

Programme interministériel Histoire et Evaluation des villes nouvelles

Acteurs et mémoire des villes nouvelles

Première campagne d'archives orales
menée auprès des acteurs de la genèse des villes nouvelles
françaises

par Sabine Effosse

(agrégée et docteur en Histoire, maître de conférences à l'Université de Tours)

Juin-Septembre 2002

Entretiens de MM :

Michel BOSCHER
Philippe BRONGNIART
Michel GIRAUD
Serge GOLDBERG
Roland NUNGESSER
Georges PEBEREAU
René ROSSI
Jean-Eudes ROULLIER
Guy SALMON-LEGAGNEUR

La retranscription des entretiens a été amendée par les auteurs qui ont donné leur accord pour consultation publique.

Toute citation devra faire mention des références suivantes : Nom du témoin, entretien réalisé par Sabine Effosse, le (date de l'entretien), numéro de l'entretien, *Première campagne d'archives orales « Acteurs et mémoires de villes nouvelles »* réalisée pour le compte du Programme interministériel Histoire et Evaluation des villes nouvelles.

Documents également consultables sur Internet sur le site du Centre de Documentation de l'Urbanisme : <http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu>

Sur les villes nouvelles voir également le site du Programme interministériel Histoire et Evaluation des villes nouvelles : <http://www.villes-nouvelles.equipement.gouv.fr>, ainsi que le site de l'association Urbamet : <http://www.urbamet.com>

Programme interministériel Histoire et Évaluation des Villes Nouvelles

Acteurs et mémoire des villes nouvelles

Campagne d'archives orales

Entretien de **René Rossi**

Archiviste : **Sabine Effosse**

Date de l'entretien : **17 juillet 2002**

N° de l'entretien : **1**

ELEMENTS BIOGRAPHIQUES

René ROSSI

Date de naissance :

17 août 1929 (Algérie)

Etudes et Diplômes :

Ecole polytechnique

Ecole nationale des Ponts et Chaussées

Carrière (secteur public) :

Chargé de mission pour les Jeux Olympiques de Grenoble (1968)

Directeur de la mission d'aménagement de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau (juin 1968-juillet 1971)

Directeur département de l'Equipement de Seine-Maritime

Directeur du CSTB

Préfet, Directeur régional de l'Equipement d'Ile de France

Sabine Effosse

Comment êtes-vous arrivé à la tête de la Mission d'études et d'aménagement de l'Isle d'Abeau ?

René Rossi

J'étais Ingénieur d'arrondissement à Grenoble où j'ai participé aux Jeux Olympiques. J'ai pris comme poste, après la fin des Jeux Olympiques, ce que l'on appelait le GEP à l'époque. C'était la période de transformation du ministère qui prenait en charge l'urbanisme. J'ai tout de suite été intéressé par l'Isle d'Abeau, car je suis allé participer, avec le directeur de l'OREAM de l'époque, Monsieur Olivier, au schéma directeur de Lyon. J'ai donc travaillé sur ce schéma. Je n'avais pas envie de "repiquer" à un poste traditionnel. Les investissements prévus à Grenoble avaient été réalisés pour les Jeux Olympiques, et on s'était follement amusé pendant un certain temps. L'urbanisme me plaisait beaucoup. J'ai essayé de devenir Directeur et de participer à l'aventure des villes nouvelles. Mais à l'époque, on était chargé de mission. Il y avait d'abord la mise en place d'une Mission avant la création d'un Etablissement public. J'ai été chargé de la mise en place de l'équipe qui devait s'occuper de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau qui figurait en toutes lettres dans le schéma directeur.

Sabine Effosse

Mais je crois qu'il y avait un autre candidat. Il y avait Michel Piquard qui souhaitait...

René Rossi

Il y a peut-être eu d'autres candidats, je ne les connais pas. J'ai été nommé dans un climat un peu spécial. On était en 1968. Je suis venu souvent à Paris à cette époque et j'ai toujours considéré qu'il y avait une erreur colossale sur ce mai 1968; ce n'était pas une révolution sociale, ce que l'on admet maintenant. Par contre, je n'avais pas imaginé qu'il allait aussi profondément bouleverser la France. Est-ce que vous voulez savoir pourquoi j'estime avoir été nommé ?

Sabine Effosse

Oui, si c'était possible, si ça ne vous ennuie pas. On a souvent parlé d'un réseau des Ponts et Chaussées.

René Rossi

Oui, incontestablement, et c'était naturel compte-tenu de l'implication du Ministère. J'avais un certain nombre d'amitiés à Lyon à ce moment-là. J'étais très bien considéré dans l'Isère. Les Jeux Olympiques avaient été un succès. J'étais considéré comme un bon élément capable de faire des choses difficiles, délicates et nouvelles.

Sabine Effosse

Vous aviez fait vos preuves, en quelque sorte, avec les Jeux Olympiques.

René Rossi

Pas seulement. Avant, j'avais fait Montbéliard et Dunkerque. Montbéliard, lors d'une grande période du développement de Peugeot. Ensuite, je suis allé à Dunkerque où la reconstruction était intense, et où arrivait Usinor. Et après, je suis allé à Grenoble parce qu'il y avait les Jeux Olympiques (et que j'aimais passionnément la montagne). Chaque fois, il s'agissait d'une accélération brutale de croissance avec de forts développements urbains.

Sabine Effosse

Est-ce que vous avez des attaches en Isère ?

René Rossi

Aucune, je suis Corse à 100 %. Je suis le produit de l'éducation républicaine, sans appuis particuliers. J'étais bon élève. J'étonne mes petits-enfants en leur disant que je ne savais pas ce que c'était que Polytechnique quand j'ai passé mon bac. Un professeur m'a dit qu'il fallait préparer Polytechnique, ce que j'ai fait. J'ai été reçu. Bref, j'ai été nommé Directeur, avec un budget et le soin de recruter une équipe.

Sabine Effosse

Aviez-vous des relations avec la DATAR ?

René Rossi

Oui, bien sûr, via l'OREAM, un certain nombre de relations, mais pas très intenses. J'ai donc été nommé, je me suis installé avec mon budget au marché de gros de Lyon, à côté de l'OREAM, et j'ai recruté une équipe. D'abord Monsieur Vignaud, qui était un des urbanistes clefs du schéma directeur de Lyon. C'est-à-dire que j'ai pris l'urbaniste pour lequel j'avais beaucoup d'estime, qui était un homme « malheureux ». Il n'avait pas pu beaucoup construire

mais il avait un très grand talent d'urbaniste. Il a fait une carrière en dessous de celle qu'il aurait dû faire. C'est mon sentiment. Je lui ai demandé de venir et nous avons ensemble choisi des architectes, certains tout jeunes, venant de la génération 68, c'est-à-dire aptes à faire des tableaux, des matrices, très férus de sociologie, beaucoup moins portés sur le dessin. Puis, j'ai recruté un certain nombre de collaborateurs d'origines différentes. Il n'y avait que peu de fonctionnaires.

Sabine Effosse

Aviez-vous des sociologues ou pas du tout ?

René Rossi

J'avais des géographes, mais peu de sociologues. Ceci étant tout le monde à l'époque était passionné de sociologie. J'avais surtout des urbanistes, des géographes et des ingénieurs. Et ensuite, a été prise la décision de s'implanter sur le site.

Sabine Effosse

Pouvez-vous me parler un peu de ce fameux site de l'Isle d'Abeau qui est en fait en bordure de l'autoroute ?

René Rossi

Pourquoi le choix d'une ville nouvelle à l'Isle d'Abeau ? A l'époque, après bien d'autres (Angleterre, Pays scandinaves...) la France était tombée sous le charme des villes nouvelles : lutter contre la tache d'huile, les ségrégations, la destruction du milieu naturel ou rural, etc. . Le standing imposait la ville nouvelle dès lors qu'on était une grande métropole régionale, destinée à équilibrer, à prendre le relais de la gloutonne Ile de France.

Lyon pouvait même être considérée comme un cas exemplaire. La géographie d'abord : le couloir du Rhône est un axe historique et essentiel de la France, et à travers elle, de l'Europe. Tous les « transports » y sont concentrés : axes routiers, fer, eau, énergie électrique, pétrole, télécommunications, aéroport. A l'ouest, le Rhône coule au pied du Massif central qui entre dans Lyon et accueille la banlieue dorée, et des grands ensembles et des équipements de prestige. A l'est, au contraire, il faut parcourir plusieurs dizaines de kilomètres de terrasses alluviales avant de rencontrer les derniers bouts du Jura qui sont suivis par les terres froides, vestiges de la grande glaciation avant d'aborder les Alpes avec le grand sillon de l'Isère. Le développement « classique » et le moins ordonné s'y est donné libre cours : industrie lourde

(chimie), tissu industriel très varié, développement de l'habitat avec des zones à problèmes célèbres, etc.

Lyon avait connu un fort développement économique, ses industries cherchaient de l'espace, l'avenir était prometteur. Or, Lyon constituait un bouchon pour la route, une difficulté pour le fer, et Bron ne pouvait jouer le rôle d'aéroport international.

Le schéma directeur avait comme ambition de reconquérir tout le sillon, d'offrir des choix de développement ordonné, de permettre la réalisation de grandes infrastructures de transport (alors inexistantes) avec tout particulièrement la réalisation de Saint-Exupéry, et de permettre une liaison intense dans tous les domaines avec le sillon alpin, fort de plus d'un million d'habitants et alors en phase de développement extrêmement rapide. Le projet prévoyait un grand axe Nord-Sud, routier et ferroviaire, hors agglomération et tangentant Saint-Exupéry. Cet axe croisait les liaisons Lyon-Bourg-en-Bresse par la plaine de l'Ain, et les liaisons Lyon-Arc alpin de Grenoble à Genève, via précisément le site de l'Isle d'Abeau, comme la plaine de l'Ain était le site de la seconde ville nouvelle projetée.

La réalisation de l'aéroport de Satolas nécessitait l'arrêt de l'extension vers l'Est, et sa protection, un strict contrôle de l'urbanisation future qui devait être accueillie au-delà, c'est-à-dire sur la ville nouvelle.

Il faut ajouter que de l'Isle d'Abeau partait une autoroute vers St-Etienne, ce qui donnait à ce lieu un statut de centre de gravité. Cette vision a rapidement été perçue par les acteurs économiques intéressés aux plates-formes logistiques.

Le projet de ville nouvelle était donc logique du point de vue aménageur, mais, dessous, il y a eu aussi une idée politique classique.

C'était l'époque de la modification des limites du département du Rhône et de celui de l'Isère. En effet, le département du Rhône, riche et peuplé, mais de faible surface ne voulait en aucun cas que les autoroutes concernant Lyon passent dans l'Isère, puisque à l'époque c'était les ingénieurs de l'Isère qui auraient étudié les autoroutes ! donc, inadmissible. Et par conséquent, un des moyens que l'on avait vus était de donner de l'air à la métropole en rattachant à Lyon un territoire plus grand. Les canuts étaient oubliés, et donc il fallait l'étendre du côté où se passaient les choses, c'est-à-dire à l'est. C'était la première démarche. Mais on amputait, à ce moment-là l'Isère, qui perdait donc une région très développée. Comme compensation, et pour montrer que c'était au fond un acte de développement, on a dit que la ville nouvelle serait dans l'Isère, de façon à avoir là un pôle de croissance remplaçant et s'ajoutant à l'ancien. Cela correspond d'ailleurs à la réalité, parce que si Lyon est beaucoup plus proche, le Bas Dauphiné, c'est quand même l'Isère, ce n'est pas le Rhône. Quelque part, il y a une attraction

historique pour la montagne, pour Grenoble. Donc, il y avait cette idée de compensation, qui a eu comme conséquence, même si les gens de la commune de Bourgoin y étaient plutôt favorables, l'hostilité de Vienne qui n'a jamais aimé ce projet. Il y a eu l'hostilité des gens entre Bourgoin et la Tour du Pin qui, eux, ont tenu un autre discours : "On va manger l'Isère par morceaux, on prend l'aéroport, les communes qui sont développées, qui sont riches, etc. On nous dit qu'on fait la ville nouvelle. Et quand elle sera faite, on dira qu'il faut l'intégrer à la communauté urbaine de Lyon. Et on nous prendra un nouveau bout de l'Isère. Donc s'il faut faire la ville nouvelle, il faut la faire en creusant un grand trou entre la ville nouvelle, et Lyon». Il faut dire que le "troc" politique était quand même une compensation : on ampute, mais on donne en échange un pôle de développement. On n'en fait pas une zone minable. Ce qu'on donne à Lyon va freiner le développement, mais permettre une grande infrastructure qui intéresse tout le monde, et va permettre, par contre, la croissance de la ville nouvelle. En tant que géographe, vous constaterez que les rapports entre les deux villes ne sont pas d'une densité extraordinaire. Les villes sont largement plus reliées au reste de l'Europe qu'entre elles. Saint-Etienne est une ville qui était alors en pleine crise. Et d'ailleurs, son développement se fait tout à fait de l'autre côté, dans la plaine. La situation politique est restée pendant très longtemps assez étonnante. La première fois que je suis allé voir Monsieur Pradel, le Maire de Lyon, il m'a reçu gentiment. Il m'a dit qu'il aimait bien les ingénieurs des Ponts et Chaussées. Mais il ne voyait vraiment pas ce que je venais faire chez lui puisqu'il n'était pas conseiller général de l'Isère. Donc, il ne voulait rien savoir de la ville nouvelle. Moyennant quoi, les milieux économiques de Lyon ont été plutôt "pour", le Préfet était "pour". Donc, cela s'est quand même bien passé.

Les atouts futurs étaient incontestables. La situation immédiate était loin d'être brillante. La zone était reliée à Lyon par une méchante et dangereuse route nationale, et le grand chantier c'était le tunnel de Fourvière qui reliait l'Ouest au grand axe Nord-Sud qui passait le long du Rhône. Le premier bout d'autoroute à l'Est, gratuit, était en direction de Pont-d'Ain, et il a fallu attendre le programme Chalendon d'autoroutes à péage vers l'Isle d'Abeau pour voir se concrétiser l'axe prévu. Le contournement Nord-Sud n'a jamais vu le jour. Lui a succédé une autoroute urbaine, mal foutue, en pleine zone construite. Celle-ci était justifiée par le trafic local. Elle pose problème et la presse nous dit que l'axe Nord-Sud futur sera à l'Ouest alors qu'il est évident que c'est une très lourde erreur en matière d'aménagement et que cet axe ne débouchera que sur un...bouchon.

Sabine Effosse

Mais le Préfet de l'Isère n'était pas pour, je crois savoir.

René Rossi

Le Préfet de l'Isère a été neutre. L'affaire était sous l'autorité directe du Préfet de Région. Je dois dire qu'honnêtement, aucune des administrations, aucun des pouvoirs n'a joué négativement, bien au contraire. Politiquement, il y a eu des freinages car la ville nouvelle a été ici ou là mal ressentie avec des oppositions même au niveau local. C'était l'époque où les préfets avaient une autorité qu'ils ne craignaient pas d'affirmer. Maintenant, il n'y a plus aucun préfet de ce style-là, cela n'existe plus. Au niveau des milieux économiques, il y a toujours eu un soutien, un peu hypocrite peut-être. Cela ne les empêchait pas de faire leurs propres projets. Mais, il y a toujours eu un soutien parce qu'il fallait faire sortir l'aéroport, etc. Un des grands débats a été celui du péage ou pas de péage. On a fait une ville nouvelle, mais en y collant un péage juste aux portes d'entrée, ce qui était une bonne façon de faire ; surtout qu'on a fait des bouts d'autoroute gratuits d'un côté et d'autre, ce qui est d'une cohérence parfaite. Quand vous êtes le directeur de la ville nouvelle et quand vous essayez de vendre vos terrains et d'attirer les gens, c'est un discours qui passe très mal. Le maire de l'Isle d'Abeau de l'époque y a beaucoup cru, et cela lui a coûté sa place. Il faut dire qu'au départ, on avait beaucoup d'ambition, et on s'était étalé sur la totalité du site. Géologiquement, l'Isle d'Abeau est véritablement une île. Quand vous regardez une carte géologique, il y a des petits bouts de Jura à l'extrême limite. Et c'est le dernier petit bout du Jura. Et puis après, il y a ce qu'on appelle « les terres froides », c'est-à-dire, au fond, les restes d'alluvions des grands glaciers du Rhône. Il faut se mettre en situation passée. Les grands glaciers du Rhône avaient à peu près 1000 mètres d'épaisseur à l'époque. Quand j'ai fait le grand tremplin de Saint-Dizier pour les Jeux Olympiques, nous avons eu la satisfaction de découvrir que la limite extrême des glaciers était juste au pied de la piste. Et c'était superbe. On a sorti du Vercors, qui est un massif calcaire bien connu, des blocs de granite magnifiques. Et il y a une grande dépression dans laquelle on devait faire le fameux lac, projet qui n'a jamais abouti, et c'est dommage. Quand on s'est installé sur le terrain en 1969, dans des constructions préfabriquées sur le point haut de l'Isle d'Abeau, on ne nous a jamais vandalisés. Pendant toute la campagne, on a tenu des meetings pour expliquer la ville nouvelle, avec une opposition résolue.

Sabine Effosse

Une opposition locale.

René Rossi

Locale résolue, non pas politique mais montée par des propriétaires fonciers qui voulaient librement faire des affaires. Alors, nous avons joué une carte heureuse. Nous avons réussi à nouer des liens avec les paysans, grâce à un homme qui vient de mourir et qui s'appelait Fiat, qui était du cabinet Degaud, qui était géomètre et qui, à la fin, était un maire de la banlieue de Grenoble. C'était un homme vraiment remarquable qui connaissait les problèmes fonciers et agricoles admirablement. Nous avons eu également un appui des Domaines exceptionnel. Nous avons pu passer des accords avec les agriculteurs, intéressants pour eux et pour nous. En gros, on achetait le terrain deux fois plus cher que le prix agricole. Et on les a surtout aidés à se réimplanter. Cela s'est bien passé.

Sabine Effosse

Pour la maîtrise foncière ?

René Rossi

Oui, Grâce aux jeunes agriculteurs.

Sabine Effosse

Parce qu'il y en avait beaucoup dans la région ?

René Rossi

Oui, mais jeunes ne veut pas dire « ados » ! Ce sont des endroits où le maïs est très rentable, il ne faut pas l'oublier. Donc, ils ont pu se réinstaller dans les Landes, dans le Sud-Ouest, etc. On avait mis un dispositif de surveillance foncière. On savait bien à qui appartenait les propriétés, qui voulait acheter, les manœuvres, etc. La mécanique foncière marchait. Et au fond, cela nous a quand même enlevé un grand problème. On a eu quelques petits ennuis sur des petits lotissements du coin. Mais on peut dire que l'on a eu une maîtrise foncière satisfaisante.

Sabine Effosse

Donc, tout ce qui était prévu a pu être préempté et acheté ?

René Rossi

On a acheté ce qu'on pouvait. Et on a même revendu des terrains assez rapidement. On a eu une maîtrise foncière grâce aux Domaines, dans de bonnes conditions, sans expropriation, sans drame, ce qui a beaucoup fait retomber l'hostilité. De plus, on avait la chance ou la malchance, que bien qu'ayant des sites extrêmement beaux, la demande était limitée. L'Ouest lyonnais faisait prime ; l'accessibilité était mauvaise et les réseaux insuffisants. Je ne sais pas si vous connaissez l'Isle d'Abeau.

Sabine Effosse

Non.

René Rossi

Il y a des vallées, il y a des îles. Et puis, il y a un relief assez fort. Et comme je vous l'ai expliqué, c'était parfois des zones qui ont été modelées. Il y avait des étangs, certains naturels, mais souvent aussi des étangs agrandis par surélévation, de 15, 20, 25 hectares. Les sites sont très beaux parce qu'il y a des plans d'eau. Et puis, il y a du relief.

Sabine Effosse

Avez-vous utilisé ces étangs ?

René Rossi

Bien sûr. C'était un très beau pays qui, pour le bourgeois lyonnais, n'existait pas. Pour lui c'était l'Ouest, il allait sur le Massif Central. Le site est très beau une fois qu'on a passé la zone de la banlieue industrielle Est de Lyon dans laquelle on a rejeté tout ce qui était polluant, puisque c'est là qu'il y a la chimie, etc. Mais après, quand on arrive sur ce relief-là, il y a des paysages qui sont extrêmement agréables. Le Bas Dauphiné est très beau. De mon bureau, on voyait le Mont-Blanc par temps clair. D'ailleurs, c'était mauvais de voir le Mont-Blanc, parce cela voulait dire que le lendemain il allait pleuvoir.

Sabine Effosse

C'était un site agréable.

René Rossi

On a fait un schéma d'urbanisme qui était très ambitieux, mais à l'époque on l'était beaucoup.

Sabine Effosse

Vous étiez parti pour combien d'habitants ?

René Rossi

150 000 à peu près. On était déraisonnable. Au Vaudreuil, c'était pire ! Donc, on a sorti un schéma. Et mon dernier acte a été de soutenir ce schéma devant le Conseil d'État. En même temps, on a noué des liens avec l'aide de la DATAR. On a réussi à faire des choses relativement intéressantes au niveau de l'université. Il y avait eu un rapprochement entre l'université de Lyon et celle de Grenoble. Politiquement, cela s'était dégonflé aussi, dans la mesure où le Conseil général du Rhône était venu en visite clandestinement. Le Conseil général de l'Isère est, lui aussi, venu. Et le Préfet est venu avec le Président du Conseil général du Rhône. Les rapports que l'on avait avec la mairie de Bourgoin étaient bons. En politique, il y avait Monsieur Oudot avec qui j'ai toujours eu des relations excellentes. Les drames politiques sont arrivés au moment des élections. Cela a d'ailleurs été une des raisons de mon départ, moment auquel est arrivé un monsieur qui allait conquérir cet endroit-là et qui, sous prétexte que sa femme était à la télévision locale et qu'il se baladait dans une voiture de prestige anglaise, pensait que c'était gagné. C'était un monde très différent. J'ai eu droit à des campagnes assez dures, et si je n'avais pas été très appuyé par Max Moulin... Mais quand vous êtes pris comme ça, il y a un problème. On est un peu découragé. Donc, Chalandon est venu à l'Isle d'Abeau. Et il se trouvait qu'à l'époque, c'était probablement moi qui connaissais le mieux Lyon. Sur le développement économique, les activités, les PME qui sortaient de Lyon, le contact avec Chalandon a été très bon.

Sabine Effosse

Pourtant, il était hostile aux villes nouvelles.

René Rossi

Donc, l'administration m'a proposé soit de devenir Directeur départemental de l'Équipement de Strasbourg, soit de devenir DDE de Rouen. Je suis allé à Strasbourg et à Rouen. J'ai choisi Rouen sans un instant d'hésitation. A Rouen, l'Équipement avait encore un rôle très important. Donc, voilà comment s'est terminée mon aventure sur l'Isle d'Abeau, avec beaucoup de regrets.

Sabine Effosse

Combien de temps est-ce que vous y êtes resté ?

René Rossi

Trois ans. J'ai mis la ville nouvelle sur les rails, avec le schéma directeur, l'acquisition des terrains et l'équipe en place. Et après, je suis parti avec beaucoup de tristesse. Une de mes satisfactions est que 30 ans après le schéma a été revalidé !

Sabine Effosse

Où est-ce que vous habitiez ? A l'Isle d'Abeau ?

René Rossi

J'habitais à Grenoble. Cela a été un problème. En effet, mes enfants avaient grandi. Ils étaient au lycée, ils se rapprochaient du bac, et ils avaient des amis, etc. Ma femme se trouvait très bien à Grenoble. J'ai d'ailleurs gardé pendant des années un petit appartement à Grenoble, parce que c'est la ville que j'ai le plus aimée en France. J'ai adoré l'esprit qu'il y avait là-bas. Les Grenoblois sont capables de faire des choses, parce qu'il n'y a pas de conservatisme vieillot. Quand je suis arrivé, le grand homme de Grenoble c'était Néel, qui était quand même Prix Nobel de Physique. Et il y avait Dubedout qui était un très grand maire de Grenoble. J'ai donc continué à habiter Grenoble pour des raisons familiales. J'ai d'ailleurs eu des difficultés à les faire décrocher pour venir à Rouen. Le temps de trajet journalier était inférieur à 2 h (AR)... comme pour un banlieusard.

Sabine Effosse

A la DATAR, avec qui aviez-vous des contacts ? Par qui le péage a-t-il été décidé ?

René Rossi

Par l'État. C'était tellement plus facile de faire des autoroutes à péage. Et heureusement ! sinon il n'y aurait pas d'autoroutes.

Sabine Effosse

Et vous ne vouliez plus rester ?

René Rossi

Je ne me sentais plus à l'aise. D'une certaine façon mes possibilités de faire auraient été limitées.

Sabine Effosse

Est-ce que vous auriez d'autres petites choses à ajouter que ce soit sur les villes nouvelles ou en général ?

René Rossi

J'ai vu les villes nouvelles de la région parisienne. Que puis-je en dire ? S'il n'y avait pas eu les villes nouvelles, il n'y aurait pas eu Disneyland. C'est clair. Il fallait une ville nouvelle pour avoir à la fois la maîtrise foncière et le reste. Je pense que l'on n'était pas mûr pour faire les villes nouvelles de province.

Sabine Effosse

Il y avait un réel problème au niveau des opérations qui avaient été décidées par la DATAR.

René Rossi

Oui, parce que cela faisait beau sur les dessins. Je pense que certaines des villes nouvelles avaient une vraie logique. C'était vrai pour l'Étang de Berre. Je pense que pour Lyon, cela pouvait être une chance. Pour Rouen, c'était une erreur manifeste.

Sabine Effosse

Normalement, elle aurait dû être en région parisienne. C'était un problème de la DATAR qui a fait qu'elle s'est faite à Rouen ?

René Rossi

C'est toujours la même chose. On ne devait pas faire Mantes, on devait faire le Vaudreuil. Et on a fait Mantes, dont on se félicite aujourd'hui tous les jours. Mais, en ce qui concerne Rouen, c'était l'époque où il y avait une crise là-bas. Rouen n'avait aucune chance, car c'est une ville asservie à la région parisienne. Ce qui est quand même paradoxal, c'est que c'est un département où l'argent coule à flots, mais qui n'a aucune maîtrise économique réelle. L'argent coule à flots parce qu'il y a des centrales nucléaires, des raffineries, etc., et que tout cela fait beaucoup d'argent, beaucoup d'activités, beaucoup de richesse. Mais, pas de pouvoir de décision. Donc, cela n'avait aucun sens. Et Lille était un cas différent.

Sabine Effosse

Lille, c'était une excroissance ?

René Rossi

C'était un grand projet urbain qui était bien fait. L'administration de l'époque était volontariste, le pouvoir des élus était moins fort. Mais je crois que quelque part, ce n'était pas tout à fait cela, pour les villes nouvelles de province.

Sabine Effosse

De toute façon, on distingue systématiquement les villes nouvelles de la région parisienne et les villes nouvelles de province.

René Rossi

Pour les villes nouvelles de la région parisienne, on peut regretter qu'elles ne se soient pas développées plus vite, parce que finalement, elles n'ont été que marginales, et elles n'ont pas résolu le problème. Et le dernier schéma est une caricature. Il est tellement irréaliste que les ingénieurs de Ponts et Chaussées savent aussi bien que tout le monde que ce qui se passe ici n'est pas du tout ce qu'ils ont prévu. On est en train de tapisser la limite de la région parisienne de tas de petites maisons alors que le schéma dit : « on va reconquérir le tissu ancien ». Donc, je pense que les villes nouvelles en région parisienne ont manqué d'ambition assez vite, tout du moins on ne les a pas assez soutenues.

Sabine Effosse

Surtout dans la période à partir de Giscard d'Estaing jusqu'aux socialistes.

René Rossi

Oui. Et là, on n'a pas joué à fond. Quand même, il y avait ce qu'il fallait, il y avait des universités, des préfectures, il y avait le site, le terrain...

Sabine Effosse

Il y avait les infrastructures de communication, puisqu'il y avait le RER, il y avait tout.

René Rossi

Je crois que là, nous n'avons pas fait assez bien les choses. Et le développement des bureaux sur les Hauts-de-Seine qui est une sorte de magma... Je ne suis pas sûr que cela s'avère positif à terme pour la région parisienne.

Sabine Effosse

A Saint-Quentin-en-Yvelines, cela ne s'est pas trop mal développé pour tout ce qui est tertiaire, siège social.

René Rossi

Oui. Mais je pense que Marne-la-Vallée aura des difficultés, malgré Disneyland. Cergy-Pontoise a été un compromis bien réussi quand même, mais, encore une fois, pas à l'échelle.

Sabine Effosse

Pas à l'échelle de la région parisienne.

René Rossi

Effectivement, pas à l'échelle de la région parisienne. Quand vous voyez ce que représente l'ensemble des villes nouvelles par rapport à la croissance de la région parisienne, vous vous rendez compte que c'est faible. A certains endroits, la ville nouvelle a étouffé les autoroutes, par exemple l'autoroute de l'Est à Marne-la-Vallée. Certains ont décidé que l'on ne ferait rien dans la ville et que tout passerait là. C'est anormal. Le réseau routier a été massacré dans la région parisienne. Et ce n'est pas maintenant que l'on va revenir en arrière. C'est un échec. Lyon ne représente que la moitié de l'agglomération. Et on faisait des statistiques d'habitat fausses, ce que tout le monde savait, parce que Lyon voulait garder plus de 50 % de population. Au fond, il aurait mieux valu que la ville nouvelle soit faite par Lyon, à condition de supprimer les départements. Là aussi la ville nouvelle n'est que marginale.

Sabine Effosse

Il y aurait eu un soutien politique dans ce cas.

René Rossi

Oui, et il y aurait eu une certaine homogénéité d'action économique ou autre. Au fond, cela voulait dire que ce schéma était régional. Le schéma de la DATAR était bon, mais un peu utopique en ce sens que l'on ne fait pas des agglomérations distantes de 100 kilomètres et qui

ont des activités économiques tellement différentes. Si entre Grenoble et Lyon, cela marche si bien, c'est parce qu'ils ne chassent pas sur les mêmes terres. Elles ont toutes les deux un pôle chimique, mais qui se complètent.

Sabine Effosse

Il y a partage des tâches.

René Rossi

On sait que l'informatique, la biologie, la nanotechnologie, etc., sont les moteurs du développement. Quand on va à l'étranger par exemple, je suis impressionné par le dynamisme d'une ville comme Barcelone.

Sabine Effosse

Et il y a un problème d'aménagement. Mais je pense que c'est lié à la difficulté de déplacer les habitants, parce que les Français sont très enracinés dans leurs quartiers, leurs villes.

René Rossi

C'est vrai, mais ils bougent quand même.

Sabine Effosse

De plus en plus. Mais pendant longtemps, ils n'ont pas bougé.

René Rossi

Je crois qu'au fond, cela aurait dû être une tâche de longue haleine, c'est-à-dire qu'à la fois il fallait se donner les moyens de maîtriser le foncier, de maîtriser les infrastructures, mais d'attendre. Et pour cela, il faut un pouvoir politique à longue échéance, ce qui est mauvais pour les élus, et il faut être assez fort et assez concentré sur l'objectif final. L'État était puissant à l'époque, parce qu'il y avait la grande ombre de De Gaulle.

Sabine Effosse

C'est lui qui a créé les villes nouvelles. Au départ, le projet était commencé par De Gaulle.

René Rossi

Bien sûr. D'ailleurs, c'est ce que racontait Delouvrier. En région parisienne, c'était possible, compte tenu du développement, bien que je pense qu'il aurait fallu plus de doigté.

Sabine Effosse

Il aurait peut-être fallu attendre.

René Rossi

Oui, attendre un peu. Mais le ratage maximum, c'est quand même à Marseille, et c'est à cause de Defferre.

Sabine Effosse

Mais il était contre.

René Rossi

Il était contre. Marseille, c'est une vraie catastrophe, alors que c'est un site absolument extraordinaire, moyennant quoi on en a fait une chose absolument horrible.

Sabine Effosse

Pour remettre de l'ordre, cela va être dur.

René Rossi

L'état d'esprit change, en particulier celui des élus locaux. Ils viennent même à l'agglomération, et Marseille connaît un renouveau..

Sabine Effosse

Avec 30 ou 40 ans de dégâts.

René Rossi

Quand vous allez en Angleterre pour l'opération des docks, et quand vous voyez la façon dont Madame Thatcher, libérale, écrasait les droits des propriétaires fonciers, la façon dont elle écrasait les droits des élus de Londres, c'est extraordinaire. Jamais en France on aurait imaginé pouvoir faire cela.

Sabine Effosse

Mais c'est une opération réussie.

René Rossi

Du point de vue des transports en commun, ils ont été en retard.

Sabine Effosse

Comme toujours en Angleterre.

René Rossi

Oui, mais ce que nous savons faire, ils le font plus mal. Mais par contre, quand ils veulent faire quelque chose, ils le font bien, tandis qu'en France, nous sommes des révolutionnaires en parole, c'est bien connu, et des conservateurs en actes. Vous voyez donc que mon expérience a été assez courte.

Sabine Effosse

C'est intéressant, parce que c'est la base en fait de l'Isle d'Abeau et que c'est vraiment en amont de la ville.

René Rossi

Absolument. On a toujours un certain scepticisme. Et ce que je vais vous dire va vous paraître paradoxal. Je trouvais que c'était une ville logique.

Sabine Effosse

J'allais dire que j'aurais plus penché sur ce que vous aviez dit tout à l'heure, à savoir que Lyon aurait dû faire la ville nouvelle.

René Rossi

Il aurait mieux fallu que ce soit Lyon. Mais je dis que vouloir s'approprier ce site-là, c'était logique dans le schéma de Lyon. Cela ne paraissait pas un pari insensé, alors que Le Vaudreuil me paraissait un pari insensé. Je ne voyais pas où était la matière, tandis que Lyon pouvait. Et encore une fois la géographie s'imposait. Quand vous regardez, tous les réseaux passaient là, le pétrole, l'électricité, le TGV, l'avion, la route. Tout y était. Donc quelque part, il y a une logique. De plus, les terres étaient à des prix relativement intéressants et accessibles.

Le climat y est agréable. A l'époque, les gens comme moi croyaient beaucoup au développement de Lyon. C'était la seule grande ville à stature de capitale, à part Paris.

Sabine Effosse

Toulouse se développe bien.

René Rossi

Qui est accrochée à ses avions. Mais elle n'est accrochée qu'aux avions.

Sabine Effosse

Oui, c'est une mono-industrie.

René Rossi

Toulouse est un cas un peu comme Montbéliard. Montbéliard s'est développée parce qu'il y avait Peugeot.

Sabine Effosse

A Montbéliard, vous avez bien connu Serge Goldberg ?

René Rossi

J'ai succédé à Serge Goldberg. Il a beaucoup travaillé sur les villes nouvelles parisiennes.

Sabine Effosse

Il était à l'IAURP.

René Rossi

Quand j'ai pris la DRE de l'Ile-de-France et quand j'ai constaté que l'IAURP était passé à la Région et que l'Etat, par contre, avait gardé l'AFTRP, je me suis dit qu'on avait fait les choses à l'envers.

Sabine Effosse

Je vous remercie.