

L'ISLE D'ABEAU 2015

« Une grande ambition pour une nouvelle agglomération »

**Par JEAN-MARIE BUTIKOFER
Ingénieur Général des Ponts & Chaussées**

**Rapport aux Ministres de l'Équipement, des Transports
et du Logement
et de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement**

Rapport établi dans le cadre de la démarche stratégique « L'Isle d'Abeau 2015 » conduite depuis décembre 1995 sous la responsabilité d'un Comité de Pilotage rassemblant les différents partenaires.

SOMMAIRE

Couverture : Aquarelle de Jean PATTOU

Objet du rapport p. 4

Chapitre I - Atouts et faiblesses de la Ville Nouvelle de L'Isle d'Abeau

1 - Une naissance historique, une première étape réussie p.7

2 - Les atouts d'un pôle Nord-Isérois planifié, dans l'aire métropolitaine lyonnaise p.10

2.1 - Une situation géographique exceptionnelle

2.2 - Un réseau de communication parmi les plus denses de France

2.3 - Une économie dynamique

2.4 - Un espace maîtrisé, d'importantes capacités d'accueil

2.5 - Un paysage remarquable et valorisé

2.6 - La recherche d'une offre globale

3 - Les faiblesses de l'Isle d'Abeau, un contexte territorial complexe p.14

3.1 - Une situation administrative morcelée et inadaptée

3.2 - Un périmètre trop restreint, un lien insuffisant avec Bourgoin-Jallieu et les autres communes

3.3 - Une planification métropolitaine en panne

3.4 - Une ville encore peu lisible et insuffisamment structurée

3.5 - Un parc de logements insuffisamment diversifié

3.6 - Un contexte de concurrence économique exarcerbée

Conclusion p.20

Encarts et cartes

Chapitre II - Eléments de stratégie

1 - Pourquoi poursuivre le développement du pôle de l'Isle d'Abeau ? p.25

1.1 - Les enjeux d'aménagement du territoire de niveau régional et national

1.2 - Le besoin d'une masse critique supérieure

1.3 - Les capacités d'accueil disponibles et le « retour sur investissement »

2 - Quels objectifs de développement se donner ? p.27

2.1 - Un développement équilibré habitat / emploi

2.2 - Les objectifs qualitatifs

3 - Quelles sont les conditions de la réussite ? p.28

3.1 - Relancer la dynamique de développement

3.2 - Changer d'échelle territoriale : nouvelle agglomération ancrage métropolitain, dimension régionale et nationale

3.3 - Un nouveau projet urbain

3.4 - Faire évoluer le partenariat Etat-Collectivités

Chapitre III - Propositions d'actions stratégiques

<u>Objectif 1</u> - Définir une nouvelle stratégie de développement économique	p.34
<u>Objectif 2</u> - Réussir le pôle universitaire	p.38
<u>Objectif 3</u> - Développer les équipements et fonctions de rayonnement	p.40
<u>Objectif 4</u> - Faciliter les déplacements, et mieux inscrire la nouvelle agglomération dans les grands systèmes de transports et d'infrastructures	p.42
<u>Objectif 5</u> - Promouvoir un développement équilibré de l'habitat	p.46
<u>Objectif 6</u> - Promouvoir un projet urbain ambitieux pour la « nouvelle agglomération »	p.49
<i>Mettre en place les conditions d'élaboration du projet urbain</i>	
<i>Premières propositions d'orientations</i>	
<i>Vers une révision du SDAU</i>	

Chapitre IV - L'évolution des institutions et des partenariats

Introduction : Des évolutions structurelles indispensables pour maîtriser efficacement les enjeux, et préparer le retour à terme au droit commun	p.55
1 - Une nouvelle intercommunalité de Satolas à Bourgoin-Jallieu et un territoire de planification nord-isérois	p.56
2 - Les conditions nécessaires à une nouvelle structure intercommunale	p.56
2.1 - <i>Le respect de l'identité communale</i>	
2.2 - <i>Le volontariat, et des thèmes d'application concrets</i>	
2.3 - <i>Une forte incitation de l'Etat et du Conseil Général de l'Isère</i>	
3 - Structurer les partenariats avec les grandes collectivités : Département, Région, métropole lyonnaise et refonder les contractualisations	p. 59
4 - Mieux ancrer l'espace Satolas l'Isle d'Abeau dans la métropole en s'appuyant notamment sur la future DTA (Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire urbaine de Lyon)	p.62
5 - Réorganiser les services publics dans le Nord-Isère et adapter les territoires des circonscriptions	p.63
6 - Organiser des coopérations « transdépartementales »	p.64
7 - Quelles évolutions pour le SAN et l'EPIDA ?	p.64

CONCLUSION :

Refonder un nouveau partenariat entre l'Etat et les Collectivités	p.68
--------------------------------------------------------------------------	------

Remerciements

ANNEXES

Liste des annexes (annexe 1 à annexe 20)	p.75
------------------------------------------	------

OBJET DU RAPPORT

En 1995, il est apparu nécessaire aux autorités en charge de la Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau, d'entreprendre une réflexion stratégique et prospective. Tous les partenaires réunis au sein d'un Comité de Pilotage¹ ont recherché les voies et moyens pour donner un « second souffle » à la Ville Nouvelle, née en 1970 du même CIAT que l'aéroport de Lyon-Satolas et la zone d'activités de la Plaine de l'Ain.

En réponse à une lettre du Préfet de Région, le Ministre de l'Equipement, du Logement, des Transports et du Tourisme et le Ministre de l'Aménagement du Territoire, de la Ville et de l'Intégration ont donné leur accord et m'ont désigné comme rapporteur général, dans la lettre du 24 avril 1996 jointe en annexe, qui fixait ainsi comme objectifs :

- *d'identifier les principaux axes stratégiques à retenir pour le développement de la Ville Nouvelle dans les 20 ans à venir*
- *de proposer les actions structurantes qu'il conviendrait alors d'engager,*
- *de formuler des recommandations sur les évolutions souhaitables concernant l'organisation institutionnelle et les outils opérationnels*
- *et de favoriser, conformément à la politique du gouvernement, l'émergence de partenariats renforcés avec tous les niveaux de collectivités.*

Un rapport d'étape, s'appuyant notamment sur les réflexions du Comité de Pilotage et des groupes de travail qui ont été mis en place (voir liste en annexe) et sur les contributions établies par les différents services, a été établi en novembre 1996.

Ce rapport d'étape a été largement diffusé, afin de recueillir le maximum de réactions, alors que parallèlement était engagé un programme d'études et d'expertises soutenu par la DATAR et le Ministère de l'Equipement, la Région, le Département, le SAN et l'EPIDA.

Le rapport définitif s'est donc enrichi des travaux et contributions apportés depuis fin 1997, notamment :

- La séance du Comité de Pilotage du 13 janvier 1997 et les réactions de ses membres, ainsi que celles des maires de Bourgoin-Jallieu, La Verpillière, Satolas et Bonce, invités à s'associer aux travaux du Comité
- Les résultats des études et expertises engagées depuis 1996 (voir en annexe note de synthèse de J. Pernelle et liste des études et expertises)
- La délibération du Conseil Général de l'Isère du 31 octobre 1997

¹ Ce comité de pilotage comprend des représentants de l'Etat (Préfet de la Région Rhône Alpes, Préfet de l'Isère, DAFU, DATAR, SGVN, DDE, Rectorat) et des collectivités locales (Région, Communauté Urbaine de Lyon, Conseil Général de l'Isère, SAN, Mairie de Bourgoin-Jallieu) ainsi que les parlementaires et les Présidents des groupes de travail et l'EPIDA (voir composition en annexe)

- Les délibérations du SAN et des communes du SAN
- Les contacts pris sur un plan informel, avec les communes extérieures, notamment celles du district de Crémieu, du SIVOM de La Tour du Pin et du SIVOM des cantons de Bourgoin-Jallieu
- Les contributions complémentaires des services de l'EPIDA, du Conseil Général de l'Isère, du Conseil Régional et de l'Etat (DDE, DRE, DRAC et SGAR)
- Le dossier du CIADT du 15 décembre 1997 et les travaux préparatoires à un prochain Comité Interministériel consacré à l'Isle d'Abeau
- Les réflexions et conseils au niveau central des Directions du Ministère de l'Equipement (DAFU puis DGUHC, DR, DTT), de la Direction Générale des enseignements supérieurs du Ministère de l'Education Nationale de la Recherche et de la Technologie, de la DATAR et du SGVN

Les avis des principaux partenaires sont joints en annexe.

Je remercie particulièrement pour son appui l'équipe de l'EPIDA, qui a assuré la coordination technique de la réflexion l'Isle d'Abeau 2015 et tous ceux qui m'ont aidé dans ce travail.

CHAPITRE I

ATOUTS ET FAIBLESSES

DE LA VILLE NOUVELLE DE L'ISLE D'ABEAU

1 - UNE NAISSANCE HISTORIQUE, UNE PREMIERE ETAPE REUSSIE

Le Schéma d'Aménagement de la Métropole Lyon, Saint-Etienne, Grenoble - élaboré par l'OREAM et approuvé en CIAT du 26 mai 1970 - proposait d'organiser la maîtrise de la croissance des grands pôles urbains et d'accueillir dans l'est du territoire de la « Région Urbaine de Lyon » une part de la croissance lyonnaise (desserrement des activités) en évitant l'expansion en « tache d'huile ». Il mettait l'accent, à la fois sur le renforcement des pôles urbains existants et le développement de l'est de Lyon avec la création du nouvel aéroport de SATOLAS, de la ville nouvelle de L'ISLE D'ABEAU dans le Nord Isère et du parc industriel de la PLAINE DE L'AIN, destiné notamment à l'accueil des industries lourdes.

Toutes ces décisions sont prises au CIAT du 26 mai 1970, qui est une des dates historiques de l'aménagement du territoire en région lyonnaise.

Un SDAU est élaboré sur 33 communes du Nord Isère ; il est approuvé en 1978 et n'a pas été révisé depuis 20 ans.

L'Etablissement Public « EPIDA » est créé en janvier 1972, et le premier syndicat de communes, le SCANIDA, est créé en décembre 1972. Il comporte, jusqu'en 1979, 21 communes (dont Bourgoin-Jallieu, La Verpillière, Satolas et Bonce ...).

Des divergences d'appréciation entre l'ETAT, le SCANIDA et les communes conduisent à une crise encore perceptible aujourd'hui avec comme conséquence l'éclatement du syndicat de communes.

L'actuel SAN qui lui succède en 1984 ne comporte plus que 5 communes (Villefontaine, L'Isle d'Abeau, St Quentin - Fallavier, Vaulx - Milieu, Four) sur lesquelles se localise actuellement l'essentiel des opérations d'aménagement (activités et habitat). Le périmètre opérationnel est classé en Opération d'Intérêt National (O.I.N. au sens du code de l'urbanisme).

Parallèlement, et toujours en cohérence avec les suites données au Schéma de l'OREAM, une « Conférence de la Région Urbaine » de Lyon (R.U.L) est créée en 1974 sous la présidence du Préfet de Région. Elle devient en 1988, l'association R.U.L rassemblant la Communauté Urbaine de Lyon, les départements de l'Ain, de l'Isère et du Rhône; l'Etat est associé et le département de la Loire s'y joint en 1991, à temps pour l'élaboration en 1994 de la charte RUL 2010.

Au cours de ces 25 années, une première étape de développement de la Ville Nouvelle de L'Isle d'Abeau a pu être franchie avec succès, en dépit du ralentissement de la croissance urbaine qui a suivi la période des « Trente Glorieuses ». La population des 5 communes du SAN est passée de 4 180 habitants en 1968 à 38 633 au 1^{er} janvier 1998. Celle du territoire du SDAU qui était de 91 973 en 1990 (cf. INSEE) a maintenant dépassé 105 000 habitants (estimation EPIDA).

La Ville Nouvelle est aujourd'hui d'abord perçue, par sa situation géographique exceptionnelle, comme un projet d'aménagement du territoire avec une dynamique reconnue en matière de développement économique (activités de niveau métropolitain et international) un équilibre habitat/emploi satisfaisant, la mise en place d'une structure urbaine multipolaire de qualité, valorisant le paysage naturel, et un niveau d'équipement qui se renforce avec la création en cours d'un pôle universitaire.

Un regard sur le contenu du schéma de l'OREAM (repris pour l'essentiel par le SDAU de L'Isle d'Abeau) qui définit les concepts fondateurs pour l'aménagement de la région urbaine de Lyon et pour la Ville Nouvelle, permet, avec le recul, d'identifier ce qui a changé depuis 1970 et ce qui est resté pérenne jusqu'à aujourd'hui. Il est clair que les perspectives démographiques quantitatives, surdimensionnées pendant les « 30 glorieuses », comme dans toutes les agglomérations françaises, ne sont plus aujourd'hui d'actualité : on prévoyait à la même époque, 1,8 million d'habitants dans l'agglomération lyonnaise actuellement stabilisée à 1,2 million et une capacité d'accueil à long terme de 250.000 habitants dans le périmètre du SDAU de L'Isle d'Abeau qui n'était que l'un des pôles satellites.

De même, la vocation principale de L'Isle d'Abeau « pôle de fixation de la croissance lyonnaise » n'est plus aujourd'hui d'accueillir prioritairement le desserrement d'industries lyonnaises (bien que le processus de délocalisations vers la périphérie continue à se manifester pour certaines entreprises) mais bien plutôt d'attirer de nouvelles activités, et de favoriser le développement de celles déjà implantées.

C'est le développement économique qui s'est avéré clairement le moteur de la Ville Nouvelle (avec les parcs d'activités localisés le long des infrastructures) alors que le logement a accompagné ce développement avec une diffusion sur un territoire plus large et une priorité forte donnée pendant de longues années au logement social dans le périmètre du SAN.

Mais il reste du schéma directeur initial des concepts pérennes dont la pertinence s'est même parfois renforcée aujourd'hui :

- la connexion à l'ensemble des réseaux de communication
- la vocation de « pôle structurant régional » se situant au centre de gravité de la Région et au croisement de l'axe Lyon-Alpes et du futur axe Nord - Sud
- l'équilibre habitat - emplois - équipements
- le concept de « ville verte » ou « ville à la campagne » (avec un fort pourcentage d'habitat individuel)
- la vocation d'une partie du site comme pôle de loisirs pour la région lyonnaise
- la structuration en « petites unités » à l'échelle de « gros villages » ou de « bourgades » « tout en permettant à l'ensemble d'être perçu et de fonctionner comme un tout ».

QUELQUES CHIFFRES-CLES

Le projet de la Ville Nouvelle de L'Isle d'Abeau a vu le jour il y a 25 ans.

Son cadre global de développement, le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU), approuvé en 1978, couvre 33 communes sur 40 000 hectares.

Le Syndicat Intercommunal d'agglomération Nouvelle (SAN), qui regroupe l'essentiel des territoires concernés par le développement depuis les années 70, est actuellement constitué de 5 communes (L'Isle d'Abeau, Four, Saint-Quentin-Fallavier, Vaulx-Milieu, Villefontaine) sur 6 000 hectares. C'est ce territoire qui sera ci-dessous désigné par « Ville Nouvelle ».

Pour donner des éléments d'analyse plus conformes au fonctionnement global du territoire, on indiquera souvent, en regard des données concernant la "Ville Nouvelle" (c'est à dire le SAN), celles concernant le territoire du SDAU qui inclut notamment les villes de Bourgoin-Jallieu et de La Verpillière.

La population de la Ville Nouvelle est passée, en 30 ans, de 4 180 habitants au recensement général de la population (RGP) de 1968 à 38 633 habitants au 1^{er} janvier 1998, selon le dénombrement du recensement complémentaire de la population d'octobre 1997. Dans la même période, la population du SDAU est passée de 45 000 habitants à 105 000 habitants environ. La croissance démographique se répartit donc entre la Ville Nouvelle (50 %) et le reste du SDAU (50 %).

La population de la Ville Nouvelle se caractérise par la rapidité de sa croissance (+ 1 150 habitants par an en moyenne depuis 30 ans) et par sa jeunesse (39 % de moins de 20 ans pour 27 % en Rhône-Alpes), selon les données du Recensement Général de la Population de 1990.

En 1990, il y avait 9 368 résidences principales dans la Ville Nouvelle (31 534 dans le SDAU) dont 7 000 environ avaient été construites depuis les années 70.

En 1997, on notait que 11 392 logements avaient été mis en chantier dans le périmètre du SAN dans le cadre du développement de la Ville Nouvelle. Ces logements se répartissaient à peu près à égalité entre appartements (52 %) et maisons (48 %). Par contre, un déséquilibre fort existait entre logements locatifs sociaux (plus de 70 %) et autres (locatif et accession à la propriété).

La structure du parc évolue actuellement vers un meilleur équilibre grâce à la politique de diversification de l'habitat qui comprend notamment une pause de la commercialisation et de la construction PLA depuis 1994.

Sur la Ville Nouvelle, le nombre d'emplois est passé dans les dix dernières années de 6 500 en 1987 à 14 000 en 1997 à un rythme moyen de 500 à 700 emplois supplémentaires par an. Les emplois dans la Ville Nouvelle représentent une proportion croissante (atteignant 40 %) du total de ceux du SDAU.

La qualification des emplois est assez élevée, en 1990 :

	Ville Nouvelle (SAN)	SDAU (IDA)	Bassin emploi Lyon
Cadres	17,2 %	11,7 %	14,4 %
Intermédiaires	25,5 %	21,8 %	23,4 %
Employés	23,4 %	23,1 %	25,9 %
Ouvriers	28,1 %	33,5 %	28,0 %

et connaît, selon les enquêtes complémentaires, une évolution favorable.

La Ville Nouvelle comptait, début 1998, 350 entreprises parmi lesquelles des fleurons comme HEWLETT-PACKARD, IKEA, LAFARGE, VICAT, France TELECOM, ou des PME particulièrement performantes : RADIALL, MARTINET, PORCHER,...

La logistique (50 entreprises - 2 000 emplois), l'électronique et les télécommunications, le traitement des matériaux sont des branches particulièrement bien présentes.

Début 1998, il y avait 10 000 élèves dans les 22 écoles, 6 collèges et 2 lycées polyvalents situés dans la Ville Nouvelle.

Pour l'enseignement supérieur (STS, apprenants du CUEFA, du CTA, IUT), la Ville Nouvelle compte en 1998 environ 700 étudiants.

L'Etat dispose dans le SDAU de 3 000 hectares de réserve foncière situés pour l'essentiel dans le périmètre du SAN, sur la commune de Satolas et Bonce (Chesnes-Nord) et sur Bourgoin-Jallieu.

2 - LES ATOUTS D'UN POLE NORD-ISEROIS PLANIFIE, DANS L'AIRE METROPOLITAINE LYONNAISE

2.1 - Une situation géographique exceptionnelle (à l'échelle régionale, nationale et européenne)

Située à proximité de Lyon en direction de Grenoble, et au centre de gravité de la région Rhône-Alpes, la Ville Nouvelle de L'Isle d'Abeau bénéficie (plus encore qu'il y a 20 ans) d'une situation géographique exceptionnelle.

La pertinence du choix initial de localisation se trouve aujourd'hui confirmée.

Les flux d'échanges nombreux qui sont à l'origine de la réussite historique de la place de Lyon se développent à l'heure européenne, plaçant la région et L'Isle d'Abeau à la croisée fertile des échanges entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud.

On peut donc dire à la fois :

- que la dynamique de la Ville Nouvelle est clairement rattachée à celle de la région lyonnaise (elle appartient au bassin d'emploi de Lyon et à son aire métropolitaine),
- que sa situation géographique en Isère, sur l'axe Lyon-Grenoble/Chambéry lui confère à la fois une position au centre de gravité de Rhône Alpes et une ouverture sur les Alpes, la Suisse et l'Italie,
- enfin, et surtout qu'elle est à l'Est de Lyon, à l'épicentre du réseau international de communications qui s'organise autour de SATOLAS et confère à L'Isle d'Abeau des atouts à l'échelle régionale, nationale et européenne.

Les cartes jointes explicitent ce positionnement géographique particulier.

2.2 - Une excellente accessibilité due à un réseau multimodal de communication parmi les plus denses de France

Des investissements majeurs dans le domaine des infrastructures de communication ont en effet été réalisés et se poursuivent dans cette partie Est de la région lyonnaise. Un réseau autoroutier dense qui offrira prochainement deux axes distincts dans chaque direction (dédoublage de l'axe Nord - Sud, avec la future autoroute A48, nouvelle autoroute vers l'Ouest et Clermont-Ferrand avec la future liaison Anse-Balbigny), la desserte T.G.V. et son prochain développement vers Turin et l'Italie, enfin la montée en puissance de l'aéroport international de Lyon - Satolas (près de 5 millions de passagers) placent L'Isle d'Abeau au coeur d'un réseau multimodal exemplaire et d'une ampleur exceptionnelle.

2.3 - Une économie dynamique, et des capacités de croissance même en période de crise

Fort de ces atouts stratégiques, L'Isle d'Abeau a accueilli en une vingtaine d'années 350 entreprises et 14000 emplois. Des leaders internationaux ont implanté des unités très importantes, ainsi par exemple :

- HEWLETT-PACKARD: Unité de fabrication d'ordinateurs personnels et centre de formation Europe qui doit doubler ses installations en 1998-1999
- IKEA : Centre de distribution Europe du Sud

- LAFARGE : Laboratoire Central de Recherche
- VICAT : Administration et centre de recherche
- FRANCE TELECOM : Direction Qualité Fournisseurs

Ces exemples facilitent le ciblage de la campagne mondiale de prospection à entreprendre avec le réseau « Invest in France » de la DATAR.

De même, des PME régionales ont trouvé ici des conditions favorables à leur développement et à la conquête des marchés internationaux : MARTINET, RADIALL, PORCHER ...

La localisation d'entreprises nouvelles est devenue prépondérante par rapport au desserrement de Lyon. Elle concerne des domaines variés, desquels émergent notamment la logistique internationale ou à grand rayon, et des activités à technologies de pointe dans des domaines comme l'informatique et l'électronique, les télécommunications, les matériaux ...

Plusieurs exemples montrent que l'existence du site de L'Isle d'Abeau et son attractivité spécifique ont permis l'implantation en région lyonnaise d'entreprises qui, sinon, auraient probablement choisi des sites concurrents ailleurs en France ou en d'autres pays européens.

En outre les retombées économiques qu'elles procurent ne concernent pas que la Ville Nouvelle et l'Isère, mais l'ensemble de la région métropolitaine, et il serait utile d'en mieux évaluer l'importance.

Si l'on veut bien dépasser les découpages administratifs et fiscaux, on peut donc dire que cette dynamique apporte un « plus » au développement économique de l'ensemble de la région lyonnaise.

Cette réussite se poursuit même dans la période actuelle plus difficile marquée par le ralentissement général de l'investissement immobilier, de l'arrivée d'entreprises nouvelles et donc des ventes foncières de l'EPIDA. Plus de 600 emplois sont créés en moyenne à L'Isle d'Abeau chaque année ; près d'un millier en 1995 et cela grâce notamment aux capacités du « développement endogène » du tissu industriel existant qui s'ajoutent aux créations d'emplois exogènes plus aléatoires pendant la crise, et en valorisant un stock foncier résiduel que l'EPIDA avait antérieurement cédé aux entreprises. Ces données témoignent du dynamisme économique du site dans la durée : croissance régulière de l'emploi, du parc immobilier et de la base fiscale. Les bases de taxe professionnelle ont triplé depuis 1989 et croissent toujours de 6 à 10 % par an. Par sa singularité en termes de rythme et de nature de création d'emplois, L'Isle d'Abeau est un des sites qui témoigne bien de l'évolution profonde mais plutôt positive de l'emploi industriel.

2.4 - Un espace maîtrisé et disposant encore d'importantes capacités d'accueil

Ce développement est le fait d'une politique volontariste et anticipatrice d'aménagement du territoire. Depuis le CIAT de 1968 une importante réserve foncière a pu être constituée par l'Etat puis valorisée, de l'ordre de 4 500 hectares dont 3 000 environ restent encore disponibles aujourd'hui. Ces larges espaces maîtrisés conformément aux orientations traduites dans le SDAU de L'Isle d'Abeau répondent largement à la vocation d'accueillir de grandes implantations industrielles et tertiaires avec la souplesse et l'accompagnement de services indispensables.

Ainsi aujourd'hui le parc international d'activités de Chesnes peut s'étendre sur 450 hectares à la porte de l'aéroport de Lyon-Satolas, à partir d'un foncier maîtrisé par l'Etat.

En matière d'habitat, seules certaines zones d'extension (comme les plateaux sud) sont couvertes par des réserves foncières, ce qui renvoie au débat sur les sites d'urbanisation prioritaires.

2.5 - Un paysage remarquable et valorisé

Imaginé sur les premiers sites collinaires à l'est de Lyon, L'Isle d'Abeau a su se réaliser en tirant largement parti de son atout paysager. Sans doute située dans le plus beau paysage parmi toutes les villes nouvelles, L'Isle d'Abeau allie collines verdoyantes et larges perspectives vers les Préalpes. Ce concept de « ville nature » est apprécié par 75 % des habitants. Il sera préservé par la mise en oeuvre d'un plan de paysage dont l'objectif est de favoriser une croissance maîtrisée au sein d'un cadre paysager reconnu et mis en valeur.

2.6 - La recherche d'une offre « globale » visant à un équilibre des fonctions urbaines

La Ville Nouvelle, et plus encore l'ensemble constitué avec Bourgoin-Jallieu et l'Isle d'Abeau visent à constituer une offre globale associant cadre de travail, habitat et services.

Le rapprochement géographique et le raccourci temporel font sans doute mieux percevoir ici cette globalité. Plus d'un emploi par logement, le premier lycée 10 ans après l'école maternelle, les premiers éléments d'un pôle universitaire 10 ans après le lycée.

Aux nouveaux quartiers s'ajoutent les anciens bourgs, et surtout Bourgoin-Jallieu, ville ancienne attractive notamment par le niveau de ses commerces, services et fonctions administratives et la qualité de son centre traditionnel.

L'équilibre habitat/emploi/services indique un assez bon degré d'autonomie même si de nombreux échanges existent avec le Nord Isère, Lyon et sa région métropolitaine.

L'IMAGE DE LA VILLE NOUVELLE DE L'ISLE D'ABEAU AUPRES DE SES HABITANTS ET DE CEUX DE BOURGOIN-JALLIEU ET DE LA VERPILLIERE

Une enquête d'image a été réalisée par téléphone au début de l'année 1996 par le cabinet PHREAS auprès de :

- 300 habitants de la Ville Nouvelle de L'Isle d'Abeau répartis sur les cinq communes du SAN
- 80 habitants de Bourgoin-Jallieu
- 20 habitants de La Verpillière.

Les indications principales qui en ressortent sont, pour les habitants de la Ville Nouvelle :

- L'identité de la Ville Nouvelle est assez floue, difficile à cerner : plus de la moitié des habitants ont le sentiment d'appartenir avant tout à leur commune.
- L'image est globalement bonne pour les habitants interrogés qui se déclarent à 81 % satisfaits de vivre dans la Ville Nouvelle et plébiscitent les espaces verts (88 %), le niveau d'équipements (87 %) et le large choix d'habitat (85 %).
- Parmi les éléments d'insatisfaction, ils citent l'insécurité, le manque de transports, le manque d'animation.
- L'opinion des habitants sur la Ville Nouvelle peut se schématiser en quatre groupes :
 - les « fervents » = 30 %
 - les « plutôt pour » = 30 %
 - les « plutôt contre » = 20 %
 - les « anti » = 20 %

Pour les personnes interrogées à Bourgoin-Jallieu et à La Verpillière, les appréciations diffèrent sensiblement :

- A La Verpillière, la Ville Nouvelle apparaît largement méconnue et paradoxalement lointaine, voire absente.
- A Bourgoin-Jallieu, la Ville Nouvelle est ressentie comme très proche. Même si elle n'inspire pas le désir d'y vivre, elle est perçue comme un facteur puissant de dynamisme pour Bourgoin-Jallieu, et donc ceci crée pour 70 % des Berjalliens qui s'expriment sur ce sujet le souhait d'un renforcement des liens.

3 - LES FAIBLESSES DE L'ISLE D'ABEAU, UN CONTEXTE TERRITORIAL COMPLEXE

3.1 - Une situation administrative morcelée, trop complexe et inadaptée

Située dans la mouvance économique de la région lyonnaise, L'Isle d'Abeau appartient au département de l'Isère. Extrémité Nord - Ouest de l'académie de Grenoble, son pôle universitaire est proche des universités de l'académie de Lyon. Cette frontière départementale, administrative, académique, (qui passe exactement entre l'aéroport de Satolas et L'Isle d'Abeau) est un frein à une coopération harmonieuse.

Elle tend encore à faire percevoir institutionnellement la Ville Nouvelle comme un site « concurrent » des territoires situés dans le Rhône et l'agglomération lyonnaise. Elle a contribué historiquement au manque d'intérêt ou à la méfiance des responsables lyonnais, même si des premiers jalons de coopération ont été posés au cours de ces dernières années.

Elle rend aussi complexe la relation avec les universités des deux académies dont l'implication est pourtant indispensable à la dynamique du pôle d'enseignement supérieur de L'Isle d'Abeau et nécessiterait une organisation associant leurs intérêts communs.

Dans le département de l'Isère, la Ville Nouvelle est dans l'arrondissement de La Tour du Pin. Mais pour de nombreux services de l'Etat, elle relève de centres de décisions de l'arrondissement de Vienne : Justice, Gendarmerie, Services du Ministère de l'Economie et des Finances (Recettes des finances, Centre des impôts fonciers, Conservatoire des hypothèques, etc...)

Au sein du département de l'Isère, le caractère relativement excentré du Nord-Isère par rapport à Grenoble n'a pas facilité la vision des enjeux liés à l'aménagement et au développement de ce secteur stratégique pour le département. Toutefois, le Conseil Général dans son avis formulé en 1997 (joint au dossier) reconnaît l'importance des créations d'emplois et des retombées fiscales et économiques depuis l'origine, par comparaison avec l'investissement réalisé, et a marqué sa volonté de soutenir ce pôle.

Cette situation a contribué à maintenir dans une forme « d'isolement » les collectivités de base, notamment le SAN et n'a pas facilité l'émergence d'un portage « politique » du projet de L'Isle d'Abeau.

3.2 - Un périmètre trop restreint, un lien insuffisant avec Bourgoin-Jallieu et les territoires voisins

On admet aujourd'hui que la Ville Nouvelle avec un périmètre du SAN limité à 5 communes et comportant 38 633 habitants en 1998, appartient de fait à une agglomération urbaine plus large, à caractère multipolaire incluant également Bourgoin-Jallieu, la Verpillière, Satolas et Bonce et d'autres communes du Nord-Isère, dont la population se situe selon le périmètre pris en compte entre 70 000 et 100 000 habitants, et qui constitue le véritable bassin de vie quotidienne des habitants.

De ce point de vue, il est clair que l'absence de coopération structurée entre la Ville Nouvelle et Bourgoin-Jallieu (22 000 habitants) est la principale faiblesse de l'organisation territoriale de ce secteur Nord Isérois.

Pourtant, chacun des pôles de cet ensemble est aujourd'hui conscient des atouts respectifs des uns et des autres : dynamique économique et niveau d'équipement de la Ville Nouvelle, présence à Bourgoin-Jallieu d'un centre historique et attractif, de services et fonctions urbaines dans le domaine administratif, culturel, hospitalier, sportif, etc. ... Il apparaît aujourd'hui que l'addition de ces atouts donnerait tout son sens à une approche globale et à l'élaboration de projets communs, même si la situation actuelle est encore marquée par l'histoire mouvementée de rapports intercommunaux complexes et parfois conflictuels.

C'est pourquoi les responsables de la démarche « l'Isle d'Abeau 2015 » ont associé dès 1996 la commune de Bourgoin-Jallieu, ainsi que celles de la Verpillière et Satolas et Bonce au comité de pilotage. Lors de la séance du 13 janvier 1997 du comité de pilotage, le maire de Bourgoin-Jallieu a plaidé pour un développement conjoint ou associé de l'ensemble du territoire, à condition que chacun exprime ses attentes à l'égard de l'autre territoire et prenne en considération les propres aspirations de l'autre en matière d'aménagement.

Concernant Bourgoin-Jallieu, les préoccupations concernent notamment le renfort de la centralité, la valorisation des espaces situés entre L'Isle d'Abeau et Bourgoin-Jallieu, (une coopération sur l'aménagement de la Maladière et les implantations commerciales a été engagée fin 1997 entre Bourgoin-Jallieu, le SAN et l'EPIDA) les infrastructures et réseaux, la demande d'harmonisation des fiscalités et une plus grande solidarité financière. Un dialogue avec le SIVOM de Bourgoin-Jallieu a été également engagé avec l'EPIDA et doit être poursuivi.

La Verpillière (5 500 habitants) et Satolas et Bonce ont exprimé également une position constructive pour l'avenir. Rappelons que Satolas et Bonce avait déjà conclu avec le SAN une convention de partenariat sur l'aménagement et la gestion du parc d'activités de Chesnes Nord. Quant aux communes des plateaux nord, à dominante rurale, les premiers contacts (communes du district de Crémieu) ont montré qu'une relance du dialogue était indispensable, celles-ci étant encore marquées du fait de l'histoire par la crainte que l'aménagement de leurs territoires prenne la forme d'une « extension » imposée de la Ville Nouvelle avec des formes d'urbanisation rappelant celles des années 70.

A noter que le statut particulier de ville nouvelle, pas toujours bien compris ou bien perçu par les autres territoires, a pu être une difficulté dans ce dialogue.

La nécessité d'une vision intercommunale « élargie » avait pourtant bien été mise en évidence par le document de planification initial approuvé en 1978, le SDAU de L'Isle d'Abeau, encore aujourd'hui en vigueur dont le contenu sera à réviser mais dont le périmètre témoigne encore d'une vision territoriale plus pertinente que celle du périmètre du SAN.

A titre indicatif, le SDAU de L'Isle d'Abeau qui regroupe 33 communes comptait environ 92 000 habitants au RGP de 1990, et le périmètre initial de compétence de l'EPIDA regroupe 23 communes et comptait 81 000 habitants (RGP 90) - C'est à l'échelle de ce territoire, qui n'est pas institutionnellement organisé, que se situeront à l'avenir les principaux enjeux d'aménagement. C'est aujourd'hui l'espace réel de vie quotidienne des habitants (migrations domicile/travail, fréquentation des commerces et services ...).

En conclusion de ce constat de morcellement et complexité administrative, on peut dire que cette situation de la Ville Nouvelle en « marge des frontières » affaiblit les relations inter-collectivités et freine la prise de décision. Elle est porteuse de fragilité et d'incohérence et rend sans doute plus difficilement performant l'investissement collectif et le portage du projet. Les partenaires sont multiples, et bien que certains tels la région Rhône Alpes et le département de l'Isère aient accompagnés financièrement le développement de l'Isle d'Abeau, aucun d'entre eux ne s'est jusqu'à maintenant assigné le rôle moteur dans la dynamique territoriale, en face de l'Etat tuteur-initiateur, dont la fonction est d'une autre nature.

On peut dire à certains égards qu'il s'agit d'un territoire « orphelin ». L'Isle d'Abeau n'est pas réellement adossé à une grande collectivité, contrairement à la plupart des sites stratégiques de la métropole ou de la Région qui sont adossés à une grande agglomération (Communauté Urbaine par exemple), ou à un Conseil Général. De même le partenariat opérationnel avec la Région n'est pas à l'échelle de l'enjeu que représente entre autres la proximité avec Satolas, au sein du réseau des villes de Rhône Alpes.

3.3 - A l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise, la planification est en panne depuis le schéma de l'OREAM des années 1970

Ainsi les grands principes fondateurs du schéma de l'OREAM, bases fondamentales de L'Isle d'Abeau, n'ont pas fait l'objet d'une application suffisante en ce qui concerne l'organisation de l'Est de la région urbaine de Lyon et la protection de la nécessaire coupure verte au droit de l'aéroport, ni dans la maîtrise du « mitage » de zones d'habitat ou de zones d'activités qui se créent librement, notamment au voisinage des nouvelles infrastructures routières.

Pourtant le schéma initial de l'OREAM mettait bien en avant, pour la RUL, un concept, repris ensuite dans le schéma régional, visant à mettre en place des « pôles de fixation » de l'urbanisation, séparés entre eux par de larges et véritables coupures vertes, ce qui donnait tout son sens au projet de villes nouvelles.

La cohérence d'ensemble de la planification à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise, couramment appelée région urbaine de Lyon a été, en fait, mal assurée, avec l'existence de 7 SDAU ou schémas directeurs différents, anciens et parfois incohérents ou obsolètes (dont 3 dans l'Est lyonnais) sans qu'il y ait de schéma d'ensemble du type par exemple du Schéma Directeur de la Région Ile de France qui inclut les différentes Villes Nouvelles.

De même, l'organisation des transports est éclatée entre plusieurs autorités, à la différence des villes nouvelles de la région parisienne qui sont prises en compte par l'organisation du Syndicat des Transports Parisiens (STP).

On notera toutefois que depuis le Schéma de l'OREAM de 1970, plusieurs documents de prospective et d'orientation (mais sans portée prescriptive) ont été publiés, notamment le schéma régional d'aménagement et de développement (Rhône-Alpes Demain 1993), le Schéma RUL 2010 (élaboré par l'association Région Urbaine de Lyon 1993), le Schéma de Cohérence de la logistique en Région Urbaine de Lyon (1997). Ces documents mettent en avant, au niveau des principes, certains concepts d'organisation urbaine d'ensemble, et traitent de la place de l'Isle d'Abeau.

Enfin, c'est tout récemment que les études préalables à l'élaboration d'une DTA ont été lancées (CIADT de décembre 1997), avec pour finalité une démarche de planification à long terme concertée avec l'ensemble des acteurs compétents, sur des périmètres variables, selon les thèmes abordés, et visant notamment la mise en cohérence des schémas directeurs concernés.

3.4 - Une ville encore peu lisible et insuffisamment structurée

Organisée en plusieurs pôles encore séparés par un espace à caractère rural, L'Isle d'Abeau manque de lisibilité. Les difficultés de dénomination, la coïncidence du nom d'une commune avec celui de la Ville Nouvelle, les difficultés d'adressage qui en résultent et la non prise en compte de l'agglomération nouvelle comme une unité administrative dans les statistiques de l'INSEE, affaiblissent notamment aux yeux des personnes extérieures la perception d'ensemble et la synergie que procurerait une vision unique de tout ce potentiel.

Pour les habitants, c'est le système d'appartenance à la commune qui domine, même si les pratiques intercommunales sont nombreuses ; l'image de la Ville Nouvelle est favorable pour la majorité d'entre eux du fait notamment de la proximité de la nature et d'un niveau d'équipements de proximité très apprécié (voir encart sur l'image de l'Isle d'Abeau).

Avec des territoires urbains perçus comme d'autant plus « distendus » que la ville n'est pas achevée, cette organisation multipolaire qui a l'avantage d'assurer la proximité de la campagne a aussi pour conséquence de dispenser les lieux de centralité. Celle-ci devrait être renforcée, ainsi que les lieux d'animation et certains équipements, pour réduire le déficit de fonctions de « rayonnement ».

3.5 - *Un parc de logements insuffisamment diversifié, des déséquilibres sociologiques à corriger*

Constituée de nombreux quartiers de taille moyenne, comprenant près de 50 % d'habitat individuel, L'Isle d'Abeau offre des logements diversifiés dans leurs formes. Toutefois leur statut (environ 70 % des nouveaux logements construits sont à caractère social) ne correspond pas à l'évolution des emplois du site, ne permet pas de mettre en oeuvre une ville sociologiquement équilibrée et porte une image externe peu favorable.

Ce patrimoine de logement social (8 000 environ) est de grande qualité et se caractérise par la variété des formes urbaines (pas de tour ni de barre, programmes de taille limitée pour la plupart, 1/3 des PLA sont des logements individuels, ...) et une diversité dans le peuplement initial.

Cette situation présente des signes de fragilité, avec la précarité ici comme ailleurs d'une partie des populations, avec également l'apparition de signes d'obsolescence d'une fraction du parc HLM notamment dans les programmes de collectifs du début des années 70.

Des actions de réhabilitation déjà engagées avec le concours de l'Etat, des collectivités territoriales et de l'EPIDA doivent être vigoureusement poursuivies (elles concernent potentiellement ¼ du parc) avec des actions d'accompagnement social et la volonté d'une politique préventive (notamment en matière de peuplement et de requalification urbaine) préservant à terme de certaines dérives qui seraient beaucoup plus difficiles à maîtriser.

Cette situation présente également des aspects positifs du fait de la proportion de logements individuels dans le parc social, et de la qualité des réalisations qui peuvent donner aux habitants l'envie de rester dans leur logement. Pour la Ville Nouvelle, ce peut être une chance de stabilisation. Et sans méconnaître les problèmes sociaux, il faudra envisager de mettre en vente une partie de ce parc social.

Concernant la construction neuve, le rééquilibrage du parc de logements, déjà engagé, doit être par ailleurs poursuivi résolument, et dépasse une simple « pause » dans la construction de nouveaux logements PLA. L'orientation prioritaire vers des produits au montage délicat (accession, locatif privé ...) avec un rythme de construction plus modéré qu'au cours des années antérieures nécessite un effort conséquent et suivi de l'Etablissement Public d'Aménagement et le soutien permanent de l'Etat et des collectivités concernées.

Par ailleurs, les études réalisées par la direction régionale de l'INSEE Rhône-Alpes mettent en évidence une qualification élevée des emplois, un grand nombre d'entreprises implantées à l'Isle d'Abeau offrant des emplois assez qualifiés avec une proportion importante de cadres et de professions intermédiaires.

L'INSEE note également que, de 1982 à 1990, la part des emplois de cadres et des professions intermédiaires augmente de 6 points dans le périmètre du SAN, comme dans le bassin d'emploi de Lyon auquel il appartient.

Cette progression se fait au détriment des indépendants : agriculteurs, artisans, commerçants, et des employés. La proportion d'emplois ouvriers reste stable, alors qu'elle régresse de 5 points dans le bassin d'emploi, ce qui s'explique par la forte progression de l'emploi industriel dans les parcs d'activités de Chesnes à Saint-Quentin-Fallavier.

Il faut aussi observer une distorsion entre le niveau de qualification des emplois et celui des actifs résidant dans la Ville Nouvelle. Bien que la structure de la population des ménages selon la catégorie socioprofessionnelle de la personne de référence soit plutôt favorable à la Ville Nouvelle, elle se situe sans doute en deçà de ce qui correspond à la structure de qualification des emplois actuellement offerts et des évolutions prévisibles.

Cette situation milite fortement en faveur des politiques susceptibles d'être mises en œuvre pour diversifier le parc de logements.

En outre, et bien que l'appareil de formation soit particulièrement développé et performant (1^{er} prix au Concours Général 1998 en biochimie, au lycée Philibert Delorme à l'Isle d'Abeau), l'enseignement technique et le projet universitaire doivent être significativement développés pour contribuer à résoudre les décalages constatés et anticiper les modifications à venir.

3.6 - Un contexte actuel de concurrence économique exacerbée

La croissance initiale de L'Isle d'Abeau a coïncidé avec des cycles économiques difficiles, chocs pétroliers notamment, mais jamais jusqu'ici, le contexte du développement, aggravé par la persistance de la crise immobilière, n'a été aussi délicat.

Les politiques nationale ou européenne d'aide au développement sont maintenant orientées vers des reconversions majeures ou des régions moins favorisées que Rhône-Alpes. Les possibilités d'exonération temporaire de taxe professionnelle ont été supprimées. A la différence des villes nouvelles de l'Île de France, L'Isle d'Abeau ne bénéficie pas d'une discrimination positive au sein du territoire régional ou national.

Dans le cadre d'une concurrence exacerbée, les nouveaux projets d'implantation font l'objet de facto d'une surenchère aux aides à l'investissement ou aux prix fonciers. L'EPIDA, aménageur foncier et le SAN, collectivité à endettement et fiscalité élevés mais sans autofinancement, n'ont pas toujours à eux seuls une taille suffisante pour égaler les aides exceptionnelles promises par les sites concurrents, qu'ils soient européens, français ou rhônalpins.

CONCLUSION

En CONCLUSION, il ressort de ce diagnostic que la Ville Nouvelle, qu'il faut resituer impérativement dans un contexte territorial plus large, présente encore 25 ans après sa création, des atouts et potentialités très importants.

L'organisation de ce territoire présente également des faiblesses qui peuvent handicaper sa dynamique et qu'il sera impératif de corriger pour éviter de graves dysfonctionnements.

Parmi les difficultés, il faut également signaler la fragilité des outils institutionnels mis en place : le SAN et l'EPIDA, dont les missions demeurent cependant essentielles si l'on veut valoriser et poursuivre les efforts déjà consentis. Le SAN, déjà fortement endetté est encore confronté à un besoin d'investissement élevé, et doit encore être soutenu financièrement, avant que la montée en puissance de la base fiscale produise pleinement ses effets. Les communes les plus exposées aux charges de l'urbanisation connaissent aussi des difficultés. L'évolution quantitative et qualitative des activités de l'EPIDA pose également la question de l'adaptation de son mode de financement, qui ne peut plus être assis sur la seule vente de charges foncières comme c'est le cas actuellement.

La démarche L'Isle d'Abeau 2015 vise à mettre en place les éléments d'un second souffle pour ce territoire Nord Isérois. C'est aujourd'hui sans doute la moins achevée des villes nouvelles, mais cette fragilité est aussi une chance, si elle peut être saisie avec l'ensemble des partenaires concernés et avec des outils ayant une capacité opérationnelle suffisante pour relever ces défis.

LA VILLE NOUVELLE DE L'ISLE D'ABEAU ET LES TERRITOIRES VOISINS LES DIFFERENTS PERIMETRES A PRENDRE EN COMPTE

Les 5 communes du Syndicat d'Agglomération Nouvelle de L'Isle d'Abeau comptent en 1998 38 633 habitants et 14 000 emplois soit près d'un emploi pour un actif. Cependant, seul un peu plus d'un tiers des actifs résidant dans la Ville Nouvelle travaillent dans le périmètre du SAN.

La Ville Nouvelle doit-elle pour autant être qualifiée de ville dortoir ? Vraisemblablement non, puisqu'on observe aussi que 2/3 de ces actifs ont leur emploi à moins d'un quart d'heure de leur domicile.

Quelle est donc la clé de ce paradoxe ? Tout simplement le fait que **le bassin de vie, et le bassin d'emploi ne coïncident pas avec les limites institutionnelles actuelles du SAN**. Qu'il s'agisse des relations domicile-travail, de la fréquentation des commerces, des équipements et des services et sur bien d'autres thèmes encore, on pourrait faire le même constat. Selon les sujets, **le territoire pertinent d'analyse est d'ailleurs variable** :

C'est par exemple dans le périmètre du SAN qu'on trouve notamment le plus d'activités tertiaires, ainsi que l'IUT. Bourgoin-Jallieu offre l'hôpital, le tribunal, des cinémas. La Tour du Pin est le siège de la sous-préfecture, etc...

Pour situer la question des périmètres, voici quelques éléments de définition et de comparaison des populations observées et projetées.

	SAN ACTUEL 5 communes	AGGLOMERATION ELARGIE Une vingtaine de communes environ	SDAU actuel de l'Isle d'Abeau (33 communes)	Pays « Nord-Isérois » SDAU + extension au Sud et à l'Est (75 communes environ)	Nord-Isère administratif (arrondissements de Vienne et la Tour du Pin)	R.U.L. Périmètre statistique de l'association
1975	8 000	44 000 Recensement INSEE	55 000 INSEE	85 000 INSEE	270 000 INSEE	2 200 000 INSEE
1990	30 000 (37 000 en 1996) INSEE	73 000 (85 000 env. en 1996) INSEE	92 000 INSEE (105 000 estimés en 1998)	130 000 INSEE	360 000 INSEE	2 500 000 INSEE
2015	60 000	120 000	150 000	180 à 200 000	450 à 500 000	2 800 000

Globalement, c'est un fonctionnement d'agglomération qui s'observe sur ce territoire dont les contours seraient à préciser (agglomération élargie au SDAU), tant pour une part importante des relations domicile-travail que pour la fréquentation des équipements, commerces et services.

Certaines grandes fonctions sont cependant mal assurées ici, soit parce que l'implantation des équipements est mal répartie dans le territoire, soit parce que leur niveau de service est insuffisant, soit parce qu'ils font tout simplement défaut.

Citons, parmi les lacunes ou les insuffisances à corriger pour atteindre un niveau de service cohérent avec l'ambition territoriale qui est légitimement affichée :

- le développement du pôle d'enseignement supérieur et de recherche
- la création d'équipements à vocation de rayonnement régional sur les thèmes de l'attractivité économique, la culture, le sport, les commerces
- la réorganisation des services publics d'arrondissement
- le développement et la coordination des services de transports collectifs régionaux et locaux.

CHAPITRE II

ELEMENTS DE STRATEGIE

L'ensemble urbain qu'a permis de constituer cette Ville Nouvelle est aujourd'hui perçu comme une agglomération existante, reconnue par ses partenaires, capable de développer une dynamique propre participant à celle du Nord Isère et de la métropole lyonnaise.

Ses 25 premières années d'existence sont plutôt perçues comme l'histoire d'une réussite, avec des faiblesses et handicaps à surmonter, mais aussi des atouts et potentialités considérables pour l'avenir. Quelles nouvelles ambitions peut-on afficher pour l'avenir de ce territoire, dans un contexte qui n'est plus celui de l'héritage des « trente glorieuses » où domineraient les problèmes de croissance quantitative.

Les réponses à trois questions clefs permettront de dégager quelques éléments de stratégie :

1) POURQUOI POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DU POLE DE L'ISLE D'ABEAU ?

Lorsque les bâtisseurs de la ville se trouvent à peu près au milieu de l'ouvrage, la question est pertinente.

Trois raisons peuvent être avancées pour poursuivre le projet territorial :

1.1 Au plan de l'aménagement du territoire, le secteur L'ISLE D'ABEAU-SATOLAS est clairement reconnu comme un pôle de développement à fortes potentialités, disposant d'atouts de premier plan au niveau régional et national

Ce pôle est capable d'induire développement économique et création d'emplois et d'attirer des activités internationales dans la deuxième région métropolitaine de France. Rappelons également que Satolas est le premier aéroport de province pour son potentiel de développement international et son accessibilité multimodale (vocation de second « hub » de France après Roissy).

Tout en s'inscrivant dans la politique nationale d'aménagement du territoire, le pôle de L'Isle d'Abeau est, par nature, un atout particulier supplémentaire pour la région lyonnaise, l'Isère et Rhône-Alpes. Il est compatible avec une vision équilibrée des développements de l'Est et l'Ouest lyonnais, dont les vocations sont de nature différente.

Ces enjeux d'aménagement du territoire concernent donc à la fois les collectivités locales, départementales et régionales et l'Etat.

L'importance de ces enjeux sur Satolas et l'Isle d'Abeau vient d'être confirmée dans les décisions prises par l'Etat de lancer des études préalables à l'élaboration d'une DTA (Directive Territoriale d'Aménagement) sur l'aire urbaine de Lyon (cf. chapitre IV).

1.2- L'agglomération de l'Isle d'Abeau a besoin d'une masse critique supérieure pour devenir un espace urbain structuré et équilibré_

Centralité « éclatée », déficit d'équipements de rayonnement, de services aux entreprises ou aux habitants, espaces encore vides donnant le sentiment d'une urbanisation trop distendue, déséquilibre sociologique résultant d'une diversité encore insuffisante des types de logements, sont les défauts d'une ville encore inachevée, qui ne pourront être corrigés que si l'on encourage la poursuite de la croissance urbaine à un rythme raisonnable et dans des conditions maîtrisées par les collectivités locales en accord avec l'Etat.

Cette croissance urbaine doit aussi permettre d'accompagner la création des emplois par la construction d'un habitat adapté, d'organiser un espace urbain mieux structuré et d'offrir le potentiel nécessaire à l'épanouissement des habitants et des entreprises. La recherche de l'équilibre des emplois, des logements et des équipements fait partie de l'héritage positif de la Ville Nouvelle, et cette préoccupation d'équilibre urbain doit concerner à la fois le territoire du SAN et celui de l'agglomération élargie.

A l'inverse, arrêter le développement, en figeant l'état actuel de l'urbanisation, engendrerait inévitablement, à terme, d'importants coûts sociaux et économiques et aggraverait en outre la fragilité des outils en place. Il est aussi de la responsabilité de l'Etat de ne pas abandonner « au milieu du gué » un projet qu'il a initié.

1.3- La capacité d'accueil disponible est encore importante, et le retour sur investissement public, légitimement attendu, doit se poursuivre_

Il faut rappeler l'importance des investissements réalisés par l'Etat en infrastructures, équipements, et réserves foncières (3000 ha encore disponibles), ainsi que ceux des collectivités locales. Tous ces investissements primaires et « structurants » permettent une capacité d'accueil qui n'est pas encore pleinement utilisée.

En outre, l'effort d'investissement considérable accompli par le SAN, actuellement en situation difficile, ne portera ses fruits que si le développement économique se poursuit et, corrélativement la croissance de la base fiscale, pour retrouver à terme les équilibres financiers. Dit autrement, une masse critique supérieure est indispensable pour conférer à ce territoire une capacité de développement autonome.

Cela détermine, pour un temps, le maintien d'un statut exceptionnel lui conservant la capacité de poursuivre une dynamique de développement, tout en se préparant à évoluer vers le « droit commun » lorsque les conditions requises pour une prise de relais des collectivités seront réunies.

2) QUELS OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT SE DONNER ?

Un cadrage des perspectives de développement est nécessaire pour planifier les moyens futurs à mobiliser dans la poursuite d'une politique partagée par l'Etat, les collectivités et l'EPIDA. Il est clair que pour la période à venir, les objectifs de développement seraient à la fois quantitatifs et qualitatifs.

2.1 - Des perspectives de développement équilibré de l'habitat et de l'emploi

Même si un rythme de croissance ne se « décrète pas » et dépend bien entendu du contexte économique et des aléas du marché, il est permis de formuler quelques hypothèses raisonnablement ambitieuses pour les 20 ans à venir.

La poursuite d'une stratégie pertinente de développement économique, dans des conditions évoquées plus loin dans ce rapport, doit demeurer le moteur de l'aménagement de ce territoire. Si celle-ci mobilise efficacement la volonté et les moyens des partenaires, il n'est pas absurde d'avancer, par extrapolation des tendances récentes, qu'elle puisse générer en hypothèse moyenne, la création de 600 à 800 emplois par an (exogènes et endogènes).

Si l'on veut maintenir un équilibre satisfaisant « habitant/emploi », le besoin annuel serait de l'ordre de 600 à 800 logements, soit 1500 à 2000 habitants supplémentaires en régime de croisière dans « l'agglomération élargie ». Ces données tiennent compte également de la décohabitation, du vieillissement de la population et du renouvellement du parc immobilier.

Ce chiffre que nous avançons, non comme un objectif rigide, mais plutôt comme un besoin minimal à satisfaire, doit être considéré comme modeste dès lors qu'on se réfère aux dernières prévisions de l'INSEE qui estime que la Région Rhône Alpes devrait accueillir une population d'un million d'habitants supplémentaires en 2015¹, dont 200 000 environ dans l'Isère.

Nos hypothèses correspondent à une croissance de l'ordre de 30 à 40 000 habitants pour les 20 ans qui viennent, à accueillir dans un secteur allant de Satolas à Bourgoin-Jallieu qui passerait ainsi de 80 000 à 120 000 habitants d'ici 2015.

Le rythme de construction est actuellement inférieur à ces chiffres, surtout depuis la « pause PLA » sur la Ville Nouvelle, décidée il y a 3 ans.

Il conviendrait donc d'augmenter progressivement le rythme actuel, et de débattre avec les collectivités locales concernées la façon de répartir l'accueil des logements entre le territoire du SAN et les territoires extérieurs, et les conditions dans lesquelles les extensions de l'urbanisation peuvent être acceptées.

¹ Projection des populations françaises 1990-2020 - INSEE janvier 1995
Evolution de la population Rhône-Alpes 1936-2015 - Note de l'INSEE Rhône-Alpes 1997

2.2- Des objectifs qualitatifs concernant la ville existante

De plus en plus, les actions d'aménagement et de développement viseront également à conforter et à mieux structurer la ville existante ou plutôt les pôles urbains existants selon une problématique équivalente à celle d'autres agglomérations.

Plus précisément, l'attention devrait être portée sur le renforcement des centralités impliquant parfois de véritables restructurations urbaines, la réhabilitation du patrimoine social du début des années 70, la requalification de certains quartiers de la ville, le renforcement de fonctions de rayonnement et un travail visant à mieux structurer (dans certains cas à mieux diversifier) la trame urbaine de l'agglomération, à renforcer son image, son identité et à mettre en valeur le paysage naturel et urbain. Il conviendra enfin de veiller à la façon dont les extensions urbaines peuvent être « greffées » sur les urbanisations existantes.

Ces actions concernent toutes les communes, celles de la Ville Nouvelle, Bourgoin-Jallieu, la Verpillière, etc. ...

3) QUELLES SONT LES CONDITIONS DE LA REUSSITE ?

Quatre conditions sont principalement à mettre en avant pour redonner du sens au projet territorial de ce pôle Nord Isérois et lui offrir le second souffle dont il a besoin.

Elles concernent :

- ◆ la relance de la dynamique de développement,
- ◆ le nécessaire changement d'échelle territoriale,
- ◆ le besoin d'un nouveau projet urbain
- ◆ l'évolution du partenariat entre les collectivités et l'Etat

3.1 - Relancer la dynamique de développement par un ensemble d'actions stratégiques à la bonne échelle

Ces actions développées au chapitre III concernent en priorité :

- une nouvelle stratégie de développement économique, répondant encore mieux aux attentes des entreprises déjà installées, valorisant les spécificités de l'Isle d'Abeau et son articulation avec l'espace métropolitain lyonno-isérois, les synergies avec Satolas, et aussi sa place au niveau national (appui de la DATAR en matière de grandes implantations et de délocalisations),
- la poursuite du pôle universitaire afin qu'il atteigne sa « masse critique » avec l'appui des universités grenobloises en coopération avec celles de Lyon,
- la réalisation rapide d'équipements de « deuxième niveau » et la promotion de fonctions de rayonnement, qui positionnent l'agglomération L'Isle d'Abeau-Bourgoin-Jallieu à une échelle territoriale plus large,
- la réalisation de projets d'infrastructures déjà prévus de longue date (améliorations de la RN6 et liaison Ville Nouvelle-Satolas) et des choix de tracés de grandes infrastructures cohérents avec l'aménagement du territoire (tracé de TGV Lyon-Turin, de l'autoroute A48 future section Ambérieu-Bourgoin),
- l'amélioration du système de transports en commun, particulièrement sur les liaisons avec Lyon, avec les principales villes de Rhône Alpes et à l'intérieur de la nouvelle agglomération L'Isle d'Abeau-Bourgoin-Jallieu,
- la relance de la politique de l'habitat, articulant la requalification du patrimoine existant dans les quartiers où le besoin s'en fait sentir et les perspectives de diversification du logement neuf évoquées plus haut.

Ces différentes actions sont à soutenir par l'Etat et les collectivités locales et devront être au cœur des politiques contractuelles dont l'élaboration est urgente compte tenu des prochains rendez-vous (préparation du 12^e Plan, renouvellement de la convention triennale, contrat global régional de développement, ...) au niveau de l'agglomération dans sa définition élargie évoquée ci-après.

3.2 - Changer d'échelle territoriale : créer la nouvelle agglomération, mieux s'ancrer dans la métropole), et faire reconnaître la dimension régionale et nationale d'aménagement du territoire

Les récentes évolutions ont montré que les enjeux du pôle de développement ne peuvent être traités à la seule échelle des cinq communes du SAN, qu'il s'agisse d'aménagement du territoire, de développement économique ou de politique de l'habitat.

Des initiatives fortes doivent être prises à 3 niveaux :

Organiser l'agglomération élargie, ou la « nouvelle agglomération » en mettant en place une nouvelle institution intercommunale, forte par le champ de ses compétences et de ses moyens, sur un territoire s'étendant au minimum de Satolas et Bonce à Bourgoin-Jallieu et qui devrait comporter 15 à 20 communes voire davantage et associer bien sûr le SAN et d'autres groupements de communes le cas échéant. Une coopération très structurée entre la Ville Nouvelle et Bourgoin-Jallieu devrait en être l'axe fédérateur, mais les aspirations des plus petites communes devront également être prises en compte.

La solution institutionnelle (type syndicat mixte ou communauté d'agglomération...) qui pourra évoluer par étapes, sera issue d'une démarche concertée entre collectivités dans le respect de l'identité des communes, avec l'appui actif de l'Etat et du Conseil Général de l'Isère, pour dépasser l'actuelle mosaïque des coopérations ponctuelles. Elle devrait aussi faire émerger des solutions plus satisfaisantes aux problèmes financiers rencontrés par les différentes collectivités parties prenantes de cette nouvelle agglomération.

Le concept de « nouvelle agglomération » devrait ainsi progressivement se substituer à celui de « ville nouvelle ». Dans le même esprit le SDAU, qui devrait un jour être révisé, devrait conforter à l'échelle des 33 communes au minimum et en liaison avec les schémas directeurs voisins, une vision cohérente de la planification territoriale.

Mieux articuler le pôle Nord Isérois avec la planification de l'espace métropolitain lyonnais

Cet objectif passe par le renforcement du partenariat avec les grandes collectivités de la métropole (la Communauté Urbaine de Lyon, les départements, l'association RUL, l'ADERLY, les pôles comme la Plaine de l'Ain, etc. ...) et par l'élaboration d'un schéma de développement de l'aire métropolitaine lyonnaise. L'élaboration d'une future Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) à l'initiative de l'Etat (cf. CIADT de décembre 1997) est une opportunité essentielle à saisir en ce sens.

A l'échelle régionale et nationale

C'est l'espace autour de l'aéroport de Satolas, appelé parfois le « Grand Est Lyonnais » qu'il s'agit de mieux inscrire dans les politiques régionales et nationales.

Au niveau de la région, l'ensemble Satolas/L'Isle d'Abeau/Bourgoin-Jallieu doit être plus encore que dans le passé considéré et valorisé comme « espace à enjeux » de premier rang dans le territoire régional. La « nouvelle agglomération » de Satolas et Bonce à Bourgoin-Jallieu a évidemment vocation à participer au « réseau de villes ».

Au niveau national, ce pôle doit être reconnu, notamment par la DATAR comme un des sites majeurs d'accueil d'implantations économiques en France.

3.3 - Promouvoir un nouveau projet urbain pour l'agglomération élargie

Ce territoire urbain, organisé pour l'essentiel en archipel de pôles urbains incluant à la fois les pôles de la Ville Nouvelle, des centres urbains anciens comme Bourgoin-Jallieu, la Verpillière, ou des villages à vocation plus rurale, encore peu lisible et insuffisamment structuré doit certainement beaucoup plus affirmer son identité, structurer son organisation spatiale et son image à l'échelle intercommunale.

Un tel projet urbain pour cette « ville territoire » dont quelques orientations fondatrices sont proposées plus loin dans ce rapport, devrait tout particulièrement :

- être issu d'une démarche concertée entre les différentes collectivités territoriales et leurs partenaires (Etat, EPIDA, acteurs économiques) de la nouvelle agglomération, voire même à l'échelle géographique de l'ensemble du territoire du SDAU. Ce projet doit être équilibré et ne peut donc être pensé comme une sorte « d'extension » de la ville nouvelle vers les territoires voisins. Il doit tout au contraire prendre en compte les aspirations spécifiques de chacun des pôles, leurs attentes en terme de complémentarités avec les pôles voisins, des grandes comme des petites communes, notamment une répartition harmonieuse des fonctions urbaines entre la Ville Nouvelle et Bourgoin-Jallieu, et respecter l'identité de chacun des territoires qu'il soit à dominante urbaine ou rurale.

Une conférence permanente des maires, permettant d'organiser un véritable dialogue à « parts égales » entre collectivités, et associant l'Etat, le Conseil Général, et les autres partenaires, pourrait être mise en place à cette fin.

- répondre tout autant aux objectifs de développement (définis plus haut) qu'aux enjeux de la ville existante et des acquis de 25 ans d'urbanisation. Une autre lecture du fonctionnement urbain émerge aujourd'hui (par exemple à travers les relations entre les quartiers nouveaux et les centres déjà existants, anciens ou autres) et une attention forte doit aussi être portée sur la structuration de la ville existante (en ville nouvelle comme à Bourgoin-Jallieu ou dans les autres communes) et le renforcement de ses fonctions, la gestion et l'animation de la vie urbaine, et la requalification de certains quartiers (notamment les premiers programmes d'habitat social des années 70)
- reformuler certains concepts urbains par rapport à ceux issus du SDAU ou des premières réalisations de la Ville Nouvelle, tout en confirmant ceux que l'expérience a validés comme pertinents (territoire carrefour, ville-nature, prise en compte du plan de paysage...). Le projet urbain devra définir les territoires prioritaires pour l'extension de l'habitat, et les ajustements de politiques foncières qui s'avèreraient nécessaires. Des propositions d'orientation sont formulées au chapitre III.

3.4 - Faire évoluer le partenariat des collectivités publiques autour de la Ville Nouvelle et redéfinir la place de l'Etat

Comme pour tout grand pôle de développement, il est essentiel que celui-ci soit adossé à une collectivité puissante (ou un ensemble de collectivités) capable d'en assurer dans la durée le portage stratégique, la promotion, les risques économiques et d'initier avec les partenaires la politique d'investissements.

L'Etat qui avait jusqu'à maintenant principalement cette vocation au titre du statut « Ville Nouvelle » demande que les collectivités montent en puissance à ses cotés et que soit préparé à terme le « retour au droit commun » avec les évolutions que cela implique².

Les collectivités de base encore fragiles ne peuvent assurer seules ce relais (concernant le SAN par exemple, ses difficultés financières ne pourront se résorber que lentement, avec la croissance de la base fiscale). Aussi, est-il indispensable de consolider le partenariat avec les grandes collectivités telles que la Région, la Communauté Urbaine de Lyon, et surtout le Conseil Général de l'Isère qui a marqué en 1997 une volonté forte de soutien à la Ville Nouvelle et au Nord Isère.

Des coopérations transdépartementales structurées entre les collectivités territoriales et entre les services de l'Etat devront également s'organiser dans le même esprit pour dépasser « l'effet frontières administratives » : coopérations entre les départements de l'Isère, de l'Ain et du Rhône, coopérations entre académies ...

Dans ces nouvelles perspectives de partenariat qui devraient traduire les futures politiques contractuelles, et compte tenu de la vision stratégique affichée dans ce rapport « L'Isle d'Abeau 2015 », il nous paraît indispensable que l'Etat maintienne encore pour un certain nombre d'années un effort significatif. Cela est justifié parce que l'Etat est directement concerné par les enjeux d'aménagement du territoire rappelés ci-dessus, également par ce qu'on ne peut arrêter, sans conséquence grave, un projet encore inachevé lancé à l'initiative de l'Etat, et enfin parce que l'Etat a la responsabilité de soutenir et faire évoluer un dispositif institutionnel encore fragile afin de préparer le moment venu les prises de relais indispensables.

Les outils spécifiques à la Ville Nouvelle devront donc également évoluer et s'adapter à ce nouveau contexte : le SAN dans le cadre d'une coopération intercommunale élargie comme indiqué plus haut, l'EPIDA dont les missions doivent s'adapter aux nouvelles attentes (développeur économique, initiateur de projets urbains, travail accru sur la ville existante). Cela implique aussi pour l'établissement public une évolution de sa structure, de son mode de financement, et de son statut partenarial.

En résumé, c'est bien un concept d'aménagement du territoire reformulé que nous proposons pour éclairer la vision stratégique à long terme du pôle L'Isle d'Abeau - Bourgoin-Jallieu. Cela implique l'émergence d'un nouveau projet territorial, la relance des actions stratégiques, la mise en place de nouvelles structures intercommunales sur l'agglomération élargie, la recomposition des partenariats et la recherche, dans les 5 à 10 années qui viennent, des conditions optimales de sortie du statut Ville Nouvelle, l'Etat et les collectivités devant être particulièrement attentifs à ne pas fragiliser les outils existants durant cette période transitoire pour qu'ils aient la capacité d'accompagner efficacement ces évolutions.

² Voir notamment intervention de Louis BESSON le 10 octobre 1997 devant les élus de l'AEVN

CHAPITRE III

PROPOSITIONS

D' ACTIONS STRATEGIQUES

OBJECTIF N° 1

DEFINIR UNE NOUVELLE STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Le plan stratégique de la nouvelle agglomération de Bourgoin-Jallieu à Satolas continuera à faire du développement économique du secteur de L'Isle d'Abeau, le moteur de la dynamique du territoire jusqu'à l'horizon 2015.

Les rapports entre le territoire et les entreprises petites et grandes sont décisifs pour la bonne conduite du développement économique qui doit conjuguer sans les opposer développement exogène et développement endogène, combiner à la fois les atouts d'un site métropolitain à proximité de Satolas, le potentiel constitué par les grandes entreprises initialement installées et les capacités du développement local.

La nouvelle agglomération doit faire évoluer son offre et aboutir à un nouveau positionnement en matière de développement, qui concerne à la fois l'EPIDA, les collectivités et les partenaires économiques :

1) RENFORCER LA FONCTION DE DEVELOPPEUR ET L'ECOUTE DES ENTREPRISES

L'évolution vers la mission de « développeur » a été déjà amorcée par l'EPIDA, la fonction d'aménageur-vendeur de terrains n'étant qu'un aspect des facteurs du développement économique. Cette évolution implique que l'aménageur, les partenaires économiques (au premier rang desquels la CCI) et les collectivités développent une démarche davantage calée sur la demande et les attentes des entreprises, qu'elles soient installées ou à « faire venir », afin d'identifier les paramètres de l'environnement des entreprises sur lesquelles il est prioritaire d'agir.

La capacité de mieux répondre aux attentes des entreprises présentes sur le site, afin de conforter leur maintien et d'inciter au développement « endogène » (croissance sur place, attraction de sous-traitants ou partenaires,...) est une première nécessité. L'enquête réalisée auprès des entreprises par la CCI et l'EPIDA à l'occasion de l'Isle d'Abeau 2015 a permis d'identifier quelques thèmes majeurs : logements et transports des salariés, formation de la main d'œuvre et rôle de l'université, qualité des services aux entreprises, sécurité des biens et des personnes, maîtrise de la fiscalité (voir ci-après), qualité de l'aménagement et des équipements des zones d'activités, etc... Un tel dialogue avec les entreprises doit être activement poursuivi et déboucher sur des actions concrètes.

Afin de mieux comprendre les conditions d'attraction de nouvelles activités sur le site, il est de même nécessaire de développer des outils de connaissance des attentes des entreprises en général en cette fin de XXe siècle, en matière d'immobilier, de localisation, d'environnement économique, social et territorial. L'organisation d'une mission de « veille » est recommandée à cette fin.

2) REFORMULER ET VALORISER LES ATOUTS SPECIFIQUES DE L'ISLE D'ABEAU, DANS SON ENVIRONNEMENT METROPOLITAIN ET REGIONAL

Cette exigence, qui implique une réflexion permanente, peut sans doute se décliner selon quelques orientations issues des analyses ou expertises les plus récentes :

- Permettre le développement d'activités variées, tout en valorisant les secteurs de pointe déjà présents tels que : électronique et informatique, télécommunications, matériaux (points forts de la Ville Nouvelle), la santé et les nouvelles technologies du textile (filiales également présentes sur Bourgoin-Jallieu et La Verpillière)
- Promouvoir la spécialité « logistique » au sein d'une offre multisites (voir schéma logistique de la Région Urbaine de Lyon adopté en 1997)
- S'inscrire dans les métiers et filières de Lyon et Grenoble et faire reconnaître au sein d'une offre « multisites » de la région lyonnaise et de Rhône Alpes, certaines spécificités liées par exemple à l'environnement de l'offre en sites d'accueil, à la position de trait d'union entre Lyon et Grenoble, au développement de certaines fonctions d'entreprises, etc. ...
- Valoriser davantage le bipôle « Plate-forme de Satolas - nouvelle agglomération de L'Isle d'Abeau » qui renvoie au concept de création de la Ville Nouvelle et à des complémentarités économiques évidentes en raison de leur proximité, même si d'autres sites sont également concernés.
- Favoriser le développement des activités commerciales et de services à la population et aux entreprises, en rééquilibrant dans la nouvelle approche des centralités, l'organisation spatiale de l'offre et les potentiels de consommation.

3) DEVELOPPER LES SYNERGIES ECONOMIQUES A PARTIR DES POTENTIALITES DU SITE ET AU SEIN DES RESEAUX REGIONAUX ET NATIONAUX

- Renforcer sur le site l'articulation entre savoir-faire technologiques, formation initiale et continue et recherche développement. Cela concerne notamment le futur contenu du pôle universitaire (voir objectif n°2) et le développement de la fonction de « centre international de formation et d'ingénierie » que l'on trouve déjà dans certaines entreprises comme Hewlett Packard, Lafarge ou France Télécom.
- Développer une démarche économique concernant l'ensemble de l'agglomération élargie y compris Bourgoin-Jallieu, la Verpillière ..., et prenant également en compte le réseau des PME-PMI, leurs fragilités et leurs attentes, en matière de services, de coopération avec les partenaires, de formation, de politique de sous-traitance etc. ...
- Mettre en place une instance permanente de dialogue entre les entreprises implantées et leurs partenaires institutionnels (CCI du Nord Isère, EPIDA, collectivités, université, organismes de formation ...). Il conviendrait également de mobiliser beaucoup plus les entreprises et les acteurs économiques pour porter le projet de développement du territoire.
- S'inscrire dans les réseaux de promotion économique régionale : ADERLY, AEPI, ERAI ...
- Examiner avec la DATAR les conditions de renforcement de la prise en compte de la nouvelle agglomération dans les sites nationaux attractifs (réseau Invest in France)

- Prendre en compte L'Isle d'Abeau et certaines vocations spécifiques du site dans la relance des politiques de délocalisation d'organismes publics intéressant la région lyonnaise ou le réseau des villes de Rhône Alpes au niveau national ou intra régional, avec l'appui de la DATAR : établissements de recherche, services techniques de grandes administrations, agences régionales...

4) PROMOUVOIR UN AMENAGEMENT DU SITE FAVORABLE AU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

- Poursuivre la politique d'infrastructures, avec notamment :
 - la réalisation de la liaison routière Chesnes-Satolas
 - l'aménagement de la RN6 notamment au niveau du Parc Technologique
 - la poursuite de la desserte ferrée marchandises notamment sur Chesnes Nord afin de favoriser le multi modal,
 - le développement des infrastructures et services de télécommunication

Par ailleurs, les hypothèques de tracé du futur TGV Lyon-Turin (B1 ou B2) pesant encore sur le site de Chesnes Nord et sa commercialisation devraient être rapidement levées par une décision permettant d'écarter la variante B2.

- Diversifier les produits immobiliers (développement de l'investissement locatif, locaux pour artisans, pépinières d'entreprises, ...)
- Renforcer la lisibilité et l'image du site. Si les entreprises souhaitent la diversité, elles ne sont pas insensibles à la qualité et à la lisibilité du projet de ville. Pour elles, l'autoroute est un vecteur structurant, une ligne active .Il convient d'améliorer les accès aux différents parcs d'activités, la qualité du paysage et les repères (de Chesnes à la Maladière), et d'une façon générale de rendre plus aisée, la lecture de la ville. Plus globalement, un travail sur la communication, la signalétique et l'image de l'agglomération nouvelle est indispensable de Satolas à Bourgoin-Jallieu, y compris dans les supports à grande diffusion tels que cartes routières, documents de présentation de la région, code postal, signalisation routière, dénomination des points nodaux, cartes postales, etc...
- Augmenter la mixité des activités dans la ville (installer des zones artisanales dans les quartiers d'habitation, soutenir des entreprises d'insertion, implanter des services dans les zones d'activités,...). Préserver la souplesse du projet urbain pour permettre la localisation des entreprises ne souhaitant pas s'implanter en parc d'activités mais sur des terrains qui les attirent.
- Conduire une réflexion prospective sur ce que pourrait être le concept des parcs d'activités du XXIème siècle.

5) DEVELOPPER LES APPROCHES FINANCIERES ET FISCALES MIEUX HARMONISEES

Les expertises ont confirmé la forte sensibilité des entreprises aux taux de la taxe professionnelle et aux disparités territoriales auxquelles ils peuvent donner lieu. Il en est de même pour d'autres taxes comme le foncier bâti dont le mode de calcul des bases serait à reconsidérer.

Afin d'éviter que le Nord Isère ne soit pénalisé dans la compétitivité économique par rapport aux territoires voisins, il conviendrait de faire évoluer la fiscalité des entreprises dans le sens de la modération (et plus généralement de la baisse des coûts publics), et d'atténuer certains décalages constatés (par exemple entre Bourgoin-Jallieu et la Ville Nouvelle), ce que devrait faciliter la future structure intercommunale. Un tel effort de modération et d'harmonisation des fiscalités devrait d'ailleurs être conduit en cohérence et en complémentarité de celui similairement engagé par la Communauté Urbaine de Lyon.

Concernant les soutiens financiers apportés à l'implantation d'entreprises et de nouveaux emplois, notamment en matière de prix fonciers, nous insistons également sur la nécessité de mise en cohérence des actions de l'EPIDA, du SAN et des grandes collectivités (comme le Département ou la Région) allant dans le sens d'une plus grande flexibilité ou fongibilité financière et d'un raisonnement économique « global » prenant en compte le retour sur investissement. Il est souhaitable de ce point de vue que l'on tende sur l'ensemble de la région lyonnaise à des règles du jeu harmonisées permettant lorsque cela se produit, une concurrence équitable et « à armes égales » entre les différents sites.

OBJECTIF N° 2 REUSSIR LE POLE UNIVERSITAIRE

La création d'un pôle universitaire à l'Isle d'Abeau a été inscrite au « Schéma Université 2000 » avec notamment l'ambition de traduire une forte volonté d'aménagement du territoire liée au développement de la Ville Nouvelle et à son potentiel d'entreprises, dans la dynamique du réseau des villes de Rhône Alpes en matière d'enseignement supérieur.

Aujourd'hui, la réalisation d'une première étape encore limitée permet à ce pôle d'exister : Institut Universitaire de Technologie (I.U.T.) avec deux départements créés, Centre Technologique d'Applications (C.T.A.) en cours de démarrage, l'un et l'autre étant porté par l'Université Joseph Fourier de Grenoble, Pôle d'Enseignement et de Recherche sur les techniques constructives et les matériaux (les « Grands Ateliers de l'Isle d'Abeau » fondés par 6 écoles d'architecture, 2 écoles d'ingénieurs, 3 écoles d'art, et le CSTB) dont la construction est prévue en 1999 et qui est actuellement en phase de préfiguration, soit au total un peu plus de 700 étudiants si l'on tient compte des sections BTS des lycées.

La priorité à court terme est de conforter et compléter les composantes existantes de ce pôle qui demeure fragile car il n'a pas encore atteint la « masse critique » et a eu dans cette phase initiale des difficultés pour faire reconnaître sa place dans un site localisé tout près de Lyon mais rattaché à l'université grenobloise, car il appartient à l'académie de Grenoble.

Dans une région universitaire comme Rhône Alpes, perçue comme déjà puissante, où 6 pôles ont été créés aux côtés des grandes universités de Lyon - Grenoble et Saint-Etienne, il importe de bien cibler le projet de pôle de l'Isle d'Abeau et d'en définir les spécificités aux plans régional et national.

1) UNE AMBITION CIBLEE

Les objectifs essentiels, qui pourraient être repris dans le futur schéma de l'enseignement supérieur, doivent être rappelés ici :

- 1.1. - La vocation du pôle est axée sur les formations professionnalisantes et les filières technologiques, en liaison avec les entreprises du site, ce qui a une incidence directe sur les thématiques à développer (électronique, matériaux, organisation de la production, etc. ...) et le caractère international à promouvoir. Elle implique également la mise en œuvre d'innovations pédagogiques (exemple de la formation en alternance) et organisationnelles, à travers l'IUT, le C.T.A., un futur I.U.P.,
- 1.2.- La volonté est de promouvoir, non une université généraliste, mais des spécialités rares, au moins en Rhône Alpes, sinon en France, à l'image par exemple de « l'Université Technologique de Compiègne » (U.T.C.) dont le recrutement va bien au-delà du bassin d'habitat, et d'utiliser en tant que de besoin les nouvelles technologies de l'information et de la communication pour animer le territoire régional.
- 1.3.- Le projet est de mettre en place, non une université autonome mais un pôle s'appuyant largement sur les universités existantes (portage par les universités grenobloises, notamment l'université Joseph Fourier, mais partenariat à développer avec les universités lyonnaises), les grandes écoles, avec l'idée de mise en réseau (exemple des Grands Ateliers).

2) DES ACTIONS PRIORITAIRES A COURT TERME

Il s'agit :

- de renforcer les deux départements d'IUT existants (génie électrique et informatique industrielle, services et réseaux de communication) en leur donnant les moyens humains et matériels pour fonctionner à plein effectif.
- de créer dès 1999, un nouveau département dans la spécialité « métrologie, contrôle qualité » en bonne synergie avec les spécificités du développement économique. Les bâtiments neufs nécessaires seront construits l'année suivante.
- d'étudier, dès 1998, la faisabilité d'un 4^e département tertiaire dont la spécialité est à définir.
- de réaliser un Institut Universitaire Professionalisant (IUP). Les études seront lancées dès 1998 pour définir les spécialités (génie civil et architectural à valider) et préciser le montant des dépenses et son financement.
- de développer des formations en alternance avec la poursuite du projet du Centre Technologique d'Applications (C.T.A.) lancé au Xlième Plan par l'Etat et la Région.
- d'étendre les Grands Ateliers du pôle d'enseignement de recherche et d'expérimentation de la construction, en leur donnant une dimension européenne affirmée.
- de consolider l'existant : Brevets de Technicien Supérieur, dans les lycées (publics ou privés) de l'agglomération et le Centre Universitaire d'Education et de Formation des Adultes (CUEFA), notamment par la création de classes préparatoires aux grandes écoles.



Tous ces développements sont en synergie et marient formation initiale et formation permanente, cours universitaires et stages en entreprises.

L'efficacité conduit à suggérer une plate-forme technologique qui regrouperait les appareils et moyens lourds pour les mettre à disposition des unités d'enseignement, mais aussi pour permettre les transferts de technologies à destination des PME - PMI locales et faciliter la formation continue et la recherche. Une telle plate-forme contribuera aussi à la stabilisation du corps professoral.

Un effort particulier sera fait dans le domaine de l'animation de la vie étudiante en créant une maison de l'étudiant, en accompagnant la vie associative et en ouvrant un large accès aux nouvelles technologies, de l'information et de la communication (NTIC).

Le projet, tel qu'il vient d'être esquissé, doit être développé, enrichi, précisé. C'est l'objet du travail qui s'engage à l'initiative de l'Université Joseph Fourier. Plusieurs documents de planification et de contractualisation devront prendre en compte les composantes de ce projet : - l'avenant à la Convention Triennale de Développement de la ville nouvelle pour la période 1998 - 1999 ; - le Contrat quadriennal 1999 - 2002 entre l'Etat et l'Université Joseph Fourier ; -et le prochain Contrat de Plan entre l'Etat et la région Rhône-Alpes.

**OBJECTIF N°3
DEVELOPPER DES EQUIPEMENTS
ET FONCTIONS DE RAYONNEMENT**

Cette politique vise à faire passer, dans quelques domaines prioritaires, la nouvelle agglomération à un niveau supérieur d'équipements et services.

Elle comporte plusieurs volets. Elle aura le souci de rechercher des complémentarités entre les diverses composantes du territoire (Ville Nouvelle-Bourgoin-Jallieu) et un rayonnement intéressant un périmètre plus large (Nord-Isère, interdépartemental, ...)

1) CREER DES EQUIPEMENTS DE NIVEAU SUPERIEUR ET RENFORCER LES FONCTIONS DE RAYONNEMENT

Un gros travail a été fait sur les équipements de la Ville Nouvelle. Pour 120.000 habitants, il faut faire une vraie ville tout en gardant la spécificité de « ville-nature », de « ville-campagne », de « ville-territoire ».

Dans le cadre de la démarche L'Isle d'Abeau 2015, une étude a comparé 24 villes de 20 à 150.000 habitants et a donné le niveau théorique d'équipements pour une ville de 120.000 habitants.

Cette approche traite principalement des équipements qui contribuent au rayonnement et à l'attractivité d'une ville à une échelle qui dépasse son propre territoire. Il conviendrait d'y ajouter les besoins en équipements de proximité de niveau communal ou intercommunal non traités ici, pour corriger les faiblesses et les inégalités.

Il ressort des besoins d'équipements à vocation Nord Iséroise voire régionale, dans certains domaines concernant : l'attractivité économique, les loisirs, la culture, les commerces, et une vocation forte dans le domaine « sports-santé », en adéquation avec l'image de la Ville Nouvelle et de Bourgoin-Jallieu.

2) DEFINIR DES THEMATIQUES PRIORITAIRES

Une liste d'équipements types a été citée, qu'il conviendra de hiérarchiser, pour faire des choix en fonction des vocations prioritaires, des capacités financières et des concertations à conduire avec d'autres collectivités :

- Un centre pour séminaires, colloques, formations - au barycentre de la région. Pour les universités, les entreprises, les collectivités, cela correspond à un réel besoin.
- Autour de la santé (soins hors hôpitaux), autour du « sport-santé ». Par exemple, des centres de soins, de remise en forme en particulier pour les personnes âgées, pour les accidentés en post-soins hospitaliers et postcure. L'essentiel est à inventer mais l'endroit magnifique se prête à de telles implantations...

- Des équipements de niveau supérieur dans le domaine des sports, en rappelant l'intensité exceptionnelle des pratiques sportives de toutes natures des habitants de la Ville Nouvelle, de Bourgoin-Jallieu et des autres communes, la tradition déjà bien installée d'activités de plein air liées à la ville nature, la notoriété obtenue dans le sport de haut niveau par l'équipe de rugby de Bourgoin-Jallieu et dans plusieurs disciplines individuelles dans la Ville Nouvelle, etc...
- Concernant la culture, de nouvelles ambitions sont à formuler. Si l'attention doit d'abord être portée sur les besoins de proximité des habitants (la lecture, l'apprentissage de la musique par les élèves ...) il est clair que le rayonnement culturel de l'agglomération doit être renforcé tout en s'appuyant sur un existant qui peut être déjà de grande qualité (Conservatoire National de Musique de Bourgoin-Jallieu, résidence du groupe musical ARFI en Ville Nouvelle). L'effort peut porter sur des équipements (une grande salle de spectacles, l'éventualité d'un conservatoire national de Région évoqué par l'étude, etc...). Mais il peut aussi concerner la programmation de grandes manifestations culturelles régulières, dans un domaine à définir, qui contribueraient à l'image et à la notoriété de l'ensemble Ville Nouvelle-Bourgoin-Jallieu. Un travail en ce sens pourrait être développé par Ville Nouvelle - Culture et les responsables culturels de Bourgoin-Jallieu, avec l'appui de la DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles).
- Le renforcement des équipements commerciaux sur l'ensemble Ville Nouvelle-Bourgoin-Jallieu, le constat étant fait d'une forte évasion vers l'extérieur et d'une fragilisation de certains centres existants. La démarche de cohérence engagée fin 1997 entre le SAN et Bourgoin-Jallieu devra être poursuivie et rendue opérationnelle à bref délai, par la signature et la mise en œuvre effective d'un protocole de coopération.
- En matière de loisirs enfin, il y a encore un déficit de grands parcs naturels aménagés (randonnée, VTT, loisirs nautiques, ...) et aussi des services plus nombreux en matière d'hôtellerie et restauration.

Il y aurait aussi à développer dans le sens de la Ville Nature, un réseau de circulation douces dans les quartiers : circuits piétonniers, pistes cyclables, pistes pour rollings, pistes cavalières... Ce réseau pourrait permettre un meilleur accès à la campagne environnante qui contribuerait à créer de meilleures relations entre les citadins et le monde rural. Bien qu'il s'agisse d'un loisir très spécialisé, le golf pourrait être développé, soit par la création d'un nouveau site, soit par l'extension de celui existant.

OBJECTIF N° 4
FACILITER LES DEPLACEMENTS ET
MIEUX INSCRIRE LA NOUVELLE AGGLOMERATION
DANS LES GRANDS SYSTEMES DE TRANSPORTS ET D'INFRASTRUCTURES

1) AMELIORER LES TRANSPORTS URBAINS ET INTERURBAINS

L'organisation efficace des déplacements est un enjeu très important pour l'agglomération de L'Isle d'Abeau, sans doute plus que pour d'autres territoires pour les deux raisons suivantes :

- l'agglomération fonctionne au plan économique comme un « territoire carrefour » qui a besoin d'être très bien relié avec l'extérieur, et ancré dans les systèmes de transports métropolitains, régionaux et interurbains. Depuis 20 ans, les échanges avec l'extérieur ont fortement augmenté, tant avec Lyon (actuellement 20.000 déplacements par jour et par sens) qu'avec le réseau des villes de Rhône Alpes,
- son organisation urbaine « multipolaire » et « éclatée » engendre un besoin de mobilité quotidienne important, plus encore que dans d'autres territoires urbains.

L'utilisation des transports en commun, encore modeste pour plusieurs raisons, (contexte périurbain favorisant l'automobile, offre encore insuffisante, système institutionnel complexe) doit pouvoir progresser aussi bien sur les relations avec Lyon qu'à l'intérieur de l'agglomération « Ville Nouvelle-Bourgoin-Jallieu » (où il y a deux périmètres de transports urbains différents et des liaisons insuffisantes).

Les propositions sont les suivantes :

1.1 - **Renforcer l'offre de transports collectifs, ferroviaires et bus express, entre Lyon et l'agglomération « Ville Nouvelle - Bourgoin-Jallieu, La Verpillière » :**

- Poursuivre la mise en place par étapes successives d'une véritable desserte cadencée sur la ligne SNCF jusqu'à Lyon
- Développer les services de Bus Express et réduire les temps de parcours (itinéraires en sites protégés dans l'agglomération lyonnaise à examiner dans le cadre des Plans de Déplacement Urbain : celui du Grand Lyon et celui de l'agglomération nouvelle)
- Mieux connecter les réseaux par des pôles d'échanges intermodaux tant dans la nouvelle agglomération L'Isle d'Abeau-Bourgoin-Jallieu qu'à Lyon (correspondances SNCF-métro)
- Promouvoir l'intégration tarifaire dans la région métropolitaine en visant, par exemple un dispositif du type « RHONE-PASS » sur l'ensemble du bassin d'emploi de Lyon, et sur celui de Bourgoin-Jallieu,

1.2 - Mieux connecter l'agglomération au réseau des grandes villes régionales et la faire bénéficier du futur réseau TERGV

La nouvelle agglomération doit être prise en compte dans les dessertes ferroviaires « Intercités » en cours de mise en place par la Région :

- une première étape consistera à augmenter le nombre de trains semi-directs entre Lyon, La Verpillière, Bourgoin-Jallieu et Chambéry-Grenoble.
- il conviendra dans un deuxième temps de trouver les moyens techniques de réduire les temps de parcours entre d'une part, la Ville Nouvelle, et Bourgoin-Jallieu et, d'autre part, les agglomérations de Chambéry et Grenoble et l'ensemble du sillon alpin. La nouvelle ligne TGV Lyon-Chambéry-Turin qui pourra être empruntée par des T.E.R.³ intercités (appelés TERGV) peut apporter des éléments de réponse.

C'est la gare T.G.V. de Satolas qui a, bien entendu, seule vocation à accueillir les voyageurs T.G.V. du Nord Isère et il y a une forte attente des milieux économiques d'un renforcement des fréquences des services TGV et TERGV à destination de cette gare.

Toutefois, il est peu probable que beaucoup d'habitants de la nouvelle agglomération l'utilisent pour se rendre vers l'Est (à Grenoble ou Chambéry par exemple) en raison du détour imposé. Une grande attention devrait donc être portée au renforcement des TER sur la ligne existante (dont les gares desservent bien l'agglomération), ou à la possibilité de se raccorder à l'Est à la voie nouvelle TGV.

La voie nouvelle TGV qui passe au Nord de l'Isle d'Abeau et de Bourgoin-Jallieu, fera l'objet d'une grande attention quant à la qualité de son insertion dans les magnifiques paysages de la nouvelle agglomération. Il conviendra également de veiller à la protection des zones naturelles et des quartiers résidentiels contre les nuisances sonores ; de conserver et d'améliorer les liaisons fonctionnelles dans toutes les directions tant pour ce qui concerne la circulation routière des personnes et des biens que pour les besoins des exploitations agricoles et forestières ; de garantir la qualité de l'écoulement des eaux pluviales et de lutter contre les pollutions de toutes natures.

1.3- Promouvoir un système de transport urbain unifié de Satolas à Bourgoin-Jallieu

Il s'agit d'offrir une véritable alternative en matière de déplacements et de donner une image dynamique de cet ensemble urbain.

Historiquement, deux Périmètres de Transports Urbains (PTU) ont été créés sur le site : celui du Syndicat d'Agglomération Nouvelle et celui de Bourgoin-Jallieu. Deux réseaux de transport fonctionnent (4 lignes IDABUS et 3 lignes TUB). Leurs performances sont dans la moyenne des villes similaires, mais la clientèle est encore fortement liée aux déplacements scolaires. La ville de La Verpillière se situe en dehors de ces deux périmètres bien qu'il y ait proximité urbaine et échanges avec des secteurs de la Ville Nouvelle (Villefontaine, Parc d'Activités de Chesnes, Parc Technologique).

A l'issue du diagnostic établi par les services de l'Etat, il est proposé d'engager rapidement une étude pour définir un **Périmètre de Transports Urbains unique** sur la nouvelle agglomération. Il y a là un des enjeux majeurs de la nouvelle intercommunalité.

Complémentairement, les liaisons avec les territoires du Nord Isère proches de la Ville Nouvelle (déjà améliorés récemment à l'initiative du Département) seront à renforcer.

³ TER : Trains Express Régionaux

En ce qui concerne l'amélioration des liaisons avec la plate-forme de SATOLAS (aéroport et gare T.G.V., accueillant près de 2000 emplois), elle pourrait également être favorisée par l'extension du périmètre des Transports Urbains du SAN permettant la mise en place d'une ligne régulière nouvelle vers le parc de Chesnes Nord puis, dans le prolongement, vers Satolas.

A noter également que les réflexions en cours au niveau régional sur la mise en place d'une éventuelle liaison rapide Lyon-aéroport de SATOLAS devraient prendre en compte les perspectives de prolongation en direction de l'Isle d'Abeau/Bourgoin-Jallieu, ce qui permettrait notamment d'accroître les potentiels de trafic, et par conséquent les conditions économiques et financières d'exploitation.

1.4 - Organiser la coordination institutionnelle

Il est proposé :

- qu'une instance de coordination soit mise en place par les collectivités sur l'ensemble de la "nouvelle agglomération", chargée notamment d'unifier les Périmètres des Transports Urbains (PTU), d'étudier un Plan de Déplacements Urbains (PDU), d'être partenaire de l'étude du Dossier Voirie d'Agglomération (DVA)...
- qu'un schéma de transports soit élaboré au niveau de l'ensemble de la Région Urbaine de Lyon et que dans un premier temps la nouvelle agglomération soit représentée dans les groupes de travail et dans l'instance de décision du PDU⁴ de l'agglomération lyonnaise,
- qu'une concertation et un débat aient lieu avec les collectivités locales à la suite des études menées par le GIP⁵ Transalpes et la Région sur la desserte de la gare TGV de Satolas et l'organisation des dessertes « Intercités » et TERGV, à partir des études spécifiques à lancer sur ces dessertes.
- que l'on prenne en compte le schéma régional des transports récemment établi par la Région pour élaborer à l'occasion de la Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire urbaine de Lyon, un schéma des services urbains intermodaux de l'Est lyonnais incluant la nouvelle agglomération.

⁴ PDU : Plan de Déplacements Urbains

⁵ GIP : Groupement d'Intérêt Public

2) AUTOROUTES ET ROUTES

La politique d'infrastructures autoroutières et routières doit prendre en compte les enjeux de la Nouvelle Agglomération.

Les principaux enjeux sont les suivants :

2.1 - *Mieux insérer la nouvelle agglomération dans les grands flux autoroutiers Nord-Sud*

La nouvelle agglomération est bien ancrée sur l'axe Est-Ouest (autoroute A 43) mais moins bien connectée aux axes Nord-Sud qui jouent un rôle important dans le développement des implantations économiques (par exemple pour la logistique à « grand rayon »).

Les décisions qui vont être prises prochainement concernant les futures autoroutes parallèles à la Vallée du Rhône (grand contournement Est, A 432, à prolonger au Sud de Satolas) ou qui viennent de l'être, future autoroute A 48 doublant l'axe de la vallée du Rhône et comportant un tronçon Ambérieu-Bourgoin-Jallieu, sont des choix stratégiques en ce qui concerne notamment les tracés, la position et le nombre des échangeurs ou leur programmation.

Le choix du tracé C3, de la famille « centre » pour A 48 qui vient d'être retenu, doit être complété comme le montre le schéma ci-après d'un échangeur proche de Bourgoin-Jallieu et de la Ville Nouvelle au Nord permettant un accès très lisible à l'agglomération et une valorisation économique équivalente à celles d'autres sites comme la Plaine de l'Ain.

2.2 - *Des infrastructures routières indispensables au bon fonctionnement urbain et à la dynamique de la Nouvelle Agglomération*

L'organisation générale des flux de circulation de la nouvelle agglomération se traduit par les propositions prioritaires suivantes qui ont fait l'objet de nombreuses réflexions préparatoires avec les services de l'Etat et les collectivités :

- L'aménagement de la RN6 de Bourgoin-Jallieu à Lyon doit être étudié sur l'ensemble de l'itinéraire et dans la complexité des fonctions à remplir :
 - axe structurant pour l'ensemble de l'agglomération existante
 - desserte améliorée dans la nouvelle agglomération et notamment pour relier la zone d'activités de Chesnes à l'aéroport de Satolas. Cette liaison Chesnes-Satolas est une des priorités stratégiques pour l'aménagement de ce secteur.
 - amélioration du cadre de vie en permettant un traitement urbain de l'ancienne RN 6 dans la traversée des centres anciens, après la déviation de la Verpillière et de Bourgoin-Jallieu,
 - meilleure desserte du Parc Technologique (lieu d'implantation d'Hewlett Packard) qui est avec Chesnes un des principaux parcs d'activités
- Il faut également souligner l'importance du traitement qualitatif des infrastructures existantes et futures, dans un territoire où la dimension « paysage » est essentielle et doit être traitée de façon ambitieuse. C'est le cas de la RN6 dont le paysage traité de manière significative (« l'Allée du domaine » du Plan de Paysage) peut contribuer à créer une image unitaire de l'ensemble du territoire, à en faciliter la perception et à renforcer l'identité.
- Il conviendra de contractualiser le phasage de ces investissements qui devraient tous être réalisés ou engagés avant ou pendant le XIIème Plan.

OBJECTIF N° 5
PROMOUVOIR UN DEVELOPPEMENT EQUILIBRE DE L'HABITAT

1) SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE NOUVELLE ACTUELLE

L'habitat aujourd'hui à dominante sociale, doit se diversifier vers le moyen et haut de gamme, pour mieux répondre aux besoins des entreprises en matière de logement des cadres et des employés.

L'objectif est donc de poursuivre activement la politique de diversification de l'habitat, à travers la politique de logement neuf, la gestion et la requalification du parc existant et la réduction de la vacance du parc de logement social.

1.1 - Gérer le patrimoine existant

La Ville Nouvelle dispose d'un patrimoine locatif social important, caractérisé par la diversité des formes urbaines et architecturales, la proportion importante de logements sociaux individuels (plus de 1/3) et la qualité de conception de la plupart des logements. L'importance quantitative de ce parc nécessite cependant une grande vigilance relative au maintien de sa qualité pour renforcer son attractivité, et à la gestion de son occupation pour assurer un peuplement équilibré.

Des actions de requalification concernant les logements collectifs, les espaces de proximité et, le cas échéant, l'environnement urbain viennent d'être engagées, elles doivent être poursuivies et amplifiées dans certains quartiers de la Ville Nouvelle, notamment ceux du début des années 1970. Ces actions à caractère préventif doivent être conduites de manière urgente et significative avec mobilisation des bailleurs sociaux, des collectivités locales, et de l'Etat avec des actions concernant l'accompagnement social et le peuplement.

Un programme pluriannuel de crédits PALULOS est à négocier (Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction, DDE 38, EPIDA).

La délégation interministérielle à la Ville au titre de la gestion de la zone de restructuration urbaine (ZRU) de Villefontaine pourrait intervenir pour le financement des espaces publics des quartiers à réhabiliter.

Enfin, il conviendra d'étudier la possibilité de transformer des PLA vacants en logements étudiants ou en locaux d'accueil pour des activités de services à caractère urbain. Le programme local de l'habitat intercommunal devrait être lancé en 1998, et traiter directement de ces questions.

1.2 **Poursuivre la construction neuve, à un rythme raisonnable avec une priorité aux logements privés (accession ou locatifs) pour diversifier le parc**

- La Ville Nouvelle de L'Isle d'Abeau, en tant qu'opération d'aménagement du territoire, se caractérise par le fait qu'elle propose une offre globale (activités/habitat/équipements et services). C'est une particularité bien identifiée par les investisseurs qui en reconnaissent l'intérêt. Ainsi l'implantation d'entreprises est en partie conditionnée par le fait que la ville offre, à proximité des emplois, un choix de logements suffisants en quantité et adaptés en types pour satisfaire les salariés et les cadres des entreprises qui s'installent.
- La diversification de l'habitat engagée sur le territoire du SAN et reconnue par tous comme une nécessité absolue, ne peut pas être satisfaite seulement par modification et réhabilitation des logements existants. Elle passé obligatoirement par un effort de construction neuve. Les logements à développer seront majoritairement en habitat individuel ou petits collectifs.
- Poursuivre le développement de l'habitat est aussi une nécessité quantitative car la Ville n'est pas achevée. Il existe des discontinuités urbaines trop importantes qu'il faut traiter pour atteindre un premier seuil de cohérence.
- Il existe un marché du logement qui sans être très tendu, est cependant assez actif.
- Les réserves foncières à moyen terme constituées par l'Etat sur les secteurs de développement potentiels de l'habitat sont particulièrement concentrées sur les plateaux Sud où elles représentent plus de 200 hectares au contact des urbanisations actuelles. Les conditions de leur valorisation devront être rapidement examinées par les partenaires (collectivités - EPIDA - Etat). Les territoires en question sont pour partie équipés en grandes infrastructures primaires (voiries, eau potable, assainissement).
- Il convient de préparer dès maintenant ces futurs développements. Les secteurs actuellement opérationnels et dévolus à l'habitat n'offrent plus qu'une capacité limitée ne permettant pas de faire face au-delà de 2 à 3 ans, aux opportunités de développement admises par le marché. Compte tenu des délais normaux de préparation des nouveaux secteurs opérationnels (concertations, études préalables, dossiers administratifs, etc. ...) c'est aujourd'hui qu'il faut négocier les principes de ce développement avec les élus et l'Etat.

Un examen global devrait permettre d'indiquer si des compléments de réserves foncières dans l'agglomération sont nécessaires, et sur quels sites.

- Les conditions qualitatives de l'urbanisation doivent répondre aux attentes légitimes exprimées aujourd'hui telles que : continuité urbaine, insertion dans le paysage, qualité architecturale, opérations de taille limitée et largement dispersées dans les différents territoires, renforcement de la cohérence physique mais aussi financière (en investissement et en exploitation) avec les équipements, recherche de centralité, renforcement de la sécurité des habitants et des biens, etc. Elles doivent résulter du dialogue EPIDA - SAN - constructeurs auquel le maire de la commune concernée doit être bien associé.

Il paraît enfin nécessaire de promouvoir à L'Isle d'Abeau, espace d'innovation, un produit habitat original en mesure de renforcer l'attractivité de ce territoire en s'appuyant sur les atouts spécifiques du site. Le « village de terre », par ses qualités morphologiques et environnementales, a longtemps joué un rôle symbolique de ce point de vue.

Il est proposé de réaliser une opération pilote et innovante en matière de logements neufs qui pourrait symboliser cette nouvelle politique de diversification et de participer par exemple aux appels d'offres du Plan Urbanisme Construction et Architecture en proposant des sites d'expérimentation

2) SUR LE TERRITOIRE ELARGI DE LA NOUVELLE AGGLOMERATION

En nous appuyant sur l'étude menée par Immobilier & Territoire Conseille, sur un périmètre d'agglomération comprenant 22 communes dont celles du SAN et du SIVOM de Bourgoin-Jallieu et après avoir croisé diverses approches, nous proposons d'ouvrir le débat avec les collectivités à partir d'une hypothèse d'environ 700 logements neufs jusqu'en 2005, qui pourraient être répartis à raison de 400 environ sur le territoire du SAN et 300 sur Bourgoin-Jallieu et les autres communes. Les besoins fonciers correspondants devraient être évalués, en fonction de la localisation et des densités recherchées.

Enfin, pour orienter la politique de l'habitat de la nouvelle agglomération, il est proposé d'élaborer un programme local de l'habitat (PLH) intercommunal ou d'agglomération.

Dans une première étape, il conviendra de veiller à la cohérence des PLH, en cours tant pour le SAN, qu'à Bourgoin-Jallieu et La Verpillière.

OBJECTIF N° 6
PROMOUVOIR UN PROJET URBAIN AMBITIEUX
POUR LA NOUVELLE AGGLOMERATION

Le projet urbain de la nouvelle agglomération (au sens de « projet spatial ») a pour objet de proposer une organisation cohérente et harmonieuse de l'espace tant pour les développements futurs et l'implantation de nouvelles fonctions, que pour mieux satisfaire les besoins existants et les attentes des habitants des différents secteurs.

C'est un élément essentiel de l'attractivité de la ville qui a besoin à la fois de « séduire » et de rassurer, de « faire rêver » et de répondre à des besoins opérationnels.

Deux raisons principales rendent nécessaires l'actualisation du projet initial :

- Il doit être formulé sur l'ensemble du territoire de l'agglomération de Satolas à Bourgoin-Jallieu, alors qu'aujourd'hui la situation est plutôt celle d'une juxtaposition de politiques urbaines locales (Ville Nouvelle, Bourgoin-Jallieu, autres communes...) sans recherche de cohérence ou vision d'ensemble.
- Le projet initial de la ville nouvelle tel que formulé dans le Schéma de l'OREAM et dans le SDAU, qui date de plus de 20 ans, n'a jamais été actualisé dans sa globalité, même si sa mise en œuvre opérationnelle a conduit à de nombreuses adaptations. Il paraît nécessaire aujourd'hui de reformuler ce projet, alors que le contexte a changé, que de nouvelles perspectives de développement sont envisagées.

1) METTRE EN PLACE LES CONDITIONS D'ELABORATION DU PROJET URBAIN

Des réflexions ont été engagées dans ce sens dans la période récente : dialogue entre l'EPIDA et les élus du SAN sur l'actualisation du projet de ville, entre l'EPIDA et Bourgoin-Jallieu sur les perspectives d'aménagement du secteur La Maladière et de l'espace situé entre l'Isle d'Abeau et Bourgoin-Jallieu, premières concertations sur la coordination des implantations commerciales, sur les transports, etc...

Si des premières bases de réflexion existent, le projet urbain reste à établir, et il est essentiel (comme souligné au chapitre II) que soit adoptée une méthode pour son processus d'élaboration. Nous formulons à ce sujet les recommandations suivantes :

- Il doit être issu d'une démarche concertée permettant d'organiser un véritable dialogue « à parts égales » entre les différentes collectivités et leurs partenaires : Etat, EPIDA, acteurs économiques. Une conférence permanente des maires, associant l'Etat, le Conseil Général, et d'autres acteurs, pourrait être mise en place à cette fin.
- Le périmètre de réflexion devrait inclure celui de la nouvelle agglomération qui doit faire l'objet d'une future structure intercommunale, et les territoires qui lui sont connexes : le territoire le plus pertinent apparaît bien au minimum celui du SDAU actuellement en vigueur, avec certains compléments le cas échéant en direction du canton de Saint Jean de Bournay (cohérence du contrat global de développement Isère/Porte des Alpes) ou du canton de La Tour du Pin qui cherche un ancrage Ouest.
- La démarche doit viser l'élaboration d'un projet équilibré prenant en compte les aspirations spécifiques de chacun de ses pôles, les complémentarités à développer, l'identité et la

diversité de chacun des territoires qu'il soit à dominante rurale ou urbaine, les objectifs de développement tout autant que les problèmes d'aménagement des urbanisations existantes, récentes ou anciennes, les enjeux quantitatifs et qualitatifs. Tant sur la méthode que sur le contenu, ce futur projet urbain devrait être tout autre chose que le retour à une « problématique de ville nouvelle » étendue sur un territoire élargi.

Les réflexions issues de la démarche l'Isle d'Abeau 2015 conduisent à proposer ci-après des premières orientations pour un cadrage initial du futur projet, propositions à soumettre au débat bien entendu.

2) PREMIERES PROPOSITIONS D'ORIENTATIONS

Le projet de ville devra, d'une part s'appuyer sur l'existant, qu'il s'agisse de la Ville Nouvelle de L'Isle d'Abeau ou des villes et villages voisins, d'autre part rénover et élargir les concepts pour fonder une identité de l'ensemble du territoire de Satolas à Bourgoin-Jallieu.

2.1 Rénover les concepts, forger une identité autour de l'idée de ville-territoire

Les concepts fondateurs contenus dans le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Ville Nouvelle de L'Isle d'Abeau, ont été élaborés dans les années 70. Le contexte s'est profondément modifié depuis cette époque : crises pétrolières successives, bouleversements sociaux, révolutions technologiques, renversement des tendances démographiques, nouvelles conditions de travail, nouveaux modes de vie et nouvelles attentes des habitants, etc...

A la lumière de l'expérience acquise, on peut constater que certaines de ces orientations d'origine sont devenues obsolètes ; d'autres, au contraire, sont encore parfaitement d'actualité. De nouveaux concepts, enfin, sont apparus récemment, mieux en phase avec les besoins et les façons de faire actuels.

Parmi les concepts qu'il y a lieu de réviser, citons :

- Les objectifs quantitatifs en nombre d'habitants, définis à l'époque des "trente glorieuses"
- La hiérarchie "pyramidale" des centres, du centre d'agglomération au petit centre de quartier
- L'idée de ville autonome, ou plutôt autarcique
- Le parti systématique d'une urbanisation extensive sur l'ensemble des plateaux Nord et Sud.

Par contre, d'autres orientations d'origine étaient prémonitoires et restent parfaitement d'actualité :

- La Ville nature
- Le réseaux des villes et des villages ; les identités locales et leur mise en relation
- L'aspiration à la maison individuelle, dans un territoire urbain organisé
- L'importance des réseaux d'infrastructures et de communications

De nouveaux concepts sont apparus récemment :

- La vallée comme espace fédérateur
- La "nouvelle agglomération"

- La ville-territoire avec une organisation en "archipel" ménageant d'importantes coupures vertes
- Une nouvelle vision du réseau des centralités
- Des quartiers nouveaux plus ouverts et davantage reliés à la trame de la ville existante
- Un réseau de circulations douces et d'accès à la campagne environnante
- Une place à redéfinir dans l'espace métropolitain et régional
- Des services et fonctions collectives adaptés, évolutifs

Il convient en outre de forger une véritable identité du territoire qui fait aujourd'hui largement défaut. Cette identité sera d'abord fondée sur trois atouts existants qui en font sa spécificité : sa situation au cœur du Nord Isère, sa position de territoire carrefour, son image de ville verte.

Affirmer cette identité implique une organisation particulière autour de l'idée de ville territoire, concept qui semble ici plus fécond qu'un simple projet de ville :

- L'ensemble du territoire est **charpenté par un puissant axe ouest-est** qui est irrigué par les grandes infrastructures de circulation et est le lieu préférentiel des activités et des équipements mis au service de tous.
- Le tissu est structuré par des **centres** de tailles et de fonctions différentes qui constituent un réseau à renforcer.
- Autour de cette charpente fédératrice s'organisent, dans une sorte de **ville-parc**, les lieux et les fonctions plus directement liés à l'habitat. Dans l'ensemble de la ville-territoire s'exprime une intime relation, constitutive du projet, entre le rural et l'urbain. Une importance accrue y est accordée à la protection et à la mise en valeur des paysages.

2.2 La charpente principale : la vallée

L'espace géographique de la vallée de la Bourbre (de Bourgoin-Jallieu à Satolas) constitue la référence la plus forte et le lien fédérateur des différentes unités qui constituent le territoire élargi de la ville. Cet espace linéaire, bien plus qu'un axe, car il a de "l'épaisseur", assure des fonctions majeures au service de tous les riverains de la vallée :

- Il irrigue la totalité du territoire par les grandes infrastructures de circulation,
- Il accueille la dynamique et la richesse économique,
- Il offre de grands espaces ouverts pour les loisirs et le sport,
- Il donne à voir et met en scène tout le territoire par un effet de vitrines le long des grandes artères.

C'est la colonne vertébrale et le système artériel de la nouvelle agglomération, et parce qu'il est le lieu majeur des déplacements, il « appartient » à tous.

2.3 Un réseau de centralités à renforcer

La ville territoire est structurée par un réseau de centres qui ont entre eux à la fois des relations de hiérarchie et de complémentarité.

Dans la Ville Nouvelle, partie du grand territoire, cette organisation s'observe déjà entre les centres de quartiers, les centres-villes, le centre Régional de L'Isle d'Abeau et les centres des villages. La structuration et le développement coordonné des équipements, des services et des commerces restent à compléter dans ces lieux.

Bourgoin-Jallieu, quant à elle, a les atouts de la cité ancienne et les fonctions d'une ville traditionnelle attractive, notamment dans les domaines commercial, administratif, judiciaire,...

Les autres villes et villages du territoire élargi participent à leur façon au "maillage" général en offrant les services et les ambiances des bourgs et de la campagne.

L'analyse fine de l'existant a montré un déficit des services et équipements de rayonnement pour l'ensemble de l'agglomération.

Ce réseau de centralités doit donc absolument être conforté, notamment à travers des actions d'aménagement et d'urbanisme valorisantes.

Réussir la complémentarité des fonctions et en accueillir de nouvelles répondant au déficit constaté paraît être un enjeu majeur à moyen terme. Un espace stratégique situé à la charnière entre la Ville Nouvelle et Bourgoin-Jallieu pourrait être le lieu où s'organiseraient ces projets, structurant ainsi un vaste espace central pour tout le territoire.

Le projet de ville devra préciser les conditions dans lesquelles chacun des niveaux de centralité pourra être développé et la façon d'assurer les complémentarités, sans doublon ni lacune.

2.4 Une trame de ville-parc pour les espaces urbains et résidentiels

Tournant résolument le dos à la tendance générale du « nappage » urbain en tache d'huile, le projet de ville cherchera à renforcer la trame des continuités vertes, qu'elles soient agricoles ou simplement paysagères, pour favoriser l'émergence d'une structure des noyaux résidentiels en "archipel".

Cette orientation vise à renforcer le contact entre monde urbain et monde rural, objectif confirmé comme essentiel par les études sociologiques prospectives et les enquêtes d'opinion successives.

Concrètement, ceci doit conduire à ce que les nouvelles urbanisations soient réalisées, le plus souvent sous forme de petits hameaux, en lien étroit avec celles qui existent déjà. Il faudra être attentif cependant à offrir les capacités suffisantes dans ces extensions urbaines, faute de quoi la pression de la demande conduirait inévitablement au mitage des espaces ouverts que l'on souhaite maintenir.

Outre les développements autour des espaces urbains importants, la requalification de quartiers existants (programmes d'habitat social ou tissus anciens, en ville nouvelle ou à Bourgoin-Jallieu, La Verpillière...) déjà évoqués précédemment, l'aménagement des noyaux villageois dans les communes rurales du territoire participeront à la fois à satisfaire les besoins quantitatifs d'accueil de population nouvelle et les objectifs qualitatifs de création de lieux attractifs dans tout "l'archipel".

Une très grande importance devra être accordée à la protection, à la mise en valeur et à la création des paysages urbains et naturels. La mise en œuvre et l'extension du Plan de Paysage de la Ville Nouvelle de L'Isle d'Abeau pourrait être un outil efficace.

3) VERS UNE REVISION DU SDAU

La révision du SDAU (approuvé en 1978), qui se traduirait par l'élaboration d'un nouveau Schéma Directeur dans le cadre des lois de décentralisation et la mise en place d'une structure intercommunale compétente à cette fin, devra être envisagée un jour ou l'autre.

Nous préconisons qu'une telle procédure administrative qui sera forcément lourde, ne soit engagée que si elle peut s'appuyer sur l'émergence d'un nouveau projet territorial partagé, qui en constituerait en quelque sorte les nouvelles bases conceptuelles. Le SDAU actuel, même si sa capacité d'accueil est trop largement dimensionnée, est un document qui ne crée pas de blocages juridiques majeurs. Les qualités qui leur sont reconnues par ailleurs, en matière par exemple de protection de zones naturelles, d'infrastructures, de cohérence d'ensemble, pourront par ailleurs être reprises dans le nouveau document.

La révision du SDAU, dans la logique des propositions stratégiques de ce rapport, devrait s'effectuer en étant très attentif aux quatre conditions suivantes :

- Dans la définition du périmètre qui sera arrêté par l'Etat, veiller à ne pas restreindre le territoire du SDAU actuel qui paraît un minimum, et à l'harmonisation avec les schémas directeurs voisins, ce qui peut conduire à étendre le périmètre vers l'Est et le Sud comme indiqué plus haut.
- Conforter la vision d'un projet stratégique intercommunal fort, et défini à la bonne échelle territoriale
- Exprimer clairement dans ce projet territorial les nouveaux concepts d'organisation et de gestion urbaine évoqués précédemment.
- S'inscrire dans la cohérence d'aménagement de l'aire métropolitaine qu'exprimera notamment la future Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire urbaine.

CHAPITRE IV

L'évolution des institutions et des partenariats

INTRODUCTION : DES EVOLUTIONS STRUCTURELLES INDISPENSABLES POUR MAITRISER EFFICACEMENT LES ENJEUX, ET PREPARER LE RETOUR A TERME AU DROIT COMMUN

L'évolution institutionnelle qui ressort de la réflexion « L'Isle d'Abeau 2015 » s'inscrit dans l'histoire des rapports entre l'Etat et les collectivités territoriales, dans la décentralisation, dans l'aménagement des villes nouvelles.

Pendant les 10 premières années, l'Etat a été le principal responsable, comme il l'était dans toute la France, pour les infrastructures, l'aménagement du territoire et pour tout l'urbanisme, du schéma directeur au permis de construire en passant par le plan d'occupation des sols.

Alors que la décentralisation vers les communes a montré les risques des concurrences locales et de la balkanisation de la planification, les outils des villes nouvelles préfigurent l'intercommunalité de demain, un syndicat d'agglomération nouvelle, un schéma directeur sur un territoire élargi à 33 communes, des responsabilités en urbanisme opérationnel (ZAC) exercées au niveau de l'agglomération nouvelle et une taxe professionnelle dont le taux est voté et le produit perçu par le SAN. L'évolution institutionnelle doit préserver ces acquis.

Avec la montée en puissance de la Région et des Départements et une intercommunalité d'avant garde, l'Etat dans les villes nouvelles n'est plus seul. Pour demain, une intercommunalité au moins aussi performante que le SAN, mais sur un territoire plus grand, doit être construite, avec le soutien explicite et constant de l'Etat et en s'appuyant fortement sur toutes les collectivités d'un territoire élargi à la nouvelle agglomération précédemment esquissée.

La nouvelle étape à conduire pour le développement de ce territoire doit être celle qui prépare le retour au droit commun (à échéance de 5 ou 10 ans ?), dans des conditions d'efficacité qui garantissent la réussite du processus, et permettent l'évolution des outils en place sans les fragiliser davantage afin qu'ils jouent pleinement leur rôle d'anticipation.

Pendant cette période de transition, il est essentiel que l'Etat joue pleinement son rôle de partenaire, mobilisant davantage les collectivités et impulsant les évolutions nécessaires tout en prenant garde à ne pas se désengager dans l'immédiat sous peine de faire échouer le processus.

Les impulsions devront également venir des forces du terrain, et des partenaires du nouveau projet d'agglomération, qui auront avec l'appui de l'Etat et des grandes collectivités à construire la gouvernance de ce nouveau territoire.

Les conditions à mettre en place concernent la création d'une agglomération élargie et d'une nouvelle structure intercommunale qui aient effectivement les capacités et les moyens d'agir à la bonne échelle territoriale, l'appui des grandes collectivités de l'Isère et de la Région et de nouvelles voies de contractualisation, avec un meilleur ancrage avec Satolas dans l'aire métropolitaine lyonnaise, une planification et des coopérations plus efficaces, une meilleure organisation territoriale de l'Etat, une évolution des outils que sont le SAN et l'EPIDA.

Relever ce défi en réussissant l'installation d'un nouveau dispositif institutionnel et partenarial efficace est de première importance, car, ce rapport l'a montré les enjeux de développement de ce secteur stratégique dépassent largement le statut particulier de « ville nouvelle ».

1) UNE NOUVELLE INTERCOMMUNALITE, DE SATOLAS A BOURGOIN-JALLIEU, ET UN TERRITOIRE DE PLANIFICATION NORD-ISEROIS

Les propositions d'intercommunalité visent deux objets et deux territoires organisés en « cercles concentriques » et représentés dans la carte ci-après :

- **organiser les structures de la nouvelle agglomération** qui, de Bourgoin-Jallieu à Satolas et Bonce pourrait rassembler à terme 120.000 habitants sur 15 à 20 communes, selon que, au SAN actuel, à la Verpillière, à Satolas et Bonce et à quelques autres communes, s'associent les 5 communes de l'agglomération, au sens INSEE, de Bourgoin-Jallieu ou la dizaine de communes du SIVOM. Pour cela il faut une **nouvelle structure de coopération intercommunale** dont les compétences seront à définir dans la décision institutive en intégrant le principe de subsidiarité.
- **planifier le pays nord Isérois** et réviser le SDAU (voir chapitre III-6), sur un territoire au moins aussi grand que celui du SDAU de la ville nouvelle initiale (33 communes) voire un peu plus grand en direction de l'Est et du Sud, s'il apparaît pertinent d'ajuster avec un souci de meilleure cohérence les différents schémas directeurs de l'Isère (Haut-Rhône, agglomération de Vienne, Grenoble...) avec celui de l'Isle d'Abeau, dans l'esprit évoqué à propos de la démarche du nouveau projet urbain traité au chapitre III. Pour cet objectif, l'outil pourrait prendre la forme d'un **établissement public de coopération intercommunale** assez classique (EPCI).

Il me paraît également souhaitable qu'un tel territoire de planification se rapproche de la notion de « pays nord-isérois », surtout si les futurs textes d'aménagement du territoire doivent conforter ce concept de « pays », et de doter cet ensemble d'une « Charte d'aménagement » en cohérence avec le futur schéma directeur.

2) LES CONDITIONS NECESSAIRES A UNE NOUVELLE STRUCTURE INTERCOMMUNALE

Pour mettre en oeuvre cette nouvelle intercommunalité, nous proposons de rappeler en prémisses, quelques conditions essentielles comme :

- le respect de l'identité des communes,
- le volontariat dans la coopération, et des thèmes d'application concrets et mobilisateurs
- l'appui et l'incitation apportés par l'Etat et les grandes collectivités

2.1 - Le respect de l'identité communale

La commune est un échelon reconnu par la population pour gérer les activités de proximité, les services aux habitants, les projets de quartier et la participation locale.

L'enquête d'opinion sur l'Isle d'Abeau a montré que le sentiment d'appartenance à sa commune restait largement prépondérant. Les habitants, comme le confirment les adresses postales, sont de St Quentin avant d'être de la ville nouvelle et seront longtemps encore de Bourgoin-Jallieu ou de la Verpillière avant d'appartenir à la nouvelle agglomération.

Le projet d'agglomération affirmera d'autant mieux une cohérence sur un territoire intercommunal qu'il saura prendre en compte l'identité et la vocation spécifique de chacune des communes qu'elle soit à dominante rurale ou urbaine.

2.2 - **Le volontariat, et la mobilisation des collectivités sur des thèmes d'application concrets**

Le principe du volontariat est le meilleur moyen de réussir une évolution institutionnelle.

Les communes à partir d'une mosaïque de groupements de coopération, et de syndicats intercommunaux, qui leur sont familiers peuvent demain décider d'adhérer au nouveau projet d'agglomération ou à la planification du pays Nord Isérois.

C'est sur la base du volontariat que se constituera la nouvelle intercommunalité pour l'agglomération. Si le rapporteur juge indispensable la coopération de Bourgoin-Jallieu avec le SAN, le volontariat est laissé pour arrêter les périmètres, préciser les compétences, définir le calendrier et les modalités.

Par exemple, nous estimons qu'il appartient aux responsables de l'agglomération de Bourgoin-Jallieu de déterminer si la démarche de coopération est menée avec les communes qui constituent l'agglomération de Bourgoin-Jallieu au sens INSEE, ou avec le SIVOM des cantons de Bourgoin-Jallieu, sachant qu'en définitive chaque commune devra prendre la décision la concernant.

Ainsi, pour gérer la nouvelle agglomération (une quinzaine de communes, 120.000 habitants en 2015) les communes volontaires décideront d'une **structure intercommunale unique** pour l'agglomération.

Même si l'Etat fixe le cadre réglementaire ou la règle du jeu et incite à l'action, ce sont les communes ou groupements de communes qui décideront de leur avenir, du périmètre territorial, du projet urbain et choisiront la forme de la structure la plus adaptée en fonction des possibilités permises par les textes actuels (communauté urbaine, communauté de communes, syndicat, mixte ou non, district, ...) ou par les futures lois en préparation (communauté d'agglomération).

Cette structure d'agglomération, qui pourra être mise en place par étapes, aura pour objectif de mettre en oeuvre le projet d'agglomération et de gérer celle-ci. Pour cela, elle devrait bénéficier d'une ressource simple et juste du type « taxe d'agglomération ». Elle devrait avoir **l'autorité** pour décider, choisir et gérer grâce à des compétences juridiquement définies et un exécutif élu connu et reconnu. Elle pourrait regrouper les compétences disponibles sur le territoire, mises au service de l'exécutif légitime.

Dans l'immédiat, la coopération sera d'autant plus efficace qu'elle passera par des **thèmes d'application concrets, mobilisateurs** pour les collectivités, comme par exemple :

- les transports urbains (fusion des périmètres, élaboration d'un PDU...)
- la coordination des politiques d'infrastructures
- les politiques de l'habitat, et la coordination des PLH
- la coordination des implantations d'activités économiques, commerciales...
- la programmation et la réalisation d'équipements de niveau « supérieur »
- la reconnaissance de la « nouvelle agglomération » comme partenaire incontournable des futures politiques contractuelles avec l'Etat, la Région, le Département
- La participation comme membre à part entière du « réseau des villes Rhône-Alpes »
- l'élaboration de nouveaux outils de planification destinés à assurer la cohérence dans le temps des actions et des programmations.

2.3 - Un appui et une forte incitation de l'Etat et des grandes collectivités

Pour assurer « l'héritage de sa ville nouvelle », comme pour faire émerger une nouvelle agglomération, l'**Etat** interviendra activement :

- **au titre de son rôle éminent** (dispositif législatif, aménagement du territoire, fiscalité, politiques urbaines)
- **comme « planificateur »** à travers l'initiative de la future Directive Territoriale d'Aménagement sur l'aire urbaine de Lyon, ou pour la relance des chartes de pays
- **comme partenaire contractuel** qu'il s'agisse de la prolongation de la convention triennale, de décisions stratégiques comme celles proposées au chapitre III, ou des futurs contrats de plan qui dans la négociation entre l'Etat, les Conseils Régionaux et les autres collectivités devraient faire une place éminente aux agglomérations.

La dynamique nécessaire à la mise en place d'une telle organisation devrait être initiée par une étroite coopération entre la Ville Nouvelle (SAN-EPIDA) et la ville de Bourgoin-Jallieu.

En contre-partie, l'Etat est fondé à demander l'engagement d'une avancée significative dans la mise en place d'une nouvelle intercommunalité. Ces engagements réciproques devraient déboucher sur une contractualisation forte de type « contrat d'agglomération » (appliquée à ce nouveau territoire) lors du prochain Contrat de Plan Etat-Région, et se traduire par des applications concrètes de mise en place de nouvelles structures dès le 1^{er} janvier 2000.

L'Etat veillera d'autre part à ce que la résolution des problèmes financiers actuels du SAN et l'assainissement des relations financières entre le SAN et les communes, ainsi que le cas échéant la prise en compte des difficultés rencontrées par d'autres communes comme Bourgoin-Jallieu puissent être traitées en même temps ou préalablement sans compromettre la réussite de cette nouvelle intercommunalité.

L'appui d'une **grande collectivité territoriale** à l'intercommunal apparaît en outre indispensable .

La quinzaine de communes concernées par la nouvelle agglomération n'ont pas, encore, en effet, aujourd'hui les moyens financiers pour prendre en mains seules la mise en oeuvre du projet.

La faiblesse actuelle des communes concernées et l'expérience des villes nouvelles de la région parisienne nous conduisent à proposer une condition essentielle. La nouvelle agglomération a besoin de s'appuyer sur une grande collectivité territoriale capable de la soutenir efficacement.

Pour la nouvelle agglomération située dans le Nord Isère, ce partenariat fondateur est principalement celui du **Conseil Général de l'Isère**.

C'est au département de soutenir la nouvelle agglomération, comme il l'a d'ailleurs décidé, au niveau des principes, le 31 octobre 1997, d'en faire un atout de l'Isère toute entière en proposant de lui apporter les moyens indispensables à son développement. Il lui reviendra aussi de rassurer cette agglomération en lui trouvant sa juste place, en Isère à côté de Grenoble et dans la mouvance de la métropole lyonnaise. L'ensemble « Bourgoin-Jallieu-l'Isle d'Abeau » doit être un atout commun à l'Isère et à Lyon. Le Département de l'Isère pourra en outre faciliter le développement du dialogue avec le Département du Rhône.

La **Région** devrait aussi jouer pleinement son rôle pour soutenir la nouvelle agglomération en l'identifiant (avec le Conseil Général et l'Etat) comme partenaire naturel des contractualisations, et pour qu'elle ait sa place, dans le schéma régional d'aménagement et de développement du territoire de Rhône Alpes, dans les schémas de services collectifs qui vont être élaborés, et dans le réseau « intercités » des villes de Rhône Alpes.

3) STRUCTURER LES PARTENARIATS AVEC LES GRANDES COLLECTIVITES (DEPARTEMENT, REGION, METROPOLE LYONNAISE) ET REFONDER LES CONTRACTUALISATIONS

Le devenir de ce territoire Nord-Isérois constitue, nous l'avons vu, un enjeu stratégique pour les grandes collectivités territoriales, dont l'Etat souhaite la montée en puissance à ses côtés. Ces grands partenaires que sont :

- le Département,
- la Région,
- la Communauté Urbaine de Lyon

procéderont essentiellement par des contractualisations ou voies conventionnelles, avec notamment les groupements de communes et l'Etat.

La prolongation de la convention triennale arrivée à échéance fin 97 est en cours de négociation.

Dès l'an prochain, sera étudié le futur contrat Etat-Région pour le XIIe Plan où les agglomérations du réseau de villes- dont Lyon et Grenoble - et la nouvelle agglomération Nord-Iséroise, devraient avoir une place nouvelle et importante.

Si des expérimentations de nouveaux contrats d'agglomération devaient être lancées dans le cadre de la préparation du XIIe Plan, il est essentiel que la nouvelle agglomération soit un des sites retenus.

Pour ce qui concerne le **Conseil Général de l'Isère**, celui-ci a pris conscience du rôle déterminant de ce pôle Nord-Isérois comme un des moteurs économiques du département, et pour dynamiser l'ensemble du territoire. L'assemblée départementale a précisé ses intentions en adoptant le 31 octobre 1997 le rapport intitulé « *Réflexions sur des perspectives de développement du Nord Isère* », présenté par Pierre Grataloup, Président de l'association départementale des maires et Président de la commission ad'hoc.

Le Conseil Général s'est engagé à :

- *promouvoir et participer à la dynamique de structuration institutionnelle du Nord Isère,*
- *soutenir le développement de la ville nouvelle,*
- *impulser un aménagement et un développement coordonnés des différents territoires Nord Isérois,*
- *approfondir les réflexions sur les complémentarités à mettre en œuvre en sollicitant les organismes appropriés.*

Ces orientations ont notamment pour objectif :

- *de répondre aux besoins de structuration de l'agglomération du Nord Isère située entre Satolas et Bonce et Bourgoin-Jallieu,*
- *d'être membre de la structure qui aura pour vocation de promouvoir la représentation institutionnelle et l'organisation de ces territoires,*
- *de rechercher rapidement les modalités de la participation du Conseil Général de l'Isère au fonctionnement des institutions de l'Isle d'Abeau afin de permettre à ces organismes de continuer à assurer l'ensemble de leurs missions auprès des collectivités,*
- *de poursuivre sa politique de diversification des transports interurbains et des transports scolaires entre les différents pôles du Nord Isère,*

Ces prises de position fortes sont à traduire dans les faits, et devraient entraîner de nouveaux partenariats entre la nouvelle agglomération et les autres grandes collectivités territoriales concernées.

Pour ce qui concerne la **Région Rhône-Alpes**, en comparaison de l'Île de France, elle ne paraît pas assez *présente* sur la Ville Nouvelle, compte tenu de son intérêt pour le pôle de Satolas. L'organisation de la « nouvelle agglomération » ne peut que conforter la lisibilité et l'importance stratégique Satolas/L'Isle d'Abeau/Bourgoin-Jallieu parmi les espaces à enjeux reconnus au niveau régional qui comprennent d'autres sites comme la Plaine de l'Ain. La Région devrait pouvoir s'engager davantage dans ses champs de compétences connus, notamment :

- les transports et le réseau intercités
- la formation et l'insertion dans le réseau universitaire régional
- l'habitat
- les équipements à rayonnement régional
- le développement économique

La Région a également l'occasion de s'impliquer dans le « contrat global de développement Isère - Porte des Alpes » en cours d'élaboration, incluant 5 cantons (dont ceux de la Ville Nouvelle et de Bourgoin-Jallieu).

A l'occasion des réflexions L'Isle d'Abeau 2015 et Satolas 2015, le Conseil Régional de Rhône Alpes a déjà clairement montré son intérêt et rappelé ses priorités en élargissant sa stratégie au « triangle solidaire de l'est lyonnais » autour de Satolas, comme l'indique ci-après un extrait d'une note des services de la Région (février 98).

« Il reste aujourd'hui à poursuivre cette construction en renforçant la logique d'organisation et la complémentarité de ces pôles de développement voisins qui partagent bien une même communauté de destin.

Cette option passe par une organisation rendue plus lisible de l'articulation entre le site aménagé de Satolas, celui de l'Isle d'Abeau, et sans doute aussi les prolongements possibles en direction de la Plaine de l'Ain, indépendamment de la continuité des tracés des infrastructures de communication faisant la part des différents modes de déplacements. Il est indispensable que l'organisation des espaces nécessaires aux développements prévus soit exprimée dans un document de référence commun établi et approuvé par les différents niveaux de collectivités ou organismes impliqués par la gestion de ces entités complémentaires.

Les premières options prises qui ont donné à l'Isle d'Abeau la vocation de pôle universitaire orienté vers la filière technologique, pourraient, à ce propos, être confirmées et amplifiées dans le schéma régional de l'enseignement supérieur et de la recherche.

La Région a pris une part active dans le choix de cette option qui donne à l'Isle d'Abeau une place particulière dans le partage des fonctions majeures entre les villes principales de Rhône Alpes.

L'évolution et le développement de l'Isle d'Abeau recoupent pour la Région Rhône Alpes d'autres types de préoccupations et d'objectifs :

- *L'élargissement souhaité de la coopération intercommunale, qui doit conduire à une meilleure intégration des initiatives de la ville nouvelle avec celles des communes plus anciennes (telle que Bourgoin-Jallieu) a trouvé une concrétisation avec l'initiative des collectivités locales de travailler à un projet de développement commun, qui servira d'argument à un prochain contrat global de développement,*
- *Un dernier aspect, qui intéresse la Région, est lié au positionnement de l'Isle d'Abeau de part et d'autre de l'autoroute A 43, axe principal de relation entre Lyon et Grenoble. Cet axe revêt un rôle symbolique traduisant le lien jugé vital pour la cohésion régionale qui doit exister entre les deux métropoles de Rhône-Alpes.*

La « voie Dauphine » doit exprimer la communauté d'intérêt à créer entre les deux villes. L'Isle d'Abeau, par sa position, peut donner l'image d'un « pôle relais » entre les deux agglomérations, en même temps qu'elle participe au rapprochement des deux villes. Encore faut-il pouvoir rendre lisible ce lien souhaité entre les agglomérations. »

Enfin, le partenariat est également à développer avec les **collectivités de la Région Lyonnaise**. L'élaboration de la DTA de l'aire urbaine de Lyon sera l'occasion d'un dialogue fécond, notamment avec la **Communauté Urbaine de Lyon** et les partenaires de la **Région Urbaine de Lyon**, dans les domaines de la planification, des transports suburbains, du développement économique, de l'aménagement et de l'environnement.

Le protocole de coopération signé entre la Ville Nouvelle et le Président de la Communauté Urbaine de Lyon le 6 décembre 1996 trouvera une amplification justifiant une contractualisation entre la métropole lyonnaise et la nouvelle agglomération.

Les travaux de l'association « Région Urbaine de Lyon » dans laquelle les responsables isérois sont impliqués, vont également dans le même sens avec, par exemple le « schéma de développement logistique » approuvé en 1997, ou les réflexions sur le développement durable, thème du 2^{ème} forum de la RUL en 1998.

Dans ce même espace métropolitain, la collaboration avec l'ADERLY est à renforcer, et des accords de partenariat sont à passer avec l'aéroport de Satolas et/ou avec d'autres pôles économiques comme la Plaine de l'Ain.

4) MIEUX ANCRER L'ESPACE SATOLAS-L'ISLE D'ABEAU DANS LA METROPOLE, EN S'APPUYANT NOTAMMENT SUR LA FUTURE DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT DE L'AIRE URBAINE DE LYON

Le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 15 décembre 1997 a confirmé la poursuite de l'expérimentation des directives territoriales d'aménagement et le lancement d'une DTA sur l'aire urbaine de Lyon.

Le CIADT a pris en compte les principales conclusions de la réflexion l'Isle d'Abeau 2015.

La lettre de mandat envoyée par les Ministres le 23 février 1998 au Préfet de Région précise :

Le rôle stratégique que doit jouer la métropole lyonnaise dans le Grand Sud-Est justifie en effet, une démarche de planification à long terme concertée avec l'ensemble des acteurs compétents.

Vous êtes donc mandaté pour engager les études préalables à l'établissement d'une directive territoriale d'aménagement sur l'aire de Lyon.

Nous vous demandons de privilégier une aire d'étude intégrant les grands enjeux pour lesquels l'Etat se doit d'afficher des priorités stratégiques, et notamment :

- *le positionnement de l'aire urbaine de Lyon à l'échelle nationale et internationale, et notamment sa place au sein du réseau des agglomérations de la région Rhône-Alpes et dans l'aménagement du Grand Sud-Est ;*
- *les enjeux nationaux et internationaux de transport et de logistique (traitement du transit des marchandises et des voyageurs, pour chacun des modes ferré et routier ; rôle de la plateforme aéroportuaire de Lyon-Satolas ; développement de l'intermodalité, et notamment du transport combiné,...) ;*
- *la maîtrise et la cohérence du développement de l'aire urbaine de Lyon (stratégie de développement économique, valorisation des grands équipements et infrastructures, requalification des espaces en difficulté, politique de l'habitat, organisation des déplacements,...) s'appuyant notamment sur ses pôles de développement privilégiés et soucieux d'une gestion économe de l'espace et de la préservation des coupures vertes ;*
- *la protection et la mise en valeur de l'environnement (préservation des ressources naturelles, notamment en eau ; protection et mise en valeur du patrimoine naturel et paysager ; prévention des risques et des pollutions, notamment de l'air,...) et des espaces agricoles productifs.*

Elles devront prendre en compte les réflexions du rapport « L'Isle d'Abeau - 2015 » et viser la mise en cohérence des différents schémas directeurs dans le périmètre envisagé.

Une telle directive, élaborée par l'Etat en concertation avec les grandes collectivités conformément à la loi, pourrait ainsi prendre la forme d'un « Schéma de Cohérence » de la métropole, non seulement pour les schémas directeurs et autres documents de planification, mais aussi pour définir la vocation complémentaire des différents pôles de développement, la cohérence avec les infrastructures, et proposer un modèle d'organisation spatiale maîtrisé dans la région urbaine. Ainsi pourrait être mieux définie la place du « grand est lyonnais et de l'espace Satolas-L'Isle d'Abeau » dans la métropole.

5) REORGANISER LES SERVICES PUBLICS DANS LE NORD ISERE ET ADAPTER LES TERRITOIRES DES CIRCONSCRIPTIONS

Les limites administratives des cantons et des arrondissements de Vienne et de la Tour du Pin et celles de nombreux services de l'Etat ne sont plus adaptées ni à l'existence de la ville nouvelle, ni à celle de la nouvelle agglomération. Par ailleurs, l'amélioration depuis 25 ans de l'accessibilité place aujourd'hui celle-ci au cœur d'un territoire d'influence qui appelle une relocalisation de nombreux services à la population, trop dispersés par rapport à la concentration de celle-ci.

Un mandat a été donné au Préfet de l'Isère pour faire des propositions opérationnelles relatives à :

- des modifications de découpage de certaines circonscriptions administratives (cantons, arrondissements, circonscriptions judiciaires...).
- une nouvelle carte de l'implantation des services de l'Etat dans la nouvelle agglomération (services du travail et de l'emploi, gendarmerie nationale)
- l'étude d'une « maison des services publics » ou de la mise en réseaux des mairies sur le système d'information territorial de l'Isère.

Les premières demandes exprimées sont en cours d'instruction par les Administrations centrales compétentes en vue de décisions à intervenir au cours de l'année 1998. Les propositions complémentaires devront être rapidement formulées et un dispositif de suivi et d'évaluation sera mis en place pour garantir l'efficacité de l'Etat.

La réorganisation pourrait concerner également d'autres services à l'usager, ceux relevant des Chambres consulaires, de l'ANPE, de la Sécurité Sociale ou même des centres de responsabilité de la télévision ou des nombreuses fédérations sportives.

L'agglomération nouvelle placée au centre de gravité de la région est aussi naturellement attractive pour accueillir des lieux de rencontres régionales.

Elle peut aussi postuler à l'implantation d'organismes et observatoires régionaux comme :

- ⇒ l'observatoire régional de santé,
- ⇒ l'observatoire régional de l'éducation supérieure pour mieux connaître les parcours des étudiants et notamment leurs itinéraires d'insertion professionnelle,
- ⇒ l'observatoire des besoins et des pratiques des populations dans le domaine culturel,
- ⇒ ou le nouvel observatoire régional de l'habitat et du logement, à condition que l'Isère crée, enfin, son observatoire départemental.

Le rapporteur général considère que l'Etat marquerait clairement son intérêt pour la structuration de la nouvelle agglomération en faisant de l'Isle d'Abeau le **nouveau chef-lieu d'arrondissement** et en y installant une sous-préfecture adaptée aux exigences du XXIème Siècle, avec les services déconcentrés qui doivent lui être associés.

6) ORGANISER DES COOPERATIONS TRANSDEPARTEMENTALES

L'existence d'une frontière départementale entre Rhône et Isère, située exactement entre l'aéroport de Satolas et l'Isle d'Abeau, est un facteur important de complexité administrative et un obstacle à la prise de décision.

C'est un sujet également très sensible, car l'élargissement du département du Rhône jusqu'à l'Est de Satolas est relativement récent et marque encore les esprits.

Malgré les arguments de certains pour étendre les limites du département du Rhône à une partie du Nord Isère (appartenance au bassin économique de Lyon, meilleure coordination des projets territoriaux...) cette hypothèse n'est pas envisageable dans le contexte actuel car elle se heurte à la sensibilité de beaucoup d'élus et responsables attachés à une « identité dauphinoise » distincte de celle des territoires les plus proches de Lyon.

Par contre, il est indispensable d'organiser dans ce « grand Est lyonnais » des coopérations transdépartementales qui permettent de dépasser cet « effet frontière » préjudiciable, et cela à divers niveaux intéressant les collectivités territoriales et l'Etat.

On peut ainsi penser à :

- organiser un schéma de **coopération interacadémique et entre les universités** de Grenoble et Lyon, notamment pour les projets d'enseignement supérieur de l'Isle d'Abeau et le Nord Isère,
- organiser un **Schéma de transports et de déplacements unique pour la région urbaine de Lyon** incluant notamment les liaisons entre l'agglomération lyonnaise et la nouvelle agglomération ou, à défaut, une **autorité coordinatrice des transports** entre Lyon et le Nord Isère sous l'égide de la Région et des deux départements (cf. chapitre III).
- mettre en place **une conférence interdépartementale permanente entre les deux conseils généraux de l'Isère et du Rhône** associant les collectivités locales concernées en tant que de besoin (Ville Nouvelle, Communauté Urbaine de Lyon, etc...) et traitant des dossiers de leur compétence.
- mettre en place un dispositif de **coordination administrative « transdépartemental » de l'Etat**, autour de Satolas pour coordonner son action dans le triangle solidaire Satolas - Plaine de l'Ain - L'Isle d'Abeau selon des modalités à préciser (conférence administrative interservices, Sous - Préfet coordonnateur ?...).

7) QUELLE EVOLUTION POUR LE SAN ET L'EPIDA?

La lettre de mission demandait au présent rapport de « formuler des recommandations sur les évolutions souhaitables concernant l'organisation institutionnelle et les outils opérationnels ».

Au terme de ce rapport, que peut on dire du SAN et de l'EPIDA ?

Le SAN et l'EPIDA sont les deux outils principaux issus de la création de la Ville Nouvelle, qui malgré leur fragilité, jouent un rôle clé dans le développement, l'aménagement et la gestion de leur territoire. Ils sont amenés à accompagner voire anticiper les évolutions futures.

Le SAN

Porteur historique de la Ville Nouvelle, le SAN doit assurer la continuité de l'action entreprise en préparant les évolutions indispensables pour s'adapter aux nouvelles missions qui résultent de la mise en œuvre d'une nouvelle étape de développement fondée sur un véritable projet de ville et dans le cadre des nouveaux partenariats évoqués dans ce rapport à l'échelle de la nouvelle intercommunalité.

Dans cette perspective, plusieurs pistes de travail doivent être explorées.

- Préserver les acquis d'une intercommunalité forte notamment dans le domaine de la fiscalité des entreprises.
- Mettre à plat ses compétences et ajuster leur répartition entre le nouvel organisme de coopération intercommunale et les communes membres, en appliquant le principe de subsidiarité.
- Dans le respect des compétences des communes ainsi définies, participer à l'animation des réflexions sur la conception et la réalisation du projet de ville.
- Poursuivre l'inventaire des champs de partenariats avec les collectivités voisines, le Département, la Région, l'Etat et les partenaires économiques et négocier avec eux l'ouverture d'espaces de dialogue et l'engagement de réalisations réelles et concrètes.
- Engager une politique d'investissement ambitieuse et ciblée autour des grands projets d'équipements à l'échelle de la nouvelle agglomération et assurant une solidarité réelle entre les communes membres.
- Rechercher de nouvelles formes de partenariat avec l'EPIDA dont les perspectives d'évolution sont évoquées ci-après.

L'EPIDA

Le sort de l'EPIDA est en partie lié à celui du SAN et à l'émergence de la nouvelle intercommunalité ; il pose aussi la question de la préservation et de la bonne utilisation d'acquis de compétences professionnelles au service du développement territorial.

L'Etablissement Public, créé par l'Etat le 10 janvier 1972, pour aménager et développer la Ville nouvelle devra évoluer.

Ces évolutions concernent ses missions (les problèmes d'aménagement et de développement du territoire ont sensiblement changé de nature comme l'a montré le rapport), son territoire d'intervention, son mode de financement et très probablement ses statuts dans la mesure où les collectivités devront être plus présentes aux côtés de l'Etat. Il convient de remarquer que même lorsque le statut de Ville Nouvelle aura été supprimé, ce territoire aura toujours besoin d'une structure d'études de projets et d'aménagement opérationnel compte tenu des enjeux de développement concernant durablement ce secteur du Nord-Isère et du Grand Est Lyonnais développés dans ce rapport.

Un objectif partagé pourrait être de ne pas disperser les compétences de l'EPIDA mais de les mettre au service de l'agglomération élargie voire même pour certaines d'entre elles au service d'autres territoires. C'est ainsi que l'EPIDA, selon les évolutions souhaitables de l'organisation institutionnelle pourrait se déployer simultanément sur plusieurs axes :

- intervenant foncier et développeur d'opérations pour compte propre,
- fonction de « développeur économique » pour le territoire élargi, en liaison avec des partenaires comme la CCI...
- opérateur pour le compte de la nouvelle structure de coopération intercommunale d'agglomération, et ensemblier de projets complexes associant public privé au sens large, y compris sur les territoires urbains existants
- agence d'études urbaines pour la future structure de coopération intercommunale (planification stratégique, documents et projets d'urbanisme, etc...), et pour le pays Nord Isérois.

Les ressources de l'aménageur EPIDA ne sont, dans le système actuel, que ses recettes commerciales résultant pour l'essentiel de la vente de terrains. Le volume d'activité, en terme de cessions foncières est actuellement insuffisant pour assurer l'équilibre financier en raison de la crise immobilière, du changement intervenu en matière de « prix » des terrains industriels, et de la pause du logement social.

Il faut cependant souligner les décalages qui existent entre cette baisse du volume des cessions foncières et la dynamique économique du site qui se traduit par une croissance des emplois, de la base fiscale et des investissements immobiliers. Or ces paramètres n'entrent pas dans l'assiette de rémunération de l'EPIDA, alors que celui-ci contribue fortement à cette dynamique par ses actions de promotion et de développement de la ville Nouvelle dans la durée.

Afin de surmonter les fragilités aujourd'hui constatées, il serait nécessaire d'adosser davantage l'EPIDA (comme le sont les autres structures d'aménagement) sur une grande collectivité du type Conseil Général de l'Isère, qui serait son partenaire privilégié avec l'Etat et le SAN ou la nouvelle structure intercommunale. Cela implique des évolutions de statuts.

Si un opérateur foncier devait se créer en région lyonnaise, des synergies sont également à trouver entre l'EPIDA et un tel outil. A noter que des opérations sont à prévoir avec le futur EPORA (Etablissement Public foncier de l'Ouest Rhône-Alpes) lorsque celui-ci sera créé même si les territoires respectifs sont bien distincts.

Ces perspectives impliquent certainement des évolutions dans les métiers et les cultures professionnelles, et devraient s'inscrire dans une prospective plus large sur l'avenir des outils d'aménagement en région lyonnaise et en Rhône Alpes.

CONCLUSION

CONCLUSION

REFONDER UN NOUVEAU PARTENARIAT ENTRE L'ETAT ET LES COLLECTIVITES

Ces évolutions sont cohérentes avec ce que déclarait Monsieur Louis Besson, Secrétaire d'Etat au Logement, le 10 octobre 1997 devant l'association des élus des villes nouvelles :

« Cette évolution implique des termes renouvelés de collaboration entre les élus et les établissements publics de l'Etat... »

« Deux éléments au moins me paraissent essentiels :

« - le besoin d'une vision stratégique à moyen terme »

« - la responsabilité croissante des élus locaux dans les prises de décisions et dans la gestion de ces agglomérations... »

« Nous devons rechercher les voies d'un nouveau « droit commun » pour les villes nouvelles, fondé sur un double principe :

« • préserver, voire développer les acquis de l'intercommunalité »

« • renforcer aux côtés de l'Etat, l'engagement et la responsabilité des collectivités locales... »

« Le moment semble venu d'aller plus loin et la formule de la communauté urbaine avec la « taxe professionnelle d'agglomération que vous proposez me paraît à priori aller dans ce « sens. »

« De nouvelles formes de partenariat doivent impliquer l'ensemble des collectivités « territoriales, afin de développer une vision commune et cohérente de chaque agglomération nouvelle, à l'horizon des prochaines années. D'opérations d'intérêt national à l'origine, les villes nouvelles deviennent progressivement des opérations d'intérêt local et régional. »

« Ce partenariat renouvelé devrait continuer d'impliquer la Région, comme en Ile de France, mais il devra aussi impliquer davantage les Départements. »

« Il faut nous engager résolument sur la voie de la contractualisation. »

« Dans cette perspective, la constitution de syndicats mixtes regroupant tous des échelons de collectivités, afin de développer une plus grande cohérence de planification peut constituer une avancée intéressante. C'est ce qui, je crois, est en train de se mettre en place à l'Isle d'Abeau. »

« L'Etat doit soutenir les établissements publics qu'il a créés. »

« Il faut une réponse adaptée à chaque cas en indiquant les évolutions sur au moins trois ans »

«examiner les possibilités d'une certaine mutualisation entre Etablissements Publics. »

«établir un bilan précis du stock foncier... »

- Nouvelle planification avec la Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire urbaine de Lyon, encadrant le nouveau schéma directeur du pays Nord Isérois,
- Nouveau projet d'agglomération,
- Nouvelle intercommunalité à construire, communauté solide, pour mettre en oeuvre le projet de la nouvelle agglomération,
- Nouveaux partenariats à construire, notamment avec le Département de l'Isère, et avec l'ensemble des Collectivités, dans la perspective du prochain contrat de Plan entre l'Etat et la Région, et des contrats d'agglomération envisagés dans le cadre du XIIème plan

Beaucoup d'idées, de projets, de propositions pour que l'Isle d'Abeau cesse d'être « ville nouvelle à l'ancienne » et devienne « agglomération durable » du 21^e siècle.

Chaque acteur doit désormais s'impliquer dans la mise en œuvre :

- Les communes et groupements de communes doivent avoir la volonté de construire ensemble la « nouvelle agglomération » autour d'un projet ambitieux, en s'appuyant sur une nouvelle intercommunalité forte.
- On ne peut que se féliciter des intentions du Département de l'Isère, qui doit maintenant passer à l'acte en participant à la construction de cette « nouvelle agglomération ».
- La Région Rhône Alpes en élargissant le territoire, espace à enjeux, autour de Satolas, doit renforcer son engagement, notamment dans le domaine des transports, des formations supérieures et des équipements régionaux.
- Le partenariat est également à renforcer avec la Communauté Urbaine de Lyon.
- L'Etat enfin, doit assumer l'héritage en même temps qu'il prend en compte les engagements d'aménagement du territoire, créer les conditions d'une nouvelle communauté d'agglomération, organiser la planification à grande échelle, inciter les collectivités locales et contribuer techniquement et financièrement à la relance de la dynamique territoriale et à la réussite du projet urbain.

Il devra veiller avec les collectivités à faire évoluer les outils existants et régler les problèmes de fragilité qu'ils rencontrent afin qu'ils aient la capacité d'accompagner et d'anticiper les mutations nécessaires.

A la suite du CIADT du 15 décembre 1997, un comité interministériel doit prochainement arrêter toute une série de mesures ou initiatives de l'Etat pour donner un second souffle à cette grande ambition.

Il n'appartient pas au rapporteur général d'effectuer des choix et d'établir des priorités. Cependant, pour que cette démarche L'Isle d'Abeau 2015, qui a mobilisé beaucoup d'acteurs de terrain, produise des effets durables avec la mise en œuvre des 6 objectifs stratégiques, il lui revient de dire l'importance qui lui semble devoir être accordée à la mise en place rapide de la « Conférence des maires » et au traitement par l'INSEE de la Ville Nouvelle comme une unité urbaine.

Le Rapporteur Général

Le 30 juin 1998

Jean-Marie BUTIKOFER
Ingénieur Général des Ponts & Chaussées

Représentants la Communauté Urbaine de Lyon

Monsieur le Président de la Communauté Urbaine de Lyon

Monsieur Jacques MOULINIER

Représentant le Président de la Courly

Monsieur Jean-Louis HELARY

Cabinet du Président

Représentants des Collectivités Locales

Monsieur Raymond FEYSSAGUET

Président de l'EPIDA -

Maire de Villefontaine

Monsieur Michel BACCONNIER

Président du San -

Maire de St Quentin-Fallavier

Monsieur André COLOMB-BOUVARD

1^{er} Vice-Président du SAN jusqu'en 1997

Conseiller Général

Monsieur Edmond GONNET

Maire de Vaulx-Milieu

Monsieur Jean PAPADOPULO

Maire de Four

Monsieur Joël GRISOLLET

puis Monsieur Alain ROSSOT à partir de 1997

Maire de l'Isle d'Abeau

Monsieur Jean-Serge VALLA

Directeur Général du SAN

Monsieur Edmond ROY

Maire de Bourgoin-Jallieu

Monsieur Achille PAOLI

Maire de La Verpillière

Monsieur Jean BESSON

Maire de Satolas et Bonce

EPIDA

Monsieur Jean FREBAULT

Directeur Général de l'EPIDA

Coordonnateur délégué l'Isle d'Abeau 2015

Monsieur Michel-André DURAND

Directeur Général Adjoint de l'EPIDA

Rapporteurs ou animateurs des groupes

Monsieur Bruno ACHARD

Directeur Général CCI Nord Isère

Monsieur Jacques PERNELLE

DAEI - MELTT

Monsieur Bernard CONSTANTIN

Directeur du Service d'Etudes du SGAR

Monsieur Robert BOURVIS

P. D. G. PUBLICIS-CACHEMIRE

Monsieur Jean DELLUS

Consultant en Urbanisme

Monsieur Dominique PRAT

DDE Isère

Monsieur Jean-François BALLE

DDE Isère

Monsieur Alain DECHAMBENOIT

EPIDA

Monsieur Robert LUSERGA

EPIDA

Monsieur Bernard MILLERIOUX

EPIDA

Monsieur Thierry TOULEMONDE

EPIDA

Monsieur Jacques ZAMBERNARDI

EPIDA

Rapporteur général

Monsieur Jean-Marie BUTIKOFER

COMPOSITION DES GROUPES DE TRAVAIL (1995-1996)

L'ISLE D'ABEAU 2015

Groupe de travail n° 1

Stratégie de développement économique

Président R. FEYSSAGUET - Président de l'EPIDA - Maire de Villefontaine
Rapporteurs B. ACHARD (CCI Nord Isère) et J. PERNELLE (MELTT)
Animation EPIDA

Groupe de travail n° 2

Place de l'Isle d'Abeau dans son environnement territorial

Président J.R. GARNIER - Préfet de l'Isère
Rapporteur B. CONSTANTIN - SGAR - en liaison avec EPIDA

Groupe de travail n° 3

Actualisation du projet de ville dans un cadre territorial élargi

Président J. GRISOLLET - Vice-Président du SAN - Maire de l'Isle d'Abeau
Rapporteurs EPIDA - SAN - DDE 38

Groupe de travail n° 4

Cohérences administratives et implantations des services publics et parapublics

Président E. KARLIN - Sous-Préfet de la Tour du Pin
Rapporteur M.A. DURAND - Directeur Général Adjoint EPIDA

REMERCIEMENTS

En signant ce rapport définitif après plus de deux ans d'un intense travail collectif, j'éprouve un immense sentiment de reconnaissance pour tous ceux qui ont participé par leur travail, leurs idées et leurs contributions écrites, à l'élaboration de cette grande ambition.

En premier lieu, je remercie Jean FREBAULT, Michel A. DURAND et toute l'équipe de l'EPIDA avec une pensée particulière pour Marie-Françoise et Valérie qui ont assuré avec une bonne volonté inépuisable la confection de ce rapport.

Merci à tous ceux qui ont travaillé dans les groupes de travail, les Présidents et les rapporteurs que je cite tous ensemble, Messieurs FEYSSAGUET, ACHARD, PERNELLE, CONSTANTIN, GRISOLET, MILLERIOUX, et KARLIN - Sous-Préfet de la Tour du Pin.

Merci au comité de pilotage présidé par Monsieur le Préfet de la Région Rhône-Alpes, Préfet du Rhône, Monsieur le Préfet de l'Isère, et tous ceux dont les noms figurent à la page précédente, je citerai ceux dont les contributions ont alimenté ce rapport. Le SGVN avec B. GUIRAUDEN qui a préparé le Comité Interministériel, Messieurs BACCONNIER, Président du SAN et les maires des communes du SAN, Messieurs ROY - Maire de Bourgoin-Jallieu - PAOLI - Maire de la Verpillière - BESSON - Maire de Satolas et Bonce - P. RAULIN, Directeur Régional de l'Équipement et sa note sur les transports et infrastructures - les représentants de la Région notamment Messieurs RIVOIRE, Directeur Général de TRACES, et SINOUE, Directeur Général des Services, le Conseil Général avec le rapport du vice-président, Pierre GRATALOUP.

Merci aussi aux entreprises et à leurs représentants dans les groupes de travail : Messieurs Cambon - RADIAL, De Artola - SMV, Debreuil - GEPRIM, Hervé - AUGUSTE THOUARD CONSEIL, à l'INSEE, aux Chambres de Commerce et de l'Industrie du Nord Isère et de Lyon., à l'ADERLY, l'AEPI, et aux partenaires économiques de l'Isère et de la Région Rhône Alpes.

Merci enfin aux parisiens, à la DATAR - à Mesdames SERENI et ROSEAU et Monsieur GUYOT qui ont participé avec efficacité à cette réflexion, à ceux de notre Ministère et en particulier Aude DEBREIL, Guy FAURE et Jean-Pierre GUILLAUMAT.

Merci à Jean-Eudes ROULLIER dont les relectures dynamiques apportent tant dans la forme et sur le fond.

Merci à Jean PATTOU, pour une belle couverture, et surtout merci à toutes et à tous ceux que je n'ai pas cités et sans qui le rapport n'aurait pas trouvé cet équilibre mesuré, que le rapporteur général s'est efforcé de traduire avec exactitude dans un texte qui appartient un peu à chacun.