante, à recueillir cette parole à l'aide d'un magnétophone, à la retranscrire mot à mot puis à l'analyser jusqu'au moindre détail et en tenant compte de tous ses méandres, se déclinent en huit têtes de chapitres qui constituent une sorte de tableau synoptique des différents aspects de l'urbanité de l'Isle d'Abeau telle que les habitants la vivent, la pratiquent et par conséquent la produisent ou, pour le moins, contribuent à la produire.

Ces huit chapitres ont les intitulés suivants :

- « L'installation dans le pragmatisme », ou l'éloge par les habitants de la vie pratique et fonctionnelle à l'Isle d'Abeau qui signe la fin des utopies et des idéologies qui associaient ville nouvelle et vie nouvelle ;
- « La vie en deçà et au-delà du quartier », ou le déclin du voisinage et de la vie de quartier après l'âge d'or du quartier à l'origine de l'Isle d'Abeau ;
- « Le polycentrisme contrasté », ou la pratique habitante de la centralité en absence d'un centre-ville ;
- « La ville au choix », ou la multiappartenance urbaine des habitants à travers les pratiques de consommation et de loisirs ;
- « L'urbanité territoriale », ou les habitants de l'Isle d'Abeau en tant que territoriants ;
- « La culture urbaine de la dépendance automobile », ou la mobilité acceptée par les habitants ;
- « Les vides structurants », ou comment les habitants se mettent à défendre la cote taillée trop grande de la ville nouvelle ;
- « La nature sensible », ou la demande urbaine de nature d'un type nouveau signifiée par les habitants de l'Isle d'Abeau.

8.1. L'installation dans le pragmatisme

La ville nouvelle de l'Isle d'Abeau ne pouvait pas se limiter dans sa conception même à n'être qu'une métropole d'équilibre, un pôle de regroupement de la démographie alors galopante et de développement d'activités tous azimuts qui en résultait. L'ambition était autre. La volonté politique de réguler la croissance urbaine se doublait dans les années 60-70 d'une perspective urbanistique imprégnée d'utopie et de recherche de cité idéale²⁴⁷. Le projet de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, comme tout projet à l'époque, n'échappait pas à l'immodestie d'un urbanisme à pensée forte pour lequel la forme construite constituait la clé du bonheur de l'homme. La ville nouvelle de l'Isle d'Abeau devait en son principe être rien moins que solution et remède aux maux de la société, alternative, genèse et expérimentation d'une vie autre. La ville nouvelle était synonyme de vie nouvelle et, le hiatus phonique y contribuant, les deux expressions n'en devenaient qu'une dans la bouche comme dans la pensée de ceux qui avaient en charge de produire et de promouvoir l'Isle d'Abeau.

Les premiers habitants de l'Isle d'Abeau tout juste bâtie s'en souviennent encore et en témoignent. D'ailleurs, si ces premiers habitants étaient surnommés et s'autoproclamaient même « *pionniers* », à l'Isle d'Abeau comme dans les autres villes nouvelles, ce n'est pas pour rien. Leur installation dans la ville nouvelle relevait d'une aventure extraordinaire. Tant sur le plan personnel que sur le plan social, le dépaysement était total. Tout un chacun avait l'impression que ses manières de vivre et d'habiter connaîtraient un bouleversement profond et durable. La solidarité entre voisins, si rare, voire inconnue ailleurs, y compris dans les petites villes ou les villages d'où venaient certains des premiers installés à l'Isle d'Abeau, était effective et vécue au quotidien comme le signe inaugural d'un grand changement. L'entraide dans l'emménagement notamment, parfois même dans les démarches administratives, était remarquable. Le collectif et l'interconnaissance personnelle prenaient une importance que la vie associative par la suite n'a jamais su prolonger.

²⁴⁷ « La mémoire des villes nouvelles », *Ethnologie française*, 2003/1, p. 26, p. 44 et p. 83, entre autres.

« Il y avait une grande solidarité sur le quartier de la Lieuse où j'habite ».

« Il y avait un brassage, pas seulement de population au sens de la diversité, mais sur le plan personnel pour chacun d'entre nous ».

« C'était le contact humain au début. Il y avait des gens qui venaient de toute la France. J'ai fait des rencontres. C'était sensationnel. Là, j'ai vraiment fait une expérience ».

Ces paroles cependant, comme l'indiquent l'emploi de l'imparfait et la brièveté des phrases, sont prononcées du bout des lèvres, sans emphase. Ce sont des paroles sans nostalgie sur les commencements. C'est à peine si elles rappellent un passé, si elle relèvent encore d'une mémoire vive ou conservée avec regrets. Elles ressurgissent plutôt comme des traces ou des vestiges en évoquant une période qui semble étrangement lointaine, enfouie et définitivement close. Ces paroles signifient que les commencements de la ville nouvelle n'ont nullement été fondateurs d'un nouvel habiter et d'un nouveau mode de vie comme la phraséologie d'alors commune aux concepteurs et aux habitants le laissait accroire. Loin de ressortir au registre de l'espoir déçu ou trahi, les commencements de la ville nouvelle apparaissent désormais au regard des habitants, le temps passant et le recul aidant, telle une parenthèse irréaliste dans laquelle beaucoup d'entre eux se sont laissés prendre et qu'il convient aujourd'hui sinon d'oublier du moins de ne plus prendre au sérieux et pour cela de ne point trop en parler pour ne pas paraître quelque peu naïf.

Si la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau n'a pas su ou n'a pas pu s'exhausser au rang de laboratoire d'une refondation de la vie en société, elle n'a pas pour autant plongé ses habitants dans le marasme, bien au contraire. Les habitants sont heureux de vivre à l'Isle d'Abeau et le disent, comme ils disent également que le bonheur de vivre, ils le doivent avant toute chose à l'agrément que procure le confort matériel originel dont sont objectivement dotés non seulement l'intérieur des logements ou des maisons individuelles, mais aussi les espaces extérieurs et publics de la ville elle-même. Aux attentes toujours repoussées d'une quête abstraite de vie autre ou nouvelle, les habitants ont préféré la jouissance immédiate des avantages concrets qu'offre la ville nouvelle sur le plan de la vie pratique. La parole habitante ne se départit pas aujourd'hui à l'Isle d'Abeau d'un certain pragmatisme, si l'on comprend par cette notion une attention prioritaire accordée à la vie pratique, c'est-à-dire à la vie qui ne s'embarrasse pas de grands principes à inventer ou auxquels il faut obéir pour que l'habitation ait un sens et soit source de joie ou de plaisirs divers. En

d'autres termes, l'éloge de la ville nouvelle par ses habitants est d'ordre pragmatique. De même, si par installation - ce terme si crucial pour l'acte même de recherche d'une demeure – il faut entendre la manière dont les habitants s'enracinent dans un lieu et déterminent leur mode d'être, alors il faut en conclure que l'installation des anciens comme des nouveaux habitants de l'Isle d'Abeau s'effectuent dans le pragmatisme.

Très clairement, s'il fait bon vivre à l'Isle d'Abeau, c'est parce que l'organisation du cadre bâti facilite la vie de tous les jours, parce que les activités multiples auxquelles s'adonne tout un chacun par nécessité ou pour les loisirs ne rencontrent pas d'obstacles majeurs à leur déroulement. À l'Isle d'Abeau, la fonctionnalité de l'habitat a pris le pas sur l'idéalité de l'habiter. C'est la ville nouvelle elle-même qui semble s'être installée dans le pragmatisme par la volonté des habitants.

Quand les plus anciens des habitants – et cela vaut davantage pour les nouveaux – reviennent, au cours des entretiens, sur les raisons de leur installation à l'Isle d'Abeau et s'en expliquent, les mots qui immanquablement surgissent et se répètent dans leurs propos sont ceux de « *pratique* », « *commodité* », « *bon niveau d'équipements* », « *calme* », « *offre de logements* », « *accès possible à la propriété* », « *qualité de vie pour les enfants* ». On ne saurait être plus explicitement pragmatique. Le « *hasard* », la « *nécessité* », « *l'opportunité* » sont également évoqués par les habitants et ressortissent eux aussi au registre de la justification pratique : hasard de la naissance locale, près du site qui allait accueillir la ville nouvelle ou hasard de la rencontre avec son conjoint qui habitait déjà la ville nouvelle ; nécessité de trouver un logement plus près de son lieu de travail ; ou encore opportunité de faire une bonne affaire immobilière à l'époque où la ville nouvelle sortait à peine de terre et cherchait à attirer par les prix des logements les futurs habitants.

« *C'est plutôt pour des raisons pratiques que j'aime la ville nouvelle* ».

« *L'Isle d'Abeau, c'est d'abord assez pratique* ».

« *Le bon niveau d'équipements, leur nombre, leur proximité, fait qu'on se sent bien à l'Isle d'Abeau* ».

« *On a les avantages de la ville sans en avoir les inconvénients* ».

« *On est venu seulement chercher un cadre de vie plus agréable* ».

« La ville nouvelle, c'est tellement plus pratique que là où je vivais avant ».

« Il y a toutes les commodités et, de plus, elles ne sont pas loin ».

« Les principales qualités, c'est tout ce qui est médecins, écoles, ce sont les priorités que l'on recherche dans une ville, c'est l'ouverture d'une gare routière qui nous a facilité l'accès à Lyon ».

« Les principales qualités, ce qui est merveilleux, c'est d'avoir tout sur place, de pouvoir aller faire ses courses. Au niveau des associations, il y a beaucoup de choses. Avec les enfants, c'est pratique ».

« Pourquoi je suis venue ? Et bien parce qu'il y avait des structures très intéressantes quand on a des enfants. C'est vrai qu'au niveau crèches, haltes garderie, activités sportives ou autres, il y avait tout ce qu'il fallait ».

« Trouver des écoles et des équipements modernes et agréables pour les enfants, c'est bien ».

« J'ai choisi Villefontaine pour les écoles, par rapport à l'implantation des écoles où allaient mes enfants ».

« On peut venir à l'Isle d'Abeau pour les enfants, parce qu'il y a pas mal d'écoles ».

« On est venu s'installer car il y avait beaucoup de commodités au niveau des enfants, parce que l'on a quand même deux enfants ».

« C'est bien pour la proximité des écoles. C'est une ville pour les enfants. C'est bien pour les chemins piétonniers qui nous protègent des voitures ».

« Par rapport à la vie parisienne, c'est plus calme. Mais à part cela, je ne vois pas grand-chose ».

« J'habite ici pour fuir le bruit. À Bron, où nous habitions avant, avenue Saint-Exupéry, c'est un boulevard où il y a une circulation pire que sur une autoroute ».

« Pour le calme. On est venu d'abord pour le calme. Maintenant je suis tranquille ici ».

« On est venu pour bien se loger avant tout ».

« On cherchait à se loger et on s'est bien logé ».

« J'habite ici parce que c'était plus facile de trouver un logement ici ».

« Moi, je suis venu parce qu'il y avait des offres de logements ici ».

« C'est plus facile de trouver un logement sur la ville nouvelle que dans la ville ancienne ».

« Je suis venu m'installer sans aucun espoir particulier. La ville nouvelle, c'était un avantage pour se loger. De ma part, ce n'était pas préconçu, ce n'était pas réfléchi ».

« Je pense que l'une des principales qualités, c'est l'accession à la propriété à des prix relativement corrects pour des jeunes familles avec enfants ».

« La qualité principale, c'était d'offrir des logements relativement confortables à des gens qui avaient moins de moyens ».

« Nous avons eu une proposition de terrain et on n'habitait pas loin. On était de La Verpillière. On a donc acheté le terrain et on a bâti ».

« On est venu chercher une propriété, un lieu où l'on puisse s'installer ».

« On s'est installé ici pour une question de prix de terrain. On a habité dix ans à Bron. On a cherché autour de Lyon, mais c'est à l'Isle d'Abeau qu'on a trouvé des prix intéressants pour nous ».

« C'était surtout pour acheter une maison qu'on est venu, et on a trouvé une maison qu'il nous fallait au Domaine de la Lieuse à des tarifs qui étaient sympathiques à l'époque et c'était du neuf ».

« On est ici parce que l'on a trouvé à se loger à cet endroit, par hasard ».

« C'est d'abord un concours de circonstance qui fait que j'habite ici. Le hasard a fait que j'ai trouvé une maison ici et pas ailleurs ».

« Ce n'est pas un choix. Ce n'est pas une ville que j'aurais choisie au départ. Mon mari y habitait, alors je suis venue m'installer ici ».

« Mon mari a trouvé du travail ici, alors je l'ai suivi. Voilà la raison pour laquelle j'habite ici ».

« C'est parce que je suis né dans le coin que j'habite ici et que j'aime vivre ici ».

« Si je suis ici, c'est parce qu'avant on habitait pas loin, à Bron ».

« Je suis venue vivre à l'Isle d'Abeau parce que je suis née à Bourgoin. J'ai donc toujours habité ici en quelque sorte. Je crois que c'est la raison principale de ma présence ici ».

« J'ai toujours habité l'Isle d'Abeau. Je suis originaire de l'Isle d'Abeau. J'ai toujours habité là, avant la ville nouvelle, puisque la ville nouvelle est venue après ».

« J'ai toujours habité ici, à Four. Voilà pourquoi je vis à l'Isle d'Abeau ».

Bien sûr, l'on peut aisément supposer que l'installation des habitants à l'Isle d'Abeau ne relève pas du seul pragmatisme. Sans doute, mais à condition de ne pas perdre de vue que le registre du pragmatisme joue un rôle déterminant. Le fait est là : c'est le rapport pragmatique au cadre bâti et à l'environnement qui occupe la place de premier rang. Les habitants nous signifient avec insistance que ce pragmatisme – l'attention à la vie pratique – est primordial chez eux, qu'il constitue la motivation première de leur installation à l'Isle d'Abeau, loin devant les autres motivations possibles.

Ainsi, quand les habitants évoquent leur arrivée à l'Isle d'Abeau, que celle-ci soit récente ou qu'elle appartienne déjà à un passé lointain, ils n'ont guère recours dans l'énonciation au registre de l'utopie entendu comme registre de la quête sans fin et sans objet réel, du goût pour l'inconnu et l'altérité ou encore pour la rupture avec l'ordre dominant, bref, toutes choses bien opposées à la logique et à la dynamique qui prévalent dans le pragmatisme. De sorte que l'on trouve de nombreuses phrases de ce type dans les propos recueillis :

« Nous sommes venus chercher rien de spécial ».

« Je ne suis pas venu chercher grand-chose ».

« Je n'étais rien venu chercher de particulier ».

« Rien ne nous a déçus ».

Cette dernière petite phrase, maintes fois reprise par les habitants, sous une forme ou sous une autre, est essentielle. Elle illustre à elle seule la secondarité, voire la relégation du registre de l'utopie telle que nous l'avons définie plus haut. Rien ne déçoit les habitants venus s'installer à l'Isle d'Abeau parce qu'ils ne sont pas dans la quête, le rêve ou l'idéal d'une ville autre. Or, il n'y a pas de quête, de rêve ou d'idéal qui ne soient finalement déçus. Le rêve est inséparable de sa perversion, la quête de l'égarement, l'idéal du choc en retour de la réalité.

Non seulement, les habitants venus s'installer à l'Isle d'Abeau ne sont pas dans la quête, le rêve ou l'idéal d'une ville autre, mais pas même dans l'attente ou la demande d'une ville qui soit vraiment nouvelle. Ce que les habitants viennent chercher à l'Isle d'Abeau, une autre petite phrase essentielle l'exprime fort bien :

« Je suis venu seulement chercher un cadre de vie plus agréable ».

Pas de déception, mais pas de surprise non plus, ni de découverte. Ce que l'on est venu chercher à l'Isle d'Abeau, on sait ce que c'est et on l'exprime avec la clarté que permet le pragmatisme : c'est avant tout une amélioration des conditions d'habiter par rapport à ce que l'on connaissait avant, dans d'autres villes ou villages. S'il y a eu changement ou si l'on a désiré du changement, c'est seulement en ce sens. On cherche à mieux habiter, avec plus de confort, un meilleur environnement et de meilleurs équipements, dans le présent, dans une continuité évolutive ou progressive de ses conditions matérielles de vie et non pas dans une rupture utopique avec le réel. Vivre à l'Isle d'Abeau, c'est ne plus vivre en banlieue, dans les grands ensembles, dans le bruit, dans la pollution ou dans des logements vétustes et cela représente déjà pas mal d'avantages synonymes de changements et l'on n'en demande pas plus. D'où ce mélange quasi paradoxal de changement et de non changement dans la parole des habitants.

« Rien ne nous a surpris. Mais ça nous changeait beaucoup par rapport où nous vivions avant ».

« Je vivais avant à Echirolles, dans la banlieue sud de Grenoble. Après, on s'en rend compte. Maintenant, avec les années, je n'irais plus vivre à Echirolles ».

« L'Isle d'Abeau, pour moi, c'est d'abord ne plus vivre dans les grands ensembles ».

« Il n'y a pas grand-chose qui me surprend ».

« Rien ne m'a vraiment surpris, je savais où j'allais ».

« Ce qui change : les transports, les courses, c'est une autre façon de vivre, mais pas vraiment de découverte ».

« Oh, il n'y a pas eu vraiment de surprise, mais enfin on a trouvé une bonne ambiance, un bon cadre de vie et ça nous a plu par rapport à la ville où l'on était. Par rapport à Vénissieux, ce n'est pas comparable ».

8.2. La vie en deçà et au-delà du quartier

Le quartier a connu son âge d'or à l'Isle d'Abeau. Dans l'esprit des concepteurs de la ville nouvelle, le quartier était l'une des pièces maîtresses, sinon même la pièce principale de l'armature urbaine mise en place et de la vie sociale qu'elle devait accueillir. Les urbanistes, mais aussi les architectes et les responsables politiques percevaient le quartier non seulement comme « *le bon niveau* », selon l'expression consacrée à l'époque, c'est-à-dire la bonne échelle intermédiaire entre le logement et la commune, à partir duquel les habitants pourraient être associés aux décisions municipales, mais également, et sans doute davantage, comme le lieu idéal du contact humain, de l'ouverture à l'autre et de l'intégration sociale. Quant aux premiers habitants de la ville nouvelle, les *pionniers*, ils adhéraient pleinement à cette conception holistique du quartier. Ils en avaient fait le support privilégié de l'action collective et du sentiment du « *nous* ». Le quartier était aussi pour eux un territoire d'identité, le seul territoire de l'identité urbaine habitante. Le quartier dans la ville nouvelle servait de blason à ses habitants. Dire de quel quartier l'on était, c'était dire qui l'on était. La fixation sur le quartier était forte et recherchée. La mobilisation y était réelle. Le quartier était un plébiscite de tous les jours, le repli sur soi ou dans son logement était mal vu. Les pratiques urbaines étaient pour une large part des pratiques fondées sur le découpage territorial en quartiers-villages où les relations de voisinage et d'amitiés étaient très affirmées. Quelques habitants se souviennent encore de la communauté familiale solide que constituait le quartier à la naissance de la ville nouvelle.

« Au début, les relations de voisinage étaient chaleureuses. C'était un peu une osmose ».

« Au début, c'est-à-dire les quinze premières années, il y avait un mélange des différentes catégories sociales ».

« On était très proche les uns des autres. On se voyait bien. On effectuait des travaux ensemble. On ne fermait même pas les portes ! Il n'y avait pas de délinquance. On avait l'impression d'être au paradis ».

Depuis les années 70, les choses ont bien changé. Aujourd'hui, le quartier des commencements n'est plus. Le quartier tel que les premiers habitants de la ville nouvelle l'avaient vécu et exhaussé est passé du côté du mythe. C'est à peine si les

habitants nouvellement installés à l'Isle d'Abeau croient à ce que racontent les anciens habitants. D'une manière générale, ces nouveaux habitants n'accordent guère d'attention à cette gloire ancienne du quartier qui leur paraît sinon irréaliste, du moins faire partie d'une histoire des villes ou de la ville nouvelle en particulier définitivement révolue. Leur vie comme celle de la grande majorité des habitants de l'Isle d'Abeau n'est plus organisée par le quartier et ce qu'il représente, à savoir : la rue, les courtes distances, le voisinage, la sociabilité de proximité, l'interconnaissance, l'entre-nous. Cette forme de vie sociale leur apparaît trop restreinte, trop enfermante. En ce sens, le quartier est non seulement un mythe, mais, faut-il ajouter, un mythe dévalorisé. Le quartier est même aujourd'hui l'un des symptômes les plus probants du déclin des identités territoriales. L'enracinement dans le quartier, quand il n'a pas encore complètement disparu, est devenu secondaire.

Dès les premières paroles des habitants sur leurs pratiques d'habiter, certains indices apparaissent qui révèlent la fin de l'âge d'or du quartier. Méconnaissance du quartier, repli chez soi, hiérarchie des quartiers, mixité sociale inexistante et insécurité sont au nombre de ces premiers indices.

La méconnaissance des quartiers en général, des quartiers que l'on n'habite pas ou que l'on ne pratique pas et même, dans bien des cas, la méconnaissance de son propre quartier, est l'un des tous premiers éléments qui indiquent que le statut du quartier dans la vie des habitants a changé, qu'il n'a plus l'importance affective et fonctionnelle qu'il avait autrefois. Mais le plus surprenant, par rapport au vieux discours sacralisant le quartier, c'est que les habitants n'en viennent pas à évoquer cette méconnaissance sur le mode de l'aveu extorqué par l'entretien. Ils en parlent avec aisance. La méconnaissance du quartier des autres et de leur propre quartier leur paraît ni illogique, ni asociale, mais d'abord comme une donnée inhérente aux conditions de vie urbaines contemporaines. Quelques illustrations :

« Dans les autres quartiers, je ne sais pas trop ce qui se passe ».

« Je n'ai pas trop d'idée sur le quartier ».

« Peut-être que dans les autres quartiers le brassage existe ? Je ne sais pas. Moi, je le ressens dans ces deux quartiers sur l'Isle d'Abeau, mais après dans les autres quartiers ? Est-ce que les habitants sont issus de plusieurs couches sociales ? Je n'en sais rien ».

« Les nouveaux arrivants, maintenant je ne les connais plus ».

« Les gens ne communiquent pas d'une commune à l'autre ».

« Moi, je ne connais pas Villefontaine ».

« Il n'y a pas de vie dans les quartiers résidentiels ».

De même, le fait de reconnaître que l'on vit davantage chez soi, parfois sur le mode du repli, que dans le quartier, s'énonce sans l'ombre d'une gêne ou d'une culpabilité quelconque, mais comme un mode de vie là aussi allant de soi et inévitable.

« Une fois que j'ai fini ma journée, je ne sors pas beaucoup. Je suis bien chez moi quand j'ai fini ma journée ».

« Je passe beaucoup de temps dans mon logement. Je suis assez peu dehors. Et je passe beaucoup de temps bien sûr au travail. Quand je sors de chez moi, c'est vraiment pour faire quelque chose de très précis ».

« Je passe la plupart de mon temps dans mon logement et en dehors du quartier, mais pas dans le quartier ».

« Je passe plus de temps au travail et en dehors du quartier ».

« Je passe mon temps en dehors de la ville nouvelle pour mes études ».

« Il y a pas mal de gens qui vont travailler sur Lyon et dans la région et qui reviennent le soir pour rester chez eux ».

« Moi, j'aime bien être chez moi ».

« J'ai l'impression d'habiter la maison, là et pas ailleurs ».

« Les gens sont ici assez personnels. Chacun chez soi. Il ne se passe pas grand-chose ».

« C'est quand même chacun chez soi ».

« C'est la ville du chacun chez soi ».

« C'est chacun chez soi, et ce n'est pas plus mal ».

La hiérarchie des quartiers relève du même registre d'évidence. Il y a des quartiers plus réussis et mieux situés que d'autres et ce n'est pas un hasard si ce contraste entre les quartiers correspond aux différences qui existent entre les catégories socioprofessionnelles. Les habitants en font le constat sur un ton neutre.

Ils reconnaissent la hiérarchie des quartiers et l'admettent comme un fait sinon naturel du moins inéluctable. Ils ne s'en scandalisent pas et ne le dénoncent pas à partir du moment où, c'est ce qu'ils constatent également, cette hiérarchie des quartiers ne prend pas la forme extrême d'une ségrégation urbaine et sociale. Il n'existe pas encore de véritables ghettos de pauvres, pas plus qu'il ne semble se développer des quartiers de gens riches coupés du reste de la ville et de la population. Telle est l'appréciation des habitants dans leur grande majorité. Un certain équilibre social se maintient à l'Isle d'Abeau. Cependant, il existe bel et bien des quartiers qui se signalent par la plus ou moins grande aisance matérielle de leurs habitants.

« Nous, on est bien tranquille. Mais c'est vrai que dans certains logements, dans certains immeubles, pour certains habitants ce n'est pas très drôle. D'ailleurs, si vous allez un peu plus loin, c'est autre chose. Ce sont des allées où il y a plusieurs ménages. Il y en a jusqu'à cinq par palier, ce qui multiplie les problèmes par cinq. Nous, on n'est que deux par palier. Je pense aussi qu'il y a des quartiers, des lotissements où les gens sont plus aisés qu'ici ».

« Il y a des quartiers riches et des quartiers pauvres, mais on ne voit pas vraiment la différence en fait ».

« Il y a des quartiers qui sont dits plus riches. C'est plutôt des lotissements. C'est encore infime ».

« Vaulx-Milieu, c'est peut-être plus aisé, c'est un niveau au-dessus ».

« Ceux qui habitent la ville nouvelle depuis dix ou quinze ans sont pour moi d'un niveau moyen, très moyen, plutôt ouvrier. Par contre, tous ceux qui arrivent, particulièrement du côté du golf, c'est même répertorié, c'est le côté riche. Là-bas, on va avoir des maisons qui font deux fois la superficie de la mienne. Et déjà, nous, on est perçu par les gens d'en face comme des habitants qui ont un peu les moyens. Tous ceux qui achètent des maisons sont à mon avis des gens qui viennent de Lyon d'une catégorie professionnelle Bac + 4 ou 5 ».

« Il y a un barrage socioculturel selon les endroits où l'on habite. Ça c'est très clair. Ça se retrouve dans les collèges où il n'y a pas les mêmes populations selon où ils sont situés ».

« Non, ce n'est pas très mélangé. Si on descend, ça va être des gens pas très aisés. Et puis après, des gens un peu plus aisés dans les immeubles près de la Poste ».

« C'est flagrant, il y a des quartiers où les gens sont plus aisés que d'autres ».

« Plus haut, il y a quand même des gens qui ont un peu les moyens. Ça fait une différence. C'est marquant. On va pas très loin et il y a un changement de catégorie sociale ».

Si la hiérarchie des quartiers est observée avec lucidité et neutralité, il n'en va pas de même pour la mixité sociale qui elle est perçue positivement. Aux yeux des habitants, la mixité sociale, qu'ils appellent « *mélange* » ou « *brassage* », est non seulement un agrément de la vie urbaine mais un fondement essentiel de cette vie urbaine et même un facteur de paix sociale. Pour eux, la mixité sociale existe à l'Isle d'Abeau à côté ou à l'encontre de la hiérarchie des quartiers et elle doit être préservée. Cependant cette mixité sociale n'est jamais souhaitée pour soi, chez-soi ou à côté de chez soi. On en parle comme d'un phénomène qui n'existe qu'à distance de chez soi. La mixité est toujours recherchée ailleurs que là où l'on habite. La mixité n'est pas du domaine de l'habiter. On la valorise et à la fois on la rejette loin de chez soi, surtout si elle signifie coexistence quotidienne avec des populations à problèmes.

« Ils ont fait beaucoup trop de logements sociaux dans un même endroit ».

« C'est vrai que le social, il y en a beaucoup dans notre ville. Il en fallait peut-être, mais on arrive à une limite. Pour les populations étrangères, ce qu'il faudrait c'est du travail. C'est un peu le malaise de notre époque. Il faudrait qu'il y ait moins d'enfants dans la rue quand il y a des congés scolaires ».

« Le problème, c'est qu'il y a eu un changement de population et de mentalité avec une proportion de maghrébins qui fait que les conditions ont changé. Et je pense qu'on ne nous a pas fait cadeau des meilleures familles ».

« C'est très difficile de faire de la mixité sociale, soit du point de vue financier, soit du point de vue des ethnies. C'est très difficile à faire car les ethnies cherchent à se rassembler sur un coin. Qu'il y ait du racisme ou pas, c'est comme partout en France ».

À quel espace appartient la mixité sociale. Où la trouver et où la vivre ? Les habitants répondent d'une certaine manière à cette question par leurs pratiques. Nous le verrons un peu plus bas, les habitants recherchent la mixité sociale hors de chez eux, du côté de l'*urbs*, dans les divers lieux publics des centralités urbaines multiformes, et du côté de la *civitas*, dans la vie associative.

L'insécurité enfin atteint aujourd'hui les quartiers qui réussissaient hier à en être préservés. Quelques cas malheureux, peu nombreux, mais bien réels,

d'agressions sur les biens matériels, tags, ravage de boîtes aux lettres, vols ou incendies de voitures, alliés à beaucoup de fantasmes insécuritaires ont eu pour conséquence de saper de manière quasi irréversible l'attachement des habitants à leur quartier. Qu'importe si l'insécurité ne se traduit que rarement dans des événements concrets, comme c'est notamment le cas dans les quartiers qui ne sont pas dits sensibles ou en difficulté. Il suffit que l'insécurité soit potentielle, que les habitants soient convaincus, parce qu'elle a déjà eu lieu, qu'elle peut se reproduire à nouveau et à tout moment, pour que s'estompent non seulement le sentiment d'identification ou d'appartenance au quartier, mais également le sentiment même d'habiter son quartier. L'insécurité, encore une fois qu'elle soit réelle, potentielle ou imaginaire, touche aux ressorts profonds de la psychologie ou de l'anthropologie de l'habiter. L'on n'habite pas là où le danger menace. Là où il y a risque, il y a de l'inhabitable. Habiter c'est être, plus que se mettre, à l'abri du danger. L'on ne demeure, l'on ne séjourne, l'on ne s'attache que là où le danger est révoqué. Habiter et protéger, ou se protéger, ne sont à l'origine qu'un seul et même mot.

« Je n'avais pas de clôture à mon jardin avant. Mais quand on m'a vidé mon cellier deux fois, je me suis dit que si j'avais une clôture, ça ne me serait peut-être pas arrivé. Après on m'a cambriolé. Je n'ai toujours pas mis de clôture, mais j'y suis arrivé quand même. Et puis on se rend compte que si l'on n'a pas nos biens sous les yeux, et encore, tout est susceptible de disparaître, à tous moments de la journée et de la nuit. Il y a un potentiel de ce côté-là qui est effrayant. Il suffit que des gens mal intentionnés passent par là ».

« C'est là que ma voiture a brûlé, il y a trois mois. Il faut tout avoir sous les yeux ».

« J'ai vécu au début en logement collectif. Mais le quartier s'est dégradé au niveau de l'environnement avec les nouveaux arrivants. Donc je suis partie en individuel ».

« Il n'y a qu'à descendre pas très loin et on est dans la zone ».

« Je pense que les aspects négatifs touchent aux questions d'insécurité ».

Au-delà des premiers indices qui nous signifient que les habitants ne tiennent plus le discours de l'âge d'or du quartier, des facteurs d'un poids plus conséquent apparaissent au fil des entretiens qui confirment le déclin irrémédiable des fonctions traditionnelles du quartier. Plus encore que l'insécurité, la mixité sociale lointaine, le repli sur son logement, la hiérarchie des quartiers ou la méconnaissance de son

propre quartier, l'éclatement géographique des activités et des sociabilités est fatal à la vie de quartier. Au cours de l'enquête, les premiers à parler de l'absence de vie de quartier sont les intéressés eux-mêmes, c'est-à-dire les habitants.

« Je ne sais pas si on peut vraiment dire qu'il y a des quartiers. Je n'ai pas la notion de quartier ici ».

« Une vie de quartier ? Dans mon quartier, non ».

« Une vie de quartier ici ? Oui. Mais je n'y participe pas ».

« Il n'y a pas du tout de vie de quartier. Même dans mon quartier, ça n'existe pas. Il n'y a pas de création de quoi que ce soit ».

« Il ne se passe pas grand-chose dans le quartier ».

« Les gens ne sortent pas trop dans la rue ».

« À part la tranquillité, le quartier de l'Isle d'Abeau n'offre rien de spécial ».

« Pas de vie de quartier, non, pas particulièrement, c'est assez éclaté ».

« Moi, je n'ai pas du tout de vie de quartier ».

« Moi, je ne vais pas trop dans le quartier ».

« Pas d'activités de quartier. On se reçoit de temps en temps ».

« Moi, je n'ai pas réellement une vie de quartier. L'été quand tout le monde sort et discute, je pense qu'il y a là une vie de quartier ».

« Non, on ne cherche pas la vie de quartier ».

Mais revenons plus précisément aux différentes déclinaisons de l'éclatement géographique des activités et des sociabilités. Le fait déjà de ne pas travailler dans son quartier ou à proximité, de parcourir de longues distances pour se rendre sur son lieu de travail et par conséquent de partir tôt le matin et de rentrer tard le soir, est fortement préjudiciable au sentiment d'appartenance au quartier. Les habitants sont unanimes à le reconnaître. D'ailleurs beaucoup d'entre eux sont des navetteurs qui font chaque jour ou presque la navette domicile-travail, ceux qu'on appelle aussi des migrants-alternants.

L'accroissement du temps libre consécutif à la réduction du temps de travail aurait pu être profitable au développement de la vie de quartier. L'hypothèse

paraissait crédible, mathématique : moins de temps au travail, plus de temps dans le quartier. Beaucoup d'acteurs de la vie politique et de l'animation sociale y ont crû. Ils ont été aussi nombreux à déchanter. Le temps de travail et le temps passé dans le quartier ne sont pas reliés l'un à l'autre à la manière de vases communicants. Entre les deux, il y a toute la diversité croissante des pratiques telles que la consommation ou le shopping, la mobilité, le sport ou même les promenades dans la nature qui détournent les habitants du quartier et qui empêchent le passage simple et automatique de son lieu de travail à la vie de quartier. Là aussi, beaucoup d'habitants l'affirment : quand ils ont du temps, soit ils restent chez eux à bricoler ou à regarder la télévision, soit ils sortent du quartier pour faire leurs courses, rendre visite à des amis ou voyager. De fait, beaucoup de contacts sociaux s'effectuent à l'extérieur du quartier.

« Nos amis sont en dehors du quartier ».

« Les amis sont à l'extérieur, jusqu'à Albertville ».

« Mes amis et mes relations sont carrément en dehors du quartier, sur Lyon et plus loin ».

« Nos amis sont dans le quartier et en dehors du quartier ».

« Mes amis habitent en dehors du quartier ».

« Mes amis ne sont ni sur mon quartier, ni en ville nouvelle ».

« Mes relations sont surtout en dehors du quartier ».

Les relations sociales transgressent le cadre du voisinage. Les voisins deviennent même des étrangers à mesure que croissent les pratiques non seulement de consommation, mais également de loisirs, de sports et même de vie associative qui s'effectuent dans et par la mobilité en dehors du quartier. Il ne faut pas être dupe : même si les habitants continuent de valoriser l'idée de voisinage, celle-ci ne reste qu'une idée. Dans les faits, on ne rencontre pas son voisin et les habitants le reconnaissent facilement. La plupart du temps, il leur suffit que leur voisin leur ressemble pour qu'ils soient satisfaits de leur voisinage. Et même quand les habitants affirment qu'ils ont un bon quartier, qu'ils s'entendent très bien avec les voisins, qu'ils se reçoivent de temps en temps pour prendre l'apéritif et manger, mais plus rarement, ensemble, ils admettent tout aussi bien qu'ils n'ont pas vraiment de vie de

quartier, que leurs amis n'habitent pas à proximité, qu'ils passent peu de temps dans le quartier et qu'ils ont même l'impression qu'ils d'habitent pas ou plus à l'intérieur des limites du quartier.

« On aime bien avoir notre petite tranquillité quand même, pas être trop dérangé, pas entendre les voisins ».

« On n'a pas de relations de voisinage avec tout le monde. Mais bon, les voisins que l'on a, c'est très bien ».

« On a des relations de voisinage parce que ça fait longtemps qu'on est là, qu'on a une histoire dans la ville. Mais on ne joue pas forcément le jeu du voisinage automatique. On a la chance d'être dans un lotissement assez calme où l'on n'est pas les uns sur les autres ».

« On a des voisins c'est sûr. On se voit, mais c'est sans plus ».

« On a quelques relations de voisinage, pas beaucoup. Nous n'avons pas de relation de voisinage automatique ».

« Il n'y a pas beaucoup de convivialité. On ne s'invite pas les uns chez les autres ».

« Je préfère la maison individuelle. C'est tranquille. On n'est pas dérangé par les voisins. Je vois les voisins, comme ça, c'est tout ».

« On a des relations de voisinage, mais pas intenses. On se dit bien le bonjour, on discute un petit peu ensemble quand on se retrouve dehors, mais on ne va pas chez les voisins régulièrement. On travaille, on n'a pas le temps, et quand on a le temps, on s'occupe à autre chose : balades, sorties ».

« Les relations de voisinage, c'est franchement le strict minimum. Dans le quartier, on part le matin, on rentre le soir ».

« On a des relations de voisinage quand on est dans le jardin. Sinon chacun chez soi ».

« Ce n'est pas très grand comme maison, mais on ne se voit pas avec les voisins, on est chacun chez soi : je trouve l'architecture bien étudiée sur ce point ».

Ainsi, l'éclatement géographique des activités et des sociabilités, ce n'est pas seulement travailler loin de son quartier. C'est également faire le plus gros de ses achats en dehors du quartier et par conséquent fréquenter des magasins dispersés sur l'ensemble du territoire urbain dans lesquels on a peu de chance de rencontrer ses voisins. De surcroît, quand les petits magasins de proximité sont peu nombreux,

comme c'est le cas dans beaucoup de quartiers de la ville nouvelle, cela ne fait qu'accroître la dispersion des pratiques de consommation hors du quartier. L'éclatement géographique des activités et des sociabilités, c'est en troisième et dernier lieu, pour l'essentiel, l'univers lui-même éclaté des amitiés et des relations diverses qui se situe en grande partie en dehors du quartier.

Au bout du compte, il ne subsiste que le logement dans le quartier. Tout le reste des pratiques urbaines autrefois inscrites dans le quartier dépend maintenant de la mobilité hors quartier. L'aire de fixité ou de fixation à demeure s'est considérablement réduite. Elle est passée du quartier au logement. C'est le logement aujourd'hui et non plus le quartier qui est le point fixe dans les pratiques urbaines. Le surinvestissement affectif, voire la survalorisation, dont le logement est l'objet de la part des habitants traduit bien ce transfert vers le logement aux dépens du quartier des logiques d'habiter fondées sur la fixité, c'est-à-dire sur l'enracinement, l'appartenance, l'identité ou encore le rester-enclos. En d'autres termes, on s'identifie beaucoup plus à son logement qu'à son quartier. De même la frontière - l'enclos - qui sépare l'intérieur de l'extérieur passe désormais entre le logement et le quartier et non plus entre le quartier et la ville alentour. Quand, dans le cours de l'entretien, la parole habitante aborde la question du logement, elle se place le plus souvent au niveau surprenant pour l'enquêteur de l'hyperbole, autrement dit au niveau du surinvestissement et de la survalorisation du logement.

« Je voulais mettre les pieds sur le gazon : c'est absolument étourdissant ».

« Je suis heureux parce que j'ai une petite maison calme, il y a un petit jardin. Nous on est bien ici, parce qu'il y a de la lumière, les fenêtres sont très grandes ».

« La maison est super ».

« Oui, oui, oui, je suis satisfait de mon logement. C'est un choix de se loger, c'est un gros investissement sur une vingtaine d'années. Je souhaite que tout le monde puisse y arriver ».

« Je suis parfaitement logé ».

« Oui, oui, évidemment je suis bien dans ma maison ».

« À part la formule chauffage, la maison est super ».

« Oui, oui, ma maison est très agréable ».

« On est bien logé. On a cette chance par rapport à d'autres gens de la ville nouvelle ».

Il ne serait pas tout à fait juste de dire que la vie de quartier a totalement disparu. Elle continue de faire sens et réalité pour certains habitants, de manière limitée ou partielle cependant. Nous pensons aux habitants dont les enfants sont scolarisés dans le quartier. L'enquête a montré que l'école s'avère encore influente dans la vie de quartier. La sortie des écoles, mais aussi les réunions de parents d'élèves et les liens de camaraderie que nourrissent les enfants entre-eux sont autant d'occasions de contacts, de dialogues et parfois d'actions communes pour les habitants d'un quartier dont les enfants fréquentent la même école. C'est ce que nous rappellent les habitants. Mais, ils nous rappellent également que cette vie de quartier liée à l'école ne dure bien souvent que le temps de la scolarisation des enfants.

Il est un autre groupe d'habitants pour lequel la vie de quartier occupe une place relativement importante dans leur emploi du temps et dans leur esprit : il s'agit des habitants engagés dans la vie politique ou dans l'action citoyenne. Leur engagement les pousse entre autres choses et naturellement à des contacts fréquents et à des rencontres régulières avec les habitants de leur propre quartier. Aussi, de tels habitants n'hésitent-ils pas à proclamer, par contraste avec les déclarations de la majorité des habitants non engagés, qu'ils ont une vie de quartier intense. Mais cette vie de quartier qu'ils qualifient d'intense leur est toute personnelle. Elle ne concerne que leur activité, leur mode de vie ou leur mode d'être. Elle n'est pas partagée par l'ensemble des habitants qu'ils côtoient et, en ce sens, elle n'a rien d'un phénomène collectif. D'ailleurs ces habitants engagés le reconnaissent d'une certaine manière en se plaignant de la faible mobilisation des habitants lors des réunions de quartier, quelle que soit la nature de ces réunions, civique ou festive.

L'exception que signalent ces deux types d'habitants, le parent d'élève et le militant, confirme la règle : la vie sociale ne se confond pas, ou plus, avec la vie de quartier. Ce n'est pas parce que dans leur grande majorité, les habitants n'ont pas de vie de quartier qu'ils n'ont pas de vie sociale. La vie quotidienne se développe en-deçà et au-delà du quartier, c'est-à-dire dans le logement et dans l'ensemble du territoire de la ville nouvelle en sautant l'échelon intermédiaire du quartier.

« J'habite au-delà du quartier ».

« Je sens que j'habite au-delà des limites du quartier ».

« J'ai surtout l'impression d'habiter dans la maison, là, et à chaque fois que l'on a l'occasion de bouger un peu, on part ».

« J'estime avoir une vie de quartier dans mon lotissement ; je fais partie de la trésorerie de l'association du lotissement ».

« Je passe le plus de temps, je dirais dans le logement et en dehors du quartier, mais pas dans le quartier ».

« Je passe le plus clair de mon temps à me promener dans les chemins ».

Si vie sociale il doit y avoir, il faut par conséquent à chercher à ces deux niveaux extrêmes que représentent le petit dedans du chez-soi et le grand dehors de l'urbain. Et c'est bien ce que nous confirment les habitants, non seulement en nous indiquant que les amis vivent loin du quartier, mais également et surtout en soulignant toute l'importance que revêt pour eux la vie associative communale et intercommunale. En clair, les habitants nous rappellent, d'une part, que la vie associative est l'une des composantes essentielles de la vie sociale à l'Isle d'Abeau, grâce à laquelle également l'Isle d'Abeau se distingue des autres villes, y compris peut-être nouvelles ; d'autre part, que cette même vie associative, par la très grande diversité d'activités qu'elle propose et la multiplication des possibilités de rencontres avec les autres qu'elle permet, est en concurrence directe avec la vie de quartier. Beaucoup d'habitants disent ne pas avoir de vie de quartier mais, en revanche, développer une très riche vie associative ou, plus précisément, profiter des activités qu'offre cette vie associative et des sociabilités qu'elle occasionne. Au mieux, quand le quartier a encore une existence pour les habitants, ce n'est plus que sous la forme d'un pôle de vie relatif, c'est-à-dire un pôle de vie qui n'est plus primordial comme autrefois, mais un pôle de vie parmi tant d'autres. Bref, le fait qu'il ne se passe pour ainsi dire rien dans le quartier ne semble pas gêner beaucoup d'habitants. L'éclatement géographique des activités et des sociabilités n'est pas vécu comme un problème, mais comme une donnée bien maîtrisée. Hier, le quartier offrait l'avantage de la convivialité immédiate, mais, par là même, le désagrément d'imposer des formes de sociabilité et des situations d'interaction auxquelles les habitants devaient se soumettre, parfois contre leur volonté ou leurs choix. Aujourd'hui, la vie associative permet à chacun de devenir maître de ses proximités sociales, c'est-à-dire

de gérer en toute indépendance sa sociabilité, quitte à vivre de manière plus mobile et plus éclatée.

« On a des contacts par les clubs, donc on s'est bien intégré ».

« Moi, je n'ai pas de vie de quartier. J'ai une vie de club, mais pas une vie de quartier. Mes relations n'ont rien à voir avec le quartier, mais avec le monde associatif. Ma femme aussi fait d'autres sports. Donc on a connu des personnes comme ça. Ma femme fait de la marche, du ski. Il a fallu que je m'y mette aussi. Donc voilà, on a des relations à partir de ces sports ».

« Pour rencontrer les gens, il faut faire l'effort de participer à la vie associative. C'est la seule voie de passage pour rencontrer les gens, car ce n'est pas une ville traditionnelle où l'on peut croiser les gens dans la rue. Il faut passer par le circuit associatif. Il faut faire cette démarche ».

« C'est la ville de chacun chez soi, mais pas à cent pour cent. Il y a des gens qui se rencontrent à travers les associations. Moi, je me sens pas du tout isolé. Je connais plein de monde. Je peux aller les voir quand je veux. Je crois que l'on peut rencontrer des gens si on le souhaite ».

« Ce n'est pas une ville comme une ville ancienne avec des petites rues et des commerces où les gens sont obligés de se croiser ».

« Il y a beaucoup de sports. Il y a beaucoup de choses faites. On a un gymnase, on a une piscine qui fonctionne très bien avec les enfants. La bibliothèque aussi. On a un espace bibliothèque formidable. Il y a des sports. Je vous dis, il y a des activités locales qui fonctionnent bien : le football, le basket. Je fais partie du groupe d'histoire locale ».

« Niveau associations, il y a un tissu extrêmement dense ici. Moi, ce qui m'intéresse c'est le sport. La culture aussi, mais je ne me suis pas inscrit dans des trucs comme ça. Là aussi, je suis arrivé, je n'avais jamais fait de tennis. Je me suis mis à faire du tennis. Il y avait des équipements. Bon, la piscine est arrivée bien plus tard. Sinon, on s'est rencontré à plusieurs, mordus de vélo, et on a créé un club de vélo ».

« Il y a beaucoup d'associations sportives. Il y a énormément de choses, aussi bien pour les enfants que pour les adultes. Celui qui ne trouve pas son sport, c'est qu'il n'a pas envie de faire du sport ».

« Il y a une forte vie associative. Les associations pullulent : sports, littérature, école, Internet... Ce ne sont pas les terrains de boules qui manquent. Jouer aux cartes aussi, c'est possible, parce qu'il y a des clubs du troisième âge qui pratiquent ce genre d'activités. Il y en a pour tout le monde de sept à soixante-dix sept ans ! ».

« Paradoxalement, je trouve, puisque je navigue dans le milieu associatif, qu'il y a peu de mobilisation de personnes. Beaucoup d'activités, mais

finalement peu de mobilisation. Les habitants ne se bougent pas beaucoup ».

8.3. Le polycentrisme contrasté

Qu'est-ce que le centre de l'Isle d'Abeau ? Où peut-il se trouver ? Les habitants nous aident à répondre à ces interrogations en nous faisant part, dès leur entrée en matière sur la question de la centralité, d'un paradoxe. Il n'existe pas de centre-ville à l'Isle d'Abeau, tel que les villes anciennes en sont pourvues, c'est-à-dire de centre-ville unique, historique, patrimonial qui se confonde avec le centre géographique.

Pourtant, la centralité se porte bien dans la ville nouvelle du fait de son polycentrisme, c'est-à-dire de la multiplication des lieux, grands ou petits, réputés ou discrets, qui font office de centres sur l'ensemble du territoire urbain. L'absence de centre-ville édifié à l'ancienne ou repérable conformément à l'idée traditionnelle que l'on peut s'en faire ne signifie pas pour les habitants dissolution de toute centralité dans de l'urbain généralisé.

Ce paradoxe introductif apparaît également sous une autre version : un centre urbain, ce peut être dans la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, un village ou un vieux bourg. Il y a paradoxe ici au sens où les habitants constatent et vivent une logique de centralité qui contredit l'opinion la plus répandue selon laquelle un centre urbain ne peut pas se développer dans un village et, a fortiori, un vieux bourg ne peut pas jouer le rôle de centre dans une ville dite nouvelle. En d'autres termes, les habitants nous révèlent à travers leurs pratiques et leurs expériences que la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, plus que tout autre type de ville, opère une disjonction très nette entre centre-ville et centralité. Le polycentrisme de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau est un polycentrisme de centralités et non de centres-villes.

« Pour moi le centre, c'est le village. C'est le centre du village de Vaulx-Milieu ».

« Pour moi il y a des centres. C'est le bourg et puis il y a le centre du Triforium. Pour moi il y a deux centres à l'Isle d'Abeau : le Triforium qui a été nouvellement créé lors de la construction de la ville nouvelle et puis le bourg ».

« Il y a le centre-village, mais ce n'est pas le quartier. Il y a le centre-village avec les quartiers autour ».

« À Saint-Quentin, le centre-ville c'est le village ! ».

« Je pense que les gens peuvent trouver un centre assez proche d'eux ».

« Il y a plusieurs centres à l'Isle d'Abeau ».

« Je pense qu'il y a plusieurs centres possibles sur la ville nouvelle ».

« Il y a des centres sur toute la ville nouvelle. Il y a un centre à Villefontaine, à Saint-Bonnet, à Saint-Quentin-Fallavier. Mais à Four, il n'y en a pas ».

Quand les habitants disent qu'il n'y a pas de centre principal et même pas de centre du tout dans l'agglomération de la ville nouvelle, ils signifient par là qu'il n'y a pas ou, en tout cas, qu'ils ne perçoivent pas de centre unique ou réellement fédérateur de l'ensemble des quartiers et des communes. Beaucoup d'habitants ont une conscience aiguë du polycentrisme structurel sur lequel en fin de compte s'est bâtie la ville nouvelle, c'est-à-dire d'une organisation urbaine qui, par son éclatement et son étalement bien au-delà des cinq communes initiales, exclut toute possibilité de centre-ville unique ou de centre-ville fortement dominant. L'Isle d'Abeau pour beaucoup d'habitants est une ville faite pour ne pas avoir de centre-ville à l'ancienne. D'ailleurs, les habitants n'emploient jamais le terme de centre-ville quand ils évoquent les différentes centralités de la ville nouvelle.

« Carrefour, ce n'est pas un centre-ville. C'est un centre commercial. Je pense qu'il y a une nuance là-dedans et je pense que le terme de centre-ville ne s'applique pas au centre commercial de l'Isle d'Abeau ».

« Centre-ville ? Non, parce que d'abord la ville nouvelle on l'a étalée sur plusieurs communes et, de ce fait, centre-ville ça ne cadre pas ».

« J'ai du mal à appliquer le terme de centre-ville à l'Isle d'Abeau. J'ai une vision très clivée de l'Isle d'Abeau. Pour moi, un centre-ville, il n'y en a qu'un. Or, à mon avis, l'Isle d'Abeau n'a pas réussi à se concentrer sur un pôle. Est-ce que c'est bien, est-ce que ce n'est pas bien ? Est-ce que finalement, on ne peut pas penser une ville avec deux centres-villes ? Pourquoi pas ? Pour moi, les deux centres sont tellement différents qu'ils sont incompatibles. Je ne peux pas dire que, sur l'Isle d'Abeau, j'ai le réflexe de dire « centre-ville » ».

« On ne peut pas parler de centre-ville ».

« J'ai l'impression qu'il n'y a pas de centre-ville ».

« Il y a un centre parce qu'il y a Casino. Mais, je n'appelle pas ça un centre-ville ».

« Je ne pense pas qu'il y ait réellement un centre-ville ».

L'absence de centre-ville unique, conjuguée au polycentrisme de centralités qui ne sont pas pour la plupart des centres-villes, conduit parfois le propos à verser dans la dénégation de toute existence de centre ou de centralité dans la ville nouvelle. Pour certains habitants, l'imagerie du centre-ville unique qui prévalait dans le modèle de la ville d'hier est si prégnante dans leur esprit qu'ils ont du mal à reconnaître le redéploiement de la fonction de centralité à travers une pluralité de centres. Chez eux, la persistance nostalgique d'une imagerie dépassée du centre-ville bloque le développement d'une imagination vive de la polycentralité constitutive de la ville nouvelle.

« Il n'y a pas de centre-ville. C'est bien le drame de l'Isle d'Abeau ».

« Non, il n'y a pas de centre. C'est bien là qu'il y a, je pense, le plus gros loupé ».

« Je ne pense pas vraiment que l'on puisse dire qu'il y ait des centres ».

« Villefontaine pourrait être un centre-ville, mais il faudrait autre chose. Moi, un centre-ville, je ne le vois pas comme ça : pas autant de béton, plus de verdure. Moi, je vois à Bourgoin, la place c'est tout en pierre. C'est joli par rapport au béton ».

« Non, pour moi, un centre-ville c'est pas ça. Pour moi un centre-ville, sans prendre une grande ville comme Lyon, mais en prenant une ville moyenne comme Bourgoin-Jallieu, il y a un cœur de ville, il y a un centre-ville. Dans la ville nouvelle, sur les cinq communes, aucune n'a ce socle ».

« Villefontaine n'arrive pas à être un centre du tout. Le centre commercial de Saint-Bonnet a du mal à s'affirmer. Aucun centre ne s'installera de façon viable ».

« Il n'y a pas de centre-ville. Le Triforium a été collé de manière artificielle ».

« Il n'y a pas de centre à l'Isle d'Abeau. Il y a un centre historique, c'est le village. Il y a un centre qui a été décidé par les urbanistes, c'est le Triforium ».

Les centralités ne sont pas de même nature. Non seulement les centralités de la ville nouvelle sont différentes dans leurs formes, mais également dans leurs contenus, c'est-à-dire dans les fonctions qu'elles abritent. Les centralités de l'Isle d'Abeau ne jouent pas toutes le même rôle. En d'autres termes, il n'y a pas un seul modèle de centre ou de centralité que l'on retrouve reproduit à l'identique ou presque

à travers l'ensemble des communes qui constituent la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau. Les centralités de la ville nouvelle peuvent relever d'un centre commercial mais aussi d'un centre-ville à l'ancienne qui réunit mairie, église, marché, commerces et place publique propice à la déambulation. Certaines centralités sont monofonctionnelles, d'autres au contraire plurifonctionnelles. Il y a des centralités de services, d'administration, de culture, de loisirs, de vie associative, de petits commerces bien sûr, réunies entre elles dans un même lieu ou dispersées dans l'espace urbain. Il y a des centralités où l'on peut flâner, d'autres à l'inverse qui ne se prêtent pas à ce type de pratique urbaine élémentaire. Le polycentrisme de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau est un polycentrisme contrasté. C'est un polycentrisme qui propose une diversité de centralités neuves, mais qui, pour autant, n'annihile pas « à l'américaine » les centres anciens.

L'existence des centres anciens est maintenue, mais elle est relative. Le polycentrisme de la ville nouvelle n'obéit pas à la règle urbaine du passé selon laquelle les multiples centres d'une agglomération ne pouvaient être, premièrement, que des centres-villes anciens ; deuxièmement, des centres-villes de même facture réunissant les mêmes composantes administratives, économiques, religieuses ; troisièmement, des centres-villes ordonnés selon une hiérarchie qui octroyait la première place au centre initial, historique et géographique de l'agglomération, et une importance décroissante aux autres centres à la mesure de leur éloignement du centre principal. Dans la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, contrairement à ce polycentrisme urbain traditionnel, une grande surface commerciale par exemple peut constituer une centralité plus remarquable, en terme de fréquentation, d'animation ou de repères dans les pratiques habitantes de l'espace, qu'un centre ancien de bourg, de village ou même de ville. En d'autres termes, dans le polycentrisme de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, les centres anciens n'occupent pas de places privilégiées. Ils ne sont que des centres parmi d'autres centres. Si « *tous les centres se valent* », comme l'affirment certains habitants, c'est bien parce que la hiérarchie traditionnelle des centres organisée à partir d'un centre-ville historique et dominateur n'existe pas dans la ville nouvelle. Et si, simultanément, ces mêmes habitants, de manière apparemment contradictoire, reconnaissent « *qu'il y a des centres principaux* », c'est parce qu'ils ont bien perçu qu'une hiérarchie d'une nature plus contemporaine, qui intègre les activités de commerces et de loisirs notamment, organise le polycentrisme de leur ville.

« Franchement, je ne sais pas s'il existe un centre principal. Je ne sais pas où je verrais vraiment le centre ».

« On ne peut pas dire qu'il y ait des centres principaux dans la ville nouvelle. Ils se valent tous ».

« Toute la vie se passe à Carrefour ».

« Le centre principal c'est Carrefour et l'ensemble des grands magasins qui poussent comme des champignons. Ça devient gigantesque, mais c'est ce qui intéresse les gens ».

« Le centre principal c'est l'Isle d'Abeau avec Carrefour ».

Les centralités du polycentrisme paradoxal et contrasté de la ville nouvelle ne sont pas pour la plupart des centres-villes anciens ni même nouveaux, mais des espaces ou des points situés sur des territoires qui à première vue peuvent être qualifiés de périphériques. Il est alors question dans l'esprit comme dans les pratiques des habitants de centralités périphériques.

« Ce sont des centres, sauf qu'ils sont en périphérie ».

Par là même, ces centralités périphériques brouillent la vieille distinction urbaine entre centre et périphérie. Le polycentrisme de la ville nouvelle est un polycentrisme qui abolit le dualisme centre-périphérie fondateur de la ville d'hier. La périphérie n'existe à l'Isle d'Abeau qu'à première vue seulement, pour un raisonnement encore soumis aux vieux schémas et vieux critères qui organisaient la ville d'hier, mais qui n'ont plus cours dans la ville nouvelle. La ville nouvelle de l'Isle d'Abeau est une ville sans périphérie, ou du moins sans périphérie marquée et désignée sous cette appellation par les habitants, comme c'est le cas dans les villes de composition plus traditionnelle. Le fait même qu'il n'existe pas de centre unique et puissamment attractif qui monopolise l'ensemble des fonctions urbaines, comme dans les villes d'hier, mais une diversité de centralités réparties sur tout le territoire, implique à la fois un renforcement de la dimension de centralité et une disparition de la périphérie. En d'autres termes, le polycentrisme de la ville nouvelle relève d'une logique urbaine proprement contemporaine et impensable dans la ville d'hier selon laquelle le centre peut exister sans son contraire ou son pendant que constitue la périphérie.

Le polycentrisme pratiqué par les habitants de la ville nouvelle se décline sur une palette qui commence avec des centralités très localisées que peuvent constituer

un commerce de quartier ou un lieu de réunion des associations, pour aboutir à la très grande et très attractive ville que représente Lyon si proche de l'Isle d'Abeau, en passant par Bourgoin et les divers centres commerciaux. De fait, les habitants désignent comme centres : le Phare, le Centre Simone Signoret et Casino à Villefontaine ; le centre Internet à Saint-Quentin-Fallavier, le village à Vaulx-Milieu ; le village et le Triforium à l'Isle d'Abeau ; Carrefour ; Bourgoin-Jallieu, La Verpillière et Lyon. Le polycentrisme de la ville nouvelle n'est donc pas fait de tout et de n'importe quoi. C'est un ensemble structuré qui comprend quatre types de centralité : les centralités des villes comme Bourgoin et, au-delà de la ville nouvelle, Lyon ; les centralités des bourgs et des villages ; les centralités des grandes surfaces commerciales ; les centralités des micro-centres fédérateurs liés aux sports, aux transports, aux loisirs, à la vie associative, aux achats quotidiens et aux services.

« Il y a des mini-centres d'attraction suivant les quartiers où l'on habite. Ce ne sont pas des centres-villes. Ce sont des points d'accès fonctionnels ».

« Les gens qui habitent le Plateau vont aller au Triforium acheter leur baguette de pain. Ceux qui habitent autour du village vont aller au village ».

« Je vais dans les centres comme le centre Internet qui est à Saint-Quentin ».

« Dans mon quartier, il y a un tout petit centre, mais c'est vraiment une annexe. Sinon c'est Saint-Quentin village qui fait office de centre ».

« Pour moi, c'est le centre Signoret le centre de la ville nouvelle à Villefontaine ».

« Villefontaine, son centre, c'est le centre Signoret ».

« Pour Villefontaine, il y a un peu le quartier Saint-Bonnet, où il y a la mairie, qui fait centre. Pour l'Isle d'Abeau, il y a le village. Et puis il y a Carrefour qui ratisse assez large ».

« Pour ce qui est des centres, il y a plusieurs grandes surfaces. Et pour moi c'est Leclerc. Mais le plus grand centre commercial est à l'Isle d'Abeau : c'est Carrefour ».

« Les centres, ce sont plutôt les centres commerciaux ».

« À mon avis, le centre qui est en train de s'installer, qui prédomine, ça serait l'Isle d'Abeau avec le centre commercial Carrefour. Là, il y a une

zone commerciale importante, il y a des grands magasins de toutes sortes. Oui, le centre c'est là-bas ».

« À l'Isle d'Abeau, je pense qu'il y a un centre. C'est le Triforium et tout ce quartier-là. À Vaulx-Milieu, non, on ne peut pas dire qu'il y ait un centre. Sinon à Villefontaine, j'aime bien aller à Casino ».

« Le centre de la ville nouvelle veut être au Triforium ».

« Ce sont les centres commerciaux que je fréquente le plus et le village ».

« Le centre principal c'est Villefontaine, après c'est l'Isle d'Abeau »

« Le centre est à Villefontaine ».

« Moi, j'ai un grand centre commercial ici : notre marché Casino ».

« Nous, à Saint-Quentin-Fallavier, on a un bon centre commercial avec Champion, et autour des petits magasins qui tournent bien ».

« Je vais à Casino que pour les courses. Je n'y vais pas me promener ».

« Je vais dans les centres pour me promener, mais la plupart du temps pour les courses ».

« Il m'arrive d'aller simplement flâner quand je vais au marché ».

« Moi, je vais à Intermarché, Carrefour et Leclerc comme ça, pour faire une balade ».

« À Bourgoin-Jallieu, j'aime bien y aller faire la rue piétonne, les magasins. J'aime bien Bourgoin-Jallieu. Lyon, pour moi, c'est déjà la grande ville. Bourgoin, c'est plus petit, plus intime ».

« Je vais à Bourgoin de préférence pour les rues piétonnes. À l'Isle d'Abeau, il n'y a pas de rue piétonne ».

« Il n'y a pas vraiment de centre. Je dirais que c'est Bourgoin le centre de toute cette zone ».

« C'est Bourgoin le centre principal. J'y rencontre tous les gens que je connais ».

« Bourgoin, j'y vais pour faire les courses, mais surtout pour flâner ».

« Peut-être éventuellement La Verpillière qui a compté énormément de commerces il y a vingt ans et qui a beaucoup chuté. Je pense qu'avec la déviation qui est en cours, elle peut redevenir un centre ».

« Quand je ne trouve pas ce qu'il me faut à l'Isle d'Abeau, je vais à Lyon ».

« Je vais aussi à Lyon parce que j'y passe pour mon boulot et je suis encore très attachée à Lyon et à la vie lyonnaise. Je vais d'abord à l'Isle d'Abeau, je vais ensuite à Bourgoin-Jallieu et vraiment si je ne trouve pas, je vais à Lyon ».

« Lyon, c'est la grande ville d'ici ».

« Bourgoin-Jallieu : non, pas bien. J'y suis liée par les banques, par l'administratif, on va dire. Par contre, Lyon, oui ! J'utilise le bus express et j'y suis en une demi-heure. C'est formidable. Pour une somme modique vous arrivez à la gare de la Part-Dieu. Moi, je le fais souvent. J'aime bien Lyon. Lyon pour moi, ce sont les grandes écoles, ce sont les centres de santé dans lesquels on va quand on a un problème. Et puis les commerces quand on veut quelque chose de spécial ».

« Je vais souvent à Lyon. J'y ai vécu trente ans ».

« J'aime bien Lyon, mais je n'y vivrais pas ».

« Je fais mes études à Lyon et j'ai la chance d'avoir le bus express pour m'y rendre ».

« Lyon est intéressante, culturellement et commercialement. Bourgoin un peu moins. On serait près de Grenoble, ce serait Grenoble. Bourgoin, c'est la cité la plus proche d'ici ».

« Personnellement, j'aime bien aller à Lyon. Ca ne me déplairait pas d'aller à Bourgoin. Mais c'est plus simple d'aller à Lyon qu'à Bourgoin. Pour aller à Lyon, il y a le bus express. Il faut vingt-cinq minutes. Pour aller à Bourgoin, il faut une heure et demie ! ».

« Je vais à Lyon pour me promener, je vais flâner ».

« Je vais soit à Bourgoin, soit à Lyon ».

Si différentes qu'apparaissent les centralités les unes par rapport aux autres, elles possèdent toutefois des caractéristiques communes qui les font exister précisément en tant que centralités. Trois de ces caractéristiques s'avèrent cruciales.

Tout d'abord, un lieu ne peut être considéré comme une centralité que s'il exerce une réelle attractivité reconnue et vécue par les habitants. Sans cette attractivité initiale, pas de centralité possible. La centralité commence avec l'attractivité et, inversement, l'attractivité commande la centralité. Mais, que l'attractivité doive être plébiscitée par les habitants pour que la centralité soit manifeste, cela ne signifie pas pour autant que les habitants sont capables de dire en quoi consiste cette attractivité. Il y a une part d'évidence, mais aussi une part de

mystère dans le phénomène d'attractivité d'un lieu et par là même dans ce qui est à l'origine de la réussite d'un lieu prévu pour être une centralité. Deux qualités sont la plupart du temps évoquées par les habitants pour expliquer ce qui selon eux fonde l'attractivité d'un lieu et l'élève au rang de centralité : la fonctionnalité et l'animation. Mais ces deux qualités, admettent les habitants, si nécessaires ou essentielles qu'elles soient, ne sauraient à elles seules ni épuiser, ni résumer la réalité complexe de l'attractivité inhérente aux centralités.

La fonctionnalité est liée à la présence de commerces et d'activités de services qui rend certains lieux incontournables dans la ville pour les pratiques habitantes. L'animation est, elle, associée au mouvement, à la présence d'une population mobile. L'animation que les habitants apprécient dans les centralités est celle du croisement incessant des chalands et des promeneurs, du va-et-vient des différents personnels qui travaillent sur place, des entrées et des sorties des cinémas et autres lieux de loisirs ou de consommation. L'animation dans l'esprit des habitants n'est pas synonyme de convivialité. Les habitants n'en demandent pas tant aux centres. L'animation s'accorde très bien avec l'indifférence mutuelle des passants dans la perception que les habitants se font des centres. Il se pourrait même que la convivialité s'oppose à l'animation. Pour beaucoup d'habitants en effet, il n'est pas dans la vocation des centralités d'être ou de devenir des lieux conviviaux. En ce qu'elle relève de l'intime et de l'entre-soi communautaire ou familial, la convivialité peut être de nature à perturber l'urbanité sociétale et distante du grand nombre que l'on va rechercher dans les centralités.

Ensuite, comme l'indique l'animation en tant que condition de possibilité de l'attractivité, une centralité est l'expression de la sociabilité de masse. Le vivre-ensemble ou lien social, nous avertissent les sociologues, revêt les formes les plus diverses de sociabilité, parmi lesquelles la famille, le clan, la communauté, le public, la communion ou encore l'individualisme, la foule et la masse. Ces formes de sociabilité sont autant de formes nécessaires, irréductibles, contradictoires sous certains aspects, mais aussi complémentaires. Tout être socialisé participe de ce pluralisme des formes de sociabilité et trouve son équilibre de la participation à ce pluralisme auquel correspond peu ou prou un pluralisme des lieux urbains : logement, place publique, salle de spectacle, lieu de culte, espace culturel, terrain de sport... À chaque forme de sociabilité son lieu urbain de prédilection. Par sociabilité de masse, il faut entendre un rassemblement d'individus en nombre et anonymes les

uns par rapport aux autres, dont les centralités, de quelque nature qu'elles soient, constituent les lieux d'accueil privilégiés. L'anonymat n'est pas une conséquence seconde du nombre, mais une donnée consubstantielle de la sociabilité de masse. En d'autres termes, l'anonymat est une dimension primordiale de la centralité et de la qualité de la vie sociale qui est prise par les habitants dans les centralités. L'observation des centralités conduit à l'analyse de l'anonymat et réciproquement. L'anonymat n'est pas l'isolement ou la solitude. L'anonymat apparaît avant tout comme une réunion de personnes chacune ayant son propre rythme. L'anonymat est une forme de vie sociale à la fois individuelle et collective qui autorise la passivité tout autant qu'il favorise les contacts. L'anonymat est aussi ouverture à l'inconnu et à la découverte en ce qu'il fait se côtoyer l'habitude et l'incertain, qu'il constitue une manière particulière d'être ensemble qui laisse l'imprévu se glisser dans les trajets quotidiens.

« C'est une ville dans tous les sens du terme : anonymat, etc. »

« Lyon c'est une grande ville. Il y a un côté beaucoup plus anonyme. À Bourgoin, on est dans une ville beaucoup plus petite ».

« Chacun se réunit avec son indépendance, son identité propre ».

« Elle permet d'autres choses, d'autres types de rencontres ».

Enfin, le troisième attribut principal de la centralité est la mixité sociale. Une centralité peut être monofonctionnelle sans que cela nuise à son statut de centralité. En revanche une centralité ne saurait se passer de mixité sociale. Une centralité ne peut pas être homogène du point de vue social : une centralité est un agrégat social. Si peu admise par les habitants dans le domaine de l'habitat, c'est-à-dire du logement, du quartier, du lotissement, si mal réalisée peut-être aussi par les politiques urbaines dans ce domaine, la mixité sociale marque cependant positivement les centralités. L'intérêt d'une centralité c'est le brassage des populations venues d'horizons différents que l'on contemple et auquel également on participe. Une centralité ne doit présenter aucune barrière de quelque ordre que ce soit, social, symbolique ou physique susceptible de repousser une catégorie d'usagers. Riches, pauvres, vieux, jeunes, enfants, handicapés, touristes, étrangers, tout le monde doit pouvoir trouver sa place dans une centralité digne de ce nom. Plus un centre est riche de la diversité humaine et plus il est apprécié et représentatif du phénomène de centralité urbaine. L'importance d'une centralité s'évalue à l'étendue de sa mixité sociale.

« Flâner, c'est pas possible d'aller flâner dans le centre de Saint-Quentin parce qu'il n'est pas couvert. Vous êtes à l'extérieur, tandis qu'à l'Isle d'Abeau il est couvert. Il y a cafétéria, restaurant, marchands de vêtements. Vous pouvez entrer à neuf heures du matin et sortir à dix-huit heures, vous

ne vous êtes pas ennuyés. C'est une ville. C'est une ville couverte ; commerciale, mais couverte. Ils ont des animations à l'intérieur ».

« Il y a souvent des animations à Carrefour, mais au centre du village, non ».

« Les animations, ce sont les animations commerciales ».

« Le Triforium c'est un mixte de population ».

« Le Triforium, c'est populaire ».

« Le vrai centre-ville c'est Carrefour : un hyper marché. On peut le regretter, mais c'est là où les gens se rencontrent ».

« C'est une ville comme une autre, dans le mélange des populations »

« Il y a énormément de gens différents qui viennent de tous les côtés et qui bougent beaucoup. C'est un avantage. Ça bouge et il y a des gens de toute part ».

« Pour moi Lyon, ce sont les lieux de vie. Je retrouve un peu de vie, de passage où ça grouille un peu. C'est surtout Lyon qui nous attire ».

Le centre est appréhendé par les habitants comme un lieu qui « regroupe tout » et où « l'on trouve tout sur place » selon leurs propres paroles. Mais ce tout reste indéfini pour les habitants. C'est un tout potentiel. « On peut y faire plein de choses », rapportent également d'autres paroles habitantes. Pour les habitants, le centre doit être le lieu de tous les possibles, de toutes les rencontres, de toutes les quêtes. Par là même, le centre, tel que les habitants le conçoivent, est d'abord l'émanation d'une logique centripète. La fonction ou les fonctions qu'il accueille ne sont que secondes. Le centre est une structure avant que d'être un contenu. C'est une dynamique avant que d'être une forme. C'est grâce au centre, et en l'occurrence à ses multiples centres, que les habitants peuvent dire de leur ville nouvelle que « c'est une ville qui apporte beaucoup de choses », « qui permet aussi d'autres choses que celles auxquelles on pense ».

« Qu'est-ce qu'un centre ? À Villefontaine, il y a un centre social où l'on trouve plein de choses ».

« Le centre principal c'est l'Isle d'Abeau, le centre commercial. On trouve tout sur place ».

« Ce sont tous des centres. Des centres où automatiquement on regroupe l'administration, le commerce, tout ce dont on a besoin dans la vie courante ».

« Par rapport à nous, les personnes âgées, le centre c'est le Phare qui regroupe tout ».

« Villefontaine, son centre, c'est le centre Signoret. Tout y est regroupé, on y trouve tout ce que l'on veut ».

« On trouve tout dès qu'il y a quelque chose de nouveau ».

« À l'Isle d'Abeau, c'est pareil. Il y a un centre commercial qui rassemble un maximum de choses, plus la zone commerciale qui regroupe les vêtements, les chaussures, les fleurs ... ».

« Je vais au bourg puisqu'il a tout : le pain, la pharmacie, le vidéo-club. En plus il y a quelqu'un que je vais voir : le photographe ».

« Le centre le plus important, c'est celui de l'Isle d'Abeau qui attire toutes les communes ».

« Le centre commercial, c'est bien groupé là-bas à Saint-Bonnet, c'est bien groupé ».

« Bourgoin, c'est la plaque du nord Isère : on y fait tout, on y trouve tout ».

« La ville de Lyon représente pour moi la ville où l'on trouve tout ce que l'on veut finalement. C'est une grande ville, une très grande ville ».

8.4. La ville au choix

La ville au choix est l'une des composantes importante de la réalité urbaine de l'Isle d'Abeau. Définir l'urbanité de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, ce n'est pas seulement se référer à son polycentrisme, au déclin de sa vie de quartier et à ses modes d'habiter pragmatiques. C'est également prendre en considération le fait que les habitants s'approprient leur ville selon le principe du libre choix. La ville au choix est d'abord une affaire de pratiques habitantes. Elle n'a pas d'autre réalité possible en dehors du domaine des pratiques habitantes proprement dites. Plus que tout autre caractéristique de la ville nouvelle, la ville au choix est l'expression des modes de vie que les habitants mènent et entendent mener à travers les différents espaces de cette ville. Les urbanistes, les politiques et autres acteurs doivent

l'existence de cette ville au choix aux habitants et à eux seuls. Ils n'en sont pas les concepteurs. Ils n'en sont les responsables que dans la mesure où ils doivent la gérer et la réguler après coup. La ville au choix est le résultat d'une évolution que l'urbanisme n'a pas prévue.

La ville au choix est l'aboutissement d'une dynamique collective selon laquelle une majorité d'habitants construisent leurs réseaux de sociabilité, font leurs achats exceptionnels, tout comme ceux relevant des besoins quotidiens en nourriture, utilisent les services d'une institution, d'un médecin ou d'une banque, passent leurs loisirs, journaliers ou hebdomadaires, etc., où bon leur semble, très près ou très loin de chez eux, dans les petites centralités de leur commune ou, bien au-delà, dans les centres anciens des grandes villes de leur bassin de vie. Préférer telle grande surface commerciale pour sa poissonnerie ou son rayon des vins, telle autre pour sa galerie marchande et ses boutiques de vêtements, éviter l'épicerie au pied de son immeuble à cause des prix trop élevés, aller chercher son pain parce qu'il semble meilleur dans un autre quartier que le sien, se rendre chez un dentiste à l'autre bout de l'agglomération parce qu'il a bonne réputation, ou encore voir de moins en moins ses voisins et passer plus de temps loin de chez soi dans un bourg pour pratiquer un sport favori ou fréquenter ses amis qui y habitent au point, parfois, de se croire soi-même un habitant de ce bourg, c'est vivre la ville au choix.

La ville au choix c'est aussi la ville à la carte, c'est-à-dire la ville qui ne s'impose pas tel un menu unique à prendre ou à laisser intégralement, sans variations possibles et personnelles. La ville au choix est ainsi la ville personnalisée ou la personnalisation de la ville, la ville sur mesure ou la ville que chacun confectionne à sa mesure, pour soi, selon ses désirs et ses besoins. La ville au choix est la ville des combinaisons infinies de trajets à parcourir et de lieux où s'arrêter temporairement pour des activités de tous ordres.

« À l'Isle d'Abeau, j'y vais quelques fois dans la semaine, principalement dans le Bourg. Le Triforium, j'y vais par défaut, quand c'est fermé, quand il n'y a plus de pain. Je vais au Triforium pour la bibliothèque, éventuellement pour les enfants, sinon je n'y vais pas. Au Bourg, on va faire nos petites courses de marché le samedi matin. Les courses globales, on les fait à Carrefour. Si on a des courses alimentaires classiques, des légumes, on ne les fait pas à Carrefour. On va chez un petit commerçant. Pour la boucherie, c'est pareil on va chez un boucher où on réserve nos achats ».

« J'habite à Four. Mais le centre commercial où je vais c'est Casino à Villefontaine. Ici, j'ai une boulangerie intéressante. Je me rends au laboratoire qui fonctionne très bien à quatre kilomètres de chez moi. J'ai mon médecin à Saint-Quentin-Fallavier »

« Je descends beaucoup à Dommarin parce qu'on a Intermarché. J'aime beaucoup Carrefour à l'Isle d'Abeau et j'y suis beaucoup allée parce que mes filles étaient au lycée à l'Isle d'Abeau. Donc on s'arrangeait pour faire les courses à l'Isle d'Abeau et puis aussi à Villefontaine. À Saint-Quentin-Fallavier on a aussi une grande surface où l'on va de temps en temps ».

« Je vais à Bourgoin une ou deux fois par semaine. Villefontaine, j'y vais pour mes activités de bénévolat. J'y ai aussi ma banque et les impôts. Bourgoin, j'y vais surtout pour flâner, pour faire les magasins quand on a un coup de cafard. À Lyon on va au restaurant, on va se balader mais pas dans la même optique que Bourgoin : on y va sur un coup de tête. Mon fils fait du foot à Vaulx-Milieu et j'habite Four ».

« Je vais dans les centres Internet qui sont à Saint-Quentin. Des fois on va jouer au foot de salle à l'Isle d'Abeau. Sinon je vais aussi avec mes amis à La Verpillière parce que je joue au rugby. J'aime bien aussi aller à Lyon. J'y vais plus souvent qu'à Bourgoin ».

« On circule beaucoup. On peut aller voir un spectacle à Grenoble, même si c'est peu souvent le cas ; à Lyon aussi, plus souvent. On peut aussi aller dans un magasin à Bourgoin ou aller à l'hypermarché de l'Isle d'Abeau. S'agissant du vestimentaire on va à Lyon, mais on a le choix ».

« On va à Casino à Villefontaine et à Champion à Saint-Quentin quand on va faire les courses. Des fois, quand il y a quelque chose d'un peu important à acheter, on va à Carrefour l'Isle d'Abeau ou à Leclerc ».

« Le centre principal, je pense que c'est l'Isle d'Abeau. Saint-Quentin, l'Isle d'Abeau, Villefontaine, je vais dans les centres uniquement pour le théâtre et le cinéma. Occasionnellement pour le marché à Villefontaine. Je ne vais pas flâner à Villefontaine. Je ne vais pas dans le centre commercial, il y a trop de béton. Sinon, je vais à Bourgoin si je veux flâner dans les rues piétonnes ».

« Je me rends à Bourgoin pour les achats. J'habite à Saint-Quentin-Fallavier. Je vais à Bourgoin de préférence dans les rues piétonnes. À l'Isle d'Abeau, il y a trop d'animation et il n'y a pas de petite ville piétonne, donc je n'y vais pas souvent. À Lyon, je n'y vais plus. Arrivé à un certain âge, on n'a plus envie de visite comme on visitait quand on était jeune ».

« Je n'ai pas de choix prédéterminé pour faire mes courses. Je vais dans des endroits différents : Carrefour, Lyon, Saint-Bonnet, ça dépend ».

8.5. L'urbanité territoriale

Il faut parfois revenir à l'origine du projet de la ville nouvelle pour comprendre certains aspects des pratiques d'habiter. La structuration de la ville nouvelle en unités urbaines de petites tailles, imbriquées dans les espaces ruraux et distantes les unes des autres, a conféré à la commune qui délimite chaque unité urbaine une importance considérable. Ces unités urbaines sont, d'une part, bien circonscrites et bien repérables dans l'espace, d'autre part, elles se confondent avec les communes dont elles portent d'ailleurs le nom. De sorte que, ceci expliquant sans doute cela, les habitants se disent habitants d'une commune et non pas de la ville nouvelle. Dans tous les entretiens, les habitants se présentent sans exception comme habitants d'une commune : on est de Villefontaine, de Saint-Quentin-Fallavier, de Vaulx-Milieu, de l'Isle d'Abeau village, etc.

Pour les habitants, la ville nouvelle ne forme pas un ensemble. Les communes ne sont pas des parties intégrées à un tout premier ou dernier que représenterait la ville nouvelle. Les communes pour les habitants ne sont même pas des morceaux de la ville nouvelle. Elles sont des expressions différentes et autonomes de la ville nouvelle, un peu comme si elles étaient autant de villes nouvelles singulières.

La ville nouvelle apparaît pour les habitants dépourvue d'unité urbaine et de délimitation spatiale. La plupart des habitants ne savent pas quel est le périmètre initial ou réactualisé de la ville nouvelle, ni quel est le nombre ancien ou récent de communes ou d'unités urbaines qui la composent. Nul ou presque ne sait dire quelle réalité communale et urbaine recouvre le SAN ou le SATIN, quand bien même il aurait entendu ou lu ces noms et saurait ce qu'ils signifient²⁴⁸. La ville nouvelle de l'Isle d'Abeau est pour les habitants une ville au périmètre flou et au centre de gravité introuvable.

Sur l'importance des communes :

« J'habite Villefontaine. On ne dit pas ville nouvelle chez nous ».

²⁴⁸ Le SAN, Syndicat d'Agglomération Nouvelle, a été créé à la naissance de l'Isle d'Abeau et comptait 5 communes : Four, l'Isle d'Abeau, Saint-Quentin-Fallavier, Vaulx-Milieu, Villefontaine. Le SATIN, Syndicat d'Aménagement du Territoire du Nord Isère, a été créé en 1999 et compte à ce jour 31 communes, étendue qui correspond un peu mieux à la réalité territoriale des habitants de la ville nouvelle.

« Moi je dis Vaulx-Milieu, le village. Voilà. Je ne dis pas j'habite la ville nouvelle ».

« Quand je dis où j'habite, je dis Villefontaine, une commune de la ville nouvelle ».

« Je dis l'Isle d'Abeau, jamais la ville nouvelle. Souvent je dis que j'habite l'Isle d'Abeau juste avant Bourgoin-Jallieu. Mais la ville nouvelle, non. Ce n'est pas mon vocable ».

« Aux gens de l'extérieur, je leur dis que j'habite Saint-Quentin-Fallavier. Je ne donne pas une identité ville nouvelle ».

« Je ne dis pas généralement que j'habite la ville nouvelle, mais une petite commune à côté de la ville nouvelle. Je ne dis pas aux gens de l'extérieur : la ville nouvelle. Je différencie la petite commune ».

« Je dis que j'habite à Four. Et pour savoir où est Four, je dis à côté de Bourgoin ».

« J'ai plus l'impression d'être ancrée à l'Isle d'Abeau qu'à la ville nouvelle ».

« Mes racines, on peut dire qu'elles sont à Villefontaine ».

« Toutes les identités des communes ne sont pas dans le mot Isle d'Abeau ».

Sur l'éclatement de la ville :

« La ville nouvelle est différente des autres villes par son éclatement, je dirais. Son éclatement géographique est quand même important. Les gens n'arrivent pas à communiquer d'une commune à l'autre. Ils sont trop éloignés. Je pense que les gens réagissent plus en termes de commune que de ville nouvelle ».

« C'est une ville différente des autres parce qu'elle a un territoire très vaste avec des communes qui ne rassemblent pas vraiment les habitants. C'est une ville éclatée par rapport à une ville traditionnelle ».

« La ville nouvelle est différente des autres par sa géographie et ses communes : l'Isle d'Abeau, Villefontaine et les autres sont assez séparées ».

« La ville nouvelle, ce n'est pas comme si c'était une grande ville parce qu'il y a d'autres communes. Ce n'est pas pareil. On n'est pas dans une grande ville parce qu'on passe d'une ville à l'autre. Ce n'est pas partout pareil. Vous êtes à Saint-Quentin : vous êtes à la campagne, vous arrivez à voir les champs. Vous passez à Villefontaine, c'est pas la ville, mais bon, il y a plus d'immeubles, plus de logements et moins d'espaces verts ».

« La ville nouvelle de l'Isle d'Abeau est une ville différente des autres villes parce que c'est une agglomération qui regroupe plusieurs communes. La ville nouvelle c'est ça : c'est le rassemblement de plusieurs communes ».

Sur l'imprécision du périmètre :

« Comme 95 % des gens, nous n'avons pas dans notre tête la notion géographique des cinq communes de la ville nouvelle. Nous n'avons que la notion géographique de la commune dans laquelle nous vivons ».

« Je n'ai pas trop d'idées précises sur le périmètre qui est le mien sur l'ensemble des communes et du territoire de la ville nouvelle que je fréquente ».

« La ville nouvelle c'est très imprécis. C'est un périmètre très vaste. Nombreux sont ceux qui ne savent pas le retrouver ».

Cependant, pratiquer la ville au choix, ça ne peut pas être pratiquer la ville restreinte au périmètre de sa commune. C'est pratiquer la ville bien au-delà des limites de sa commune. Pratiquer la ville au choix, ce n'est pas non plus se rendre uniquement ou prioritairement dans les communes proches autour de la sienne. C'est parcourir, à partir de sa propre commune, une ville dont l'étendue relève non plus de la ville traditionnelle mais du territoire. Par les distances qu'ils effectuent pour satisfaire à leurs diverses activités, les habitants de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau vivent une ville à l'échelle du territoire. L'urbanité des habitants de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau est une urbanité territoriale. La ville pour les habitants de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau est une ville-territoire.

Contrairement à la ville classique ou ville d'hier, la ville-territoire que constitue l'Isle d'Abeau et que renforcent les pratiques d'habiter est une ville qui ne connaît plus les oppositions anciennes et bien tranchées entre rural et urbain, ville et nature, ville et non-ville, centre et périphérie. De même, la ville-territoire ne se développe plus à partir d'un centre-ville unique ou dominant mais sur la base d'une multitude disséminée de centralités de tous ordres. La ville-territoire est de ce fait une ville fortement hétérogène tant dans ses fonctions que dans ses paysages. La ville-territoire n'est pas faite que d'une seule ville mais de plusieurs villes grandes et petites, non réunies dans une conurbation, ainsi que de bourgs et de villages devenus urbains et eux aussi sans lien de contiguïté de l'un à l'autre. La ville-territoire présente une alternance d'espaces urbains et d'espaces ruraux, de vides et de pleins, de centres commerciaux et de pôles industriels, de zones d'habitat et

d'infrastructures routières, tous éléments disparates d'un ensemble distendu que la mobilité des habitants parvient à relier. La ville-territoire est ainsi vécue par les habitants comme une ville à la fois dense et étale, continue et discontinue, rurale et urbaine, naturelle et artificielle, mixte et ségréguée, centripète et centrifuge. C'est dans cette logique agrégative rendue possible par la mobilité que la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau présente une unité et une cohérence aux yeux des habitants. La mobilité n'a pas pour seule conséquence de distendre plus qu'il ne l'est déjà le tissu urbain. Elle possède aussi la faculté de rendre contigus les espaces éclatés.

« Il n'y a pas grand-chose sur place, donc les gens sont obligés d'aller plus loin ».

« Je fais mes courses en voiture parce que ça fait quand même loin ».

« De chez moi, ça fait deux kilomètres pour faire mes courses. Pour Bourgoin, six kilomètres et j'y vais plusieurs fois par semaine ».

« Les gens vont quand même assez loin ».

« Si l'on veut aller à un spectacle qui se joue à Villefontaine, il faut faire douze kilomètres ; un spectacle à Saint-Quentin-Fallavier, dix-huit kilomètres ».

« J'effectue mes parcours sur toute la ville nouvelle, cinq fois par semaine ».

« Les gens circulent beaucoup, pour leurs loisirs, pour leur travail, pour tout ».

« Les gens même de Bourgoin vont faire leurs courses à Lyon. Je pense que les gens circulent dans tous les sens ».

« La ville est finalement assez étalée, mais pour moi, ce n'est pas un handicap ».

La ville-territoire est une formation urbaine particulière dans laquelle les habitants, partout où ils se trouvent, y compris dans la nature ou à la campagne, se sentent sinon en ville, du moins dans des territoires qui relèvent de l'urbain. La ville-territoire est une ville coextensive au territoire. La ville nouvelle de l'Isle d'Abeau est une ville-territoire en ce sens que l'on peut être urbain tout en ne vivant plus en ville, et c'est bien cette singulière logique d'habiter, d'apparence paradoxale quand on se réfère aux vieux critères de la ville classique, que vivent et expriment les habitants. En d'autres termes, le territoire du nord Isère peut être considéré comme

une grande ville, divisée en communes, dont les unes sont dans des vallées, les autres sur des coteaux. Ces communes sont plus ou moins urbanisées, selon qu'elles sont densément peuplées et construites ou, qu'à l'inverse, elles laissent de la place à la campagne, mais toutes le sont suffisamment pour marquer qu'on est toujours dans la ville.

Avant que d'être des rurbains, des périurbains, des néo-urbains ou des néo-ruraux, les habitants de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau sont des territoriants²⁴⁹. Prêter attention à cette culture urbaine territoriale, c'est non seulement s'apercevoir qu'il se manifeste chez les habitants un sentiment d'appartenance à la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, mais c'est également comprendre selon quelles modalités s'élabore un tel sentiment d'appartenance. Les habitants de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau ne développent pas un sentiment d'appartenance urbaine à partir de leur seule commune de résidence mais à partir du système urbain plus ample que forme l'association entre la commune et le territoire. Les référents de leurs pratiques urbaines se trouvent dans leur commune mais également dans une multiplicité d'éléments du territoire. Si la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau possède une identité urbaine, c'est bien, à ce jour et selon les habitants, dans cette double propension à exister à la fois par la commune et par le territoire.

Sur le système urbain commune-territoire :

« On est quand même bien centré sur la commune. Mais je connais aussi beaucoup de monde et donc, de ce point de vue-là, je m'étendrai quand même un peu plus sur le territoire ».

« J'aime bien la ville de Lyon. J'y vais souvent. Je suis lyonnaise. J'aime bien Lyon parce que je suis contente de revenir à Four ».

« Moi, je vais beaucoup à l'Isle d'Abeau et à Villefontaine, mais j'habite Four. Je suis bien intégrée à Four ».

« Moi, je suis l'habitant du quartier des Roches de Villefontaine. Mais quand je fais de la compétition, je représente le nord-Isère ».

« Je veux dire que je vis sur plusieurs communes, jusqu'à Bourgoin-Jallieu ».

²⁴⁹ Selon l'expression de MUNOZ F., « La ville multipliée, métropole du territoriant », in CHALAS Y., *L'imaginaire aménageur en mutation*, Éditions L'Harmattan, 2004.

« J'ai une vie dans mon lotissement : mon mari fait partie de la trésorerie du lotissement. J'ai une vie au niveau local à l'Isle d'Abeau, dans la mesure où je fais partie de l'association du « Sous des écoles ». J'ai aussi une vie à Bourgoin-Jallieu ».

« Je me sens l'habitante de plusieurs lieux à la fois. Je me sens pas mal lyonnaise, j'y ai vécu plus de vingt ans. Je sens que j'y ai des appartenances. Mais je me sens bien ici aussi. J'aime bien être à plusieurs endroits à la fois ».

« J'ai des réseaux d'amis, des réseaux de connaissances, mais pas forcément à l'Isle d'Abeau, plutôt dans l'environnement entre Lyon et Grenoble. Si je suis bien, ce n'est pas le fait d'habiter l'Isle d'Abeau. Moi, je me sens à l'aise dans la sphère géographique qui est autour ».

« Moi j'ai l'impression de vivre en Rhône-Alpes. Je me sens habitant de l'Isle d'Abeau, pas de ma maison, d'une espèce d'espace du nord-Isère. Je dis que j'habite en Isère en Rhône-Alpes quand il faut préciser. Et s'il faut préciser encore un peu plus, je dis près de Bourgoin-Jallieu ».

Sur la question de l'identité :

« Moi, je trouve qu'il y a une bonne identité. Quand j'entends les gens parler de la ville nouvelle, j'ai l'impression que ça représente quand même quelque chose pour eux. Ville nouvelle, ça veut dire tout de suite quelque chose qui est nouveau ».

« J'ai l'impression qu'il y a quelque chose qui existe. On peut dire qu'il y a une âme ».

« Je ne me reconnais pas en nord-Dauphinois, mais je me sens un peu d'ici quand même ».

« Je n'ai pas l'impression d'avoir des racines ici, pas encore. Mais je pense que d'ici une dizaine d'années, si les choses évoluent comme elles évoluent depuis un an et demi, je pense que oui, j'aurai mes racines ici ».

« Je crois que l'Isle d'Abeau, si l'on a envie de s'inscrire dans quelque chose, donne cette possibilité ».

« Les gens n'ont pas peur de Lyon, n'ont pas peur de Bourgoin, ni de Grenoble. On est la zone la plus riche de l'Isère. Il y a une identité, oui ».

8.6. La culture urbaine de la dépendance automobile

Les habitants de l'Isle d'Abeau sont très mobiles. Ils se déplacent beaucoup. Ils se déplacent loin et fréquemment. Le nombre de kilomètres parcourus par jour et par

personne est au-dessus de la moyenne. De même, les habitants de l'Isle d'Abeau sont très motorisés. Rares sont les foyers où les deux membres du couple travaillant, il n'y ait pas deux voitures. La subjectivité des habitants ne s'oppose pas à l'objectivité des observations quant à l'importance de la mobilité dans la vie quotidienne à l'Isle d'Abeau. Les habitants ont le sentiment d'être très mobiles, plus mobiles que les habitants des villes traditionnelles, et ils le disent clairement. En outre, leurs propos les plus courants, en dehors même de toute préoccupation directe ou spécifique de la mobilité, sont émaillés de mots et d'expressions de la mobilité. « Loin », « déplacement », « distance », « parcours », « voiture », « parkings », « kilomètres », « minutes » sont des termes récurrents dans leur langage d'habitant. La carte routière et le chronocarte occupent une place de premier rang dans la représentation que les habitants de l'Isle d'Abeau se font de leur territoire urbain. Le territoriant de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau est un homme de la mobilité.

« J'ai tendance à penser que les gens de l'Isle d'Abeau sont plus motorisés qu'ailleurs. Moi, je n'ai plus qu'une voiture depuis que je suis à la retraite. Mais avant j'en avais deux. Les parkings sont de plus en plus débordants, si je puis dire. Les gens visiblement ont l'air d'avoir de plus en plus de voitures ».

« Avec mon mari, nous avons deux voitures. Chacun la sienne ».

« Les gens ont généralement deux voitures. Le mari et la femme ont chacun leur voiture. Mais il faut bien avoir sa voiture, surtout si dans le couple tous les deux travaillent ».

« Je pense que c'est à peu près deux voitures par familles ».

« Je pense que les gens d'ici sont plus équipés en voitures que dans d'autres villes, parce que, ici, si les deux personnes du couple travaillent, ils sont obligés d'avoir deux voitures ».

« Il y a beaucoup de familles où il y a deux véhicules, et s'ils sont trois, il y a trois véhicules ».

« Mes parents, par exemple, ont deux voitures ».

« Il y a souvent deux voitures dans les familles. Toutes les familles sont à peu près pareilles quand on n'habite pas une très grande ville : personne ne peut se passer de voiture ».

« Nous on a trois voitures. Les habitants sont plus motorisés qu'avant ».

« Il y a de plus en plus de voitures, c'est net ».

« Il faut dire qu'il y en a beaucoup qui ont des voitures de fonction aussi. Ils doublent le nombre de voitures du ménage : ils ont la voiture personnelle, la voiture de fonction. Nous voyons notre fils qui habite derrière : il a sa voiture de fonction, ma belle-fille a sa voiture et ma petite fille qui habite au village, elle a sa voiture aussi. Rien que chez eux, il y a trois voitures, une par personne ».

Bien que très présente, voire pesante, dans les pratiques d'habiter, la mobilité n'est pas cependant perçue négativement par les habitants de l'Isle d'Abeau. Pour eux, la mobilité fait partie intégrante de l'Isle d'Abeau. Elle ne vient pas après coup, elle ne se surajoute pas à des pratiques d'habiter fondées sur la fixité et la proximité à l'instar de ce qui se passe dans les villes traditionnelles. Pour les habitants, la mobilité est inscrite dans la ville nouvelle dès sa naissance. Elle n'est nullement une donnée seconde ou contingente, mais une donnée structurelle de la ville nouvelle au même titre que la nature ou la polycentralité, et peu leur importe que les urbanistes concepteurs de l'Isle d'Abeau aient prévu ou non cet aspect primordial de la mobilité. Quelle qu'ait pu être finalement l'évolution de la ville nouvelle par rapport au projet initial, vivre à l'Isle d'Abeau est pour les habitants vivre près de la nature et dans la polycentralité tout autant, sinon plus, que de vivre dans et par la mobilité. Toutefois, cette mobilité, bien qu'inévitable, bien qu'inhérente à la ville nouvelle, aurait pu être vécue par les habitants, contrairement à la présence très proche de la nature et à la multiplication des centralités, comme une pénible contrainte. Or, il n'en est rien. La mobilité est acceptée par les habitants. La mobilité n'est pas l'objet d'une contestation manifeste, ni même latente de la part des habitants. Leurs aspirations ne visent ni la suppression, ni la réduction de la mobilité. Les habitants de l'Isle d'Abeau sont conscients et consentants à l'égard de la mobilité.

L'éloignement des lieux, les distances à parcourir ou la fréquence des déplacements ne semblent pas gêner outre mesure les habitants de l'Isle d'Abeau. Accepter de vivre à l'Isle d'Abeau, c'est accepter de vivre dans la mobilité. La mobilité est une condition de l'habiter en ville nouvelle. Mais les habitants ont su transformer la mobilité qui relevait de la nécessité en une mobilité qui s'apparente désormais à une forme de culture urbaine. La mobilité à l'Isle d'Abeau est une manière d'habiter et un mode de vie, mais elle est aussi un mode d'être. La mobilité s'appréhende davantage sur le registre du désir que sur celui du besoin. D'ailleurs, beaucoup d'habitants expriment un goût réel pour la mobilité. Quand elle est ainsi

présentée par les habitants, la mobilité devient synonyme de sorties, de liberté, de dépaysement ou de distraction renouvelés et se confond avec l'idée même de ville : aller en ville c'est circuler, sortir c'est circuler et sortir c'est aller en ville. Travailler, consommer, mais aussi passer son temps libre, pratiquer ses loisirs, se socialiser et rencontrer autrui se fait à l'Isle d'Abeau dans et par la mobilité.

« Se déplacer, ce n'est pas gênant. Les distances, l'éloignement, ça nous permet de sortir un peu, ça nous oblige à sortir et ça fait du bien ».

« Ce n'est pas gênant de se bouger. Il faut bien sortir ».

« Se bouger un peu, surtout en voiture, ça permet d'aller plus loin voir ce qui se passe ».

« La mobilité, l'éloignement, ça fait partie de la manière d'habiter. Ce n'est pas gênant ».

« Ça fait partie de la manière de vivre ici les déplacements ».

« La mobilité, c'est un mode de vie. Quelqu'un qui n'a pas de véhicule à Villefontaine est obligé de rester centré sur Villefontaine ».

« À mon avis, la nouvelle population de la ville nouvelle, celle qui fait construire, fait encore plus de kilomètres que l'ancienne ».

« Les distances, ce n'est pas un handicap. Ce n'est pas gênant ».

« La distance ne me gêne pas particulièrement ».

« L'autoroute, ça va bien ».

« En voiture, c'est impeccable ».

« Aujourd'hui les gens ont une mobilité plus importante et plus facile aussi ».

« Quand mes parents viennent me chercher, ils passent à Carrefour faire les courses et profitent aussi pour aller chercher mon petit frère à l'école ».

« Quand ma mère vient me chercher au lycée, elle va aussi à Casino ».

Quant aux moyens de cette mobilité à l'Isle d'Abeau, tous n'intéressent pas avec la même intensité les pratiques d'habiter et par là, ils n'occupent pas tous la même place, loin s'en faut, dans l'espace urbain. La voiture domine largement. Elle est partout. L'usage de la voiture est sans commune mesure avec l'usage des autres moyens de déplacement.

Cependant, l'usage disproportionné en faveur de la voiture ne doit pas laisser accroire que les autres moyens de déplacements, tels la marche à pied, le vélo et les transports en commun, sont absents ou sous-utilisés à l'Isle d'Abeau. Comme la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau est une ville-mobile, c'est-à-dire une ville où la circulation est généralisée et consubstantielle à l'urbanité même, aucun moyen de déplacement ne saurait être totalement effacé de l'espace urbain ou négligé par les pratiques d'habiter. Parce qu'ils sont très mobiles, les habitants de l'Isle d'Abeau ne limitent pas leurs pratiques de la mobilité à l'usage exclusif de la voiture. Les habitants de l'Isle d'Abeau marchent à pied également, empruntent les transports en commun et font, pour une bonne partie d'entre eux, au moins, du vélo. Tous les moyens sont bons pour se déplacer, c'est-à-dire requis par les habitants pour les déplacements sans lesquels la vie serait proprement impossible à l'Isle d'Abeau. En d'autres termes, la sous-utilisation des moyens de transport autre que la voiture n'est pas absolue, elle n'est que relative. La marche à pied, le vélo, les transports en commun apparaissent peu utilisés et peu présents dans l'espace urbain de l'Isle d'Abeau qu'au regard seulement de la surutilisation et de l'omniprésence de la voiture, dont les symptômes les plus probants pour les habitants sont, d'une part, les embouteillages à certains ronds-points et aux abords de Lyon et de Bourgoin, d'autre part, les parkings saturés - *« les parkings de plus en plus débordants »* -, selon l'image employée par un habitant.

« Quand on se déplace, on prend la voiture, pour les petits trajets. Pour les grands trajets, on prend le train ».

« Comme tout le monde, on fait nos courses en voiture. Je ne vois pas qui les fait autrement ».

« Je suis retraité. Avant, j'allais au travail toujours en voiture. Aujourd'hui, je me déplace encore tous les jours en voiture ».

« Plusieurs fois par semaine, on fait les courses à Carrefour et de temps en temps à Leclerc et Intermarché et on les fait en voiture ».

« On travaille avec la voiture ».

« Les gens se déplacent de plus en plus en voiture pour leurs activités professionnelles, leurs loisirs ou leurs besoins. Les gens circulent dans tous les sens maintenant ».

« Je ne travaille plus. Mais quand je travaillais, j'y allais en voiture. Aujourd'hui, je fais mes courses en voiture, bien sûr ».

« Je vais pratiquement tout le temps au même endroit faire mes emplettes, c'est-à-dire à Domarin Intermarché qui est à quatre kilomètres de la maison, au moins une fois par semaine, toujours en voiture ».

« Les embouteillages, c'est ce qui me décourage d'aller à Lyon ».

« J'ai noté une évolution : en un an, je peux dire que l'axe Grenoble-Lyon est de plus en plus saturé. De même, quand on va à Bourgoin-Jallieu, on se dit qu'il y a beaucoup de gens qui vont à Bourgoin-Jallieu ! ».

Certes, l'usage intensif de la voiture entraîne inévitablement un recours excessif à la voiture. Il n'est pas un habitant qui ne l'admette. L'utilisation de la voiture n'obéit pas à une stricte logique rationnelle. Dans bien des cas, le déplacement se fait en voiture par réflexe ou habitude, alors qu'il pourrait aisément s'effectuer à pied ou en transports en commun. Mais, là aussi, il ne s'agirait pas de rendre plus abusif qu'il ne l'est déjà dans la réalité le pouvoir de la voiture. Il est des données objectives de contexte urbain et géographique propres à l'Isle d'Abeau qui rendent irremplaçable l'usage de la voiture. La dispersion des lieux d'activités liées aussi bien au travail qu'à la consommation ou aux loisirs oblige à parcourir de longues distances qui bannissent la marche à pied. Il n'est que peu d'activités quotidiennes, et pas seulement hebdomadaires, que les habitants exercent près de chez eux, dans leur quartier d'habitation, pour lesquelles le simple déplacement à pied serait justifié. La ville nouvelle de l'Isle d'Abeau n'est pas la ville des courtes distances. Ce ne sont pas les habitants qui sont rétifs à la marche à pied. C'est la ville nouvelle qui est peu propice à la marche à pied. En conséquence, les habitants se déplacent à pied quand ils le peuvent en ville, - quand ils y pensent aussi, tant le pli est pris de se déplacer en voiture - mais, comme ils sont très mobiles et ont le goût de la mobilité, ils pratiquent surtout la marche à pied dans la nature, au cours de longues et fréquentes promenades. Il en est de même pour le vélo d'un usage peu commode dans la ville nouvelle et que les habitants de ce fait pratiquent davantage comme un sport, dans la nature ou sur les routes, que comme un moyen de déplacement urbain.

« Nous, nous avons une voiture et nos jambes ».

« En principe, je fais mes courses en voiture parce que ça fait quand même loin. Ça nous arrive d'aller à pied. Par exemple, ce matin je suis descendue

toute seule au marché, j'y suis allée à pied. Mais c'était juste pour une course ».

« Je fais du vélo. C'est vrai que les jours où il pleut je prends plutôt la voiture ».

« Je travaille à cinq cents mètres de chez moi. Je vais en vélo ou en voiture l'hiver ».

« Les vélos, je n'en manque pas, surtout pour le sport ».

« On sort de la ville pour faire du vélo dans la campagne ».

« Je pense que l'on n'est pas très habitué à prendre le bus. On fonctionne beaucoup avec les voitures sur l'Isle d'Abeau, voiture et vélo aussi. Mais le vélo, ce n'est pas pour venir au boulot, c'est pour les balades, la détente, pas pour me déplacer dans la commune ».

« Si je vais chez le photographe pour amener une pellicule ou chercher des photos, j'y vais en vélo parce que c'est plus pratique. Sinon, pour aller ailleurs faire autre chose, c'est généralement la voiture ».

« Je travaille à cinq minutes de chez moi, donc je vais à pieds ».

« Je travaille à Vaulx-Milieu. Je ne suis pas très loin. Si j'ai un problème de voiture, je peux y aller à pied, je mets vingt minutes. C'est court et agréable l'été. C'est long l'hiver et quand on est fatigué ».

« Ici, ça ferait long si on devait se déplacer à pieds ».

« Mon mari fait du vélo, comme beaucoup de maris ici ».

« J'utilise les deux : autant la voiture que la marche ».

« La voiture c'est bien, mais à pied c'est très bien aussi. Moi, j'aime bien marcher dans les bois ».

Pas plus qu'ils n'ont d'aversion particulière pour la marche à pied ou le vélo, les habitants de l'Isle d'Abeau ne nourrissent de refus systématique vis-à-vis des transports en commun. Au contraire, ils les jugent insuffisants et en redemandent. Cependant, leurs revendications en ce qui concerne les transports en commun sont précises ou plus orientées qu'il n'y paraît et semblent aller à l'encontre de l'offre existante et potentielle en la matière. Les habitants souhaitent surtout des transports en commun adaptés à leurs modes de déplacement qui sont la traduction la plus directe de leurs modes de vie et d'habiter. Si les transports en commun conviennent en termes de fréquence, de desserte et même de vitesse sur certains trajets de type

domicile-travail ou centre-périphérie, ils restent aux yeux des habitants inexistantes ou inefficaces sur les autres trajets de type domicile-centres commerciaux, domicile-loisirs ou périphérie-périphérie qui représentent aujourd'hui la part la plus importante de leurs déplacements. Il existe bien un système innovant de bus à la carte qui vient chercher les usagers jusque devant chez eux, mais peu d'habitants semblent en profiter, car rares sont ceux qui en font mention et ceux qui en parlent signalent tous que ce système demande à être plus développé qu'il ne l'est. De sorte que les transports en commun n'entrent pas pour les habitants dans le cadre des représentations de la vie pratique et fonctionnelle à l'Isle d'Abeau qu'ils vantent sur beaucoup d'autres domaines.

Ainsi, nous font remarquer judicieusement les habitants, se rendre par le bus express à la Part-Dieu, c'est-à-dire à la ville centre que représente Lyon, depuis l'Isle d'Abeau qui peut être vue comme une lointaine périphérie lyonnaise, correspond à un déplacement très commode, très rapide et nul ne songerait à dénigrer une telle offre en transports en commun longtemps attendue d'ailleurs. En revanche, se rendre ne serait-ce qu'à Bourgoin par le train ou le car depuis le même point de départ à l'Isle d'Abeau relève encore aujourd'hui de l'exploit perçu comme archaïque par les habitants que peu d'entre eux veulent réaliser, tant un tel trajet effectué en transports en commun requiert du temps et de la patience. De même, emprunter un bus, quand il existe, pour aller dans une zone commerciale, pose le problème quasi insoluble du retour avec le produit de ses courses, c'est-à-dire les paquets lourds et encombrants qu'il faut manipuler et entreposer dans le bus le temps du déplacement, puis charrier à nouveau de l'arrêt de bus jusqu'à chez soi. Les habitants se demandent, et ils insistent sur ce point, s'il est de plus belle invention que le coffre de la voiture pour ce genre d'activité. Les paquets et le coffre de la voiture, ces symboles premiers du shopping apparaissent de plus en plus déterminants dans l'univers de l'habiter. Les habitants se demandent également comment les transports en commun pourraient remplacer la voiture dans certaines circonstances précises et récurrentes de leurs modes de vie. La voiture leur paraît incomparablement plus performante que tout autre moyen de transport existant à ce jour, d'une part, sur les longues et moyennes distances effectuées quasi quotidiennement d'un bourg à l'autre ou d'une ville à l'autre pour toutes sortes d'activités ; d'autre part, en ce qui concerne l'enchaînement des déplacements ou déplacements en boucle, également quotidiens ou presque, qui consiste par exemple à prendre sa voiture pour se rendre d'abord à son travail

jusqu'au milieu de l'après-midi (comme le permettent de plus en plus la journée continue de travail, la réduction du temps de travail ou encore la flexibilité des horaires de travail) ensuite faire ses courses, puis passer un moment au gymnase ou bien aller chercher ses enfants à la sortie de l'école avant de retourner chez soi. Tant que durera la souplesse d'utilisation de la voiture qui autorise tous les détours, mais aussi les déplacements « *porte à porte* », directement de chez soi au pied même de ses divers lieux de destination et réciproquement, ainsi que les déplacements « *juste à temps* », c'est-à-dire sans délai d'attente pour ses déplacements et sans nécessité de les programmer à l'avance comme l'exige le recours aux transports en commun, les habitants ne perçoivent pas ce qui pourrait détrôner l'usage de la voiture.

« Les transports en commun, pour nous, ça ne nous arrangerait pas. Parce que chez nous, il faut descendre prendre le bus, on perd du temps et avec les sacs on ne peut pas ».

« Les gens qui n'ont pas les moyens d'avoir une voiture, on les voit revenir des courses avec leurs cabas ».

« Faire les courses en transports en commun, mais ce n'est pas pratique du tout. Les gens qui font leurs courses en transport en commun sont des gens qui n'ont pas de voiture ».

« L'avantage à l'Isle d'Abeau, c'est de pouvoir aller faire ses courses en voiture, tout mettre dans le caddie, puis du caddie au coffre de la voiture, et du coffre à la maison sans se trimballer les cabas ».

« Quand vous portez tous les sacs dans le bus, c'est impossible ».

« Si j'habitais près du centre commercial, je pourrais envisager d'aller à pied faire mes courses. Mais ça ne serait pas un gros avantage, parce qu'il faut traîner les paquets. Donc les distances, ce n'est pas gênant ».

« Ce n'est pas pratique que de revenir avec cinquante paquets dans le bus ».

« Je me vois mal revenir avec mes packs d'eau sous le bras dans le bus ».

« Je n'utilise pas les transports en commun. On a leurs horaires dans la boîte aux lettres, mais je ne connais quasiment pas leur fonctionnement. Cela ne représente pas d'intérêt pour nous. Les transports en commun, on serait moins mobile, ce serait peut-être intéressant ».

« Les transports en commun, je ne peux rien en dire, je ne les connais pas, je ne les pratique pas ».

« Je ne prends pas les transports en commun parce que j'en ai pas l'utilité. Ça ne correspond pas à ce que je fais ».

« Je ne vois pas comment je pourrais utiliser le bus en ce qui me concerne. Ce n'est pas encore ça en terme de transports. C'est probablement encore à développer ».

« Pour aller à Lyon, je le fais en transport en commun. J'utilise le bus express et j'y suis en une demi-heure, c'est formidable, et en plus pour une modique somme. C'est extraordinaire parce que vous n'avez pas de frais de parking, vous n'avez pas de soucis. Vous arrivez à la Part-Dieu. Moi, je le fais souvent ».

« Il m'arrive de prendre le bus à la carte qui existe à la ville nouvelle et pour un euro on vient me chercher à mon domicile. Ça marche bien, mais il faut qu'on le développe ».

« Les transports en commun pour aller au centre commercial des Mugets à Saint-Quentin-Fallavier, il n'y en a pas. Il y en a quand on est arrivé à la borne où on peut les prendre. Mais comme on est déjà arrivé au centre, ce n'est pas la peine ».

« Il y a des bus. Le seul problème c'est que j'en ai marre de me faire tous les jours tous les petits villages où le bus s'arrête. Je mets une heure tous les soirs pour rentrer à la maison, alors que je pourrais y être en quarante minutes ».

« Je n'utilise pas les transports en commun parce qu'il n'y en a pas ».

« À Saint-Quentin, si on voulait faire ses courses en bus, on aurait plus vite fait de les faire à pied ».

« Je fais mes courses en voiture parce que c'est plus pratique. En transports en commun, il y a de la distance et ça ne correspond pas à mes horaires ».

« Je ne prends pas les transports en commun parce qu'il n'y en a pas ici à Four ».

« Là où je vais, il n'y a pas de transports en commun : pour La Verpillière, par exemple ».

La problématique des déplacements ici comme ailleurs ne semble pas pouvoir être résumée à l'excès de l'usage de la voiture et au remplacement possible et rationnel de cette dernière par d'autres moyens de transports. Le point de vue des habitants est très éclairant sur ce point. La voiture rend des services que ne sauraient rendre la marche à pieds, le vélo ou les transports en commun. Il ne faut guère se faire d'illusions : une faible proportion seulement des déplacements qui se font en

voiture pourrait être remplacée par la marche à pied, le vélo ou les transports en commun. Voiture, marche à pied, vélo, transports en commun ne sont pas substituables l'un à l'autre. Ces modes de déplacement sont essentiellement liés les uns aux autres selon la logique de cumulativité et de complémentarité inhérente à une société de plus en plus mobile et non pas selon la logique antithétique et par conséquent alternative du « ou bien/ou bien » (ou bien la voiture, ou bien la marche à pied, par exemple). Ce qui rend la résolution de l'équation voiture beaucoup plus complexe.

« On va dans la nature plutôt à pieds. Mais on a besoin de la voiture pour y aller. C'est complémentaire. On a besoin de la voiture pour les courses, pour la nature, pour les arbres et la marche à pieds. Oui, c'est bien complémentaire dans tous les sens ».

« On doit prendre la voiture pour aller courir ailleurs ».

« La nature et la voiture c'est complémentaire. Suivant où l'on veut aller, il faut la voiture. La nature, ce n'est pas toujours près de là où l'on habite ».

« Si vous voulez aller à la pêche à Saint-Quentin-Fallavier, il vous faut une voiture. D'ailleurs, c'est aménagé autour pour parquer les voitures. C'est pas contradictoire. C'est pas la voiture ou la nature ».

« Il y a des accès en voiture. On se pose dans la nature et s'il y a besoin de marcher, on fait un tout petit peu à pied ».

« Arriver dans un lieu en voiture, se garer et partir se promener c'est normal ».

Plus personne n'ignore bien entendu que la voiture constitue aujourd'hui l'une des sources majeures de pollution. Beaucoup d'habitants en parlent. Ou plutôt beaucoup se contentent d'y faire allusion, tel un sujet qu'il est convenu et convenable d'aborder au même titre que les accidents ou les embouteillages dès que la discussion – en l'occurrence, l'entretien – porte sur l'usage de la voiture. En effet, rares sont les habitants qui présentent avec gravité et inquiétude l'emprise massive de la voiture particulière sur le monde. Chez très peu d'habitants la question écologique de l'usage de la voiture engendre une conscience véritablement douloureuse et il est encore moins d'habitants pour lesquels cette conscience douloureuse est suivie d'effets dans leurs pratiques quotidiennes de la mobilité. La plupart des habitants vivent le problème écologique soulevé par la voiture et plus généralement par la mobilité comme une contradiction pour le moment indépassable, aussi bien sur le plan

technique que sur le plan culturel ou civilisationnel, tant l'usage de la voiture au service de la mobilité leur paraît incontournable dans la société contemporaine et plus particulièrement à l'Isle d'Abeau. Tout se passe, semble-t-il, comme si l'obligation impérative dans laquelle se trouvent les habitants d'utiliser la voiture leur faisait soit reléguer de manière schizophrénique, soit oublier, soit encore euphémiser les multiples messages alarmants que leur font passer les militants écologiques et les différents médias sur le danger à long terme et d'ores et déjà immédiat pour la planète et la santé des hommes que représente l'usage de la voiture tel qu'il se propage aujourd'hui.

« Il y a beaucoup de personnes qui travaillent sur Lyon. Et sur la ville nouvelle, il n'y a pas tous les commerces qui répondent aux besoins des habitants. Alors, bien sûr, ils sont obligés de se déplacer en voiture ».

« On est obligé de se déplacer en voiture ».

« Il faut forcément une voiture pour chacun ».

« On ne peut pas se passer de la voiture, pas complètement. Il y a peut-être des fois où l'on devrait faire l'effort de s'en passer. Mais, dire que l'on peut tout faire sans voiture, c'est une utopie à laquelle on ne peut pas se résoudre ».

« La voiture, on ne peut pas vivre sans. Je ne me vois pas habiter Four sans voiture. Il faut conduire. La première chose que j'ai faite pour mes filles, c'est à dix-huit ans leur faire passer le permis de conduire. On est obligé d'avoir une voiture ».

« Si vous n'avez pas de voiture quand vous habitez à Fontbonnière et que vous voulez aller à l'Isle d'Abeau, ça vous fait quand même cinq à six kilomètres ».

« On ne peut rien faire sans voiture, mais rien du tout, du tout ».

« On ne peut quand même pas faire grand chose sans voiture. C'est vrai que si l'on pouvait se passer de voiture, ça serait bien, mais on ne peut pas ».

« Je ne me vois pas vivre en voiture, mais je ne me vois pas vivre sans voiture non plus ».

« Les déplacements en voiture, les distances, l'éloignement ce n'est pas un inconvénient majeur. C'est quelque chose que l'on est obligé de faire, donc on le fait ».

S'il est une crainte exprimée par les habitants, c'est un jour dans leur existence future mais proche de se retrouver dans l'incapacité d'utiliser ou de posséder une voiture, à cause de l'âge notamment, mais aussi d'un handicap physique ou de trop faibles ressources économiques. La raison est évidente à leurs yeux : la mobilité est la condition de l'accessibilité à toutes choses, à la consommation, aux loisirs, à la sociabilité, au travail ; or, la voiture est en grande partie la condition de cette mobilité cruciale. Homme de la mobilité, le territoriant de l'Isle d'Abeau est aussi un homme de la dépendance automobile²⁵⁰. À l'Isle d'Abeau, les habitants ne sont pas encore parvenus au stade de « *la vie en voiture* », c'est-à-dire de la vie dans la voiture, où il suffit d'avoir une voiture pour vivre, mais ils ont déjà amplement atteint le stade du « *pas de vie sans voiture* », où la voiture est pour le moins une condition nécessaire à la vie, comme le confirme le thème récurrent dans leurs préoccupations du « *on ne peut rien faire sans voiture* ».

« Tant que l'on peut se déplacer, les distances ne nous font pas peur. Disons que le jour où on ne pourra plus conduire la voiture, alors là ça sera un inconvénient majeur. Parce que rien que pour aller à Casino on aura des problèmes. On n'est plus tout jeune ».

« Jusqu'à présent, je n'avais pas de difficultés. Mais maintenant je commence à avoir des difficultés pour conduire. Alors je conduis le moins possible. Cela ne m'empêche pas d'aller à Bourgoin-Jallieu, mais enfin ça sera de plus en plus difficile ».

« Je vois mes parents vieillir et ils commencent à avoir des problèmes : ils ont le pain très loin ».

« J'ai mon permis, mais ma mère qui habite Four, qui n'a pas son permis et qui est veuve, se trouve complètement coincée maintenant ».

8.7. Les vides structurants

Au même titre que la polycentralité, le territoire ou la mobilité, la présence de vides est une caractéristique majeure de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau. Ces vides ce sont les espaces non bâtis entre les espaces bâtis, c'est-à-dire entre les pleins que représentent les immeubles d'habitation, les zones pavillonnaires, les maisons

²⁵⁰ Selon l'expression de DUPUY G., *La dépendance automobile*, Anthropos/Economica, 1999.

individuelles, les quartiers, les centres commerciaux, les équipements, mais aussi les bourgs, les villages et les villes à la fois distants et reliés entre eux dans l'ensemble des trente et une communes qui composent le paysage urbain de la ville nouvelle. Ces vides ou espaces non bâtis ont en outre la particularité d'être nombreux et vastes.

La présence si manifeste de ces vides est le résultat de deux logiques d'urbanisation cumulées, l'une volontaire et maîtrisée, l'autre involontaire et imprévue.

La première de ces logiques relève d'un choix urbanistique délibéré, celui d'édifier une ville nouvelle qui rompt avec le modèle traditionnel de la grande ville, dense, minérale et une, pour lui substituer une ville moins imposante et plus verte, c'est-à-dire une ville constituée de petites unités urbaines séparées les unes des autres entre lesquelles seraient maintenus terrains agricoles et zones d'espaces verts. Ville verte et ville intégrée dans le paysage, la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau ne pouvait être qu'une ville discontinue, une ville disséminée entre les monts et les vallées, mais aussi entre les bourgs, les villages et même les villes déjà existantes.

La deuxième logique relève d'une erreur de prospective démographique. Prévue et dessinée dans ses perspectives et son maillage pour accueillir une population de deux cent mille habitants pour le seul périmètre de ses cinq communes initiales d'édification, alors que cette population ne comptera au final que cinquante mille habitants sur ce périmètre originel et cent mille habitants sur le périmètre actuel de ses trente et une communes, la ville nouvelle qui allait sortir de terre ne pouvait être que surdimensionnée dans ses réserves d'espaces à bâtir, lesquels demeureront concrètement dans les faits des espaces non bâtis. Tel un habit trop grand pour un nombre trop petit d'habitants, la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau se caractérise également comme une ville aux cotes mal taillées. Beaucoup d'experts en urbanisme l'affirment et les habitants eux-mêmes le reconnaissent. Aussi, cette logique seconde et inopinée de surdimensionnement généralisé des espaces est venue se surajouter à la logique première et projetuelle d'implantation discontinue de réalisations urbaines dans la nature jusqu'à transformer et pervertir ce type innovant d'implantation urbaine en production de vides à grande échelle au sein même de la ville nouvelle. La ville-nature conjuguée à la ville aux cotes mal taillées a donné lieu à la ville-vide en tant que figure majeure supplémentaire de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau.

Quoi qu'il en soit de ces vides, en partie voulus, en partie fruits d'une évolution imprévue, les habitants n'en ont pas une perception négative. Bien au contraire, les

habitants défendent ces vides contre l'envahissement des pleins. Non seulement les habitants ont appris à vivre avec ces vides, mais par une sorte d'inversion remarquable, ces vides pour eux contribuent de manière unique et primordiale à l'agrément de la vie à l'Isle d'Abeau. La réaction des habitants interrogés est unanime et catégorique sur ce point : il ne faut surtout pas combler ces vides, ne pas les remplacer par des constructions quelles qu'elles soient, habitat, équipements, ou zones d'activités. Il ne faut pas, toujours selon les habitants, chercher à densifier la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, il faut laisser ces vides continuer à marquer de leur présence importante la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau. Ces vides sont une spécificité de la ville nouvelle qui contribue à son originalité morphologique et à son identité. Toucher à ces vides, c'est toucher à l'intégrité de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau.

Les pleins ne peuvent pas être perçus sans les vides. Les vides équilibrent la présence des pleins. Les pleins semblent mieux acceptés par les habitants et, selon eux, par le paysage également, grâce à la présence des vides. Les vides et les pleins « *c'est un tout* » affirment les habitants.

Pour les habitants, les vides ne sont pas les signes d'un inachèvement de la ville nouvelle consécutif à une erreur de planification quantitative, mais des espaces qui ordonnent la ville nouvelle tout autant que les innombrables formes du bâti. Ces vides ne sont pas pour les habitants des restes. Ils ne sont pas seconds. Ils ne sont pas des étendues marginales sans qualité et sans forme apparues après que les pleins aient été érigés. Les vides constituent au contraire pour les habitants une composante première des territoires de l'Isle d'Abeau. Ils ne sont pas synonymes de néant, de rien, d'absence de quelque chose ou d'immatérialité. Ils sont une présence sensible, une réalité irréfragable, une concrétude spatiale. Les habitants élèvent les vides de l'Isle d'Abeau au rang de vides structurants. Ces vides ont pour fonction aux yeux des habitants de donner une unité à la diversité des pleins. Se défaire de ces vides, les envahir par des pleins ou des activités, c'est ne plus être assuré d'une unité possible pour la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau.

« Il n'y a pas d'unité de la ville par les bâtiments quoiqu'en disent nos urbanistes ».

Dans la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, la sensation d'espace émane selon les habitants des vides territoriaux et non pas des pleins architecturés. Habiter à l'Isle

d'Abeau c'est, à écouter les habitants, avoir enfin de l'espace devant soi, pour soi, à soi. L'espace tel que les habitants le ressentent possède deux significations : l'espace en tant que volume ; l'espace en tant qu'espacement. C'est bien, en premier lieu, de l'espace en tant que volume défini par la lumière que les habitants vivent devant et dans les vides de l'Isle d'Abeau. C'est aussi, en second lieu, de l'espacement entre les pleins à l'origine d'une liberté de vue, de mouvement et de pensée que les habitants éprouvent chaque jour devant ces mêmes vides constitutifs de l'Isle d'Abeau. L'Isle d'Abeau, c'est de l'espace « *pour l'œil* », « *pour circuler* » et « *pour respirer* », selon les paroles à la fois précises et imaginées des habitants. À travers ces acceptions de l'espace, les habitants confirment que les distances, l'éloignement entre les lieux et la mobilité ne représentent pas un inconvénient majeur à l'Isle d'Abeau, mais un aspect fondamental des pratiques d'habiter et de l'urbanité qui s'y cultive.

« J'aime bien les vides car j'aime bien l'espace. Il ne faut pas remplir ces vides. Surtout pas. C'est aéré, ça rend la ville plus agréable. Je trouve que c'est très bien comme c'est aujourd'hui ».

« La ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, ce n'est pas un ensemble serré. On a la sensation d'espace. Ce n'est pas compact ».

Pour les habitants de l'Isle d'Abeau les vides constituent un extérieur quasi palpable qu'ils ne rencontrent pas ailleurs, dans la ville traditionnelle notamment où la densité, la compacité des constructions donnent l'impression qu'il n'existe que des pleins sans vide, c'est-à-dire uniquement de l'intérieur ou de l'intériorité sans extérieur. Or, ce que permet précisément l'Isle d'Abeau, selon les propos encore une fois très explicites des habitants, c'est de « *s'extérioriser* », autrement dit d'habiter dans ou avec l'extérieur.

Les vides sont les signes, d'une part, de la singularité et de la contemporanéité de l'Isle d'Abeau : ils sont ce que l'on ne trouve pas dans les villes anciennes et ils font de l'Isle d'Abeau une ville autre et véritablement nouvelle. D'autre part, les vides sont les signes de la qualité et du prestige de l'Isle d'Abeau, ce que certains habitants nomment « *le cachet de l'Isle d'Abeau* », car à leurs yeux, bénéficier d'espace et d'espacement, au sens de se mouvoir sans buter à tous les coups contre les pleins - ou comme ils disent « *que les pleins puissent respirer* » et « *pouvoir respirer soi-même* » -, reste une forme de privilège.

Tout autant que les pleins, et même davantage que les pleins pour beaucoup d'habitants, les vides devraient faire l'objet d'une sauvegarde tel un patrimoine. « Conserver », « préserver », « assurer », « garder », « protéger », « respecter », sont les mots que les habitants emploient et associent immédiatement à ceux de « bien », « besoin », « avantages », quand ils parlent des vides. Aussi, pour les habitants, la poursuite inéluctable ou nécessaire de l'aménagement devrait avoir pour priorité de ne pas pénétrer dans ces vides ou bien d'intervenir afin que rien ne change, afin que ces vides gardent leur qualité de vides précisément. « *Il y a assez de pleins comme ça* » répètent les habitants. C'est un message en quelque sorte paradoxal que les habitants adressent aux aménageurs en appelant à un aménagement de la perdurance des vides. Ces vides sont pour les habitants des ready-made de l'aménagement, c'est-à-dire des œuvres urbaines déjà toute faites, sans réel auteur et sans réelle élaboration, auxquelles il faut ne rien ajouter et ne rien soustraire pour ne pas risquer de les altérer irrémédiablement. Maintenir en l'état ces vides pour ne rien perdre de leur intérêt et de leur qualité, telle est la tâche selon les habitants à laquelle doit s'atteler avec modestie l'aménagement : « *C'est très bien comme ça* », martèlent également les habitants, non sans espoir que ces paroles parviennent aux oreilles des aménageurs.

Pour mieux défendre les vides, les habitants affirment même que si la ville doit être resserrée, elle doit l'être socialement et non pas physiquement. Les habitants en viennent ainsi à soulever la question du rôle de l'urbanisme et de l'architecture. Pour les habitants, c'est la vie sociale ou, autrement dit, la cité qui semble défaillante et non pas la ville en tant que telle, c'est-à-dire la forme urbaine construite. Pour eux, ce sont d'abord les problèmes sociaux trop nombreux qui délitent le lien social et non pas la distension de la trame urbaine nord-iséroise. Les habitants sont convaincus, d'une part, que les vrais problèmes relèvent de la longue liste connue des maux sociaux cumulés que constituent aujourd'hui l'insécurité, le chômage, la précarité, l'exclusion, les incivilités, l'absence de dialogue, de solidarité, de reconnaissance de l'autre ; d'autre part, que l'urbanisme et l'architecture ne sont pas en mesure à eux seuls de résoudre véritablement ces innombrables problèmes sociaux. Pour les habitants de l'Isle d'Abeau, la vie sociale et l'espace construit ne sont pas dépendants l'un de l'autre, au sens où il suffirait d'agir sur la forme construite pour agir sur la vie sociale. Et quand bien même, il y aurait quelque rapport indirect ou direct entre ces deux registres, entre la forme urbaine et la vie sociale, ce rapport ne pourrait

générer qu'un effet limité ou marginal. En d'autres termes, selon les habitants, il faut s'attaquer au vide social et non pas au vide spatial ; et il faut s'attaquer à ce vide social avec des moyens appropriés dont ne semblent pas pourvus l'urbanisme et l'architecture en tant qu'actions dirigées exclusivement ou prioritairement sur le cadre bâti.

« Ici l'espace, c'est l'environnement autour de nous. Et à partir du moment où l'espace est fait de cet environnement, il faut éviter de le boucher avec des immeubles. L'Isle d'Abeau n'est pas une ville faite sur le modèle de la ville ancienne avec des petites rues et des commerces. Ce n'est donc pas la peine de boucher les vides. Ce serait artificiel et mal venu. Il vaut mieux conserver cet espace vide. Ou bien on fait une ville à l'ancienne avec des rues étroites et remplies de commerces où les gens sont obligés de se croiser et là, d'accord, on remplit les vides. Ou bien on prend une autre option et là il ne faut surtout pas trop remplir. La ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, il faut la resserrer socialement, culturellement mais pas de manière architecturale. C'est d'une démarche politique, qui est compliquée, dont a besoin l'Isle d'Abeau et non pas d'une démarche architecturale. Nos vides à l'Isle d'Abeau présentent des avantages, pour circuler, pour l'œil, parce qu'on a de l'espace devant, on n'a pas de barres d'immeubles partout. Si les vides ne favorisent pas la rencontre, il faut aller chercher la rencontre ailleurs. Il ne faut pas toucher aux vides ».

« Pour resserrer la ville, il ne faut pas combler les vides par des bâtiments selon moi, ce n'est pas ça qui mettrait de l'âme... Il faut laisser la verdure envahir le vide ».

« Le vide c'est le vert et c'est agréable. Le vide c'est un peu le charme de l'Isle d'Abeau. Les vides ce sont les coulées vertes, les parcs, les étangs, les espaces verts : ce sont des avantages. Mais j'en ai connus plus qu'actuellement, il y a quelques années. De toute façon, combler les vides ne rapprochera pas les habitants, ça n'apportera pas d'âme. Les vides, du moment que c'est de la nature, il n'y a pas d'inconvénient ».

Les habitants aiment les vides pour ce qu'ils sont, pour leur qualité même d'espaces non bâtis, et non pas par défaut, parce qu'ils déprécieraient les pleins. Les habitants peuvent critiquer les pleins, et ils ne s'en privent guère, pour leur manque de qualité plastique ou constructive, mais cette critique ne vaut jamais de transfert compensatoire vers les vides.

Cependant, le fait que la plupart des vides de l'Isle d'Abeau soient végétalisés, parce qu'ils relèvent de champs, d'étangs, de bois, d'espaces verts aménagés, de terrains agricoles anciens ou encore en activité, aide les habitants à accepter les vides, tous les vides, quels qu'en soient la forme et le contenu. Les vides non

végétalisés, liés au no man's land qui entoure les zones industrielles ou les infrastructures routières notamment, et dans la mesure aussi où ils sont peu nombreux, profitent en quelque sorte du regard bienveillant des habitants dont jouissent les vides végétalisés. Les vides végétalisés et les vides non végétalisés ne forment qu'un seul et même paquet pour les habitants. Le positionnement des habitants à l'égard des vides est stratégique. La logique d'un tel positionnement est globale : elle assimile vide et nature, car défendre l'un, c'est défendre l'autre, quel que soit l'ordre de préséance. Aimer les vides revient à aimer la nature et, inversement, défendre la nature c'est défendre les vides, toute présence de vide contre la menace d'extension toujours possible des pleins.

« Non et non, on peut pas dire qu'il y a trop de vides dans cette ville même s'ils sont nombreux. Les équipements sont quand même assez rapprochés. C'est très bien comme ça. On peut même regretter certaines constructions dans le quartier Fougères par exemple où il y avait des champs il n'y a pas tellement longtemps et qui sont devenus maintenant des zones. Lorsque nous sommes venus habiter ici, je vous assure, il y avait des champs partout. On allait se promener. Maintenant c'est terminé, on ne peut plus le faire. Moi, je trouve que les espaces verts, c'est à respecter. Il ne faut surtout pas chercher à resserrer cette ville. Ses vides ce sont ses avantages. Grâce à eux on peut quand même sortir et ne pas se retrouver dans un cocon. On a quand même de l'espace autour de soi. Il le faut, on en a besoin ».

« Il n'y a pas assez d'espaces vides. Pas du tout. Les vides c'est bien. Moi, je n'ai pas hâte qu'ils se remplissent, au contraire. Les vides ça compensent un peu l'excédent de constructions. Si l'on continue à construire des bâtiments, il faut que ce soit extrêmement respectueux des vides. Il faut que les bâtiments ne représentent que des petites surfaces avec une grosse intégration d'espaces verts. Les espaces vides présentent des avantages. Par exemple, quand on allait à l'école du cyclisme, on traversait en VTT de grands espaces, comme ça, librement. Il y avait des chemins où l'on pouvait passer partout. Des chemins que les écoliers empruntaient pour aller au lycée. On avait l'impression d'être à la campagne, voilà ».

« Il ne faut pas chercher à faire plus dense. Il faut garder la verdure. Il ne faut pas que ça devienne des cités. Il faut garder un certain cachet. Je trouve qu'il y a assez de bâtiments comme ça. Il ne faut pas combler les vides. Des vides il en faut. C'est bien de faire des bâtiments, mais il faut quand même prendre l'air et que tout le monde puisse s'extérioriser. Les vides ne sont pas un inconvénient, pas du tout ».

« Les espaces vides, si on pouvait les conserver, ce serait un bien. Je ne sais pas si vous avez vu, mais il y a un grand espace en face de nous et ça c'est un avantage. À côté, ça va être investi par un lotissement et derrière aussi. Tous les espaces vides actuellement sont des espaces constructibles, ce qui

n'est pas une bonne chose. Couper nos champs est un dommage. On a Carrefour à un kilomètre et demi et puis, à deux cents mètres derrière, on se sent en rase campagne, il n'y a absolument rien, il n'y a que des chevaux. Je crois qu'une ville a besoin d'espaces non habités pour respirer elle aussi. L'écueil c'est la concentration, c'est être très regroupé ».

« On n'a pas envie de voir des maisons partout et des immeubles partout. On n'aime pas bien ça nous. Préservons les espaces verts, préservons notre golf et nos petites écoles. Il ne faut pas construire nos vides. Préservons-les tant qu'on peut. On en a besoin. Il ne faut pas en rajouter. C'est très bien comme ça. Gardons nos jardins. Tout ce qui est parcs de loisirs, champs, tout ce qui est parking également, grâce à eux on respire mieux. L'Isle d'Abeau c'est aéré et c'est bien. Nos élus sont devenus conscients, j'espère, qu'ils ne vont pas faire des maisons partout. On a besoin des constructions et des espaces non construits comme d'un tout ».

« Bien sûr, il y a des espaces vides. C'était prévu pour deux cent mille habitants, alors qu'il n'y en a que cinquante mille. Je préférerais voir les vides remplis avec des entreprises, mais enfin il ne faudrait pas faire plus de densité ».

« Je ne dirais pas qu'il y a trop d'espaces vides. Il y en a un en plein milieu de la ville nouvelle. C'est un grand trou béant. Il faudrait l'aménager en parc, si l'on ne veut pas que ça fasse ensuite terrain vague. Mais il ne faudrait pas construire plus de bâtiments, parce que ça ne serait plus le même cadre de vie sans les vides. Il faut aménager les vides en parcs, mais pas plus, s'il faut les aménager. Les vides ne sont pas des inconvénients, sauf quand certains vont y jeter leurs déchets, alors qu'il y a une déchetterie pas loin ».

« Les vides, je trouve personnellement qu'il n'y en a pas trop. C'est bien que les communes aient gardé leur indépendance, qu'elles soient séparées. Il ne faut pas chercher à construire entre les communes ».

« Je ne pense pas qu'il faille construire des bâtiments et combler les vides. C'est bien comme ça. C'est ce qui fait le charme de la ville nouvelle. C'est bien pour la végétation. C'est joli à voir et on peut faire des balades dans les champs ».

« Il n'y a pas trop d'espaces vides dans cette ville. C'est déjà bien assez intense comme ça. Il faut laisser ces vides qui permettent à la nature de reprendre ses droits. C'est ce qui rend cette ville agréable. Le but de cette ville est d'être à la campagne, donc laissons tranquilles ces vides. Il n'y a aucun inconvénient à ce que ces vides existent ».

« Il n'y a pas trop d'espaces vides. Il ne faut pas construire plus de bâtiments. C'est très bien comme ça. Il faut des espaces verts, de l'oxygène. Les vides sont un avantage pour les enfants, pour faire du vélo, pour se promener, faire du sport, faire des choses sympas ».

« Des espaces vides, il n'y en a jamais trop. Je trouve que déjà par endroit, c'est pas mal condensé. Alors un peu de vide, ça ne fait pas de mal. Il ne faut pas boucher les vides si c'est pour construire des bâtiments. Ce n'est pas la peine. Quand les vides ne sont pas entretenus, ça reste en terrain vague et ce n'est pas génial. Il faut mettre de la verdure dans les vides ».

« Respecter les vides c'est respecter la nature, et ça nous fait des espaces pour se balader, s'aérer, marcher. C'est très agréable. De plus, les vides diversifient la ville : ce n'est pas tout regroupé en un amas de maisons. Le vide, ça fait partie de la manière de vivre ici ».

8.8. La nature sensible

La présence de la nature est sans nul doute ce que les habitants apprécient le plus à l'Isle d'Abeau, plus encore que la fonctionnalité des logements ou la vie associative elle-même. Si leur goût manifeste pour la mobilité, les grands centres commerciaux ou la ville au choix peut sembler souffrir par moments, à travers leurs déclarations, d'une sorte de retenue ou de modération, ce n'est nullement le cas avec la nature. C'est sans ambiguïté aucune que les habitants affirment aimer leurs modes de vie liés à la pratique de la nature.

« La nature, c'est le point fort à l'Isle d'Abeau ».

« On a un site naturel qui est extraordinaire ».

« La qualité première ici, c'est l'environnement. La nature et l'espace, ce sont les meilleures choses à l'Isle d'Abeau ».

« La qualité première de l'Isle d'Abeau, c'est l'environnement qu'on ne trouve pas dans les autres villes plus anciennes ».

« J'ai trop habité Lyon pour ne pas apprécier la nature ici ».

Pour les habitants de l'Isle d'Abeau, la nature n'est pas une donnée lointaine et abstraite comme elle l'est pour les habitants des villes traditionnelles. Elle n'est pas un paysage vu de loin. Elle n'est pas une réalité à l'écart de la ville et des pratiques urbaines. Elle n'est pas non plus qu'un décor ou qu'une ornementation qui sert à mettre en valeur le bâti ou à en masquer les défauts. Si elle est bien « le vert », « du vert », ou encore « de la verdure », selon les appellations des habitants, elle ne se réduit pas cependant aux espaces verts d'un certain urbanisme ersatz du fonctionnalisme ou de l'hygiénisme qui la plupart du temps en interdisait l'accès : l'urbanisme des « pelouses interdites » des cités des grands ensembles nées au cours des années 60.

« La nature ici permet que nous ne soyons pas semblables aux cités et aux quartiers des grands ensembles ».

« Encore peut-être un ou deux immeubles, mais pas plus, parce qu'après ça va vite devenir une cité-banlieue ».

De même si les habitants ont su, grâce à la présence importante d'espaces végétalisés, agricoles ou sauvages tout autour de chez eux, développer une préoccupation écologique, leurs rapports à la nature ne sauraient non plus se réduire à cette seule préoccupation qui exige que les activités urbaines, y compris les activités de loisirs, soient le plus limitées possibles au sein de la nature.

Les habitants de l'Isle d'Abeau préfèrent appliquer à la lettre l'expression « *vivre avec la nature* » qui signifie pour eux « *vivre dans la nature* ». L'esthétique paysagère, l'hygiénisme, le fonctionnalisme et même l'écologie sont pour eux autant de versions différentes de la séparation entre la nature et les pratiques d'habiter, séparation que précisément ils refusent. La nature qu'ils veulent vivre, et que la ville nouvelle leur offre, est une nature proche, quotidienne, accessible, concrète. C'est une nature qu'ils veulent vivre et pratiquer corporellement, avec tous les sens de leurs corps : le toucher, l'olfaction, l'ouïe, le goût et pas seulement la vue. La demande urbaine de nature des habitants de l'Isle d'Abeau est une demande de nature sensible, c'est-à-dire une demande de nature vécue selon la modalité du contact sensoriel. C'est cette nature sensible que les habitants sont venus chercher à l'Isle d'Abeau ou qu'ils ont découverte progressivement en s'y installant et dont ils n'entendent plus désormais se défaire. Les habitants de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau sont des urbains qui régulièrement, dans la banalité même de leurs pratiques d'habiter, tels des ruraux, empruntent des sentiers, foulent la terre et les feuilles, hument l'odeur des bois aux différentes saisons, se frottent à la rosée du matin, pêchent, ramassent des champignons, des châtaignes, des noix, entendent les cris des canards, perçoivent de temps à autre de chevreuils.

« J'ai l'impression ici de toucher plus facilement du doigt la campagne ».

« Pouvoir mettre les pieds dans le gazon : je ne sais pas si c'est courant comme réflexion ».

« La nature, on ne la regarde pas de loin. Ici, c'est presque corporel, la nature ».

« L'environnement nature a une importance non pas seulement au niveau visuel, mais aussi au niveau du contact que procure l'activité sportive ».

« La nature, c'est un paysage, mais que je pratique quand même ».

« Il n'y a pas tellement d'esthétique verdoyante ».

« On peut faire de bonnes promenades ».

« C'est l'air de la campagne que l'on respire à l'Isle d'Abeau ».

« La nature c'est une réalité proche et concrète ».

« On traverse la rue et on est dans les champs ».

« À peine sorti de chez-soi, on peut aller dans le bois, autour des étangs. C'est franchement bien ».

« On peut sortir de chez-nous et marcher pendant une heure ou deux ».

« La nature est accessible. On y va à pied ».

« On a des réserves d'animaux. On a fait un lâcher de canards avec les écoles. On a la chasse, on a la pêche ».

« Il m'arrive souvent de croiser des chevreuils sur la route ».

« On va souvent dans la nature marcher, ramasser des châtaignes, des noix ».

« On va à la pêche et ramasser des champignons ».

« Je fais un peu de tout dans la nature : pratique sportive, récréative, balades en famille, ramassage également ».

« Nous, la nature, ce sont les champignons, les châtaignes, le muguet. On fait toutes les saisons, à deux pas de chez nous ».

Cependant, les habitants de l'Isle d'Abeau ne sont pas à proprement parler des néo-ruraux, c'est-à-dire des urbains installés à la campagne. Pour mieux comprendre ce que sont les habitants de l'Isle d'Abeau, comment ils vivent et ce que représente pour eux la ville nouvelle, il conviendrait mieux de les appeler des néo-urbains. La ville-nature est davantage peuplée de néo-urbains que de néo-ruraux. Les habitants de l'Isle d'Abeau sont en effet des urbains installés en ville d'abord, et non à la campagne, mais qui vivent simultanément dans une proximité sensible et quasi quotidienne avec la nature. C'est là toute la signification – la définition – de la ville-

nature que nous dévoilent les habitants de l'Isle d'Abeau. La ville-nature, c'est la pratique même de la nature dans la ville, par la ville et grâce à la ville. C'est en ce sens que les habitants de l'Isle d'Abeau comprennent et vivent, ou encore traduisent à leur manière, dans les faits et à travers leurs pratiques d'habiter, le projet urbanistique initial qui entendait faire de la ville nouvelle une ville-verte ou une ville à la campagne.

« On a un jeune enfant qui a appris la nature sur place, chose que l'on ne pouvait pas lui apprendre avant à Lyon ».

« Je vis dans cette ville nouvelle de l'Isle d'Abeau parce que je suis bien à la campagne ».

« La ville nouvelle, ce sont les grands espaces, la nature ».

« C'est la nature surtout que nous sommes venus chercher en ville nouvelle ».

« L'avantage dans une ville comme celle-là, c'est d'être à la campagne ».

« L'on est à la campagne tout en étant en ville ».

« C'est un urbanisme de campagne ».

La ville-nature, ce n'est pas du rural à moitié ou de l'urbain à moitié. L'Isle d'Abeau, *« ce n'est pas une fausse ville »* ou *« c'est une ville de façon suffisante »* ne manquent pas de rappeler les habitants, ou encore s'agissant de l'impact réciproque entre ville et nature, *« ça n'empêche rien »*, sous entendu : ça n'empêche ni la ville, ni la campagne. Dans la ville-nature que représente l'Isle d'Abeau, la nature n'empêche pas l'urbain d'être tout à fait urbain et, inversement, l'urbain n'empêche pas la nature d'être tout à fait nature. En d'autres termes, dans la ville-nature, la nature n'est pas moins nature qu'à la campagne et la ville n'est pas moins ville que dans les villes traditionnelles. Le mélange de la nature et de la ville a ceci de particulier à l'Isle d'Abeau, qu'il n'abolit ni la nature, ni la ville.

« L'on peut dire qu'à l'Isle d'Abeau, nous sommes à la ville et nous sommes à la campagne ».

« Il y a la rue et il y a les champs ».

« Je suis mi-campagne, mi-ville : donc c'est le cadre idéal ».

« Un cadre où l'on peut passer de la ville à la campagne, avec tous les avantages de l'une et de l'autre ».

« Venant d'une grande ville comme Rouen, j'ai beaucoup apprécié la facilité de circuler aussi bien à la campagne qu'à la ville ».

« On peut se sentir en ville, on peut se sentir en rase campagne ».

Le moins que l'on puisse dire est que les habitants de l'Isle d'Abeau ne perçoivent pas de contradiction entre ville et nature, ou entre ville et campagne, ou encore entre urbain et rural. *« La ville et la nature, ce n'est pas contradictoire »* reste dans les entretiens une phrase qui vient tout de suite après la phrase lapidaire *« ça n'empêche rien »* citée plus haut.

Cette aperception habitante non contradictoire entre ville et nature prend tout son relief et sa valeur quand on la met en parallèle avec le fait selon lequel dans les villes traditionnelles, l'urbain et la nature – y compris la nature présente de façon abondante dans l'espace urbain sous forme de parcs ou de jardins publics – ont toujours été considérés, tant par les habitants de ces villes que par les urbanistes ou les architectes, comme deux entités d'abord contradictoires, comme par essence contradictoires, qu'il fallait chercher ensuite à concilier avec effort et persévérance.

« Il n'y a pas de contradiction entre ville et nature si l'on sait mélanger les deux ».

« La nature et la ville, ça va bien ensemble ».

« La nature et la ville, c'est complémentaire ».

« La nature ici se marie très bien à la ville ».

« La nature ne gêne pas l'urbanisme ».

« La ville ou la nature, ça n'empêche rien. Ça va très bien ensemble ».

Ainsi, quand on se réfère à ce que les habitants éprouvent, ou disent vivre de leurs rapports à leurs espaces et à leur territoire, il n'y a à l'Isle d'Abeau ni fusion entre la ville et la nature qui nierait l'une et l'autre ou qui les affaiblirait dans leur intégrité respective, ni antithèse. Les habitants ont le sentiment, à travers leurs pratiques de l'Isle d'Abeau, que la ville et la nature ne sont ni confondues, ni séparées, mais qu'elles se distinguent l'une de l'autre tout en étant entremêlées. En d'autres termes, il y a bien selon les habitants une pénétration de la ville dans la

nature et inversement de la nature dans la ville à l'Isle d'Abeau, mais cette pénétration réciproque ou entremêlement relève d'une ordonnance rythmique, d'une succession alternée d'espaces bâtis et d'espaces naturels. *« Il y a la rue et il y a les champs » ; « Nous sommes à la ville et nous sommes à la campagne ».*

Cependant, cet entremêlement de la ville et de la nature n'est pas uniforme. Il est variable d'un lieu à l'autre de la ville nouvelle. Pour beaucoup d'habitants, Saint-Quentin-Fallavier représente l'équilibre entre ville et campagne, alors que Vaulx-Milieu est cité comme l'exemple type d'un espace qui est plus campagne que ville, et qu'à l'inverse Villefontaine, La Verpillière et l'Isle d'Abeau sont beaucoup plus l'expression de la ville que de la campagne.

La perception de l'entremêlement de la ville et de la nature dépend du lieu où l'on habite, mais aussi de l'échelle des espaces ou des territoires considérés. L'entremêlement de la ville et de la nature est davantage vécu dans un lotissement individuel que dans un ensemble d'immeubles collectifs, dans un vieux village qu'au centre d'une grosse unité urbaine, dans les quartiers nouvellement construits que dans les premiers quartiers de la ville nouvelle. Mais tous les habitants reconnaissent, quel que soit leur lieu d'habitation, qu'à l'échelle globale du territoire de la ville nouvelle formé par l'ensemble des communes qu'ils parcourent entre Bourgoin et Lyon ou presque la nature est bien dans la ville et la ville dans la nature.

Dans les logiques quotidiennes et banales qui sont celles des pratiques et du vécu des habitants, l'entremêlement de la ville et de la nature dans le territoire de l'Isle d'Abeau relève d'une structure disséminatoire qui implique que les espaces naturels tout autant que les espaces bâtis apparaissent de manière paradoxale à la fois ordonnés et diffus, localisés et dispersés, denses et étales, vides et pleins.

« La nature n'est pas très entremêlée aux bâtiments. Elle est très concentrée par endroits ».

« Elle n'est pas très entremêlée. Il faut sortir des quartiers pour trouver cette nature, pas sauvage, mais presque ».

« La nature n'est pas entre les bâtiments. Ce n'est pas que les bâtiments soient énormes ou très hauts, mais ils ont une grosse surface au sol et il n'y a pas forcément d'espaces verts autour ».

« Entre Villefontaine et les petits villages derrière, il y a la campagne, il y a les champs. Sinon, entre les bâtiments ou dans les quartiers, je dirais qu'il n'y a pas vraiment d'espace pour la nature ».

« On peut pas dire qu'on soit envahi d'arbres ».

« La nature elle-même n'est pas très urbanisée ».

« La nature est au milieu de la ville ».

« La nature est entre les quartiers ».

« La nature est très entremêlée dans les nouveaux quartiers qui se créent ».

« La nature, ça dépend où on est dans la ville nouvelle. Parfois on ne la voit pas trop, mais il suffit de s'éloigner un peu pour la retrouver ».

« Ça dépend où vous allez. Il y a des endroits qui sont sauvages, d'autres très urbains ».

« La nature est à l'écart tout en étant proche ».

« Je n'irai pas jusqu'à dire que c'est mélangé la ville et la nature, mais en même temps, elles ne sont pas loin l'une de l'autre ».

Conclusion

La question posée tout au long de l'enquête était celle de l'urbanité de l'Isle d'Abeau. Pareille urbanité, en quoi était-elle nouvelle ? Est-elle toujours nouvelle ? Diffère-t-elle de l'urbanité des autres villes ? Et dans ce cas de quelles villes ou de quel type de ville ?

Au terme de cet éclairage de l'urbanité de l'Isle d'Abeau par les pratiques d'habiter, une double conclusion, ou conclusion à tiroirs, paraît s'imposer : la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau n'a plus rien ou presque de nouveau, mais elle n'a pas cependant régressé ou dévié par rapport à son projet initial d'innovation urbaine. Autrement dit, la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau s'est banalisée, non pas parce qu'elle aurait rejoint les autres villes, après une parenthèse d'expérimentation urbanistique plus ou moins réussie de deux ou trois décennies qui aujourd'hui se referme, mais parce que, à l'inverse, ce sont les autres villes de facture plus ancienne qui ont rejoint l'Isle d'Abeau.

En devenant à leur tour des villes de plus en plus caractérisées par la mobilité généralisée, la territorialité, la nature ou la campagne intégrée, la polycentralité réticulaire, le principe du libre choix individualisé des appartenances et les vides structurants, les villes anciennes, historiques ou traditionnelles, ont adopté les formes d'urbanité développées à l'Isle d'Abeau tant par le biais de son urbanisme qu'à travers ses pratiques d'habiter. Le cours de l'histoire récente des villes en général aurait pu être tout autre et dans ce cas l'urbanité expérimentée à l'Isle d'Abeau n'aurait eu aucun avenir. C'est alors à l'Isle d'Abeau qu'aurait échu la charge de s'adapter et de rejoindre les autres villes plus anciennes. Mais c'est le scénario inverse qui a eu lieu. Il se trouve que c'est l'Isle d'Abeau qui avait de l'avance sur les autres villes. L'Isle d'Abeau préfigurait l'urbanité qui aujourd'hui s'est répandue et normalisée. Toute ville aujourd'hui, telle la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, est ou tend à être une ville-mobile, une ville-territoire, une ville-nature, une ville polycentrique, une ville au choix et une ville-vide. Les villes anciennes se sont mises à ressembler à la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau en se conformant à ces figures urbaines aujourd'hui dominantes et en s'écartant de leur modèle originel – le modèle de la ville d'hier – fondé sur la fixité à demeure et au quartier, le centre-ville unique et puissamment attractif, la minéralité et la densité, les oppositions irréductibles entre ville et campagne, centre et périphérie, vide et plein.

L'urbanité de l'Isle d'Abeau est donc bien nouvelle par rapport à l'urbanité définie selon le modèle de la ville d'hier, modèle qui prévalait il y a encore quelques décennies dans les villes anciennes, mais cette urbanité de l'Isle d'Abeau ne présente plus de spécificité innovante et de réelle singularité du fait qu'elle n'est aujourd'hui qu'une expression parmi d'autres des figures de l'urbanité contemporaine qui se sont généralisées. C'est ce que confirme par ailleurs l'analyse de nombreux acteurs responsables de la construction et de la gestion de l'Isle d'Abeau.

Au cours de notre enquête sur les pratiques d'habiter, nous avons également interrogé des acteurs, urbanistes et politiques principalement, réputés pour leur bonne connaissance de l'Isle d'Abeau. La parole de ces acteurs nous était nécessaire d'un point de vue méthodologique. Elle nous permettait de prendre du recul par rapport à la parole des habitants et d'effectuer de la sorte des recoupements mais aussi des contre-balancements afin de mieux apprécier ce que les habitants nous racontaient de leurs pratiques.

Ainsi, l'un des acteurs interrogés nous a affirmé : « *La ville nouvelle de l'Isle d'Abeau est une ville émergente planifiée* ». Il voulait signifier par là que la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau n'avait certes rien à voir avec le modèle de la ville d'hier, et ce dès l'origine, par volontarisme politique et urbanistique, mais en revanche que sa composition relevait des logiques d'urbanisation les plus contemporaines que traduit notamment le concept de ville émergente et qu'en cela elle était devenue semblable aux autres villes pour le pire et le meilleur.

Listes des personnes interrogées

HABITANTS

Monsieur Mandran, 78 ans, retraité de Rhône-Poulenc

Madame Mandran, 76 ans, retraitée, assistante maternelle

Monsieur Guillon, 60 ans, retraité, agent logistique

Madame De Queiros, 52 ans, agent d'entretien

Madame Marion, 33 ans, psychologue

Madame Carnis, 51 ans, assistante maternelle

Monsieur Frey, 66 ans, retraité de l'imprimerie

Mademoiselle Chevière, 20 ans, étudiante

Monsieur Rateau, 52 ans, photographe
Madame Rateau, 55 ans, attachée commerciale
Monsieur Deplancke, 18 ans, lycéen
Madame Deplancke, 50 ans, employée territoriale
Madame Menard, 55 ans, sans profession
Madame Dupont, 57 ans, sans profession
Madame Corat, 37 ans, en stage de formation
Madame Morelon, 56 ans, standardiste
Madame Lefèvre, 34 ans, secrétaire
Madame Schouft, 38 ans, sans profession

ACTEURS

Monsieur Cottalorda, maire de Bourgoin-Jallieu
Monsieur Rossot, maire de l'Isle d'Abeau
Monsieur Laporte, adjoint au maire de Villefontaine, chargé de l'urbanisme
Monsieur Guillaumat-Tailliet, ancien directeur de l'EPIDA
Monsieur Millerioux, EPIDA
Monsieur Rabilloud, EPIDA

BIBLIOGRAPHIE

Sources primaires

Centre d'Archives Contemporaines Fontainebleau.

Versement 19840342

Articles : 124 / 203 / 204 / 276 / 277 / 334 / 382 / 401 / 402 / 621 / 622 / 623 / 625 / 626 / 627 / 629 / 630 / 631 / 633

EPIDA Centre de documentation

Articles : 176 / 221 / 289 / 299 / 303 / 315 / 363 / 373 / 395 / 461 / 462 / 468 / 469 / 1030

Ouvrages, rapports de recherche, mémoires, articles de revues

ARONICA Guillaume, *Relation habitat-emploi. La ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau*, Rapport, 1998, 31 p.

BEDARIDA Marc, *La ville nouvelle de l'Isle d'Abeau. Une ville territoire*, EPIDA, document de travail, 2001, 110 p.

BEDARIDA Marc, *L'Isle d'Abeau : territoire entre Rhône et Isère*, Paris, Hartmann, 2002.

BERNARD Henri, *Les conditions de la création de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau. Un exemple de la réalisation sur le terrain d'une décision d'aménagement du territoire prise au niveau national*, EPIDA, 1977.

BILLET Jean, (dir.), *Le développement cohérent des villes de Rhône-Alpes à travers leurs ambitions et le rôle des communications*, Rapport, Comité Economique et Social de Rhône-Alpes, 1988.

BRISSY Yves., *Les Villes Nouvelles*, Paris, Berger-Levrault, coll. L'Administration Nouvelle, 1974.

BUTIKOFER , Jean-Marie, *L'Isle d'Abeau 2015, une grande ambition pour une nouvelle agglomération*. Rapport aux Ministres de l'équipement, des transports et du logement et de l'aménagement du territoire et de l'environnement, 1998.

CARRIERE Jean, *RA, Une prospective*, Rapport au Préfet de Région et au Président du Conseil régional, 1988.

CHABAL Erika, *La concertation : le projet, la réalité, les prospectives. Les effets des stratégies d'acteurs. L'exemple du contrat de ville Nord Isère*, Mémoire d'IUP, Grenoble, IUG/IGA, 81 p.

CIAVATTI Michelle, POUYET Bernard et VANIER Martin, *Comment inscrire l'Isle d'Abeau dans la planification métropolitaine et la prospective territoriale régionale ?* Rapport de l'Inudel Rhône-Alpes, 1998.

CUSSET J.-M., *Production d'espace et formes d'urbanisation. La ville nouvelle, forme spécifique d'urbanisation produite par l'appareil d'état*, Institut des études économiques de Lyon, 1977.

EPIDA, *Au milieu pousse la campagne. La Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau*, Lyon, Des Tomes d'Histoires, 2003.

FAURE Jean-Jacques, *Bourgoin-Jallieu, schéma de développement*, Etude, EPIDA, 1991.

KESSLER M.-Ch., BODIGUE J.-L., (dir.), *L'expérience française des villes nouvelles*, Paris, Armand Colin, 1970.

LATIMIER Didier, *L'Habitat-L'Habitant dans l'Agglomération Nouvelle de l'Isle d'Abeau. 15 ans de recherches sociales en Ville Nouvelle*, Document de travail interne, préparatoire du PLH. 1998, non paginé

MORGES K., *Les villes nouvelles, laboratoires d'intercommunalité? Le cas de l'Isle d'Abeau*, mémoire DESS, ENTPE et IUL, 2003.

SHERRER Franck et RABILLOUD Stéphane, « L'Isle d'Abeau : la difficile naissance politique de l'agglomération », *Pouvoirs Locaux*, n°60, 2004, pp. 52-58.

ROSSI R., VIGNAUD C., « Ville nouvelle de l'Isle d'Abeau », *Urbanisme*, 1969, N°104, pp 38-43.

TSCHUDI Bruno, *Evolution de la Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau : évaluation de la zone de redynamisation urbaine du quartier des Roches*, Mémoire de DESS, IUG, 2001, 96 p.

VIGNAUD C., « L'Isle d'Abeau, ville nouvelle », *Techniques et Architecture*, 1974-1975, N°302, p.30.

VIGNAUD C., « Quels centres pour l'Isle d'Abeau ? », *Techniques et architecture*, 1980, N°330, p.81.

VIGNAUD C., « La ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, modèle expérimental de ville-parc ? », *Métropolis*, 1979, N°41-42, pp 44-51.

Études et des documents divers

CCI Nord-Isère, *Isère Porte des Alpes. Présentation de l'économie du territoire*, 1998.

Centre d'Archives Contemporaines Fontainebleau, *Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau. Présentation générale*, non daté, Versement 19840342, article 625.

Comité pour l'aménagement et l'expansion économique de l'Isère, *L'habitat dans le Nord Isère : un développement sous influence lyonnaise*, 1987.

Conseil Général de l'Isère, *Réflexions sur les perspectives de développement du Nord-Isère*, 1997.

Contrat de ville, L'agglomération Nord Iséroise. Convention cadre (2000-2006), 2000, 54 p.

COURLY, Satolas, *pôle international de communication, élément pour une stratégie globale*, Rapport pour la Région et le Département du Rhône, 1990.

DDE 38, *Un projet de territoire pour l'agglomération bertillonage*, Rapport pour le SIVOM des cantons de Bourgoin-Jallieu, 1997.

DDE Isère, *Diagnostic territorial de l'agglomération Nord-Isère. Le point de vue de l'Etat. Préparation du volet territorial du CPER*, Sous-préfecture de La Tour du Pin, 1999.

Dossier de demande d'agrément PNRU. Programme local de rénovation urbaine du contrat de ville Nord Isère, GIP Contrat de Ville de l'agglomération Nord Isère, 2003, 60 p.

DRE RA, *Aménagement et transport dans la région urbaine de Lyon*, 1994.

DRE RA, *DTA de l'Aire urbaine de Lyon, Diagnostic stratégique de l'espace interdépartemental autour de Satolas*, 2000.

DRE Rhône-Alpes, *Enquête Triennale sur l'occupation du parc social en Rhône-Alpes. Exploitation des résultats au 1^{er} Janvier 2000. Analyse des Contrats de Ville de la région Rhône-Alpes*, Lyon, EOHS, ARRA HLM, 2001, 67 p., annexes.

Economie et Humanisme, « Evaluation du contrat de ville Nord Isère 2000-2003 », Lyon, , document provisoire pour le comité de pilotage du 27 janvier 2004, 54 p.

Economie et Humanisme, «Evaluation du contrat de ville Nord Isère 2000-2003. Prévention-sécurité », Lyon, document provisoire du groupe de travail, 15 janvier 2004, 31 p.

Economie et Humanisme, «Evaluation du contrat de ville Nord Isère 2000-2003. Habitat-GUSP », Lyon, document provisoire du groupe de travail, 8 janvier 2004, 25 p.

EPIDA et SATIN, *Agglomération Nord Isère, projet de territoire*, cahier n°2, Economie, emplois et formations, octobre 2002.

EPIDA et SATIN, *Projet de territoire*, document de travail pour le séminaire du 17 mai 2003, 50 pages.

EPIDA *L'Isle d'Abeau, ville nouvelle. Propositions Livre Blanc*, Archives EPIDA n°221,1970.

EPIDA, *Eléments pour l'agglomération Nord-Isère. Extraits des études de territoire*, 2001.

EPIDA, *IA, ville d'avenir, bilan en 1990*, 1990.

EPIDA, *L'Isle d'Abeau / Lyon-Satolas : deux atouts pour Rhône-Alpes*, date inconnue.

EPIDA, *L'Isle d'Abeau Ville Nouvelle. Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme. Rapport de présentation*, 1975, pp 23-24.

EPIDA, *Les marchés de l'habitat privé sur la Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau de 1995 à 1998, et stratégie de développement à moyen terme*, Immobilier et Territoire Conseil, 1999, 45 p.

EPIDA, *Les priorités du développement de la ville nouvelle*, 2001.

EPIDA, *Premiers éléments de réflexion sur l'avenir du quartier Saint-Hubert*, RES, 1990, 8 p.

EPIDA, *Projet de territoire Nord-Isère*, Livre blanc, Version 5, Rapport pour le SATIN, 2003.

EPIDA, *Propositions*, Archives EPIDA n°261, non daté.

EPIDA, *Recherche d'un positionnement innovant en matière d'habitat sur la Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau*. ITC, 1995, 62 p., annexes.

EPIDA, *SDAU Isle d'Abeau, Ville Nouvelle*, 1978.

EPIDA, *Un projet de territoire pour la poursuite du développement de l'agglomération nord-iséroise*, 2000.

EPIDA/SAN, *Du projet de ville au plan d'action pluriannuel. Eléments de contribution pour l'élaboration d'un projet de ville et d'un plan d'actions stratégiques pour la nouvelle agglomération et pour une convention pluriannuelle de développement pour la VN de l'IA*, 1998.

GIOS, *Tendances sociales dans la Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau*, 1993, non paginé.

Groupe 6, *Eléments pour le projet de territoire Nord-Isère*, 2001.

Groupe 6, *Projet de territoire de l'agglomération Nord-Isère. Sites stratégiques, fiches d'action*, 2001.

INSEE, *Fiche profil-quartiers de la politique de la ville*, Données des recensements de la population de 1990 et 1999, Zone Urbaine Sensible de Servenoble, Saint-Bonnet, Les Roches, DIV, 12 p.

INSEE, *La Lettre de l'INSEE Rhône-Alpes*. « La ville nouvelle de l'Isle d'Abeau : l'affirmation d'un pôle », N°85, 2002.

INSEE, *Les Dossiers INSEE Rhône-Alpes*, « L'Isle d'Abeau et le Nord-Isère, le développement d'un pôle de l'aire métropolitaine », n° 142, 2002.

INSEE, *Les Dossiers INSEE Rhône-Alpes*, « La Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau », n°122, 42 p., 1997.

Isère Magazine, (revue du Conseil général de l'Isère), « L'Isle d'Abeau, trente ans après », novembre 2003, pp. 34-37.

L'observatoire des notaires de l'Isère, « Statistiques immobilières 2003, 2002 » 31 p.

Laboratoire de prospective sociale. Neuilly, *Audit d'image et de produit*, Rapport de synthèse, 1984.

Les Affiches de Grenoble et du Dauphiné, « Isle d'Abeau : du neuf pour la ville nouvelle », 2003, pp. 22-23.

***Les Affiches de Grenoble et du Dauphiné*, « Les derniers résultats de l'observatoire de l'immobilier des notaires », 2003, 15 p.**

Marketing office, *Expertise pour les équipements de commerces et services du quartier Saint-Hubert (centre ville)*, 1990, 24 p.

Menighetti Programmation, *L'Isle d'Abeau 2015. Quels équipements publics et privés pour assurer la fonction métropolitaine de la Ville nouvelle ?* Etude, Région Rhône-Alpes, 1996.

Mission d'Etude et d'Aménagement de la VN de l'IA, *Propositions IA*, VN, 1970.
Observatoire social de l'Isère, *Tableau de bord : suivi de l'insertion*, 2^{ème} semestre 2002, 13 p., annexes

OREAM Rhône-Alpes, *La RUL*, 1978,

OREAM, *Schéma d'aménagement de la métropole Lyon - Saint-Etienne - Grenoble*, 1970.

OREAM, *Villes nouvelles de Meximieux et de l'Isle d'Abeau. Esquisse de programme*, Archives EPIDA, n°462, non daté.

PHREAS, *Enquête Ville Nouvelle d'Isle d'Abeau*, 1996, 18 p.

PHREAS, *Etude d'image de la Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau auprès de ses habitants*, 1996, 37 p.

Préfecture de région Rhône-Alpes, *Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise*, 2001.

Préfecture de région Rhône-Alpes, *Lyon, Genève, Grenoble. Comparaison, relations*, 1988.

Préfecture de région Rhône-Alpes, *Tableau de bord des quartiers Rhône-Alpes*, Etude réalisé par les trois agences d'urbanisme de Rhône-Alpes, 2002.
Programme Local de l'Habitat de l'Agglomération Nouvelle d'Isle d'Abeau (2001-2005), 16 janvier 2001, 41 p.

Région Rhône-Alpes, *Contrat de plan entre l'Etat et la région*, 2000.

Région Rhône-Alpes, *Dispositif d'évaluation des 21 contrats de ville de Rhône-Alpes. Etat des lieux*, direction des politiques territoriales, service politique de la ville et habitat, 2003, 55 p.

Région Rhône-Alpes, *Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire. 4 défis pour Rhône-Alpes 2020*, 2001.

RUL, *Entreprises et territoires. Les clés du développement durable de la région urbaine de Lyon*, Lyon - Satolas, 1998.

RUL, *Entreprises et territoires. Les clés du développement durable de la région urbaine de Lyon*, *Schéma de référence, Ville nouvelle l'Isle d'Abeau*, 1999.

RUL, *Etudes et tendances*, 1998.

RUL, *RUL 2010. Charte d'objectifs de la Région urbaine de Lyon. Atlas des cartes schématiques des grandes orientations de développement et d'aménagement*, 1993.

SAN, *Présentation du SAN de l'IA*, 2000.

SEPAL (syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise), *SD de l'agglomération lyonnaise*. Lyon 2010, 1992.

Syndicat d'Agglomération Nouvelle. Convention de Développement 2000-2003,

SAN, Etat, Conseil Général de l'Isère, 2000, 14 p

Syndicat intercommunal d'études préalables à la constitution de l'agglomération Nord-Isère, *Contrat de ville du Nord-Isère : diagnostic territorial*, 2001.

Techniques et Architecture, « Projet de centre principal et ZAC de Saint-Hubert », 1980, N°330.

TEN, *Rhône-Alpes demain. Réinventons la prospective. Schéma d'aménagement et de développement de RA*, étude pour la Région Rhône-Alpes, 1992.

Tétrapole Grenoble Isère, *Des infrastructures de communication pour l'Isère, inscrire le département dans les futurs réseaux européens*, 1989.

Trajectoires Reflex, GRE, *Contrat de ville Nord Isère : diagnostic territorial*, Lyon, 2001, 148 p.

Trajectoires Reflex, GRE, *Contrat de ville Nord Isère : diagnostic territorial. Enjeux et axes d'intervention*, Lyon, 2001, 11 p.

Trajectoires Reflex, GRE, *Diagnostic du contrat de ville d'agglomération. Conventions thématiques, mode opératoire*, Lyon, 2001, 57 p.