

Note : Cette version du texte manque encore de références et certaines descriptions sont incomplètes, il y manque des quartiers, les noms des rues. Des images et plans accompagneront le document final de façon à s'orienter facilement. Il s'agit à la fois d'un récit, d'une description du réel et d'une projection imaginaire. Son contenu de terrain, d'analyses et propositions peut être complémentaire des documents d'usage pour des études urbaines.

Ambérieu des Anges [portrait¹]

Un enfant est assis dans l'herbe en haut d'un coteau couvert d'arbres fruitiers. Il respire leurs parfums en regardant distraitement la plaine à l'horizon, comme la mer.

On voit et on observe la ville, sans savoir comment elle a été faite.

Mais ce qu'on voit raconte presque tout.

1

La côtière longe le pied des collines du Bugey, ancienne moraine du glacier qui a laissé la plaine de l'Ain en se retirant.

Les villages se sont implantés sur ce léger bord du pays, face au soleil couchant, près des ruptures de relief, au débouché d'une rivière ou à leur confluent près des parties proéminentes sous la protection de forteresses qui les protégeaient des guerres multiples entre les savoyards et les dauphinois. Leurs habitants peuvent de cette façon pénétrer les collines, en surveiller les mouvements, et puis chasser, en recueillir les fruits, et exploiter le bois.

Sur les coteaux les vergers apportent les fruits, les jardins en pente légère, les cultures maraîchères, et la plaine, les céréales, l'élevage ou parfois les marais, leurs dangers, la pêche mais aussi l'extraction du lignite.

Une partie des maisons sont sur la rue d'un côté et avec les vergers en pente douce à l'arrière. L'ensemble forme un modèle d'urbanisation, utile et fleurie, en bordure de voies.

La ligne de la côtière traverse en long toute la ville, la définit et l'organise sur environ trois kilomètres, de même qu'elle sert de colonne vertébrale à quelques villages plus au nord et plus au sud.

Quand la compagnie de chemin de fer Paris Lyon Marseille a retenu le site d'Ambérieu près des boucles de l'Albarine pour y passer et créer un noeud et un dépôt ferroviaire la « ville » est d'un coup entrée dans l'ère industrielle et la modernité².

A vrai dire plutôt qu'une ville, Ambérieu était un bourg rural devenu une cité de bientôt quinze mille habitants mais sans la structuration qui l'accompagne, ce qui rend plus radical sa mutation urbaine en pôle régional de grande périphérie, à cinquante kilomètres de Lyon. Elle s'est agrandie avant même d'être un centre.

De grandes décisions qui lui sont en partie extérieures l'auront formée.

C'est un carrefour où trois et même quatre grandes directions convergent, Paris, Genève et Lyon ou l'Italie par Chambéry.

Le quartier de la gare s'est alors développé près des méandres de l'Albarine, sur le plat, en contrebas, jusqu'à ce que l'ancien bourg agricole abrite environ 2200 employés du chemin de fer pour 6500 habitants. Si on inclut les familles, ça fait presque tout le monde.

Le passage à niveau qui coupe l'avenue entre la gare et le centre du bourg et la ville haute est plus tard devenu une trémie souterraine à la fois en U et en S, coincée entre les quartiers.

Ce fut le début des fractures dues aux différentes voies ferrées et routières, commencé avec la croissance de la population et des flux régionaux.

Ambérieu, ville de flux, prend une identité plus insaisissable.

¹ notes en [Filigrane](#) pour l'étude matricis et pour un film portrait de la ville avec smartphone.

² https://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_d%27Ambérieu-en-Bugey

En 1855 lorsque débutent les premiers travaux préparant l'arrivée du chemin de fer, Ambérieu-en-Bugey est un bourg rural de 2 472 habitants, ayant des ressources essentiellement produites par l'agriculture locale. L'ouverture le 23 juin 1856 par la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM), des 75 de voies ferrées entre Lyon-Saint-Clair - Ambérieu - Bourg-en-Bresse est le début d'une histoire ferroviaire qui va, au fil du temps, profondément transformer la vie de la population, le chemin de fer en devenant l'élément central de l'économie locale et un important employeur.

Les routes sont construites en parallèle aux voies, la route de Lyon à Genève ou de Paris à Chambéry traverse la ville puis face aux nuisances incessantes des milliers de camions vers l'Italie (toujours dans les mêmes vallées que le train) une rocade est construite qui elle aussi assure les trois directions et de fait renforce le triangle qui forme et divise la ville tout en soulageant le centre asphyxié.

Plus bas, dans la plaine, près de la rivière d'Ain, c'est le tracé de l'autoroute qui relie Lyon à Genève et Bourg en Bresse et Paris ou l'Est du pays. Une nouvelle voie ferrée rapide de contournement de Lyon est ou était en projet, qui passerait tout près.

La rocade est donc creusée en tranchée au pied de la côtière et libère le centre des nuisances sonores et des gaz d'échappement massifs de milliers de camion chaque jour.

Plus tard, pour traverser cette rocade on bâti sur le modèle en usage pour les autoroutes, deux grands talus et un pont qui les enjambe et permet d'aménager dans ses contre bas, un lycée, une espace événementiel, et de développer une zone industrielle dans son prolongement en long des voies, route et chemin de fer. C'est le triangle d'activités.

A la pointe du triangle formé par les voies une base aérienne militaire occupe un très grand espace aujourd'hui objet de projets futurs³.

Cet espace et celui encore plus immense de l'ex-base de dépôt de munitions des Fromentaux à Saint Maurice de Rémens à dix minutes au sud, sont de potentiels et rares opportunités pour la région, de terrains d'expérimentation⁴ pour inventer une ville future.

A Lyon, à Paris on déplace des milliers de tonnes de terre et de roches pour créer des infrastructures à l'échelle de l'agglomération et du territoire pour ses traversées et ses équipements structurants.

Ici les grands travaux sont moindres mais plus violents car sur un mince territoire encore rural, et délicat.

Pour faire face à son développement le bourg reçoit en voisinage immédiat du centre, un premier supermarché qui s'agrandira ensuite. Les grandes surfaces de distribution portent des noms conviviaux et de partage, « coopératifs, marchés, carrefours, utiles, mousquetaires », pour lutter contre le fait qu'il sont des équipements qui isolent en réalité.

Celui-ci, a l'avantage d'être accessible à pied, vraiment au centre, mais aussi de transformer aussitôt la ville en banlieue dans sa forme banale de hangar et devanture trop commerciale devant un parking démesuré pour une petite ville. A l'intérieur c'est comme ses confrères, une sorte d'anti lieu, de non marché quand ceux-ci (les marchés sur les places publiques) sont des lieux d'échanges éprouvés. C'est lui qui en quelque sorte va le premier contribuer à donner son caractère générique et anonyme à l'agglomération.

A ses côtés vers le quartier du Tiret, un ancien et vaste domaine et parc privé est vendu à des promoteurs qui y mettront des bâtiments qui auraient voulu être du tissus de centre ville, mais dont les arcades retirées des parkings et segmentées ne donnent pas de véritable espace, ni convivial ni de commerces ou rencontres, c'est une logique qui semble rationnelle mais ne réussit pas à intégrer la complexité des comportements des habitants, leur mobilité mais aussi leurs besoins d'échanges. Elles sont des éléments posés sans continuité et à distance avec le quartier existant, lui même déjà défait. Assurances, télécommunication, banque, notaire, un ou deux magasins isolés, parking et quelques plantes piquantes.

Des maisons poussent sur les coteaux au bord des anciens vergers, sur les flancs des collines au dessus du coeur historique pour des habitations plus privilégiées en gagnant sur la forêt et dans les vallons, mais c'est dans la plaine en contrebas que c'est le plus facile de construire, on a de la place, on pense être chez soi mais on est dans des lotissements privatifs, monotones, frileux et enclos. Au pire on traite certains de HLM horizontaux, d'autres forment des entités certes un peu passées, mais qui pourraient s'ouvrir et rajeunir en partie grâce aux jardins nombreux et à des espaces publics et communs.

³ Saint Exupéry, y a passé son brevet de pilote, Mermoz a fréquenté l'école de pilotage dans une campagne déjà tournée vers la modernité, l'entreprise et la ville.

⁴ Voir les projets ACMUTEP, TRANSPOLIS <https://www.construction21.org/france/articles/fr/projet-acmutep-accelérateur-de-mutations-de-l-espace-public.html>

Au bout du bord délicat de la côtère, quelques immeubles récents viennent se fracasser contre la pente et saccagent ce qui restait de vergers au pied du centre ville qui se perd un peu plus.

Dans le prolongement de l'avenue créée par le pont pour enjamber les voies, on crée une autre avenue qui part en biais et permet d'implanter des grandes surfaces d'outillages et autres magasins techniques ou d'alimentation, ainsi que des entreprises qui partagent les mêmes besoins de surfaces et de hangars de stockage.

En fait on crée du neuf, « à l'américaine », on n'est plus à pied, et les aménagements urbains, trottoirs, arbres qui borderaient les avenues ne cachent plus que seuls les voitures sont à l'aise. Pour faciliter la mobilité, des ronds points, des giratoires, des bretelles et des circonvolutions parfois mystérieuses sinon légèrement délirantes relient les voies, les enjambent et transforment le pays en banlieue américaine, c'est *Los Angeles* ou peut être *Ambérieu des Anges*.

On sent le tissu générique et périphérique peu à peu gagner sur l'histoire et la géographie du territoire.

On ne peut guère marcher, il faut parfois prendre un véhicule pour passer d'un super marché vers un autre voisin car les giratoires rendent la traversée difficile.

Un énorme entrepôt qui mesure environ 500 mètres longe les voies en accentuant la rupture brutale avec l'ancien pied des vergers et sépare un peu plus les quartiers. Il semblerait que le bruit du trafic se réverbère contre lui et assourdit les maisons en face.

Au centre du bourg lui même, la place de la mairie et de l'église sont belles et donnent envie d'en voir plus, mais les abords immédiats sont comme forcés, les rues anciennes à l'exact opposé des nouveaux tracés sont trop serrées, sans trottoirs dignes de ce nom, peu praticables. Le carrefour clef est étranglé, des dos d'âne trop abrupt, des passages serrés et une ancienne clinique démolie et mutée en parking le rendent hostile.

La bibliothèque, la maison des jeunes et de la culture, le cinéma, la librairie, la place de la mairie, les lycées et collèges ne suffisent pas malheureusement à le rendre assez dynamique ou attirant. Les espaces qui l'entourent permettront peut être de renforcer son attractivité. Les cafés ont surtout une clientèle appauvrie et sans voiture. Parfois, seules les loteries d'Etat les animent par leur misère cynique.

Un travail sur l'espace public pourrait transformer la situation. On voit que la commune agit sur tous les fronts, mais il y faut de gros budgets, auxquels la Communauté de Communes, et l'Etat peuvent ou doivent participer.

Une avenue irrégulière et comme cabossée rejoint la trémie fameuse en S pour ensuite devenir l'avenue rectiligne qui rejoint la gare.

Le quartier/gare est constitué de logements pavillonnaires, de quelques immeubles à vocation sociale, d'immeubles déjà pauvres avant d'être achevés, de quelques usines et entrepôts dont la plus grande en friche sur quelques milliers de m² est un atout majeur de transformation du quartier. Une magnifique rotonde rouillée pour garer des locomotives en demi cercle, qui tombe en ruine dans l'indifférence générale, termine le quartier à l'Est dans un autre triangle technique. Des voies historiques au milieu de terrains qui semblent abandonnés, et sont des friches et entrepôts SNCF forment une zone qu'on verrait bien habitée de nouveaux usages.

Au départ de la gare, l'avenue droite, bien dessinée, bordée d'arbres et de trottoirs généreux structure le quartier et c'est elle qui justement relie la gare bien préservée au centre en passant par le souterrain et son passage difficile pour en ressortir donc sous un autre nom, un peu cabossée et trop serrée. Elle est belle mais désolée, manque de commerces. Pas assez de monde, quartier trop peu peuplé, peu de moyens, concurrence des grandes surfaces ?

Les confins du quartier vers les voies des chemins de fer en friche, sont comme résiduels entre les bâtiments des cheminots, entrepôts à l'abandon d'un côté, entreprises en déshérence, et piètres immeubles et habitats à l'autre bout comme si la ville ne pouvait pas s'occuper de tout jusque là.

Dans les quartiers, une vue aérienne montre des espaces verts, en fait des jardins, très présents et nombreux, ils constituent paradoxalement une ville verte, mais les espaces extérieurs, publics sont comme perdus. Le paysage, l'environnement sont souvent arides et pauvres. Au dessus des maisons, tout près les collines du Bugey, d'un château l'autre, ailleurs et à portée de main.

Les commerces, les cafés, les bâtiments sont souvent défraîchis délaissés pour les grandes surfaces, les parkings des pendulaires vers Lyon sont à la fois omniprésents, envahissants et insuffisants⁵. On est au point stratégique et critique du développement de la ville, son attache majeure future.

Qui sont les habitants ? De plus en plus de travailleurs lyonnais pour qui le foncier local est trop cher?

De jeunes familles pour les mêmes raisons et pour élever leurs enfants dans une « vraie » maison et à la campagne, les habitants d'origine qui par chance peuvent encore y vivre et travailler, des anciens de l'industrie, anciens de la SNCF ? Des populations immigrées de seconde génération souvent sans emploi.

Les nombreuses entreprises installées dans la plaine de l'Ain, à proximité sont précieuses et actives mais apportent peu de « ville » de vie publique, d'activité culturelle ou commerciale.

Qui aujourd'hui habite et travaille sur le même territoire ou dans sa propre commune ?

Par sa position de carrefour la ville accueille un grand nombre d'élèves, des milliers de collégiens et lycéens, trop sans doute en proportion, et un très petit nombre d'étudiants d'une école d'ingénieurs. Un fablab dynamique essaie de nous emmener vers des pratiques urbaines de savoir faire, d'échanges, de techniques numériques. Les centres sociaux, les associations créent ou recréent les liens que le « physique » a perdu comme un corps en partie infirme.

Ailleurs entre l'accès à l'autoroute qui a accéléré les liens avec la métropole, et accentué la situation de périphérie urbaine, une autre voie, de nouvelles implantations industrielles, de commerces et grandes distributions. Une piste cyclable⁶ encore seule essaie courageusement de longer la route, protégée par un muret de béton.

Au Nord, au bout du bâti, une série de trois giratoires marque la fin du tissu dense, une ancienne route nationale encore bordée des platanes royaux mène à Nantua et Genève en passant déjà par le village d'Ambronay, célèbre pour son abbaye et pour son Centre Culturel de Rencontres, et dont les environs se couvrent de lotissements caricaturaux et déconnectés, de la ville, du village, de la campagne, de la musique. Un petit HLM à l'entrée, un autre à la sortie. Un acte social juste, mais pourquoi ne pas construire des quartiers neufs dont les bâtiments, les espaces publics, les voies, les habitants, seraient mieux intégrés par une forme de continuité à ce qui existe ? Créer des formes groupées et bien articulées, en matériaux actuels et pas en pierres plaquées n'importe comment sur les façades d'un centre commercial. Celui-ci est une franchise des mêmes marques et produits standards non locaux des super marchés. On est loin des circuits courts. Par contre une voie cyclable est en préparation en parallèle de la nationale et des grands platanes c'est ici un vrai geste de modernité si un réseau se met en place.

⁵ Voir l'étude de développement du quartier d'INterland agence d'architecture et d'urbanisme <http://www.interland.info>

⁶ Mais dont d'autres segments sont en construction et permettront un vrai maillage.

Au Sud Est de la ville, à l'opposé, un autre giratoire permet de remonter vers la vallée de l'Albarine, sombre et sauvage, ardue, c'est la route de Chambéry. A l'inverse, on traverse et longe l'agglomération par la voie de contournement ou bien on y entre par un faubourg de maisons le long de la route, de tissus défait, puis on « bute » sur le coeur abîmé de la ville, dos d'ânes, sens interdits, détour par d'improbables rues en partie démolies, et enfin on arrive à nouveau au centre commercial, réel « carrefour » anonyme de la ville. Une autre route moins à l'Est, traverse St Denis, village résidentiel aisé et rénové qui va rejoindre le bout du quartier déshérité de la gare sans transition mais dans une rupture complète de ton.

Au dessus des coteaux au Nord, l'ancien quartier du Tiret, tout en long sur un replat au pied des collines, garde une atmosphère homogène ou presque quand parfois de petits/gros immeubles remplacent des maisons ou maisonnettes elles mêmes dans des ruelles bienveillantes. Ces nouvelles constructions font vite apparaître la fragilité du quartier.

Au Sud, mais près du centre aussi, le hameau très ancien de Vareilles, un vallon, dont le début est proche du coeur de la ville est incroyable, des maisons anciennes serrées alternent avec de petits immeubles encore plus serrés. Ils bordent une minuscule vallée et une petite rivière, le Gardon, la remontent dans les collines jusqu'au Lac Bleu, magique et poétique souvenir d'une usine de cuivre en pleine forêt. Tous les contrastes sont présents sur à peine un kilomètre de parcours.

Le quartier historique de Saint Germain termine les implantations de la ville sur la côtère au Sud Est, « pincée » ici par l'Albarine qui passe au pied de la moraine. Le centre ville s'est déplacé et étendue au fil du temps de Saint Germain jusqu'au centre actuel puis vers le Mac Do/Mac Drive et à la zone de services, santé et clinique qui boucle la ville au Nord.

2

On réfléchit au futur des villes denses, des grandes villes, des mégapoles et on sent une injustice que cette dimension modeste, comme tant d'autres, ait été aussi maltraitée.

On peut réhabiliter les quartiers les plus abîmés et démunis, avec une majorité de logements sociaux inadaptés, requalifier les intérieurs, les relier au centre, les relier entre eux, améliorer les espaces publics, y implanter des activités, des commerces, une mixité, diminuer leurs nuisances de parking sauvage par exemple, les intégrer aux développements les plus prometteurs autour de la gare, toujours dans la logique de ville/flux dans lesquels ce sont ceux qui ne bougent pas qui sont les plus sanctionnés. Le quartier gare est dans un tel processus de transformation avec l'aide de l'Etat, de la Communauté de Communes avec l'agence d'architecture et urbanisme INterland.

On parle d'agriculture urbaine, de restaurer une culture maraîchère en périphérie, de créer des micro fermes de permaculture, de diversifier les cultures intensives de céréales dans les plaines et de recréer les outils de transformation disparus, moulins, abattoirs, stockage des récoltes, savoir faire des métiers, revaloriser et maintenir les espaces verts urbains si précieux pour les citoyens confinés. Une étude a montré ici que des habitants souffrent du manque d'espace vert, donc sont en quelque sorte prisonniers de quartier gris, et sans accès à la campagne pourtant à quelques minutes. Les habitants sont aussi prisonniers de logiques commerciales qui ont ouvert des circuits de distribution industriels internationaux qui contredisent les circuits courts, qualitatifs et vertueux pour l'alimentation. Si une commune ne peut pas gérer seule des flux qui la débordent largement, elle peut travailler à ré-équilibrer ses échanges avec l'aide des structures collectives créées dans ce but.

Autrement dit on pourrait cultiver des fruits et légumes aux portes de la ville quasiment en elle, imbriquée à son espace et sa géographie. Pourquoi pas des serres horticoles pour ne pas manger du chou tout l'hiver, et un peu d'élevage ? Peut on retrouver l'esprit des habitats, de leurs vergers, des vignes et des cultures maraîchères historiques près des constructions neuves, et regroupées ?

Les cultures intensives et arrosées de maïs à destination de l'élevage sont elles indispensables ? Peut-on les diversifier et leur substituer d'autres céréales, une éco-agriculture diversifiée?

Le tissu des entreprises de la plaine tient sa place et sa propre modernité, et peut se développer aussi vers des marchés et des techniques émergentes et puissantes, participer à une mutation écologique de la société. On peut utiliser les informations numériques pour mieux gérer les flux, les énergies, l'électricité, la consommation, les déchets, les eaux propres et usées, la mobilité, mais aussi permettre du travail à domicile ou à proximité à la façon des espaces de co-working. On peut se relier au monde plus qu'on ne le croit. Faire d'Ambérieu et des villes et villages une smartcity ou smart communauté serait plus accessible qu'ailleurs et les acteurs potentiels sont sur son territoire.

Le plan guide du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (le PIPA) un peu plus au Sud est remarquable et pourrait faire modèle pour les territoires voisins plutôt que de faire sans programme du développement empirique industriel, prédateur de territoires, de mobilité, et d'équipements au bénéfice d'influences ou de rivalités politiques ou d'aménagements résiduels toxiques et de stockages, car on a de l'espace.

Dans un futur assez proche, on peut raisonnablement penser que les véhicules à énergie fossile auront été remplacés par des véhicules non polluants, électriques, solaires, par du co-voiturage, par des petits modules de type vélos avec batteries solaires, ou par de simples vélos.

Les transports en commun seront plus légers, mobiles modulables, autonomes par intelligence artificielle, nombreux, à la demande et confortables.

Une partie des rues devenues trop larges seront des allées vertes, des jardins seront recréés, la diversité biologique du pays sera remise en valeur, la nature plus présente, les voies seront à nouveau traversées facilement à pied et l'enfant du début de notre récit saura à peine que la ville est revenue à elle-même et projetée vers son avenir. Cela lui semblera naturel et évident.

Pour cesser d'aligner des habitations anonymes dans la plaine, on construira des jardins d'habitats groupés, denses, peu élevés et respectant la privacité de chacun, offrant des espaces ouverts, des terrasses et jardins mais sous une autre forme que les villas banales toutes différentes et toutes semblables avec leurs pelouses taillées court tout autour. On arrivera chez soi, ce sera un parc fleuri dans lequel on vivra avec quelques autres maisons. On aura en arrière des potagers et des vergers comme autrefois. De nouveaux lotissements, en projet vont clairement dans ce sens. Le cycle de l'eau sera entièrement revu, par une moindre consommation grâce à des dispositifs de toilettes sèches éprouvés, un retraitement des eaux vers des compost et des zones humides et fertiles. On sortira enfin du cercle vicieux des lotissements industriels bon marché et médiocre⁷ vers des réalisations mieux articulées, inspirantes, plus denses et où l'on vit mieux et de façon plus économique et écologique.

La ville ne peut pas s'étendre sans cesse et occuper les terres agricoles sans limites, accentuer les difficultés de mobilité. On va probablement densifier le centre, créer des polarités.

On pourrait construire près du centre au pied des collines, des tours d'un nouveau genre, peu élevées selon des critères très différents, avec des espaces libres, des espaces communs, le sentiment de vivre en haut des arbres car en effet elles s'inspireront de la forêt par biomimétisme⁸. Ces espaces seront déjà proposés à des personnes et familles volontaires, des tours seront dédiées à des activités publiques ou commerciales pour qu'on puisse les visiter, les « essayer ».

Elles seront imprimées par des techniques additives, dites de 3D comme on commence à le faire ici et là sans avoir encore réalisé de vrais habitats complexes.

Les matériaux en seront de l'argile, des liants biologiques, des fibres minérales ou végétales, leur inertie thermique en feront des modèles énergétiques. Leurs plans ne seront encore jamais vus pour habiter, cocons, nids, perchiers intimes et ouverts, plateaux aériens, espaces communs, thermes, cuisines partagées et feux réels.

Pour l'habitat privé existant des propositions seront faites pour partager des espaces, réunir des efforts énergétiques et de modernisation, parfois relier quelques maisons sous une verrière qui les protégera, parfois les isoler énergétiquement par des chantiers en équipes tournantes qui en réduiront les coûts dans une approche collaborative inspirée des coopératives et de la culture numérique.

Les lois qui régissent le foncier, les copropriétés, les règles administratives complexes exploreront de nouveaux fonctionnements, plus ouvertes au partage, au bien commun, ni copropriétés égoïstes et frileuses ni coopératives trop militantes et peu partageables, mais une participation et un intéressement réel des habitants.

⁷ Les prix au m² des lotissements industriels sont inférieurs à ceux d'appartements dans des immeubles locatifs de qualité. On comprend le problème à résoudre...

⁸ Voir le livre fondateur de Janine Benyus <https://www.inrees.com/Livres/Biomimetisme/>

De petits immeubles seront augmentés de verrières sur les façades ensoleillées, avec des terrasses, des jardins sur le toit, un ou deux appartements libérés pour des activités communes, des espaces publics requalifiés par les jardins, par des usages plus appropriés dont des potagers ou des espaces de loisir simplement agréables et fleuris, parfois par les habitants eux même.

La ville dont les entreprises recherchent déjà à se positionner vers le futur accueillera de nouveaux habitants, l'une ou l'autre école supérieure et des étudiants. Sa réputation de ville jardin à taille humaine la fera croître et s'améliorer, reliée aux autres villes résilientes et savantes. Elle deviendra un campus modèle.

Sa diversité augmentant, sa vie sociale et culturelle pourraient suivre. Des emplois seront créés et les habitants les moins favorisés pourraient en bénéficier.

La cité associera intensivement des artistes de disciplines diverses, d'ici et d'ailleurs, à sa propre vie.

Quelques friches industrielles ou sncf pourraient accueillir des habitants plus alternatifs et créatifs.

Parfois, au printemps l'école se fera dans un jardin public, des enfants joueront au coin d'une rue, au bord d'un jardin sous l'attention plus tranquille des adultes. On rêve que leur présence insouciant rythme l'espace public.

Certains villages de la région semblent encore vivre à l'ancienne, ce qui n'est pas vrai. Le tramway les desservait déjà en 1897⁹, il y a 120 ans ! Cela donne une idée de ce que l'on peut faire, les préserver du repli et du vieillissement tout en les modernisant, équipés par exemple de haut débit, de fibre optique, laboratoires d'agriculture maraîchère, de mobilité partagée, de travail à domicile, de petites entreprises, et parfois liés à de nouveaux hameaux eux-mêmes bien intégrés au territoire. Ils devront être aidés pour une transition énergétique bien difficile à mettre en oeuvre dans le bâti ancien et avec peu de ressources financières. On peut en effet isoler les combles et remplacer les ouvertures, créer des dispositifs de chauffage collectifs par énergie non fossile, transformer le traitement des eaux, la fourniture d'énergie. Eux aussi ont leur part de modernité historique, les frères Lumière ont pris les premières photos couleur du monde (!) dans le village de l'Abergement de Varey qui fait partie de la communauté de commune au milieu des collines à quinze minutes d'Ambérieu. Il en va ainsi de plusieurs villages avec lesquels le contraste est fort sinon troublant.

Si des zones commerciales ou industrielles devaient évoluer on peut réfléchir à de nouvelles activités qui ré-utiliseraient leurs espaces pour en faire des ateliers, des habitations, des lieux d'accueil, d'étude, etc. On sait transformer et réutiliser les friches industrielles. On peut aussi démolir et en partie recycler ceux qui n'offrent pas de piste raisonnable de ré-usage. On peut parfois re-conquérir la campagne.

Les réseaux hydrauliques, déjà remarquablement identifiés¹⁰ seront valorisés et les sols seront encore protégés, les nappes phréatiques soulagées. L'eau douce circule, irrigue la ville de façon visible. Les nouveaux habitats sont reliés à des fontaines, à la forêt, aux prairies et jardins.

On n'utilise en effet plus d'eau pour les toilettes mais des dispositifs à sec, qui créent du compost par un cycle court ou même direct qui lui même permet des cultures potagères. L'économie de consommation est énorme et les systèmes éprouvés¹¹.

On a appris à fabriquer l'électricité solaire et même dans le futur on fabriquera des membranes qui créent une photosynthèse artificielle avec un rendement supérieur aux panneaux solaires et aux batteries actuelles¹².

Les tours expérimentales évoquées plus haut sont aussi des systèmes mixtes, végétaux et matériaux organiques imprimés. Certaines sont de véritables petites centrales solaires, d'autres permettent de la fraîcheur ou même des cultures. On est loin des images de magazine d'architecture saupoudrées de « persil » ou écologiques pour la mode.

On a réservé des logements pour des migrants dans les constructions neuves ou anciennes. Leurs flux même maîtrisés ne cesseront pas avant longtemps, les pays du Sud et d'Orient sont en souffrance et le réchauffement du climat va accentuer les crises. Ceux qui partent finissent trop souvent à la mer ou dans des camps indignes. Ces personnes stimulent l'économie et créent des emplois et des richesses comme chaque vague d'immigration l'a toujours fait.

9 https://fr.wikipedia.org/wiki/Tramways_de_l%27Ain

10 Document Frapna-Atlas de la Biodiversité Communale d'Ambérieu-en-Bugey -Bilan 2015

11 Voir par exemple les réalisations de la coopérative Equilibre à Genève <https://www.cooperative-equilibre.ch>

12 <http://sciencepost.fr/2017/05/de-photosynthese-artificielle/> ou <https://sciencetonnante.wordpress.com/2011/04/26/la-photosynthese-artificielle-de-l-energie-a-partir-de-soleil-et-d-eau>, mais c'est encore un peu compliqué à lire ...et à faire.

Une petite fille part aux champs, la brutalité des hommes a toujours été présente mais aussi parfois la bienveillance de leurs habitants et de leur habitat, elle marche et court parmi nous, danse avec ses amis, chante et sourit. Un vieil homme qui n'est pas enfermé dans un asile la voit enfin passer sereinement. La ville est devenue une ville jardin, les rues sont littéralement vertes et fleuries, de nouvelles places publiques offrent des espaces de rencontres et loisirs aux habitants. On parle ici de ce qui fut la norme dans les villes et villages jusque dans les années 50, avant un surcroît de développement, de mobilité intensive et l'arrivée de la télévision.

Un concours a doté la ville et ses environs de véhicules écologiques et farfelus que Luc Schuiten¹³ ne renierait pas, petits, à deux roues ou des sortes de tricycles électriques, des wagonnets accrochés au fur et à mesure qu'ils prennent les mêmes chemins. On a créé pour eux des voies étroites en terre battue, qui irriguent toute la région. La forêt est redevenue vivante exploitée artisanalement, ou par des jardins dans ses marges. On y pénètre facilement avec ces véhicules sur les chemins existants et même des loisirs de simples découvertes s'y développent.

Les enfants découvrent d'innombrables jeux dans les bois. Chaque arbre est une sorte de plante/personne avec une longue histoire reliée à ses proches, à ses racines immenses et fines, avec sa montée lente vers le soleil et ses jeux d'ombres et de feuillages.

Les animaux, les écureuils, les renards, les oiseaux, les geais, les buses, les hiboux, les hirondelles, les hérons, les abeilles, les fourmis, les pincés-oreilles, les blaireaux les serpents, les lynx, les sangliers, les chevreuils, les lapins, sont ses voisins, ils coopèrent à un écosystème partagé avec les champignons et le sol et le sous sol de la forêt. Dans les prés au bord de la rivière, il y a une autre faune, d'autres herbes des sons des silences des mouvements que l'on peut apprendre à connaître.

Ce monde naturel co-existe avec celui des jeux vidéo, ou des smartphones. Les *Pokemon* sont génialement inspirés des insectes, les *Pokemon Go* font visiter pour de vrai tous les lieux possibles en ville, partout où il y a du monde. On peut aller au jardin, dans les bois, faire du vélo et utiliser des jeux vidéo, regarder la TV, participer à des réseaux sociaux. On peut être au milieu de la forêt et recevoir un appel par *Whatsapp* des siens, au bout du monde.

Sauter, courir, se cacher, attraper, faire des batailles, créer des cabanes, créer des bonshommes, grimper en haut d'un arbre, nager dans la rivière, se rouler dans l'herbe, surprendre un chevreuil dans une clairière, découvrir un village de (vrais) blaireaux, partir toute la journée ou la nuit avec des amis et dormir à la belle étoile, faire un feu, monter à cheval, voyager avec un âne pendant plusieurs jours à travers les collines et dormir dans les grangeons aujourd'hui abandonnés qui parsèment la campagne.

Pourquoi en parler ici? Parce que c'est plus ou moins explicitement ancré dans les rêves des nouveaux habitants, et si peu réalisables en l'état et trop loin des jeux réels des enfants coupés de la campagne et des comportements frileux de leurs parents trop conditionnées et parfois comme domestiqués par un mode de vie monotone, très anonyme.

Et cela ne correspond pas à la réalité de ce qui est bâti alors que ce serait possible pour les mêmes coûts avec moins de nuisances.

Ce qui manque à la campagne c'est d'être au sens propre et figuré « branchée » et reliée au monde. C'est de moins en moins vrai, c'est vrai de façon fracturée entre ceux qui le sont par leur position et activité sociale et ceux qui sont relativement enfermés, sans argent, sans échanges ni mobilité facile, dans des traditions en effet isolées et repliées sur elles mêmes. Mais rien n'empêche un équilibre des mondes urbains et des rencontres qu'ils offrent avec celui des campagnes et des jardins que les plus belles villes ont su préserver ou créer. Dans les villages beaucoup d'ex-urbains, jeunes couples et enfants qui tentent de s'organiser en citadins, qui aiment les habitats conviviaux et d'appartenir à une communauté de village. C'est une piste pour de nouveaux quartiers. Les modes de vie pendulaires de presque chacun laminent le temps et les échappées, éloignent la nature ou en font un terrain de sports assez encadré.

13 <http://www.vegetalcity.net> https://fr.wikipedia.org/wiki/Luc_Schuiten

Ambérieu est tournée vers l'urbain, de fait, avec ses quinze mille habitants en 2018. Si elle est un carrefour ferroviaire et de routes elle est aussi un « bord », un carrefour entre massif de montagnes et forêts, plaines agricoles, rivière d'Ain, plaine industrielle.

Plus sa polarité régionale et locale sera réaffirmée plus elle pourra assumer d'accueillir aussi ceux qui travaillent à Lyon, sans être une banlieue ou une périphérie déshumanisée, dominée par des infrastructures d'ingénierie mécaniste, utilitaires mais stériles pour elle même.

Elle représente par ses atouts et ses dimensions un exemple que l'on peut lire directement, comme un modèle ou un laboratoire possible à suivre.

La ville et l'agglomération Lyonnaise ont su à maintes reprises imaginer ou réaliser des utopies sur leur territoire : Tony Garnier, qui a réalisé le quartier des Etats Unis, le maire de Villeurbanne, Lazare Goujon qui a construit celui des Gratte Ciel¹⁴ avec les architectes Môrice Leroux et Robert Giroud et plus récemment l'architecte et artiste Luc Schuiten invité à imaginer une ville futuriste et végétale avec le biologiste Gauthier Chapelle¹⁵. Il est temps que des territoires nouveaux se projettent eux aussi.

Un oiseau s'est posé sur la haie de thuya coupée au cordeau qui entoure une maison, il chante mais aucun de nous ne sait le reconnaître.

mp – mars 2018

14 [https://fr.wikipedia.org/wiki/Gratte-ciel_\(Villeurbanne\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Gratte-ciel_(Villeurbanne))

15 <http://www.biomimicry.eu/a-propos/lequipe/>