

Retour à Grenopolis

Tout ce que nous cachent les élections municipales

Le géographe Paul Vidal de la Blache en 1903 :

« Paysage unique dans l'Europe occidentale, qui fait pendant à la Brianza milanaise ; verger magnifique qu'on ne trouve plus vers le Sud au climat plus sec, au-delà du Lans, du Vercors, du Dévoluy, du Lautaret. Cette nature parle à l'imagination et à la pensée (...) Le Graisivaudan en est, sinon le type le plus achevé, du moins l'expression la plus ample et, pour l'histoire des hommes la plus importante. (...) sous les vignes courant en feston entre les arbres fruitiers, se succèdent de petits carrés de luzerne, blé, chanvre, maïs : une merveille de petite culture¹. »

Jean Therme, directeur du Commissariat à l'énergie atomique en 2004 :

« Les métropoles économiques à grands potentiels de développement sont repérées de nuit par les investisseurs, grâce aux images fournies par les satellites, sinon en vue directe, depuis un avion. Plus ces villes sont lumineuses, éclairées, plus ils sont intéressés !

Lorsque le ruban technologique de l'arc alpin, entre ses barycentres constitués par Genève et Grenoble, s'illuminera d'une manière continue, lorsque les pointillés des pôles de compétence comme les biotechnologies de Lausanne, la physique et l'informatique du CERN à Genève, la mécatronique d'Annecy, l'énergie solaire de Chambéry et les nanotechnologies de Grenoble ne formeront plus qu'une longue colonne vertébrale, nous aurons gagné². »

Autrefois notre ville s'appelait Cularo, et ses habitants, les Allobroges. Notre ville a bien changé depuis, et nous ne ressemblons plus guère aux Allobroges. C'était des conquérants celtes, survenus aux alentours de 300 avant J.C et qui dominèrent deux siècles durant le sillon alpin, entre Vienne et Léman ; avant d'être écrasés par les Romains, eux et leurs alliés Arvernes. La bataille eut lieu en -121, au confluent du Rhône et de l'Isère, près de la Roche de Glun ; et les Gaulois laissèrent, d'après Tite-Live, plus de 100 000 morts sur le terrain.

La Gaule conquise, les élites allobroges abandonnèrent le gaulois pour le latin, Cularo pour Gratianopolis (379), la ville de l'empereur Gratien. En français bredouillant : Grenoble. Aujourd'hui, notre cuvette se nomme Gam, Grenoble-Alpes Métropole, et ses résidents, les Gamins (et Gamines, oui, on allait le dire). Demain ce sera Rug, Région Urbaine Grenobloise et ses résidents seront les Rugiens et les Rugiennes. Mais on s'en tiendra pour le moment à Grenopolis, *smart* cité des Grenopolitains. En tout cas, ils ne sont déjà plus Tronchois, Fontainois, Martinérois, etc., non plus que les résidents des 18^e, 19^e, 20^e arrondissements de Paris ne sont Bellevillois, Montmartrois ni Ménilmontois. Et si Grenopolis retient la prétention grenobloise à être la « capitale » des Alpes (hexagonales), c'est évidemment en tant que « tête de réseau » du « Sillon alpin », depuis 2002, le serpent économique et institutionnel en train d'absorber Annecy, Le Bourget, Chambéry, le Grésivaudan, Grenoble, Romans et Valence en une seule et même agglomération.

¹ *Tableau de la géographie de la France.*

² *Le Daubé* 25 octobre 2004.

« De Grenoble à Genève, le sillon alpin, avec ses 150 km de vallées, est déjà une réalité géographique. Une croissance démographique deux fois plus rapide que celle des autres agglomérations françaises de 10 à 15000 habitants par an. "Nous sommes dans une problématique de métropole", résume Marc Baïetto, premier vice-président du Conseil Général de l'Isère, chargé de l'aménagement et de l'organisation des territoires³. »

L'intégration du « Pays Voironnais » (34 communes) et de la communauté de communes du Grésivaudan (47 communes) satellisées par Gam forme déjà le bloc central de ce Sillon alpin – qui recevra sans doute un autre nom (Alpole ? Sillalpes ? ou Grenoble Alpes, la *marque* territoriale déposée en 2019 ?). Celui-ci recouvre donc en partie l'ancien territoire des Allobroges, quoiqu'il ne s'agisse plus du même peuple, ni de la même population, ni des mêmes habitats, économies, paysages, etc. Les Grenopolitains, Gamins, Rugiens et Alpolitains sont des Hexagons, un nom qui désigne aussi leur langue dérivée du français et saturée d'anglo-technicisms.

C'est qu'à Grenopolis comme dans toutes les métropoles, les technarques pratiquent depuis longtemps l'ingénierie de population. La technocratie au pouvoir, elle s'efforce de *technifier* la cuvette. Non seulement par ses technologies, ses investissements, son mode de vie, sa communication, mais aussi par cet appel constant aux ITC (ingénieurs, techniciens, cadres) – parisiens dans les années soixante, anglo-saxons dans les années 2000 – à immigrer vers ce *territoire d'opportunités*.

Michel Destot, l'ancien maire CEA-PS, se vantait ainsi en 1996 : « Le deuxième message, c'est qu'on a un pouvoir d'attractivité considérable. Bien plus que toutes les autres régions, je n'ose pas dire du monde, en tout cas d'Europe. Savez-vous que sur dix habitants de l'agglomération grenobloise, sept ne sont pas Dauphinois, donc n'ont pas de racines proprement grenobloises ?⁴ » Appel bien reçu d'après la presse qui célèbre cette métropole d'avenir, où un résident sur huit est étudiant et un sur cinq travaille dans l'enseignement supérieur ou la recherche. Grenoble la cosmopolite dont la population se renouvelle de 25 % tous les dix ans, où deux résidents sur dix sont de souche dauphinoise et qui accueille quarante *communautés* étrangères (ethnique chic !) « dont la première communauté anglo-saxonne après Paris⁵. »

Ainsi le techno-gratin s'assure-t-il une masse de manœuvre croissante pour ses nombreux projets, dont le plus important, bien sûr, est de régner toujours plus. Mais ce *turnover de 25% tous les dix ans* indique bien l'esprit de ces cadres intérimaires, qu'on recrute à grands frais pour une mission temporaire (modifier la sociologie d'une ville), avant qu'ils ne repartent ailleurs, vendre leur *excellence*. Quels que soient leur passeport et leur lieu de naissance, leurs diplômes, leurs réseaux et leur mentalité en font des *expatriés*, même lorsque par coïncidence, ils travaillent dans leur ville ou leur pays d'origine.

« La part des jeunes ingénieurs travaillant à l'étranger est passée de 14,6 % à 19 %. Le Quai d'Orsay estime d'ailleurs que plus de la moitié des 1,5 à 2 millions de Français installés à l'étranger possèdent un niveau master⁶. »

Définition de la métropole selon Jean-Pierre Garnier, sociologue marxien et familier de la cuvette grenobloise :

³ *Isère Mag*, décembre 2002.

⁴ Cf. Intervention au colloque « 400 000 habitants au cœur des Alpes » du 15 novembre 1996, à Fontaine. Cité dans *Planification urbaine et Croissance à la grenobloise. Comment on nous détruit*, 11 juin 2004. www.piecesetmaindoeuvre.com

⁵ Cf. *Le Laboratoire grenoblois*, 14 mars 02. www.piecesetmaindoeuvre.com

⁶ Christophe Guilluy. *La France périphérique*. p. 114, Flammarion, 2014.

« Agglomération de plusieurs centaines de milliers d'habitants qui concentre de nombreux équipements et emplois tertiaires de haut niveau permettant de commander, d'encadrer, d'influencer et desservir une région urbaine ou un espace plus vaste, national, continental ou mondial. Elle tend à monopoliser dans son aire d'influence les activités décisionnelles ou directionnelles d'ordre politique, économique, administratif voire culturel qui permettent d'organiser un territoire de taille variable, de donner des ordres, de lancer des initiatives, d'autoriser de nouvelles activités⁷. »

Les concentrations de population et d'activités économiques existaient évidemment, avant que la loi Maptam⁸ du 27 janvier 2014 n'impose leur intégration juridique pour tous les territoires de plus de 400 000 habitants, au sein d'une région urbaine de plus de 650 000 habitants. Les manuels de géographie d'autrefois nommaient cela des « conurbations ». Exemple : Lille-Roubaix-Tourcoing. Mais leur fusion au sein d'une même structure centralisée sous direction unique entraîne des économies d'échelle, des mutualisations de services et d'équipements et, *in fine*, un renforcement et une stimulation de leur activité économique.

« Les géographes parlent maintenant de "région urbaine" - englobant non seulement le "suburbain" - néologisme importé des Etats-Unis désignant les banlieues -, mais le "périurbain", c'est-à-dire les petites villes et les villages avoisinants auxquels s'ajoutent les nouvelles zones urbanisées qui phagocytent le pourtour rural. Le tout sera donc englobé sous le nom de "métropole", mais "durable" et "solidaire", sera-t-il précisé, deux qualificatifs obligés, empreints de positivité pour bien montrer que ce nom recouvre désormais une réalité urbaine beaucoup plus engageante que celle à laquelle il avait été jadis associé⁹. »

Sommairement résumé, les métropoles en France et dans le monde sont le produit combiné de la mondialisation libérale et de l'emballage technologique ; du capital et de l'innovation accouplés dans une accélération perpétuelle. Une réponse rationnelle au long, immense et raisonné dérèglement de toutes les normes économiques et sociales depuis 40 ans. Dans le tourbillon d'invasions et de conquêtes résultant de l'ouverture de cette zone globale sans loi ni limites, les métropoles constituent tout à la fois *des enclaves du capitalisme mondialisé*, à l'instar de ces « concessions » que les Occidentaux avaient imposées à la Chine au XIX^e siècle (comptoirs, colonies, etc.), et *des places fortes de l'économie locale*, tels ces châteaux du Moyen-Âge, où se concentrent les capitaux, les technologies, leurs possédants et leurs personnels (souvent confondus), afin de résister à leurs rivaux et de les attaquer en retour. En somme des plateformes d'échange et de production intégrées dans une multitude de réseaux, vecteurs de leurs compétitions/coopérations perpétuelles. Songez à Singapour, au *Greater London*, à la Silicon Valley, à la Région Métropole Île-de-France (le « Grand Paris »), dont la population d'ingénieurs et de cadres produit un tiers du PIB français.

A l'échelle de l'Hexagone (ne l'appellez plus France), les 22 métropoles actuelles recourent les anciennes capitales régionales : Aix-Marseille, Bordeaux, Brest, Clermont-Ferrand, Dijon, Grenoble, Lille, Lyon, Metz, Montpellier, Nancy, Nantes, Nice, Orléans, Paris, Rennes, Rouen, Saint-Etienne, Strasbourg, Toulouse, Tours, Toulon.

C'est un lieu commun, les métropoles vampirisent les investissements, les équipements, les emplois, les populations, les ressources des territoires alentour, pillés et désertés. Ainsi *Le Daubé*

⁷ J.-P. Garnier, « La "métropolisation", stade suprême de l'urbanisation capitaliste : les exemples lillois et grenoblois », 20 mars 2012.

⁸ Loi de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

⁹ J.-P. Garnier, « La "métropolisation", stade suprême de l'urbanisation capitaliste : les exemples lillois et grenoblois », art.cit.

du 21 février 2017 rapporte que « ... depuis les années 2000, l'emploi se concentre dans les métropoles urbaines de plus de 500 000 habitants. C'est ce que montre une analyse de France Stratégie, l'organisme de stratégie et de prospective rattaché au Premier ministre. Le mouvement amorcé au tournant du siècle s'est encore amplifié avec la crise de 2008.

Cette fracture territoriale s'est accélérée entre 2006 et 2013. Les créations d'emploi ont profité aux aires urbaines de 500 000 habitants, au détriment des villes moyennes, petites ou isolées. Aujourd'hui 46 % des emplois sont concentrés dans les métropoles, dont 22 % en région parisienne et 24 % dans les grandes agglomérations de province. »

Comme planifié, l'essor des métropoles repose sur la concentration des forces et l'intensification de leurs rapports, *via* la densification des réseaux, internes et externes à la métropole.

« Les investisseurs et employeurs y trouvent des sous-traitants, des clients, des infrastructures (transport, fibre), des recrues qualifiées en informatique notamment, des appuis en recherche et conseil. Les salariés diplômés viennent y chercher des emplois y compris pour les conjoints, des services, des loisirs et des amis qui correspondent à leurs attentes et à leurs profils ainsi que des formations de haut niveau pour les enfants, un critère déterminant selon une précédente étude¹⁰. »

Cette même étude de France Stratégie¹¹ « contredit l'idée reçue d'une France coupée en deux entre métropoles riches et territoires délaissés. » Sur les 12 cas étudiés, Toulouse, Montpellier et Lille « n'irriguent pas leurs territoires voisins » ; « Bordeaux s'oriente vers ce partage mais avec deux limites : un réseau routier saturé et un foncier figé par des vignobles, de la forêt protégée ou de l'activité touristique. » « Lyon, Nantes, Aix-Marseille partagent leur développement avec les bassins d'emplois régionaux voisins. Ainsi Lyon contribue à la création d'emplois dans l'ouest de l'Ain, le Nord-Isère et jusque dans le Maconnais et sur l'axe rhodanien jusqu'au sud de Vienne et au nord du Rhône¹². »

On voit que le « développement » consiste d'abord à détruire les restes de nature et de campagne pour bâtir des routes et des zones industrielles, afin de phagocyter la main d'œuvre locale – du moins quand elle est qualifiée en informatique. C'est la théorie du « ruissellement » appliquée au territoire. Il est bon qu'il y ait des centres riches (et peuplés de riches), dont les dépenses et activités finissent par filtrer à la périphérie – pauvre et peuplée de pauvres.

« Deux métropoles avancent moins vite que leur périphérie, autrement dit les territoires situés au-delà de leur périmètre : Strasbourg et Grenoble. La métropole alpine fait à peine mieux que la moyenne nationale (1,6 %) parce qu'elle est trop spécialisée dans certaines activités selon France Stratégie. Surtout elle est concurrencée par des agglomérations plus grosses (Lyon) ou plus petites (Annecy, Chambéry) très dynamiques et très attractives. Du coup l'ex-région Rhône-Alpes est la mieux équilibrée de France en termes de développement et d'emplois¹³. »

Où l'on retrouve de Lyon à Genève le vieux Sillon allobroge. Lyon, la plus grosse ville gallo-romaine, plaque tournante des échanges entre le Pô, le Rhône et le Rhin. Genève, Lausanne, centres bancaires et technologiques transnationaux dont les riches cadres, ingénieurs et entrepreneurs, transforment de plus en plus la Savoie et le Pays de Gex en résidences de luxe.

¹⁰ Cf. *Le Daubé*, 30 novembre 2017.

¹¹ Commissariat Général à la Stratégie et à la Prospective, ex-Centre d'analyse stratégique, ex-Commissariat général au plan : boîte à bilans et perspectives du gouvernement.

¹² *Le Daubé*, 30 novembre 2017.

¹³ *Le Daubé*, 30 novembre 2017.

Consciente de sa légère perte de vitesse, la collectivité a fait ce que font les métropoles mondiales en concurrence : une campagne de « marketing territorial, afin d’agir favorablement sur la valeur perçue du territoire¹⁴ ». En bon français, de la publicité pour attirer toujours plus de monde – mais du monde de qualité : chercheurs, entrepreneurs, investisseurs, organisateurs d’événements, touristes à fort pouvoir d’achat.

Cela donne : « Grenoble Alpes » (la marque). « Voir plus loin – Get ahead » (le slogan).

L’opération est pilotée par Jacques Reboh, PDG d’un groupe immobilier et président du club de hockey Les Brûleurs de loups (un gagnant), autour duquel sont réunies des « personnalités » représentant Minatec, le CEA, la Chambre de commerce et d’industrie, Grenoble école de management, l’université, l’office du tourisme, EDF, « French Tech in the Alps », etc.

Bref, le techno-gratin vend son territoire, son *technotope*, ainsi décrit :

« 661 558 habitants, 300 km de pistes cyclables, 89,4 % de déchets valorisés, 5 lignes de tram, 50 lignes de bus, 15,5 % de consommation énergétique renouvelable, 4 massifs alpins, 3 parcs naturels, 11 lacs, 27 musées, 63 000 étudiants, 166 parcs d’activités, 20 stations de sports d’hiver, 2025 km d’itinéraires de randonnée, 23 000 chercheurs, 460 start up, 43 480 entreprises, 293 914 emplois, 478 millions investis pour le développement scientifique, 4 stations olympiques, 1^e ville de France pour les emplois dans la recherche, 2^e ville de France pour les emplois d’ingénieurs, 5^e ville la plus innovante au monde selon *Forbes*¹⁵. » Et pour faire bonne mesure : « Ville d’art et d’histoire depuis 2017 ».

La place manquait pour ajouter : 51 jours supérieurs à 30° durant l’été 2019 ; 382 000 habitants exposés à des niveaux de pollution aux particules PM_{2,5} supérieurs au seuil recommandé par l’OMS et 353 000 pour l’exposition à l’ozone¹⁶.

La métropole, *technotope* de la technocratie

Mais de quelles créations d’emplois, l’ex-région Rhône-Alpes peut-elle s’enorgueillir ?

« Entre 1975 et 2012, la France a perdu 2,9 millions d’emplois dans l’industrie, 1,4 million dans l’agriculture et 125 000 dans la construction. Dans le même temps, le secteur tertiaire a créé 9,4 millions d’emplois¹⁷. »

Le tertiaire, c’est d’abord « les services », tout ce qui ne relève pas directement de la production. Les fonctions subalternes de support (soins, commerce, transports, entretien, bureaux, restauration, loisirs…), remplies par du personnel peu ou non qualifié ; des femmes, des jeunes, des immigrés. Il faut bien des livreurs, nounous, caissières, agents d’entretien, caristes, manœuvres dans les entrepôts, des aides cuisiniers, des *dealers*, pour que nos bourgeois progressistes puissent « s’éclater », se consacrer à leurs carrières, saisir toutes les « opportunités », « réaliser leur potentiel » et se battre « pour-l’égalité-et-contre-toutes-les-discriminations ». Il faut bien des peintres, des plombiers, des électriciens pour rénover leurs appartements au *black* et, demain, des mères porteuses pour couvrir les enfants qu’ils n’auront pas le temps ou la capacité de faire eux-mêmes.

D’autre part les fonctions supérieures de conception, gestion, direction, parfois qualifiées de « quaternaire », tout l’éventail de la technocratie (recherche, innovation, finance, scientifiques, ingénieurs, techniciens, cadres, entrepreneurs, professions libérales), autour et au sein de laquelle

¹⁴ <https://www.lametro.fr/853-la-demarche-de-territoire-grenoble-alpes.htm>

¹⁵ <https://www.grenoblealpes.fr/5-le-territoire.htm>

¹⁶ Bilan qualité de l’air 2018, Atmo, observatoire de la qualité de l’air Rhône-Alpes.

¹⁷ *Le Daubé*, 21 février 2017

papillonne une nuée d'artistes, communicants, « créatifs », chargée de la divertir, de styliser et de décorer (« valoriser ») et de justifier sa domination sur le plan idéologique et culturel. Soit *l'intelligentsia*, les bourgeois intellectuels dénoncés en son temps par le révolutionnaire polonais, Jan Waclav Makhaiski (1866-1926), lui-même accusé d'« ouvriérisme » par Trotsky & co (on dirait aujourd'hui de « populisme »), et opposant précoce, extra-lucide, au parti bolchevique. Le parti des professionnels révolutionnaires (ingénieurs, médecins, étudiants, avocats, publicistes), qui fournira pendant des décennies les *apparatchiks* et membres de la *nomenklatura*, les révolutionnaires professionnels du Parti, puis de l'Etat soviétique ; avant de muter encore, en 1989, en *oligarques* et *nouveaux Russes*, tout-à-fait conformes à leurs collègues occidentaux ou asiatiques. Lisez là-dessus *Le socialisme des intellectuels*, recueil de textes de Makhaiski, magnifiquement choisis et traduits par Alexandre Skirda¹⁸.

La fable de la chauve-souris illustre à merveille cette duplicité sociale des bourgeois intellectuels :

Je suis oiseau, voyez mes ailes !

Je suis souris, vivent les rats !

Quoi qu'ils fassent pour le dissimuler les bourgeois intellectuels *exploitent* le peuple et la classe ouvrière qui financent par leur travail, leurs impôts et l'extorsion de la plus-value le fonds spécial que l'Etat consacre à leur formation supérieure (bâtiments, équipements, personnels, salaires et bourses).

Bourgeois salariés (chercheurs, ingénieurs, cadres, universitaires), ou bourgeois libéraux (architectes, médecins, avocats), ils perçoivent un sursalaire ou un surtraitement issu de cette même exploitation, au même titre que les dividendes des actionnaires et les diverses rentes du capital (foncier, immobilier, fonds de pension, d'investissement, etc.). Gestionnaires avisés, ils touchent d'ailleurs souvent des deux côtés, investissant de façon judicieuse la part supérieure de leurs revenus supérieurs. Même si, à leur aigreur et dépit, ils n'empochent que les miettes du butin, par opposition aux bourgeois d'affaires, propriétaires et/ou dirigeants de groupes industriels qu'ils envient et dénoncent aux masses populaires ; tels les Carlos Ghosn, Bernard Arnaud, Vincent Bolloré, François Pinault, Xavier Niel ou le banquier de gauche Matthieu Pigasse, énarque, ex-sympathisant du PS, soutien de Ségolène Royal, membre des Gracques (un clan de hauts fonctionnaires), actionnaire du groupe *Le Monde*, propriétaire des *Inrockuptibles*, de *Radio Nova*, des *Eurockéennes* de Belfort, etc.

Salariés ou libéraux, les bourgeois intellectuels font sans scrupules ni difficultés la navette entre les secteurs privé et public, entre l'entreprise et l'administration, entre l'Etat et les affaires, au gré des *opportunités* et de leurs aspirations individuelles. Certes des conflits de pouvoir, d'intérêts, d'idées ou de personnes, peuvent les opposer, mais jamais au point d'abolir la domination de classe qu'ils exercent conjointement quel que soit le caractère juridique de la propriété, et notamment de la propriété des moyens de production et d'échange.

La raison en est évidente : *on a besoin d'eux*.

Quand ils perdent la propriété juridique du capital et de l'appareil productif, ils en gardent le monopole d'expertise. C'est-à-dire le contrôle concret, pratique et matériel.

Il faut pour bien le saisir faire un peu de philologie et remonter à une racine hittite *mekkis*, un mot qui désigne la puissance, passé dans le sanscrit, puis en grec sous la forme *mêkhané* – « invention ingénieuse, moyen, machine, mécanique », avant d'aboutir sous ces dernières formes dans les langues européennes, *via* le latin.

« Avoir les *mêkhané* », c'est *détenir des pouvoirs*, des moyens. Quels pouvoirs ? Quels moyens ? Ceux que donne l'invention ingénieuse à celui qui en possède (ou qui en reçoit) la capacité : des *machines* - baguettes magiques, télécommandes, *smartphones*, locomotives, ordinateurs, *intelligence artificielle*, etc. Des moyens machines, des pouvoirs machines, *l'automachination*,

¹⁸ Le Seuil, 1979. Cf. aussi *Ludd contre Lénine*, Marius Blouin, 2015. En ligne sur www.piecesetmaindoeuvre.com Pièces détachées n° 69 & 69'.

privège et supériorité des puissants, ceux qui peuvent, sur les subissants, ceux qui subissent et qui dépendent des puissants pour leur survie matérielle. Et ils en dépendent toujours plus dans une société des machines qui se mue au plus vite en *machinerie sociale informatisée*.

Ce sens profond du mot machine/machination, c'est ce que retrouvent par intuition et analogie les adeptes émerveillés de la « procréation médicalement assistée » quand ils la renomment « procréation *magiquement* assistée ». Et en effet, la machine et l'automachination permettent d'acquérir des pouvoirs *supernaturels*. Mais qu'est-ce que l'entreprise scientifique, industrielle et technologique, depuis l'antiquité, sinon un *supernaturalisme* en action, rationnel et pratique.

L'anticapitalisme superficiel, limité à la critique du libéralisme et de la propriété privée (type Attac, *Monde Diplo*, NPA, et diverses variétés de gauchisme et d'anarchisme), n'attaque donc que la forme moderne et transitoire – depuis la « révolution industrielle » - de la domination de classe. Au-delà des rapports de propriété, l'élite bourgeoise domine la plèbe populaire, l'*acratie*, la classe des sans-pouvoir, parce qu'elle est d'abord la *technocratie* (William Smyth, 1919), la classe des experts et décideurs techniques¹⁹ ; et même la *mécanocratie*, la classe détentrice des pouvoirs/moyens/machines²⁰.

Ainsi le parti communiste, le parti des révolutionnaires professionnels et des professionnels révolutionnaires, recycle dès 1917 les « spécialistes bourgeois » (officiers, ingénieurs, directeurs), omniprésents dans tout le « camp socialiste » à tous les échelons dirigeants de l'Etat, du Parti, des syndicats, des administrations, des entreprises, etc. ; et jouissant, en propriété indivise des moyens de production et d'échange collectivisés : rations supérieures, soins médicaux et logements supérieurs, salaires supérieurs, cliniques et magasins particuliers, résidences particulières, séjours de luxe, voyages à l'étranger, accès privilégié aux filières de formation et de pouvoir, bref tous les avantages en nature et en argent que la bourgeoisie rouge et les membres de la *nomenklatura* ont extorqués des décennies durant au peuple et à la classe ouvrière, par la terreur et la dictature, au nom du peuple et de la classe ouvrière.

Si 1989, avec la chute du mur et de l'URSS, marque l'effondrement de ce modèle d'exploitation périmé et distancé par son rival libéral (Japon, Amérique du Nord, Europe, « tigres » asiatiques, Australie, Nouvelle Zélande, etc.) ; et la réunification internationale de la bourgeoisie d'affaires, voire celle de bourgeoisie d'affaires et de la bourgeoisie intellectuelle au sein d'un internationalisme bourgeois (« mondialisation », économie planétaire unifiée) ; la Chine, elle, inaugure depuis le massacre de Tien-An-Men, une autre voie, synthèse supérieure des deux anciens systèmes. Un capitalisme technocratique dictatorial, sous direction du parti communiste, unifiant les vieilles méthodes de contrôle et de surveillance policières et bureaucratiques et les nouvelles méthodes de contrainte technologique (*Smart police*, fichage et environnement informatisés, fichier ADN, reconnaissance faciale par vidéo, notation « sociale »). Soit *Terreur et possession. La police des populations à l'ère technologique*²¹. Il est probable qu'au delà de ses contradictions, le nouveau duopole sino-américain (Shenzen/ Silicon Valley), aboutira lui aussi à une forme supérieure intégrée ; un totalitarisme technologique et transhumaniste auquel les bourgeois intellectuels œuvrent et collaborent déjà avec ferveur²².

¹⁹ Cf. *De la technocratie. Sur la classe dirigeante à l'ère du capitalisme technologique. Ludd contre les Américains*. Marius Blouin. www.piecesetmaindoeuvre.com Pièce détachée n°80.

²⁰ Cf. *Ce que signifie « avoir les moyens » (au-delà du capitalisme, et pire encore)*, Marius Blouin. www.piecesetmaindoeuvre.com Pièce détachée n°81

²¹ Pièces et main d'œuvre, Editions L'Echappée, 2008.

²² Cf. *Manifeste des Chimpanzés du futur contre le transhumanisme*. Pièces et main d'œuvre, Editions Service compris, 2017.

Ces bourgeois intellectuels (professionnels révolutionnaires/révolutionnaires professionnels) se sont manifestés ès qualité, dans leur version hexagone, à l'occasion des élections législatives de 1997, avec la publication dans *Libération*, *Témoignage Chrétien*, *Les Inrockuptibles*, d'une déclaration intitulée « Nous sommes la gauche ».

Lancé par Act-up, le groupe d'agit-prop *gay*, créé en 1989 par des artistes et des journalistes sur le modèle américain, ce texte signé par le trotskyste Daniel Bensaïd, l'ex-mao Jean-Paul Dollé, le négriste Yann Moulier-Boutang, directeur de *Multitude*, la revue « accélérationniste », Olivier Py, l'actuel Mamamouchi *queer* du Festival d'Avignon et autres bêtes à plumes (Dan Franck, Leslie Kaplan, Jean-Marie Koltès, Maurice Rajfus, Anne Tristan, Pierre Vidal-Naquet...), reçoit également la caution de quelques syndicalistes qui n'y voient pas malice. Mais le véritable bouclier humain de cette offensive néo-bourgeoise, ce sont « les associations de défense des immigrés, des sans-papiers, des chômeurs, des femmes, des prostituées, des toxicomanes » alignées par Act-up qui s'érige ainsi en porte-parole et dame patronnesse des « minorités », le nouveau marchepied des « progressistes » depuis la liquidation du peuple national et de la classe ouvrière. « Associations *de défense* », et non pas « associations d'immigrés, de sans-papiers, de chômeurs, de femmes, de prostituées, de toxicomanes » : nuance. Les membres de ces « minorités », qui n'en constituent pas pour autant des groupes, ni même des « minorités » (les femmes...), ne pouvant se défendre par eux-mêmes, sans la tutelle des *gay* sachants d'Act-up (*alias* « intellectuels spécifiques »).

C'est ainsi depuis la débâcle du « communisme réellement existant » sous toutes ses formes (étatiques, partidaires, théoriques, politiques). Depuis que le monstre advenu en octobre 1917, modèle repoussoir du fascisme, son double ennemi, s'est enfin fracassé, dans les esprits et dans la plupart des pays. Quelque part entre le mitan des années 70 et 1989, les ex-révolutionnaires se sont travestis en « associatifs », « humanitaires » et « citoyens », noyant les œuvres caritatives comme ils noyautaient jadis les « organisations à caractère de masse » (les « courroies de transmission »), afin de garder un fonds de commerce et de bonne conscience agressive.

« Révolutionnaires », ils raillaient ces bric-à-brac de bonnes âmes, de vieilles femmes désœuvrées, boy-scouts naïfs, démocrates gâteaux et prêtres sociaux, quitte à les rallier chaque fois qu'ils se trouvaient en panne de cause et de troupes. Qu'auraient fait toutes ces mémères à chats sans *leurs pauvres* ? Comment auraient-elles rempli leur vide ? De quelle supériorité morale se seraient-elles intimement rengorgées, si elles n'avaient eu *toute la misère du monde* à parasiter pour soulager leur propre misère existentielle, se donner du mouvement et de l'importance ? Aussi allait-il de soi qu'elles ne voulaient pas s'attaquer aux racines politiques et sociales de cette misère, ni la supprimer – que seraient-elles devenues ?- mais s'apitoyer sur elles-mêmes à travers leurs protégés du « quart » ou du « tiers-monde » avec qui elles entraient ainsi en transaction. Leur vanité y trouvait son compte. Je te donne du secours, tu me donnes de la face. Elles récupéraient ainsi à leur profit, l'attention qu'elles réclamaient « pour les pauvres » (« l'Autre », les « exclus », etc.). C'était au mieux des assistantes sociales et le degré zéro de l'analyse politique. Les « révolutionnaires », eux, savaient qu'on ne fait pas une révolution avec les pauvres et de la bienfaisance, mais avec « la seule classe vraiment révolutionnaire²³ » ; « le prolétariat » ; voué à accomplir la prophétie, qu'il le sût ou non, qu'il lui plaise ou non. Il est vrai qu'ils tiraient de leur dévouement, souvent sacrificiel, à la classe messianique, de leurs liens avec celle-ci, de leur rôle d'« avant-garde dirigeante », une multitude de bénéfices narcissiques, vite convertis en positions de pouvoir et en avantages matériels et honorifiques. Des poignées d'idéalistes frayèrent ainsi la voie aux foules de carriéristes.

On sait que dans les pays capitalistes avancés, les ouvriers industriels ont failli à leur mission, englués dans la consommation et le pouvoir d'achat, avant de décliner, éliminés par l'automation, l'immigration de masse et l'émigration des usines.

²³ *Le Manifeste du parti communiste*

Ils ont bien déçu leurs imprésarios, tous ces bourgeois intellectuels, universitaires, étudiants, littérateurs, journalistes, bureaucrates, qui leur avaient fondé tant de splendides partis d'avant-garde, tous plus *ouvriers et prolétariens* - marxistes, léninistes, trotskystes, maoïstes, castristes, guévaristes – les uns que les autres. Quand on pense aux statues et aux piédestaux qu'on leur avait édifiés, au culte de l'Ouvrier, à cette vénération dans les feuilles des groupes, dans leur littérature, dans leurs propos et réunions ; à tous ces petits matins passés à distribuer des tracts aux portes des « boîtes » ; à la jalouse fierté « d'avoir des ouvriers », une « base ouvrière » ; à tous ces braves types un peu gênés d'être ainsi mis en scène, mythifiés et empruntés de tout ce lyrisme « ouvrier » que des ventriloques leur fourraient en bouche. Et finalement, tout ça pour ça : des « beaufs », des « franchouillards racistes », « xénophobes », « islamophobes », « homophobes », « hétérosexistes », etc. *Des dominants majoritaires*.

Ces bourgeois intellectuels (professionnels révolutionnaires/révolutionnaires professionnels), ce sont également les infâmes *bobos*, épinglés par l'Américain David Brooks²⁴ en 2000, une mutation des *yuppies* des années 80 (*Young Urban Professional*), et les précurseurs des actuels *hipsters* ; ces êtres transgenres à la barbe soignée, filant sur leurs patinettes électriques avec des écouteurs dans les oreilles.

Ce qui conduit un autre Américain, Richard Florida, à forger en 2002 le concept flagorneur de « classe créative ». « Scientifiques, ingénieurs, artistes, musiciens, stylistes (*designers*), intellectuels professionnels (*knowledge-based professionals*) », architectes, avocats, journalistes, médecins, enseignants, dont il estime alors le pourcentage entre 25 et 30 % de la population. Des hommes, des femmes, des diplômés, de toutes origines et couleurs, de toutes religions et orientations sexuelles ; des inclus à l'entre-soi élégamment « multiculturel » prospérant dans des aires urbaines telles que San Francisco (et la Silicon Valley), Austin, Seattle, Boston où l'on vénère les « 3 T » : Talent, Technologie, Tolérance. Le talent étant garanti par le diplôme ou l'évidence des capacités (on est en Amérique). La technologie par l'adhésion forcenée à la prochaine version du monde-machine. La tolérance par le pourcentage d'homos et d'immigrés dans la population. Par exemple, les informaticiens indiens, chinois, etc. En somme le *brain drain*, le pillage des cerveaux continue et les patrons des Gafa, comme leurs collègues européens, sont vent debout contre toute restriction à l'immigration de talents technologiques. Quant aux homos et aux femmes, souvent plus diplômés que les mâles hétérosexuels, l'essor des secteurs tertiaire et quaternaire les favorise tandis que l'offre d'emploi s'effondre dans les « métiers d'hommes », mines, usines, chantiers, au profit des machines, des Mexicains et des Chinois.

C'est cet effondrement de « l'emploi masculin » au profit de « l'emploi féminin » que chronique en 2012 *The End of Men*, de Hanna Rosin, rédactrice en chef de *The Atlantic*²⁵ ; dupliqué depuis par un produit local, *Les hommes sont-ils obsolètes ?*²⁶, un « essai scientifique » de la philosophe Laëtitia Strauch-Bonart, journaliste au *Point*. Ces hommes « finis », « obsolètes », ce sont évidemment tous ces mauvais élèves devenus mauvais chômeurs, ravagés aux Etats-Unis par l'alcoolisme et l'épidémie de surdoses aux opiacés anti-douleur. Une minorité en voie de disparition comme les paysans et les boutiquiers avant eux et qui ont voté Trump là-bas, comme ils ont voté Le Pen ici : parce que personne d'autre ne parlait pour eux²⁷.

Le type presque idéal de ces nouveaux « créateurs de valeur », c'est Mounir Mahjoubi ; jeune (34 ans), d'origine marocaine et populaire (mère femme de ménage, père peintre en bâtiment), élève méritant de l'école républicaine (Sciences Po), entrepreneur et fondateur de plusieurs sociétés dans le secteur numérique, homosexuel déclaré et marié, prestement passé du « vieux

²⁴ Cf. *Bobos in Paradise : The New Upper Class and How They Got There*

²⁵ Traduit en 2013, sauf le titre, aux éditions Autrement.

²⁶ Fayard, 2018.

²⁷ Cf. *Quel éléphant irréfutable dans le magasin de porcelaine ?* www.piecesetmaindoeuvre.com

monde » et du parti socialiste au siège de député de La République en Marche, puis président du Conseil national du numérique et secrétaire d'Etat chargé du numérique. On voit mal ce qu'il aurait pu faire de mieux à moins de naître lesbienne ou de se transformer en femme tant il synthétise dans sa personne les cibles visées par Terra Nova, « la fondation progressiste » : « Les diplômés – Les jeunes – Les minorités et les quartiers populaires (NdA : euphémismes pour arabes et africains) – Les femmes – Les non catholiques – Les urbains », dans un rapport célèbre : « Gauche : quelle majorité électorale pour 2012²⁸ ». En fait les catégories hégémoniques dans les métropoles hégémoniques, l'alliance des bourgeois intellectuels et de leurs serviteurs immigrés, en ont peu à peu expulsé les familles populaires d'origine européenne en leur menant une double guerre, économique et culturelle. Le rapport de Terra Nova est resté comme l'acte public d'abandon du peuple européen par la gauche, désormais honni, poussé à bout et livré à la droite nationaliste afin de mieux le démoniser. D'abord on l'enrage, puis on l'accuse d'avoir la rage, et enfin on le noie.

Les bourgeois intellectuels, les bobos, les « créatifs », n'ont plus besoin des ouvriers industriels pour produire de la marchandise et de la plus-value. Depuis la « mondialisation » et la « révolution numérique », ce sont eux les « créateurs de valeur ». Mais on pourrait plus justement les nommer les « lucratifs », ceux qui rapportent du lucre, du gain, du profit. Ces mêmes créatifs/créateurs/lucratifs que l'Insee rassemble prosaïquement dans les CSP+, les catégories sociales supérieures à revenus non moins supérieurs, et que nos édiles grenopolitains dorlotent et se démènent d'attirer depuis des décennies à coups de MC2 (Maison de la Culture), d'orchestre symphonique (Minkowski, Musiciens du Louvre-Grenoble) et d'écoquartiers (la Caserne de Bonne, Giant/Presqu'île)²⁹.

Si ces traits vous paraissent caricaturaux, c'est normal.

- 1) De même que la réalité dépasse généralement la fiction, les caractères dépassent généralement leur peinture.
- 2) Par ailleurs il est bon de grossir le trait à l'intention des malvoyants.
- 3) Et de toutes façons, il s'agit d'importations américaines, d'un pays où l'on ne voit jamais trop grand, où l'on n'en fait jamais trop. Aussi, depuis un siècle que nous devenons « tous américains », il est normal que chaque outrance américaine secrète aussitôt sa séquelle de suiveurs parmi nos Gallo-ricains.

Les bobos ont d'ailleurs horreur d'être ainsi nommés. Sociologues ou journalistes, ils enragent de ce concept « non scientifique », voire « réactionnaire » - puisqu'ils sont *par essence* « progressistes ». Mais les sciences, particulièrement les « sciences humaines », suivant l'oxymore en vigueur, qui ne cessent de changer de vérité au fil du temps ne détiennent pas le monopole de celle-ci. Et heureusement que Molière (1622-1673), Balzac (1799-1850), et Murger (1822-1861), n'ont jamais eu à se plier aux édits d'un sous-disciple de Durkheim (1858-1917), ou de Bourdieu (1930-2002), pour décrire le *Bourgeois gentilhomme*, *les Précieuses ridicules*, ni leurs *Scènes de la vie de bohème* dans toute leur authentique noirceur.

Notons que les bobos n'ont jamais protesté contre le concept de « classe créative » qu'ils estiment sans doute tout-à-fait scientifique et progressiste. Cependant, il faut entendre cette souffrance des victimes d'un sobriquet stigmatisant et rendre à ces néo-bourgeois lucratifs, héritiers *cool* d'un riche capital culturel et social (et un peu pécuniaire, parfois), la définition *politique* de « libéraux-libertaires » décernée en 1973 par le philosophe Michel Clouscard³⁰.

²⁸ A lire sur www.piecesetmaindoeuvre.com

²⁹ Cf. Richard Florida, *The rise of the creative class*, Basic Books, 2002.

³⁰ Cf. *Néo-fascisme et idéologie du désir*, Denoël.

Selon *Le Daubé* qui s'appuie sur une étude conjointe de Google et de Terra Nova :

« ... les métropoles concentrent les métiers les plus dynamiques et les plus rémunérateurs : 85 % des ingénieurs informatiques et 69 % du personnel d'études et de recherches travaillent dans des aires urbaines de plus de 500 000 habitants³¹. »

Une autre étude du cabinet Arthur Loyd³² constate : « La métropolisation de l'économie française s'accélère au seul profit de quelques aires urbaines ». Les grandes et très grandes métropoles voient leur population croître en moyenne deux fois plus vite qu'ailleurs en France depuis 20 ans ; depuis 2009 elles ont généré 82 % des créations d'emplois dans le privé et trois-quarts des emplois créés dans les secteurs d'activités « stratégiques » et à haute valeur ajoutée. Lesquels recouvrent les services aux entreprises « à forte intensité en connaissance », les services aux entreprises de haute technologie, les services financiers et les industries de haute technologie.

Cette étude classe Grenoble troisième des « grandes métropoles » (500 000 à un million d'habitants) derrière Nantes et Montpellier, grâce à ses performances économiques, sa capacité d'accueil des entreprises, la santé de ses marchés tertiaires, sa connectivité, son capital humain et sa qualité de vie.

Au-delà des métropoles, c'est l'*extrapole*, la sombre et sauvage ruralité (*alias* « trou », « bled », « campagne », « territoire », « périphérie », « France profonde »), vidée avec leurs personnels, de ses écoles, commerces, postes, hôpitaux, gares, tribunaux, trésors publics, etc. Milieu miteux et malsain, du *populo*, ouvriers, artisans, petits patrons, exploités et exploités agricoles, employés, chômeurs, retraités (*alias* « beaufs », « ploucs », « petits blancs », « bidochons », « franchouillards », « Gaulois », « céfrancs », etc.), et, forcément, foyer de *populisme*.

Tout de même, 61 % de la population et 90 % des communes (34 000), suivant l'Insee et le géographe Christophe Guilluy³³, mais ses collègues élitistes disent qu'il est lui-même populiste.

« Ce climat se traduit par des comportements électoraux de rupture. Le vote Front national semble croître à mesure que l'on s'éloigne des centres urbains et qu'on se rapproche des zones excentrées », constate la fondation Terra Nova dans un rapport publié en janvier 2017 avec Google³⁴. »

Et en plus ces arriérés ont le front de *mal voter*. On voit qu'on a bien raison de les éliminer, en éliminant les conditions de vie qui produisent ces primitifs en proie au « rejet de l'Autre et au repli sur soi identitaire ». D'où la lumineuse solution proposée par Google et Terra Nova.

« Pour les auteurs du rapport, le numérique ne constitue pas une menace mais une chance pour ces 3500 communes où vivent 1,2 million de personnes, un peu moins de 2% de la population française. « Les technologies numériques peuvent apporter des réponses innovantes en matière d'inclusion sociale : accès aux services publics et sociaux, promesses de la télémédecine et de l'Internet des objets, développement du télétravail », note le rapport qui souligne aussi les possibilités de développement économique. (...) Le rapport presse les pouvoirs publics et les syndicats de lever les freins au développement du numérique, un outil pour désenclaver les territoires isolés³⁵. »

C'est-à-dire de les *rurbaniser* en noyant les archéo-ruraux sous l'exode de citadins avides de « qualité de vie » et d'« investissement dans la vie locale » : retraités, jeunes couples avec

³¹ *Le Daubé*, 21 février 2017.

³² Cabine Arthur Loyd, « Activité et dynamisme des métropoles françaises », baromètre 2017.

³³ *La France périphérique*. p.28, Flammarion, 2014.

³⁴ *Le Daubé*, 21 février 2017.

³⁵ *Le Daubé*, 21 février 2017.

enfant(s), prestataires de services (télétravail), et entrepreneurs en tourisme (gîtes ruraux) ; des néo-ruraux dynamiques et organisés en *assocés* qui prennent vite le pouvoir dans les conseils municipaux. C'est connu, les *rurbains* préfèrent la campagne à la ville rendue invivable par le nombre, le bruit, la vitesse, la voiture, la pollution, le coût du logement. Ceux qui en ont les moyens fuient vers le Grésivaudan, la Chartreuse, le Vercors, le Trièves et le Voironnais, mais leur afflux déplace la ville à la campagne où ils transportent leurs exigences de citadins : lotissements, routes, centres commerciaux, fibre optique et 5G. « Comme ce cadre qui veut de la proximité avec son lieu de travail, STMicroelectronics à Crolles, de la verdure, une école pour ses enfants, des commerces, un accès autoroutier pour aller au cinéma Chavant, au musée de Grenoble³⁶. »

Tous ces exilés de la pollution bénéficient des équipements de la ville, qui assume ce que les technocrates nomment les « charges de centralité » - musées, théâtres, MC2, Stade des Alpes – mais vont payer leurs impôts locaux ailleurs³⁷. D'où la recommandation d'*Isère magazine*, le journal du Conseil Général, à « Ces Isérois qui choisissent la campagne » : « Envisagez dès le début l'achat d'une deuxième voiture, c'est presque incontournable si vous souhaitez vivre à la campagne !³⁸ »

Piégés ou relégués en périphérie, par le coût du logement en ville, les précaires, chômeurs et smicards doivent cependant rouler comme les cadres amoureux de la nature, pour se rendre au centre commercial, chez le docteur, amener les enfants à l'école, etc.

« Un déplacement régulier vers le travail en voiture à 20 km de chez soi coûte environ 250 € par mois, c'est-à-dire un quart de salaire au smic³⁹. » Sans compter bien sûr tous ces gaz d'échappement qui abrègent notre espérance de vie et réchauffent l'atmosphère. Vivement la voiture Verte et électrique, dans la ville Verte et électrique, que nous préparent les technocrates Verts et électriques à grands renforts d'« énergies renouvelables » (nucléaire, hydraulique, éolien, solaire, etc.), de batteries de stockage et de « réseaux intelligents » (*smartgrids*).

Ville Verte, ville machine. Pendant que les grandes surfaces et les parcs d'entreprises s'étalent, nous sommes priés de nous serrer dans nos boîtes à habiter. Maryvonne Boileau, en 2001, alors conseillère municipale Verte, déléguée au logement social : « Il me semble indispensable que nous assumions un choix politique allant dans le sens d'une ville compacte où nous assurons une certaine densité⁴⁰. »

En 2020, Maryvonne Boileau est toujours conseillère municipale, toujours en charge de la politique de la ville (également conseillère métropolitaine), et la politique des Verts est toujours d'*étendre* la ville administrativement, et par conséquent, géographiquement, d'en *augmenter* et *densifier* la population (attractivité, construction, habitat vertical), et d'en *centraliser* la *gouvernance* via la machinerie informatique et technologique. A vrai dire, l'unique meilleure politique des technocrates, quelle que soit leur couleur. Relisez *Tristes campagnes* de Bernard Charbonneau, publié en 1973⁴¹.

Réserves foncières pour les aménageurs, zones de tourisme & loisirs pour les citadins, villages dorts pour les *pendulaires*, bourgs éviscérés de leurs commerces ; ces pays sans paysans où ne subsistent plus que de rares exploiters agricoles - entrepreneurs en cochons, volaille, maïs,

³⁶ *Le Daubé*, 17 septembre 2002.

³⁷ Cf. Pierre Mazet & T'as vu ta ville ? « Caserne de Bonne : quand les Verts fabriquent la ville de leur rêve », 25 mai 2008, www.piecesetmaindoeuvre.com

³⁸ Cf. *Planification urbaine et croissance à la grenobloise. Comment on nous détruit*. 11 juin 2004 www.piecesetmaindoeuvre.com

³⁹ C. Guilluy. *La France périphérique*. p.121, Flammarion, 2014.

⁴⁰ Cf. Pierre Mazet & T'as vu ta ville ? « Caserne de Bonne : quand les Verts fabriquent la ville de leur rêve », art.cit.

⁴¹ Et disponible aux éditions du Pas de côté.

colza, méthane et biocarburants - n'offrent plus désormais que de mornes et mêmes paysages, à peu près aussi interchangeable que ceux des banlieues et des centres-villes. Jamais ils n'ont été plus absorbés, asservis aux concentrations urbaines qu'ils alimentent en énergie (éoliennes, « fermes » solaires, barrages hydroélectriques, méthaniseurs), et en comestibles (pâtée industrielle), sous l'impérieuse contrainte des structures technologiques et administratives.

Revenons donc à la Métropole.

Une question de taille

Cette concentration de charges et de pouvoirs sous direction unique se nomme en jargon politico-administratif « transfert de compétences ». Gam cumule désormais les gestions suivantes : développement et aménagement économique, social et culturel (zones d'activités industrielles, commerciales, tertiaires, artisanales et touristiques, pôles de compétitivité, enseignement supérieur et recherche, équipements culturels, socioéducatifs et sportifs) ; aménagement de l'espace métropolitain (plan local d'urbanisme, Scot - schéma de cohérence territoriale, mobilité, voirie, stationnement, déplacements, infrastructures et réseaux de communication) ; politique locale de l'habitat ; cohésion sociale et urbaine/politique de la ville ; gestion des services d'intérêt collectif (assainissement et eau potable, cimetières, abattoirs et Marché d'intérêt national, défense incendie) ; protection de l'environnement (déchets, pollution de l'air, bruit, transition énergétique, plan climat-énergie, concession de la distribution publique d'électricité et de gaz, réseaux de chaleur et de froid urbains, bornes de recharge des véhicules électriques, milieux aquatiques et prévention inondation)⁴².

Autre lieu commun, la métropolisation dépouille les communes de leur autonomie de gestion – et davantage encore le simple citoyen. Si vous voulez l'autogestion, il faut vivre seul ou à peu près, dans un hameau. Autarcie, autonomie. On ne passe pas impunément de la bande de chasseurs cueilleurs nomades (200 individus en Dauphiné au Paléolithique), au village de paysans sédentaires (50 000 individus en Dauphiné au Néolithique)⁴³, ni des campagnes à la ville commerçante et industrielle, ni des centres urbains à la métropole informatisée des technoïdes.

Grenoble, 1872 : 43 000 habitants.

1900 : 68 000.

1910 : 80 000 (dont 10 000 militaires).

2018 : 164 000.

Rug, 2018 : 765 000 résidents. 60 % de la population de l'Isère (1,3 million)⁴⁴.

Si vous voulez des services publics, sanitaires et sociaux, sportifs et culturels, choisissez le collectif et l'hétérogestion, quel que soit le nom dont on la travestit. Le choix énoncé par Thucydide entre « vivre libre ou se reposer », n'a pas varié depuis 25 siècles. Soit l'indépendance et la liberté, soit l'(inter)-dépendance et la protection sociale, avec ses contrats et ses contraintes.

La prise en charge a son coût financier. Si vous voulez (toujours) plus de repos et de protection, d'opulence et de confort, vous voulez la croissance, le développement, « l'attractivité du territoire », l'extension de la population, l'intensification de ses besoins et de son activité. *Vous*

⁴² Cf. www.lametro.fr

⁴³ Cf. J. Bourdon et H. Rougier, « Evolution de la population en Dauphiné », 1992, in *Le Grésivaudan et la Région de Grenoble, Terres d'innovation*, Alain Spalanzani, Ed. Claude Muller, mars 2018.

⁴⁴ Cf. *Le Grésivaudan et la Région de Grenoble, Terres d'innovation, op. cit.*

voulez la métropole, littéralement la « Mère Ville » (*metro-polis*), qui exige en retour sa gestion centralisée, planifiée, en vue de nouveaux accroissements pour répondre à la concurrence de ses rivales. C'est *Une Question de taille*⁴⁵. La métropolisation couronne ainsi la mainmise des technocrates au niveau local, au nom de l'efficacité et de la rationalité technicienne. La Mère Ville est tout à la fois Ville Machine et Mère Machine.

Métropole, le magazine de Gam, justifie cette mainmise dans les termes les plus bénins et raisonnables :

« Habiter, se déplacer, travailler, consommer, profiter de notre cadre de vie... Quand on multiplie ces actions par 450 000, soit le nombre des habitants de la Métropole, il faut une sacrée dose d'anticipation et d'organisation pour éviter la pagaille. Il est également nécessaire de protéger notre environnement des nuisances générées par notre mode de vie, basé sur la consommation et les déplacements.

Pour coordonner ce fourmillement, la Métropole élabore un document : le Plan local d'urbanisme intercommunal, ou Plui. Son ambition ? Fixer les grands objectifs de développement de notre métropole à long terme et déterminer, dans le même temps, les règles précises pour les atteindre⁴⁶. »

Eric Piolle, maire Vert de Grenoble :

« Les transferts de compétence s'accompagnent d'un transfert de tous les moyens permettant leur exercice : humains, financiers, matériels et patrimoniaux. Le total des charges correspondant à l'ensemble des transferts est estimé à 12,9 millions d'euros. Une somme qui sera donc soustraite de la compensation que la Métropole reverse à Grenoble. Ainsi l'attribution de compensation de la Métropole vers la ville de Grenoble passera de 44,7 M€ à 31,8 M€.⁴⁷ »

Grain de sel marxien :

« Décentralisation aidant, il revenait dorénavant aux élus locaux "de gauche" des grandes villes françaises, non plus de mettre en œuvre de l'"autogestion" sur le plan local dans une perspective de « rupture avec le capitalisme », mais de "moderniser la France" en faisant des villes les plus importantes des "pôles d'excellence", l'excellence étant mesurée – "évaluée" dirait-on aujourd'hui – principalement à l'aune de la performance économique à base techno-scientifique. Les "métropoles d'équilibre" vont ainsi reprendre leur progression sous le nom de "technopoles" en misant sur la combinaison gagnante : activités de pointe + laboratoires = établissements d'enseignement supérieur. Cependant, pour attirer les "investisseurs" et la "matière grise", il fallait, pour des raisons qui vont être précisées plus loin, des territoires plus vastes que ceux enserrés dans les limites administratives des villes centres. D'où, aux yeux des édiles, désormais pourvus de responsabilités accrues grâce à la décentralisation, la nécessité de voir grand et large. A nouveau, le gigantisme séduit, passe pour un critère d'avenir : l'extension illimitée des grandes agglomérations, des centres urbains, des pôles de croissance rebaptisés "pôles de compétitivité" sert désormais de modèle de référence aux "élites métropolitaines".⁴⁸ »

⁴⁵ Cf. Olivier Rey, *Une question de taille*, Stock, 2014.

⁴⁶ Cf. Supplément au n°8, *Le futur du territoire*, printemps 2017.

⁴⁷ Cf. *Le Daubé*, 14 décembre 2015.

⁴⁸ J.-P. Garnier, « La "métropolisation", stade suprême de l'urbanisation capitaliste : les exemples lillois et grenoblois », art. cit.

Qui paye, commande. Désormais c'est la Métro qui dirige, mais qui dirige la Métro ? 124 conseillers communautaires désignés pour 6 ans, parmi les conseillers municipaux. Grenoble en a 31, plus ses alliés Verts et « citoyens » des autres conseils municipaux, au sein du RCSE (« Rassemblement Citoyen Solidaire Ecologiste »). Qui plus est, ce « Rassemblement » est lié par un « contrat de majorité », avec trois autres groupes aux intitulés tout aussi poétiques : l'ADIS (Agir pour un développement intercommunal solidaire), PASC (Pour une agglomération solidaire, écologique et citoyenne) et CCC (Communes, coopération et citoyenneté). Bref, les débris des partis socialistes, communistes et radicaux de gauche. 50 nuances de technocrates : Verts, rouges, roses, bleus, sans compter les incolores et les multicolores. De quoi se souvenir qu'il n'y a pas de véritable différence entre tous ces zélotes techno-progressistes, sociaux ou libéraux. Uniquement des ergotages sur les méthodes et les intérêts favorisés. Les uns veulent plus d'assistance sociale et de simagrées « participatives », les autres plus de tranchant économique et de profits privés.

En 2016, le Conseil métropolitain vote une délibération sur les transferts à la Métro « des équipements "d'intérêt métropolitain", susceptibles « d'affirmation de l'identité culturelle et sportive de la Métropole, de renforcement du rayonnement et de l'attractivité de la Métropole, de développement social du territoire : le Stade des Alpes, la patinoire Pole Sud, la base nautique située au pont d'Oxford, le vélodrome d'Eybens, la Maison de la culture de Grenoble (MC2), l'Hexagone de Meylan⁴⁹. »

De même, en prenant la gestion des voiries, la Métro est passée de l'entretien de 13 ponts et passerelles à 1500. Ludovic Bustos, maire de Poisat, vice-président de la Métro (il y en a 20), en profère cette perle de sagesse administrative : « Il faut désormais une gestion fine et un suivi régulier des ouvrages d'art⁵⁰. »

De même, fin 2017, la Métro rachète à la Ville de Grenoble ses actions dans la Société d'économie mixte Minatec. Selon Eric Piolle, « la Métropole est le chef de file local du développement économique, de l'innovation et de la recherche » et à ce titre, « il est pertinent que la Ville lui ait vendu ses actions⁵¹. »

De même, en janvier 2018, la gestion des « 134 km de digues protégeant 149 000 personnes et 120 000 emplois » qui entraîne la création d'une taxe « Gemapi » (Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations), d'un montant de 2,5 M€ par an. Compétence imposée par la loi Maptam. Ainsi que le remarque Christophe Ferrari, ex-socialiste, mais toujours président de la Métro : « S'il y a un problème, si une digue rompt, je suis pénalement responsable⁵². »

De même, en avril 2018, les conseillers communautaires votent le rachat de 2/3 des actions de la Ville de Grenoble dans GEG (Gaz électricité de Grenoble), pour un montant de plus de 30 M€ : 6 millions payés dès 2018, puis un peu plus d'un million à partir de 2019 et pendant 24 ans⁵³.

Selon Vincent Fristot, président de GEG et adjoint Vert à la « transition énergétique » de Grenoble, « La Métro a bien compris l'intérêt d'avoir un opérateur énergétique local capable de mettre en œuvre sa politique énergétique⁵⁴. »

Les technocrates Verts sont à la pointe de ce mouvement d'intégration.

⁴⁹ Cf. *Le Daubé*, 3 novembre 2016.

⁵⁰ Cf. *Le Daubé*, 19 octobre 2017.

⁵¹ *Le Daubé*, 23 décembre 2017.

⁵² *Le Daubé*, 30 septembre 2017.

⁵³ Cf. *Le Daubé*. 8 avril 2018.

⁵⁴ Rapport annuel de GEG, 2017.

Eric Piolle : « On a quinze ans de retard. Quand on a pris en main la Métropole en 2014, c'est le constat qu'on a pu faire. Mais depuis, on se bat avec le président Christophe Ferrari pour faire avancer les choses, avec un vrai projet de mandature qui gomme, petit à petit, les frontières artificielles. »

C'est dans la cuvette comme en Europe. D'abord l'économie périmé les frontières par l'uniformisation des modes de vie, les moyens d'échange et de communication, puis la politique abolit ces limites désuètes et les pays qu'elles dessinaient au profit d'une intégration abstraite et supérieure.

Que manque-t-il désormais à la Métro ? demande le journaliste du *Daubé*.

Piolle : « L'élection au suffrage universel de ses élus ! En janvier, la Métropole va prendre des compétences qui étaient jusqu'ici sous contrôle démocratique clair. Il faudrait logiquement que cela continue. Donc, c'est pour cela que nous militons pour qu'il y ait des élections dès 2020 pour notre Métropole⁵⁵. »

Christophe Ferrari, président de Grenopole, et Michel Savin, conseiller grenopolitain et sénateur Les Républicains, partagent également cette « exigence démocratique » :

« Les conseillers métropolitains ne sont pas directement élus par les Français alors que les métropoles ont désormais, du fait des nombreux transferts de compétences, un rôle et un poids croissants sur des domaines qui touchent la vie quotidienne des gens : le développement économique, les déchets, la voirie, les mobilités⁵⁶... »

La broyeuse est en marche malgré les résistances de petits notables de petites communes qui aimeraient garder un petit pouvoir. Mermillod-Blondin, Michel Savin, Christophe Ferrari, voudraient maintenant une « mixité du scrutin ». C'est-à-dire qu'une partie des élus soient désignés au suffrage universel et les autres par l'obscur procédure actuelle.

« Les conseillers métropolitains sont élus à l'occasion des élections municipales. Dans une commune de moins de 1000 habitants, le conseiller municipal est le ou la maire. Dans une commune de plus de 1000 habitants, les conseillers métropolitains sont désignés sur le bulletin de vote aux municipales. En votant, vous allez désigner en même temps vos conseillers municipaux et vos conseillers métropolitains⁵⁷. »

Les Verts (Piolle, Mongaburu), le socialiste Guillaume Lissy, l'insoumise Emilie Marche, en tiennent pour le suffrage universel. Faut-il rappeler que la guerre d'indépendance américaine et la révolution française ont commencé avec l'affirmation de ce principe : « Pas d'impôts sans représentation ». Bien sûr, il existe des anarchistes, à la fois contre l'impôt et la représentation, mais comme il n'y en a pas un sur 1000, généralement confiné dans son bocal « d'expression libertaire », leur qualité peine à surpasser leur quantité.

Alexis Jolly, l'unique représentant du Rassemblement national (ex-FN), soutient également le suffrage universel, mais avec « une dose de proportionnelle », c'est-à-dire préempté par les partis comme les élections nationales. On sait qu'en principe un député n'est pas élu pour défendre les intérêts de sa circonscription à l'assemblée nationale, mais les idées des électeurs de sa circonscription sur les intérêts nationaux.

⁵⁵ Cf. *Le Daubé*, 3 novembre 2016.

⁵⁶ *Le Daubé*, 5 avril 2018.

⁵⁷ *Grenoble Alpes Métropole*, mars 2020.

L'extra-lucide, ou le plus candide, c'est Matthieu Chamussy, conseiller de droite (Les Républicains), qui avoue le caractère « hors-sol » du débat sur le mode de scrutin. Il faut d'abord « évoquer les aspects suivants : le périmètre géographique, les compétences et, enfin, le mode de scrutin. Ma vision sous ce triple regard consisterait en une collectivité unique de l'Y grenoblois. Elle irait, grosso modo, de Jarrie au sud à Voiron au nord-ouest et Crolles au nord-est. C'est bien dans ce périmètre que sont concentrés les principaux défis à relever : habitat, déplacements, développement économique avec les moteurs que sont notamment, la plateforme chimique, la Presqu'île scientifique, Centr'Alp et Inovallée. Cette collectivité unique engloberait l'ensemble des compétences municipales et intercommunales⁵⁸. »

Ce que Matthieu Chamussy décrit, c'est Grenopole, l'agglomération réelle, déjà existante, entre Gam (450 000 résidents), et la Rug (765 000 résidents), entre ses trois massifs (Belledonne, Chartreuse, Vercors), et ses deux vallées (*l'Isara*, la Rapide en celte, et le *Draco*, le Dragon en provençal). D'où « le Y grenoblois ».

En clair, c'est la disparition des communes, vouées à devenir de simples secteurs de la Métro. Les Grenopolitains étant appelés à choisir qui, parmi les technocrates de diverses nuances, leur paraîtraient les plus compétents pour prendre les mêmes meilleures décisions, les *one best way*, en vue des mêmes objectifs et compte tenu des mêmes contraintes. Vous pensez bien que les 124 conseillers qui forment l'exécutif de la Métro n'errent pas dans les marais de la politique *politicienne*, pouah ! Ce ne sont pas des notables à l'ancienne, mais des *leaders* du « nouveau monde ».

Techniquement parlant, à quelles uniques meilleures solutions sont-ils donc arrivés depuis six ans ?

En vrac, la construction d'un « Métrocâble » ou téléphérique urbain entre Fontaine, Sassenage, Grenoble et Saint-Martin-le-Vinoux, pour « répondre au développement de l'habitat et de l'activité prévus ces prochaines années » sur Giant/Presqu'île et aux « Portes du Vercors » (un projet d'aménagement de 100 ha à cheval sur Fontaine et Sassenage)⁵⁹. Parions que ces projets ne déplairont ni au lobby du bâtiment, ni à Pomagalski, l'entreprise grenobloise qui a infesté les Alpes de remonte-pentes et de télécabines, ainsi que plusieurs villes du monde. Attention, on va prévenir les zadistes !

La création d'un gigantesque centre commercial à la place de l'usine Neyrpic par la commune communiste de Saint-Martin d'Hères et le promoteur Apsys (24 000m², 89 boutiques, 20 cafés-restaurants, 9 moyennes surfaces, 850 places de parking), soutenus par les élus socialistes et des petites communes malgré la fureur des Verts, de leurs alliés et de la droite. Il est vrai qu'entre Grand'Place, la zone commerciale de Comboire, celle de Saint-Egrève et le Carrefour de Meylan, la cuvette était plutôt mal achalandée. Il s'agit d'ailleurs de développement durable, puisque « les nouveaux bâtiments, connectés au réseau de chaleur urbain, seront construits à partir du réemploi des matériaux du site » et « alimentés par 13 000 m² de panneaux photovoltaïques⁶⁰ ».

« Toutes les villes ont droit à leur centralité et plus encore les villes de banlieue qui ont été colonisées par les centres-villes historiques » clame Renzo Sulli, maire communiste d'Echirolles, éruption de blocs et de béton au sud de la cuvette. Bref, les communes se rebiffent encore contre Métropolis, mais à contretemps. A l'heure d'Amazon et du e-commerce, alors que Carrefour abandonne ses grandes surfaces en périphérie pour ses *City magasins* ; au moment surtout, où la

⁵⁸ *Le Daubé*, 5 juin 2018.

⁵⁹ Cf. *Métropole* n°4, printemps 2016.

⁶⁰ *Le Daubé* 7, 16 avril 2018.

ville centre, des rives de l'Isère à la place Championnet et au boulevard Agutte Sembat, devient le centre-ville de Grenopolis ; une immense zone piétonnière, à ciel ouvert – mais on y revient.

L'unique meilleure solution, cette fois, consistera à créer un « comité enseignes », avec la Métro, la commune de Saint-Martin-d'Hères, le promoteur Apsys et un « comité de suivi » - les mêmes auxquels s'ajoutent la Chambre de commerce et LabelVille, l'association des unions commerçantes de Grenoble.

Tout est bien qui finit bien. La Chambre de commerce organise une réunion entre David Queiros, le maire de Saint-Martin d'Hères, Maurice Bansay, le PDG d'Apsys et les commerçants de la cuvette embobinés par l'habile promoteur : « Je suis fils, petit-fils et arrière-petit-fils de commerçants... Nous ne sommes pas là pour prendre du chiffre d'affaires au centre-ville de Grenoble mais pour répondre à un besoin qui, visiblement, n'est pas satisfait sur le territoire. » Et donc, il faut « fixer la clientèle sur place, pour éviter une évasion commerciale croissante vers Annecy, Chambéry et Lyon⁶¹. » Sans oublier le « village des marques » qui vient d'ouvrir à Vienne.

Autre prouesse de la Métro, le « zonage », qui a durant des décennies réparti la pénurie d'espace entre Zones d'activité (bureaux = travail), zones commerciales (grandes surfaces = consommation), zones pavillonnaires et grands ensembles (maison = télé), « espaces à dominante loisirs », « espaces urbains confirmés à vocation économique », « espaces ouverts à enjeux agricoles », reliés par des voies express et des échangeurs routiers. L'organisation rationalisée de l'espace nous contraignant à nous déplacer et à polluer pour rassembler les morceaux épars de nos existences. Dans l'agglomération grenobloise, la surface urbanisée s'est accrue jusqu'à 5 fois plus vite que la population entre 1975 et 2003⁶².

Dès lors, les technocrates se sont avisés qu'une autre urbanisation était possible. Désormais, grâce au Plan local d'urbanisme intercommunal (Plui), nous économiserons l'espace bien sûr, et nous sanctuariserons « le foncier économique et la création de nouvelles zones d'activités pour accueillir des entreprises⁶³ ». Nous travaillerons sur la nature en ville et le développement d'« espaces mixtes », car, nous alerte *Métropole*, « en seulement dix ans, entre 2005 et 2015, nous avons consommé l'équivalent de la surface d'une commune comme Venon ou Eybens. ⁶⁴ » Entre 4 et 5 km².

Qui ça « nous », sinon ceux qui planifient la croissance de la population et l'afflux des entreprises, « l'attractivité du territoire » ? Ceux-là même qui nous font part de leurs projets et décisions dans leur journal officiel :

« Quelles sont les solutions envisagées par la métropole ?

- Veiller aux besoins des entreprises (...) avant tout préserver des terrains afin que les entreprises puissent s'installer et grandir sur notre territoire ! (...) Cela implique d'y associer un cadre de qualité : services de proximité, déplacements fluidifiés, tissus de fournisseurs. »

Démonstration, avec le président de la métropole Christophe Ferrari, ex-PS, élu en 2014 :

« Le troisième secteur concerne la Centralité sud sur les communes de Grenoble, Échirolles et Eybens, pour laquelle nous signons aujourd'hui un intérêt métropolitain. Cette Centralité représente la nouvelle et future "Presqu'île" de la Métropole, c'est-à-dire un secteur d'ambitions et de dynamiques pour les trente

⁶¹ *Le Daubé*, 26 mai 2018.

⁶² *Les cahiers du Sillon Alpin* n°1, mai 2003.

⁶³ *Grenoble Alpes Métropole*, mars 2020.

⁶⁴ *Métropole* n°8, supplément PLUI, printemps 2017.

prochaines années. (...) Nous avons 70 ha d'espaces économiques en projet à vocation industrielle et productive, ce qui nous permettra de rééquilibrer high tech et low tech⁶⁵ ».

Low tech ? Pas d'affolement, chers investisseurs, les technocrates grenopolitains n'ont pas cédé aux arguments des décroissants, luddites et anti-industriels, qui les harcèlent textuellement depuis vingt ans. Pour Ferrari et consorts, « low tech » désigne juste les secteurs industriels autres que la nano-électronique et l'intelligence artificielle : chimie, mécanique, industrie solaire, etc. Puis, le mot est dans l'air du temps collapsologue.

Voilà en effet du développement *durable* et qui exige un personnel à fortes capacités cognitives. Ça tombe bien, depuis l'exploitation de la « houille blanche » (1869), Gam s'est dotée d'une fabrique de matière grise renommée⁶⁶.

« L'université, un atout stratégique.

Avec près de 65 000 étudiants et plus de 25 000 chercheurs, la communauté universitaire grenobloise rayonne par son dynamisme. Le PLUI veillera à conforter le campus historique de Saint-Martin-d'Hères et la présence universitaire sur les trois branches de l'"Y" grenoblois⁶⁷. »

Bref, le personnel de ces « filières d'excellence », « soutenues par diverses politiques d'accompagnement » et qui « témoignent d'une identité innovante qui prolonge l'aventure industrielle née il y a 150 ans. »

« **Micro et nanoélectronique.** 22 000 emplois dans les entreprises et 3000 chercheurs dans les laboratoires publics, dont le CEA-Leti. 12 milliards d'euros investis entre 2001 et 2016. (STMicroelectronics, Soitec, E2v, Sofradir, Trixell, Thales...)

Informatique et logiciel. Avec le pôle de compétitivité Minalogic. Plus de 270 entreprises et 15 000 emplois. (Hewlett-Packard, Atos/Bull, Capgemini, Xerox, Orange Labs, ...)

Medtechs et santé. Avec le CHU et le voisinage de Lyonbiopole (vaccins, diagnostic). « Une filière d'avenir qui a créé plus de 3200 emplois en quinze ans. » (BioMérieux, Roche Diagnostics, Becton-Dickinson...)

Energie. Plus de 10 000 emplois chez Air liquide, Schneider Electric, Atos Worldgrid, Symbio Fcell. « Le pôle de compétitivité Tenerrdis, dédié à la transition énergétique, a déjà labellisé plus de 250 projets menés conjointement par des grands groupes, des PME et des laboratoires.

Smart Grid Campus, qui mobilise la recherche sur les réseaux électriques intelligents, a été labellisé Campus d'Excellence. C'est aussi à Grenoble que le groupe Alstom Hydro (renommé GE Renewable Energy) a choisi d'implanter son centre de recherche sur les turbines. »

Métallurgie et mécanique. 8000 emplois chez Pomagalski, Caterpillar, Ponticelli, CIC Orio, ECM Technologies, Fai Production, Bischoff & Pelloux, SGI Carbon Technic, etc. "La Métropole a lancé l'année dernière un vaste plan d'action en direction de la filière afin de participer à la mise en synergie des entreprises et de booster la formation."

⁶⁵ « Territoire en projet », cahier publi-rédactionnel édité par le magazine *Ecologik*, mars 2019.

⁶⁶ Cf. *Sous le soleil de l'innovation*, Pièces et main d'œuvre, Editions L'Echappée, 2013.

⁶⁷ Cf. *Métropole* n°8, printemps 2017.

Chimie. Au sud de la métropole, Grenoble Chemical Park est étroitement lié au chlore. C'est aussi l'unique site français de production de phosgène, utilisé notamment dans l'industrie des polymères. Grenoble Chemical Park offre près de 130 ha au secteur à Pont-de-Claix. Un peu plus au sud, la plateforme de Jarrie s'étend sur une centaine d'hectares. On y fabrique de l'eau oxygénée, du chlore, de la javel, de la soude... Près de 2000 emplois sont répartis sur ces deux sites centenaires. (Arkema, Air Liquide, Isochem, Novacid, Vencorex, RSA Rubis...).⁶⁸ »

Réveillons ceux qui auraient tendance à piquer du nez à cette grise lecture, ce n'est pas rien que d'abriter l'unique site de production de phosgène en France. Un gaz de combat dont la fabrication à Pont-de-Claix remonte à la première guerre mondiale : 6000 morts sur le front russe le 31 mai 1915. Ce même phosgène qui, expulsé de Toulouse après l'explosion d'AZF le 21 septembre 2001, revint à Grenoble par pleins conteneurs. A quoi sert le phosgène ? Essentiellement à fabriquer du toluène diisocyanate (TDI) et des insecticides. A quoi sert le toluène etc. ? Essentiellement à fabriquer des mousses pour sièges de voitures.

Le Daubé : « En cas de rupture de la plus grosse conduite, les premiers décès seraient enregistrés sur un rayon de 2700 m et les effets irréversibles sur la santé dans un rayon de 6360 m.⁶⁹ »

Oui mais, comme le dit un ancien conseiller municipal : « Ce site rapporte beaucoup d'argent à la commune. Jamais Jarrie ne se serait développé comme ça. Et vous avez vu Haute-Jarrie ? les terrains valent de l'or : les constructions, villas, piscines se multiplient⁷⁰. »

D'ailleurs, lecteurs de Grenoble Chemical Park, nous ne disons rien que nous n'ayons déjà écrit, mot pour mot, voici seize ans de cela⁷¹, radoteurs et donneurs de leçons que nous sommes, et donc, tout comme vos aïeux d'il y a un siècle, vous avez choisi. Comme le père de Christophe Ferrari, ouvrier de la chimie à Pont-de-Claix. Comme Christophe Ferrari, enseignant-chercheur en chimie et maire de Pont-de-Claix. Vos emplois, villas, piscines, valent plus que vos vies. La prise en charge, le confort, le repos plutôt que la liberté. Certes, le risque zéro n'existe pas, mais ce serait vraiment trop injuste si ce choix de la sécurité aux dépens de la liberté, constamment réaffirmé depuis un siècle, aboutissait un jour à un accident technologique et à quelques milliers de morts. En fait, vous ne différez pas des autres Grenopolitains, ni de tous les métropolitains du monde. Après que deux siècles d'emballage industriel aient dévasté le milieu au point de menacer l'humanité, vous ne voyez qu'une seule meilleure solution : l'accélération, la fuite en avant technologique et numérique. Aussi :

« Le 12 novembre 2014, la métropole grenobloise faisait partie des neuf premières métropoles de France à être labellisées "French Tech" par l'Etat. Une bannière autour de laquelle est rassemblée l'ensemble des forces du secteur, déclinée localement sous le nom de Digital Grenoble. »

350 entreprises, un espace de *coworking*, une école de formation, de multiples synergies. Fabrice Hugelé (« cadre du transport dans le privé », ex-socialiste devenu macroniste), vice-président de la Métropole en charge de l'économie, exulte mécaniquement :

« Cela marque notre capacité à nous renouveler. Le numérique prend de plus en plus de place dans notre société et bouleverse aussi les modes industriels de conception, de production et de commercialisation. Il irrigue en réalité toutes les

⁶⁸ Cf. *Métropole* n°5, été 2016. Magazine de Grenoble-Alpes Métropole.

⁶⁹ Cf. *Le Daubé*, 24 juin 2002/

⁷⁰ Cf. *L'Essentiel de Grenoble*, 10 octobre 2001.

⁷¹ Cf. *Le 11 novembre 2002 à 11 heures, on peut apporter des fleurs sauvages*. En ligne sur www.piecesetmaindoeuvre.com

filières, des plus traditionnelles aux plus *high tech*, et permet de trouver de nouveaux relais de croissance et d'emploi⁷². »

D'ici peu, ce genre d'annonce nous sera faite par un algorithme, s'exprimant *via* un logiciel rédactionnel et une voix de synthèse comme celle qu'on entend dans les gares et sur les répondeurs téléphoniques ; et nul n'en sera surpris ni offusqué. Pourquoi s'émouvrait-on du progrès ? Oui, même nos technocrates, nos ingénieurs, techniciens, cadres, comme ce pauvre vice-président répétant en boucle ce que tous ses semblables et prédécesseurs répètent en boucle depuis des décennies, céderont la place aux successeurs artificiels pour lesquels ils auront tant travaillé. Oui, même eux seront évincés. Tant qu'on nous réduira à l'état de robots, les robots nous réduiront à néant.

Et comme il est curieux que ces annonces innombrables, lues dans les livres et les journaux, entendues à la radio, vues sur les écrans, ne soient en fait, par une sorte d'hallucination collective, ni lues, ni vues, ni entendues. Comme si elles appartenaient à une surréalité trop étrangère à notre expérience pour être sciemment perçues. Il paraît que, de même, certains îliens du Pacifique n'ont pas vu d'abord les gigantesques vaisseaux européens qui se balançaient dans leurs baies.

Ni vues ni connues, ces réalités nouvelles ne seront donc pas autrement débattues que dans de faux débats, soigneusement truqués et verrouillés pour n'aboutir qu'à des conclusions optimistes. Et même ainsi, l'étonnement redouble que ces annonces ne soient pas *crues*, quoiqu'émisses des canaux les plus crédibles, les plus officiels, les plus nombreux et puissants ; qu'elles ne provoquent pas de révolte générale et instantanée de cette main d'œuvre périmée, ni de cette humanité qui la suit de près dans la péremption.

Alors que tant de causes, plus diverses les unes que les autres, suscitent de furibondes « libérations de la parole » sur les « réseaux sociaux » et dans les milieux progressistes (médias, associations, syndicats, collectifs, etc.) , celle de l'humanité commune, non seulement ne reçoit aucune priorité, mais reste implacablement exclue de toute « convergence des luttes ». Le tintamarre de la « diversité », qui est le pseudonyme du particularisme, est là pour faire diversion. Le particularisme abstrait poursuit l'universel concret d'une haine meurtrière et absolue.

Ainsi nos technocrates activent et appliquent, de manière à la fois volontariste et soumise, les seuls meilleurs processus d'intégration de la cuvette et du Sillon alpin ; la seule meilleure fuite en avant économique et technologique. *Amor fati*. Ayant intériorisé la rationalité technicienne et la fatalité progressiste, ils choisissent d'aimer ce qu'ils ne peuvent éviter ; d'y participer de manière positive, voire enthousiaste (même si cet enthousiasme paraît poussif et artificiel). Sempiternelles trompettes pour claironner l'amélioration des dessertes ferroviaires du Sillon alpin sud et l'inauguration de la ligne 5 du tram, à Saint-Martin-le-Vinoux⁷³. Alléluia pour la fibre optique qui couvrira l'ensemble du territoire d'ici 2021⁷⁴. Liesses surjouées lors de l'introduction d'un « pass numérique » pour les touristes⁷⁵, et à chaque nouveau bâtiment construit sur Giant/Presqu'île, tel ce « pavillon mobilité mutualisé, innovant et écologique⁷⁶ ». (*sic*) Ou le fabuleux parking Cambridge, inauguré conjointement par Vincent Fristot, adjoint Vert à l'urbanisme et à la « transition énergétique » de Grenoble, Yann Mongaburu, Vert président du Syndicat mixte des transports en commun, Christophe Ferrari, président de la Métro, Jean-Claude Peyrin, vice-président (LR) du département et Lionel Beffre, préfet de l'Isère. Un parking babylonien de 5 étages avec 1800 m2 de toit-terrasse, un système de récupération de l'eau de pluie permettant l'arrosage du jardin suspendu et le nettoyage du parc de stationnement, le chauffage et rafraîchissement du bâtiment par géothermie, *un espace fitness*, un café vélo, des

⁷² Cf. *Métropole* n°5, été 2016. Magazine de Grenoble-Alpes Métropole.

⁷³ Cf. *Métropole* n°2, sept/oct 2015.

⁷⁴ Cf. *Métropole* n°5, été 2016.

⁷⁵ Cf. *Le Daubé*, 5 juin 2017.

⁷⁶ Cf. *Le Daubé*, 26 juillet 2017.

places pour les voitures électriques, le tout pour 10,9 M€ - mais rien n'est trop beau pour nos bobios. Comme le soulignait Monsieur le Préfet :

« L'innovation permet de répondre aux préoccupations de nos concitoyens. Ce parking est un exemple concret de la transition écologique. Après le chemin de fer, puis l'automobile, nous vivons la troisième révolution des mobilités. Et ce territoire a toujours eu un temps d'avance⁷⁷. »

Grenoble, laboratoire des parkings du futur. Qui peut en dire autant.

Cœur artificiel pour ville-machine

Si « la forme d'une ville change plus vite, hélas ! que le cœur d'un mortel⁷⁸ », avec l'opération Cœurs de ville, Cœurs de Métropole, la Métro se livre à sa façon à un détournement situationniste. Où Baudelaire pleurerait la mort du « vieux Paris », assassiné par Napoléon III et le préfet Haussmann ; où les situs, amateurs de dérives urbaines et de psychogéographie, rêvaient, un siècle plus tard, de ressusciter la ville défunte à partir d'ambiances, de lieux encore vifs, mais moribonds sous Pompidou et ses urbanistes ; Cœurs de ville, Cœurs de Métropole est l'entreprise technocratique de doter Grenopole d'un cœur artificiel, à l'image et aux dimensions de la néo-cité. « L'agglo » peut bien s'être substituée à « la ville », autant que la « ville » a absorbé « l'agglo », la nécessité d'un centre demeure, pour signifier l'unité hiérarchique de cette mégacité, pour exposer les édifices de pouvoir, de prestige, les beaux immeubles, les magasins, les cafés, les terrasses, les places et les rues où l'on se montre et l'on regarde.

En marxien sociologique :

« Tandis qu'une partie de l'urbain se disperse et se dilue au large des agglomérations, l'autre se concentre et se renforce au cœur de la ville-centre. Le mouvement de centralisation du capital qu'accentue sa transnationalisation va de pair avec la concentration spatiale de ses composantes urbaines stratégiques. C'est dans la partie centrale de l'aire métropolitaine que se regroupent les fonctions "nobles" dites aussi "directionnelles" - le "tertiaire supérieur", comme on disait jadis, qualifié parfois de "quaternaire"...⁷⁹ »

Quel est le contenu de cette opération et comment est-elle imposée ?

Eric Piolle, Christophe Ferrari et Yann Mongaburu, le président Vert du SMTC (Syndicat mixte des transports en commun), en informent les Gamins (et chers administrés), en gros titres et première page, dans *Le Daubé* du 22 janvier 2016 :

« La Métropole va investir 10 millions d'euros pour "son" centre-ville. C'est un moment "historique" ont dit hier le maire de Grenoble Eric Piolle et le président de la Métro Christophe Ferrari, en lançant le projet "Cœurs de ville, Cœurs de Métropole", censé offrir d'ici 2019, un centre-ville "apaisé et attractif" aux 700 000 habitants du bassin de vie grenoblois. (NDR. *Alias* Rug, Région urbaine grenobloise) »

Eric Piolle :

« La ville épouse le développement métropolitain, pas seulement pour ses 160 000 habitants, mais pour les 700 000 du pôle urbain. Avec cette opération, nous

⁷⁷ *Le Daubé*, 2 juin 2018.

⁷⁸ Baudelaire, *Le Cygne*, 1857.

⁷⁹ J.-P. Garnier, « La "métropolisation", stade suprême de l'urbanisation capitaliste : les exemples lillois et grenoblois », art. cit.

rattrapons enfin une partie du retard que nous avons perdu avec tous ces grands projets qui n'ont jamais vu le jour, comme la rocade Nord ou les tours géantes de l'esplanade. On est bien là sur une transformation urbaine, une révolution même...⁸⁰ »

Déplorons avec Eric Piolle, tous ces « retards » accumulés par son prédécesseur, Michel Destot, dans l'édification de « rocades », de « tours géantes » et la réalisation de « grands projets ». Quoique ce dernier, un technocrate du CEA, tout aussi pétaradant de « grands projets », de « retards à rattraper » et de « défis à relever », l'ait par avance cruellement démenti : « Je n'ai pas en tête un seul dossier que je n'ai pas pu réaliser à cause des Verts⁸¹. »

Et pour cause : *ils y travaillaient ensemble*. Rappelons pour les néo-Grenopolitains ces propos inquiets de Geneviève Fioraso, alors adjointe de Destot, en charge du développement économique et future ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche :

« Si l'on compare avec d'autres centres-villes de France, Grenoble possède un tout petit centre, trop à l'étroit, cela étant dû à sa géographie. Du coup, l'offre commerciale s'en trouve sous-dimensionnée avec seulement 60 000m² de zone de chalandise⁸². »

Conclusion partagée par les écotechs Verts : il faut implanter « du commerce de qualité, complémentaire du centre-ville et du quartier Championnet, notamment dans les secteurs de la montagne, de l'aventure, du voyage et du loisir⁸³. »

Le Grenoblois, vous savez ? C'est cet ingénieur bien payé qui travaille à l'artificialisation du monde toute la semaine dans son labo, et qui s'éclate en montagne le dimanche. Son samedi, la mairie et la Chambre de commerce s'en chargent : « On élargit le territoire en faisant augmenter la qualité de l'offre, d'autant que nous avons une grande partie de la population possédant un pouvoir d'achat élevé » (Fioraso dans *le Daubé* du 17/02/05) ; « les commerces qui s'y implanteront (NdA : à la caserne de Bonne), à l'image de la boutique Le Vieux Campeur, correspondront au mieux aux attentes d'une population aisée, amateurs de sport et de loisirs ». (Fioraso dans *le Daubé* du 23/10/06)⁸⁴ »

Qu'ils soient roses, verts ou bleus, les technocrates s'accordent sur un point : le centre noble de la Métro, ce n'est pas pour le populo populiste. De quoi alimenter le ressentiment des banlieues et la volonté des communistes de Saint-Martin-d'Hères de créer leur propre méga-centre commercial.

En clair, la « révolution » piollesque consiste à élargir le centre-ville de la ville-centre, pour en faire le centre-ville de la Métro. Les Grenopolitains y viennent déjà de tous les quartiers et banlieues, piétiner le samedi dans les rues piétonnières, acheter des fringues et des chaussures, boire des verres et manger des glaces en terrasse. Le projet est de piétonniser de nouvelles rues pour former un seul centre commercial depuis la rue Saint-Laurent et les quais de l'Isère jusqu'aux places Championnet et Victor Hugo, y compris la Caserne de Bonne, « l'écoquartier » bourgeois, construit par le Vert Pierre Kermen, alors adjoint à l'urbanisme. « Une véritable expérimentation de la ville écologique » selon les élus Verts, Ades, Alternatifs⁸⁵.

Il s'agit en outre de réduire ou supprimer le trafic automobile dans l'axe des boulevards Rey, Sembat et Lyautey au profit des bus et des vélos. Cette zone serait naturellement verdie et

⁸⁰ Cf. *Le Daubé*, 22 janvier 2016.

⁸¹ *Acteurs de l'économie*, février 2008.

⁸² *Le Daubé*, 17 février 2005.

⁸³ *Le Daubé*, 22 mars 2005.

⁸⁴ Cf. *Caserne de Bonne : quand les Verts fabriquent la ville de leur rêve*, art. cit.

⁸⁵ Cf. *2001-2007 : bilan de 7 ans d'initiatives démocratiques, écologiques, économiques et solidaires in Caserne de Bonne : quand les Verts fabriquent la ville de leur rêve*. Pierre Mazet & T'as vu ta ville ? 25 mai 2008 www.piecesetmaindoeuvre.com

enjolivée (arbres, plates-bandes, gazons, façades et toits végétalisés), parce que la technocratie le vaut bien, et qu'on ne peut pas concentrer des centaines de milliers de captifs dans un fond de cuvette, torride et irrespirable, sans leur offrir un peu d'ombre et de fraîcheur.

Christophe Ferrari :

« C'est le cœur de chauffe de notre territoire. Il exerce une attractivité bien au-delà des frontières municipales. Dans toute la France, et plus largement en Europe, toutes les grandes villes mènent un travail sur leurs centres, prenant en compte les mobilités douces, la piétonnisation, les transports en commun... J'ai personnellement constaté le résultat impressionnant de ces projets sur la qualité de vie et le dynamisme commercial⁸⁶. »

Nos décideurs ayant changé les modes de déplacement et de consommation de leur population, il leur faut bien changer également le décor et l'accès à cette consommation. C'est la tâche éminemment progressiste des Verts et de leurs alliés de gauche que de rendre heureux producteurs et consommateurs afin de stimuler production et consommation.

Pour la forme et afin de prévenir tout meuglement citoyen, la Ville, la Métro et le SMTC ont soin de mettre en scène une pseudo concertation, mais véritable communication, à grand renfort de pages de publicité dans *Le Daubé* (eh oui, la démocratie « participative » a son prix).

« Le centre-ville de Grenoble change
Parlons-en !

Avec le projet « Cœurs de ville-Cœurs de Métropole », Grenoble, la Métropole grenobloise vous proposent une nouvelle vision du centre-ville de Grenoble associant qualité de vie, dynamisme économique, et préservation de la santé de chacun.

Du 26 septembre au 7 novembre 2016, pendant la phase de concertation, prenez la parole !

Se renseigner, comprendre le projet, donner son avis :

participation.lametro.fr - Grenoble-Alpes métropole - SMTC - Ville de Grenoble »

Le SMTC annonce qu'il a investi non moins de 8 M€, durant l'année, dans le cadre de l'opération Cœurs de ville, Cœurs de Métropole afin d'accélérer la vitesse des bus sur l'ensemble de la Métropole. Aussi Ludovic Bustos, également vice-président du SMTC, se désolé de l'incompréhension que peut rencontrer l'opération et propose au comité syndical « d'approuver les objectifs de ce projet et les modalités de la concertation préalable, qui durera au moins six semaines entre mai et octobre 2016, avec dossier de concertation numérique consultable et téléchargeable, expos, au moins trois réunions publiques⁸⁷.

Franchement, qui pourrait être contre ce « projet emblématique », mis au point par les experts des trois grandes bureaucraties de la cuvette, « associant qualité de vie, dynamisme économique, et préservation de la santé de chacun ». Qui pourrait grommeler, alors que, fort civilement, ces trois bureaucraties – qui décident de toutes façons, et ont déjà décidé - invitent « les gens » à « donner leur avis » sur des « registres d'expression », et lors de « cinq balades urbaines » et « trois ateliers collectifs ». Il faudrait être soi-même bien expert ou bien outrecuidant, voire les deux.

Eh bien, « Grenoble à cœur » par exemple, un groupe de commerçants, menés et soutenus par les élus de droite, et saisis d'effroi à l'idée de voir la voiture « chassée de la ville » et les clients de leurs magasins. Ainsi, François Bazès, vice-président de la Chambre de commerce et d'industrie et de l'Union des commerçants du Centre-ville, se tord les mains de douleur. « Ils font le pari de

⁸⁶ Cf. *Métropole* n°6, automne 2016.

⁸⁷ Cf. *Le Daubé*, 4 mars, 8 avril 2016.

vider Grenoble des voitures, coûte que coûte. » Le chef d'entreprise veut donc que s'ouvre « vraiment » le débat autour de la place de la voiture à Grenoble et sur la modification des sens de circulation⁸⁸. »

Christophe Ferrari lui a pourtant répondu par avance :

« "Il faut donc rétablir la vérité : on ne va pas faire une 2x3 voies pour les vélos sur le boulevard Agutte Sembat ! On parle simplement d'une bande cyclable bidirectionnelle de 4 mètres de large !"

Chiffres à l'appui, le socialiste rappelle ainsi que les déplacements à vélo ont augmenté de 43 % entre 2002 et 2010 sur le territoire métropolitain.

Chiffres toujours, il ajoute que dans la délibération-cadre, votée par la Métropole en décembre dernier, il est inscrit l'objectif de tripler encore la part modale de la bicyclette "d'ici 2020 sur notre territoire. Une délibération largement approuvée, d'ailleurs, au-delà de notre majorité".⁸⁹ »

Les membres de « Grenoble à cœur » iront battre la semelle aux réunions mensuelles du conseil de la Métro et, par deux fois, au tribunal administratif, pendant que la Chambre de commerce et d'industrie réclamait tout aussi vainement « un moratoire » pour « étudier précisément et sérieusement » une « alternative » à cet attentat à la liberté de commerce et de circulation .

Quelques semaines après le début de l'opération, « alors que le sujet fait largement débat au sein du territoire », *Le Daubé* ne peut que constater « l'étonnante faiblesse » du nombre des contributeurs (8) et de celui de leurs suggestions (65), « alors que la Métropole compte plus de 400 000 habitants ». Vaille que vaille, on arrive à en rabattre quelques-uns qui veulent bien jouer leurs rôles de « citoyens », faire un peu de figuration, voire des silhouettes.

« Cette réunion de travail débouchera sur une proposition du design élaborée par Philippe Jacquelin, le chef des projets pour la Métro et sera ensuite présentée aux habitants du quartier.

Ce réseau piéton, couplé à la mise en place des bornes et des limites pour les riverains et du passage des véhicules de livraison, bénéficiera d'arceaux à vélos positionnés à l'entrée de la zone piétonne des secteurs Corneille, Guetal, Millet et Bonne, de façon à éviter la circulation des vélos dans ladite zone. (...) Une réflexion est en cours pour l'installation d'une aire de jeux, par exemple, square Léon-Martin, une des habitantes faisant remarquer qu'il "n'y a rien pour les enfants dans ce secteur."

Plus généralement, il s'agit de permettre au public de mieux pénétrer dans le secteur rue de Bonne, rue Guetal, pour arriver rue Millet et rue de Sault, et de rendre cette boucle plus attractive par des végétalisations, des bancs, ou des espaces de "respiration" comme par exemple dans la rue Philis-de-la-Charce, une "réussite" aux yeux de tous les participants.

Les échanges ont aussi concerné les terrasses, certains établissements comme "O Lapin Vert", rue Guetal, ayant fait une demande à la commission ; la réparation des pavés de la rue de Sault en très mauvais état et dangereux pour les piétons ; l'amélioration des éclairages publics ou encore le moyen de diversifier les commerces avec l'exemple de la rue de Strasbourg qui attire beaucoup de visiteurs. Les habitants attendent désormais la présentation du design pour valider définitivement la démarche dans leur secteur⁹⁰. »

⁸⁸ *Le Daubé*, 16 novembre 2016.

⁸⁹ *Le Daubé*. 6 novembre 2015.

⁹⁰ *Le Daubé*, 5 juillet 2017.

Ouf. La « démocratie participative » est sauvée. Au moins dans les colonnes du quotidien local qui lui sert de théâtre fictif, quoique personne, à part nous sans doute, ne lise vraiment ces embrouillaminis. (Mais qui lit ces dernières lignes ? Et les pages qui les précèdent ? Et les centaines de textes publiés depuis des lustres sur Pièces et main d'œuvre ?)

La Métro peut se féliciter :

« Ainsi deux rencontres d'information avec des ateliers sur les études d'avant-projet ont été organisées le 15 et le 30 juin à la bibliothèque avec la participation de 10 à 15 personnes. Une exposition sur le projet Cœurs de Ville, Cœurs de Métropole a permis de rencontrer une centaine de personnes. Les personnes rencontrées – habitants, commerçants, personnes de passage...- ont insisté sur les interactions fortes de l'axe avec la place Victor Hugo et le square Dr Martin, liens à conforter tout en gardant le caractère préservé et l'écrin de verdure de ces lieux emblématiques⁹¹. »

Participer à ces pseudo concertations, c'est, de fait, accepter le projet et fournir des figurants pour son castelet « démocratique ». Il y aurait un monologue hilarant à écrire de représentant en « outils participatifs », tel Claus Habfast, vice-président de Grenoble-Alpes Métropole délégué à l'enseignement supérieur, la recherche, l'Europe et les équipements d'intérêts communautaires, avec toute sa valise de « conseils citoyens », de « budgets citoyens » ou « participatifs », de réunions « citoyennes » minutieusement formatées (introduction de l'élus, exposé du technicien, dispersion en petits groupes sous la direction d'animateurs, fonctionnaires et communicants, questions et remarques notées sur de petites fiches, compte-rendu et synthèse par l'animateur du groupe, etc.), de « droit au référendum local » (« citoyen », forcément citoyen), dont les conditions ne sont malheureusement jamais réunies, etc. Avis aux amateurs de « conférences gesticulées ».

Il revenait à Jacques Hennebert, ancien adjoint d'Hubert Dubedout, maire de Grenoble entre 1965 et 1983, de livrer le secret d'une bonne gestion du troupeau citoyen. Celui-là même que les technocrates progressistes se transmettent de génération en génération et que les Verts appliquent aujourd'hui à Grenoble. « En fait, à l'époque, je savais déjà que les mentalités étaient longues à changer, contrairement aux habitudes... Et c'est ce qu'on a fait. Avec beaucoup de pédagogie aussi. »

Changer les habitudes pour changer les mentalités. Soit une technique de conditionnement et de manipulation foncièrement comportementaliste. Quel que soit l'objectif, face à une population rendue méfiante par l'expérience, vis-à-vis de toute innovation imposée par l'autorité, pratiquez le fait accompli. Changez plus ou moins subrepticement ses conditions de vie *afin qu'elle s'y fasse*. Qu'elle s'adapte de gré ou de force. Puis noyez-là sous un déluge de mots et d'images destinés à lui faire croire que vous n'avez fait que suivre ses *desiderata* - parfaitement justifiés et raisonnables - et qu'avec ce déluge de propagande, vous ne faites que « lui donner la parole ».

Et notez que Jacques Hennebert n'est pas le plus antipathique des anciens conseillers d'Hubert Dubedout. Nous l'avons trouvé à nos côtés en 2008, contre le projet de candidature de Grenoble aux Jeux olympiques de 2018 lancé par Michel Destot, alors maire de Grenoble (1995- 2014), un autre ancien de la municipalité Dubedout (1965-1983)⁹². Il est aujourd'hui sur la liste d'Eric Piolle pour sa réélection – comme Jean Giard, autre ex-adjoint de Dubedout : retour à la case départ. Comme dit Piolle, « L'histoire qu'ils ont démarrée à Grenoble continue de nous inspirer⁹³ ».

⁹¹ Délibération n°72 du Conseil métropolitain, 10 novembre 2017.

⁹² Cf. « Témoignage de Jacques Hennebert », sur www.piecesetmaindoeuvre.com

⁹³ *Le Daubé*, 19 février 2020.

« Se lancer dans la bataille de la piétonnisation ne lui a donc pas fait peur. "J'ai toujours été un peu contestataire, je m'étais déjà élevé contre mon père, contre la guerre en Algérie et j'avais choisi d'adhérer au PSU (Parti Socialiste Unifié) qui ne faisait que 2 % aux élections. Alors la fronde des commerçants... J'essayais de faire comprendre peu à peu aux gens qu'en voiture, on ne voit rien. On ne pense qu'à une chose, se garer... En revanche, l'homme à pied est l'homme qui regarde, l'homme qui prend le temps de voir le beau... L'homme qui donne de l'épaisseur au temps... Est-ce qu'une voiture garée, c'est beau? Non! Imaginez alors l'horreur que représentait la place du tribunal quand elle n'était qu'un grand parking! Quel bonheur cela a été quand on l'a rendue piétonne. Cette année-là, on a libéré le chevalier Bayard"⁹⁴ ! »

Ce que ce pauvre Hennebert, ses semblables de l'équipe Dubedout, Destot, Piolle – et même de l'équipe Carignon (1983-1995) - n'ont jamais pu admettre, dans leur morgue vertueuse et leur mauvaise foi technocratique, c'est qu'ils « libéraient » une place pour mieux encombrer un canton ; qu'ils enjolivaient leur centre-ville, celui des inclus, de la bonne société bourgeoise et diplômée (droite-gauche, n'importe), pour mieux enlaidir les abords et les banlieues. De même que leur mot d'ordre de « reconstruire la ville sur la ville », de privilégier la densification à l'étalement urbain n'aboutissait qu'à *étalement la densification urbaine*. Et il ne peut en être autrement tant que « l'attractivité du territoire » et « le développement économique » s'imposent comme l'évidence première de leurs objectifs.

Cette *attractivité du territoire* est une chose trop importante pour être abandonnée à ce territoire lui-même et à ses habitants. Peut-être vous imaginiez-vous que l'on construisait des infrastructures, des équipements, des logements, en fonction des prévisions de population et d'activité économique ; suivant en somme, la théorie libérale du marché et de la régulation naturelle des besoins. En fait, c'est *l'inverse*, et un implacable dirigisme démographique décide et planifie l'accroissement de la population en fonction des besoins de l'économie, au moyen de constructions, de mises à disposition et d'avantages fiscaux, destinés à attirer les entreprises et leur main d'œuvre. L'idéal étant un personnel pléthorique, surqualifié, à vil prix, et des terrains viabilisés, équipés, à non moins vil prix. Et là, enfin, Motorola, Philips, Hewlett-Packard, STMicroelectronics, Soitec, Schneider, Cap Gemini, Rossignol et Cie, nous trouvent, nous technorats de la cuvette grenobloise, « compétitifs » avec les *ming gong*, les misérables migrants chinois des zones franches économiques.

On ne construit pas pour la population ; on peuple pour la construction. Ainsi organise-t-on la « crise » du logement et des transports dans la cuvette, en attirant ingénieurs, cadres, techniciens, et leurs enseignes fétiches (Ikea à Saint-Martin-d'Hères par exemple), avant de la « résoudre » provisoirement par la densification (Giant/Presqu'île, Esplanade, Vigny/Musset, etc.) *et* l'expansion urbaine (rocade nord, tunnel sous la Bastille, Sillon Alpin). En attendant le prochain cycle de « crise » et de développement, comme la cuvette en a connu quatre ou cinq depuis plus d'un siècle. Sans cesse, nos technocrates, la préfecture et leurs services techniques, décrètent des accroissements de population et planifient les moyens d'y parvenir. A Voiron, les édiles ont décidé d'augmenter leur cheptel de 4000 personnes entre 2008 et 2020. Facile, il suffit de construire les quartiers DiverCités et République, et c'est bien le diable si l'on n'y attire pas la main d'œuvre indispensable au *parc d'activité* qu'on vient justement d'implanter à Champfeuillet⁹⁵.

⁹⁴ *Le Daubé*, 2 octobre 2017.

⁹⁵ Cf. *De l'attractivité du territoire. Grenoble, Mazamet, et les Jeux Olympiques*. 2 décembre 2008. www.piecesetmaindoeuvre.com

Voilà seize ans déjà, à La Terrasse, dans le Grésivaudan, le maire Georges Bescher, ancien ingénieur du CEA-Léti, exultait que l'implantation d'un combinat électronique (Alliance Crolles 2), attirât des milliers de nouveaux résidents. « C'est une chance inouïe pour le Grésivaudan, la région grenobloise et l'Europe ! Cette alliance va nous obliger à répondre plus vite que prévu aux préoccupations inscrites dans le Schéma Directeur (SDAU). Il prévoit la construction de 10 000 logements sur 20 ans dans le Grésivaudan. Cette évaluation portait sur des besoins relatifs et une croissance « normale ». Or les données ont changé. De 1995 à 1999, la population de La Terrasse a augmenté de 50 % ! Nous sommes passés de 1250 à 2000 habitants. Alors le problème n'est pas de construire des logements mais de proposer tous les services annexes indispensables à l'attractivité de la ville et de la vallée⁹⁶. » Entre 1968 et 1999 le Grésivaudan est passé de 43 630 à 86 380 habitants (Insee). La population de Crolles a doublé depuis 1985⁹⁷.

A l'automne 2017, *Le Daubé* revient sur « les polémiques et controverses autour du fameux Cœurs de Ville, Cœur de Métropole, l'un des grands projets de la Métro. »

« Du coup, on comprend bien les raisons pour lesquelles une nouvelle exposition sur les débuts de la piétonnisation a été installée, ces derniers jours, par la municipalité. Ou quand l'évocation du passé devient un outil pour convaincre... Ou un outil de com', comme le diront les opposants.

Elle a été inaugurée par une déambulation commentée par l'ancien élu Jacques Hennebert, qui est revenu sur les différentes étapes de la piétonnisation initiée par Hubert Dubedout, qui fut maire de 1965 à 1983. (Photo de Jacques Hennebert en compagnie d'Eric Piolle et de Yann Mongaburu, président du Syndicat Mixte des Transports en Commun)

Jacques Hennebert se souvient bien de la bataille de la fameuse "rue-piétons", notamment parce qu'elle avait été féroce.

Il faut dire également que le concept était assez nouveau en France à cette époque-là, Grenoble ayant été l'une des toutes premières villes du pays, après Rouen, à avoir privilégié les piétons dans le centre-ville : la place Grenette en 1970, la Grande Rue en 1972-1973, la rue de Bonne en 1974, les rues Jean-Jacques Rousseau et des Clercs en 1975, la rue Lafayette en 1975...

"Quand on a commencé à piétonniser les rues du centre de Grenoble, certains commerçants n'étaient pas pour. Ils avaient peur que les clients ne viennent plus s'ils devaient abandonner leurs voitures un peu plus loin. J'ai même été menacé par un coutelier qui voulait me planter un couteau dans le ventre. Sans compter que le lobby des voitures faisait pression et que ce n'était pas facile non plus au sein du conseil municipal. Eh oui, tout le monde ne partageait pas notre avis, loin de là ! (...) On n'arrêtait pas de faire des réunions publiques. Expliquer, toujours expliquer. Mais cela valait le coup, car plus on fait de la pédagogie auprès des habitants, moins ils ont l'impression que les choses leur tombent dessus. On avait aussi la chance d'avoir un maire visionnaire. Hubert Dubedout était un homme ouvert qui avait voyagé, qui avait vu ce qui se faisait à l'étranger. Il n'avait jamais peur d'avancer. (...) Un jour, alors qu'on avait bien progressé sur le chantier de la piétonnisation, je suis allé boire un café au Cintra. Et le patron, qui avait été au départ un opposant au projet, m'a dit : 'Merci, grâce à vous mon chiffre d'affaire a triplé'. Je peux vous dire que ce jour-là, j'ai été heureux"⁹⁸. »

⁹⁶ *Les Affiches*. 19 avril 2002.

⁹⁷ Cf. *L'essentiel de Grenoble et du Dauphiné*, 11 juin 2003.

⁹⁸ *Le Daubé*, 2 octobre 2017.

Morale, tout est bien qui finit bien, réconciliation des intérêts particuliers et de l'intérêt général. Avez-vous bien lu, commerçants, membres de « Grenoble à cœur » ? *Le chiffre d'affaire triplé grâce à la piétonnisation*. Et c'est le patron du Cintra qui vous le dit. Celui-là même qui, à l'époque, refusait de servir les gauchistes, les *hippies* et tous les cheveux longs, à sa terrasse. Ce bombardement pédagogique intensif, accompagné d'exonérations de taxes émoullientes, calme vite les tribuns du tiroir-caisse, d'autant que l'avancée des travaux change le terrain même qui servait de champ de bataille.

Dès le mois de novembre 2017, Ludovic Bustos, maire de Poizat et l'un des 20 vice-présidents de la Métro, « délégué aux espaces publics et à la voirie », claironne : « Non, ce n'est pas le chaos annoncé. Les nouvelles habitudes sont en train de s'installer. » Ainsi, commente *Le Daubé*, le nouveau plan de circulation ne perturberait pas les entrées et sorties de ville, pas plus que les grands axes, ni même le boulevard Gambetta, supposé récupérer le flux et le fuel de l'axe Rey-Sembat-Lyautey. Mieux, on constate une hausse du nombre d'abonnements pour le stationnement et de la fréquentation des parkings relais, des usagers du bus et de Métrovélo (le Vélib local opéré par la Métro)⁹⁹. Enfin, le coup d'accélérateur de la pandémie de Covid-19 au printemps 2020 permet à la fois d'inciter les métropolitains à rouler à vélo sur des pistes « TempoVélo » provisoires, et de piétonniser de nouveaux secteurs le samedi, pour favoriser la consommation *citoyenne* sur les terrasses élargies des cafés-restaurants.

Quelle que soit la bonté de la cause (lutte contre la voiture, l'alcoolisme, la tabagie, la toxicomanie...), on ne peut se défendre d'un sentiment d'effroi devant l'efficacité et les capacités du pouvoir à remodeler les habitudes de « sa » population, en vue de remodeler sa mentalité. Comme on ne peut que s'effrayer de la malléabilité de cette même population, de sa capacité de soumission aux interdits et prescriptions nouveaux, quels que soient les motifs des formatages, déformatages, reformatages (hygiène, religion, écologie, féminisme, etc.), pourvu qu'ils soient imposés par l'autorité, suivant un savant dosage d'incitations et de pénalités. Les mêmes, déjà, renoncent à manger du porc, de la viande, à parler leur langue ou à se promener en jupe – et c'est dit par des animaux politiques, hostiles au machisme, à la pédanterie et au massacre des bêtes. Mais pardon pour ces banalités.

« La note de l'opération s'élève maintenant à 11,6 millions (NdA : Au lieu des 10 millions d'abord prévus). Il s'agit donc, sur les boulevards Rey, Agutte-Sembat, Lyautey (et alentour), d'étendre le plateau piéton pour « mettre fin à la coupure urbaine entre le centre piéton historique, la place Victor Hugo et les quartiers Championnet et de Bonne ». Ici, d'élargir les trottoirs à plus de six mètres, là, de conforter les traversées piétonnes, plus loin de piétonniser des liaisons.

Sur cet axe, il s'agit également de développer les transports en commun et les déplacements à vélo. On ne parle donc plus d'autoroute à vélo mais de "Chronovélo" (version cool) ou de "nouvel axe structurant cycle bidirectionnel" (version relou), bref, il y aura une piste marquée en partie centrale de la voirie avec une identité visuelle spécifique. Et les bus auront donc également des couloirs réservés. Les voitures ? Entre la rue Hoche et la rue Clot-Bey et sur le sud de la place Victor-Hugo à l'est de la rue Paul-Bert, accès conservés... aux riverains, livraisons, taxis et services urbains.

On n'oubliera pas dans cet énorme projet, le programme de piétonnisation qui concerne le secteur "Brocherie-Chenoise", qui comprend les rues de Lionne, Renauldon, Chenoise, Brocherie, Cujas, Abel-Servien, de Lorraine, la partie non piétonne des rues du Palais et du Pont-Saint-Jaime et de la place aux Herbes, ainsi que la partie basse de la place de Lavalette. Et puis, il y a le secteur "République-

⁹⁹ Cf. *Le Daubé*, 12 novembre 2017.

Grenette-Montorge" avec notamment le programme spécifique de la place Grenette, une demande des commerçants.

Le coût total de l'opération, toutes dépenses confondues, s'élève maintenant à 11,6 millions d'euros. Des exonérations pour les commerçants concernés par les travaux ont été votées et un million d'euros supplémentaires s'est rajouté à la note car de l'amiante a été trouvé dans une route. Et qui dit amiante dit désamiantage¹⁰⁰. »

Certes, mais d'où vient cet amiante ? Va-t-il de soi dans nos rues et nos canalisations ? Devons-nous vraiment respirer ces fibres meurtrières en sus des particules d'ozone et d'oxyde de carbone ? Qui l'a mis là et quand ? Et qui doit payer pour l'ôter ?

Puis, l'augmentation subit une nouvelle augmentation. De 10 millions à 11,6 millions et de 11,6 millions à 12,4 millions d'euros.

Le Daubé :

« Conseil Municipal. Et hop : 800 000 euros pour Victor-Hugo !

La place emblématique va avoir droit à un "rafraichissement" en 2019, ce qui n'a pas manqué d'étonner les oppositions. "... On a eu la confirmation, lundi que la place Victor-Hugo allait, elle, avoir droit à des 'travaux de rafraîchissement', comme l'a indiqué le conseiller municipal Antoine Back, et ce "en cohérence avec le projet Cœurs de Ville/ Cœurs de Métropole" et dans la continuité du principe de cheminement entre Saint-Laurent et la Caserne de Bonne". "La Ville souhaite saisir l'opportunité de la transformation du boulevard Agutte-Sembaat pour travailler à l'intégration de la place Victor-Hugo, ce lieu emblématique, ce point quotidien de rencontres pour des dizaines de milliers de Grenobloises et Grenoblois"¹⁰¹. »

La ville, comme toutes les villes, a ses priorités. Toujours les mêmes. Il est urgent de « rafraîchir » le décor du centre pour 800 000 € (une « opportunité »), quitte à fermer deux bibliothèques de quartiers, pour 300 000 € - mais halte au populisme. Que d'autres villes et métropoles lancent la première pierre à Gam et Grenoble, d'autant qu'un an après son lancement, les chiffres de l'opération Cœurs de Ville/ Cœur de Métropole « donnent le *smile* aux élus » :

« Et, hier, pour célébrer ce "presque" anniversaire, une conférence de presse a été organisée, avec le président Christophe Ferrari et son vice-président aux commerces, Guy Jullien, le maire de Grenoble, Eric Piolle et le président du Syndicat mixte des transports en commun (SMTC), Yann Mongaburu. (...) Ces chiffres, qui concernent le commerce et les déplacements, ont été obtenus à la suite du travail de terrain des agents, des associations, mais aussi grâce à la pose de compteurs et l'utilisation d'un système de captage des données GSM, via un partenariat inédit avec Orange, pour obtenir une estimation du nombre d'entrées et de sorties du centre-ville. »

En résumé, malgré l'essor du « e.commerce » (+ 14% en 2017), il n'y aurait « que » 8,3 % de magasins vides, sur 1400, au lieu de... 8,8 %, à l'automne dernier. On ferait plus de marche à pied (+ 3 %), plus de vélo (+ 5 %) ; on prendrait plus les transports en commun (+ 5 à 6 %), et moins sa voiture (-3 à 4 %). Données fournies par le captage GSM d'Orange¹⁰².

¹⁰⁰ Cf. *Le Daubé* 12 novembre 2017.

¹⁰¹ *Le Daubé*, 28 mars, 25 avril 2018.

¹⁰² Cf. *Le Daubé*, 4 avril 2018.

C'est-à-dire que la surveillance électronique des téléphones portables par l'ex-entreprise publique France Telecom – surveillance de masse, puisque 9 personnes sur 10 sont équipées de téléphones électroniques – permet aujourd'hui l'entrée dans la *smart city*. On n'est pas épatés puisque nous, Pièces et main d'œuvre, l'avions annoncé en 2008 dans *Le Téléphone portable, gadget de destruction massive*¹⁰³, malgré les sarcasmes et les dénis de l'opinion progressiste et technolâtre qui nous accusait de paranoïa. Paranoïa, il y a dix ans ; banalité aujourd'hui. L'accélération perpétuelle du progrès entraîne un démenti non moins accéléré de toutes ses « vérités » perpétuellement assénées par ses experts et spécialistes, dans tous les médias et sur toutes les ondes. On verra bien ce qu'ils diront du capteur Linky, de la *smart city* et du *big data*, etc., d'ici dix ans, et peut-être même avant.

Cependant les cyclophobes de « Grenoble à cœur » et de l'Union des habitants du centre-ville s'indignent des flatteuses conclusions tirées par les édiles métropolitains des rapports de surveillance d'Orange Telecom. Cette indignation trouve à s'exprimer par deux fois et sur deux pleines pages dans *Le Daubé* (12 et 21 avril 2018), pour contester « L'observatoire de l'opération Cœurs de ville, cœurs de Métropole » mis en place par la Métro. Cet observatoire ne serait, selon eux, ni indépendant, ni scientifique. D'ailleurs les indignés contestent tout : la diminution de la pollution et des embouteillages reportés sur les quais de l'Isère, le retour des clients et la hausse des chiffres d'affaires. Ils n'ont sans doute pas tort. Il faudra encore un peu de temps avant que les gens ne se soient pliés aux « nouvelles mobilités » : voitures et vélos électriques (c'est-à-dire nucléaires), centres-villes réservés aux véhicules de livraison. Quant aux clients, il leur faudrait de l'argent pour pouvoir dépenser. Ceux qui n'ont pas perdu leur emploi au profit d'une machine ou d'un Chinois, achètent maintenant où c'est moins cher, sur Internet. En attendant le feuilleton continue dans *Le Daubé*, qui vend toujours moins de papier et toujours plus de clics.

Pôle(s) & réseau(x) : comment la cuvette déborde ***Suivons les lignes de transport***

On a vu que la transformation des 49 communes de la cuvette grenobloise en « communauté de communes », puis en « communauté d'agglomération », puis en « métropole », résultait davantage du volontarisme technocratique des décideurs étatiques et locaux, que de la fusion spontanée des communes en une seule et même cité, par croissance et liaisons naturelles.

Ce volontarisme se manifeste par le fait accompli et ce fait accompli par la mise en place de superstructures administratives autant que d'infrastructures matérielles.

Si la superstructure administrative forme le cerveau, la direction de la toile urbaine, l'infrastructure matérielle - et tout d'abord les réseaux (voirie, fret, transports, égouts, eaux, gaz, électricité, chaleur, fibre optique, etc.) - en constitue le squelette, les nerfs, les veines, l'armature intérieure.

Parmi ces réseaux, les plus souvent cités et les plus effectifs dans la transformation de Grenoble en Gam, figurent GEG (Gaz Electricité de Grenoble), et le SMTC ou Syndicat mixte des transports en commun. Tous deux dirigés par des Verts, Vincent Fristot et Yann Mongaburu. Outre la Ville de Grenoble, les Verts dirigent donc les réseaux et les superstructures administratives les plus puissantes de la cuvette. Qui plus est, les directions de ces administrations s'entrecroisent et s'hybrident. Outre leurs présidences de GEG et du SMTC, Fristot et Mongaburu cumulent les postes d'élus à Grenoble et à Gam ; de même que Piolle est à la fois maire de Grenoble et membre influent de la Métro. Ils peuvent donc ce qu'ils veulent – dans les limites de leurs compétences, souvent plus larges et flexibles qu'ils ne le prétendent. D'autant que, sur le fond, ils partagent les objectifs et les méthodes technocratiques de leurs

¹⁰³ Editions L'Echappée.

adversaires politiques, et de leurs pareils aux échelons supérieurs du département, de la région et de l'Etat.

Le SMTC se vante d'ailleurs sur son site de sa contribution à la « métamorphose continue du paysage urbain » :

« A travers ses projets structurants, *le SMTC a très largement participé à la construction de notre agglomération*, en faisant la part belle aux choix architecturaux, aux modes doux, aux espaces verts... en un mot, en adoptant une approche moderne de la ville ! »

Il faut donc prendre la gestion de la cuvette, à la fois comme l'application « verdie » de ce que font toutes les métro/techno/poles, et comme le début d'application d'une politique Verte, si les Verts détiennent les pouvoirs régionaux et nationaux. Ce n'est pas pour rien si après l'élection d'Eric Piolle à la mairie, en 2014, le rouge Mélenchon, la verte Duflot, l'incolore Hulot, et une kyrielle de pipelettes médiatico-politiques sont venues ici en pèlerinage, pour chanter une fois de plus les louanges du « modèle grenoblois ». Grenoble reste, comme depuis le XIX^e siècle, le *laboratoire* de l'innovation techno-gestionnaire : *L'Enfer Vert*, c'est ici et maintenant.

Avant le SMTC, à la fin du XIX^e siècle, plusieurs sociétés de tramways, à vapeur ou électriques, reliaient les 60 000 habitants de Grenoble aux villes et villages de la future Région urbaine grenobloise. Les VFD (Voies ferrées du Dauphiné), fondées en 1892, desservait Grenoble-Frogès ainsi que la vallée de l'Oisans. La Société du tramway Grenoble-Chapareillan (STGC), fondée en 1899 et disparue en 1947, reliait, comme son nom l'indique, Grenoble à Chapareillan. Enfin la Société grenobloise de tramways électriques (SGTE), fondée en 1897, reliait Grenoble à Eybens, Varcès, Vif, Voreppe, Veurey, Villard-de-Lans, avant de décliner pour ne plus opérer depuis 1952 que des lignes de bus et de trolley. De même pour les VFD, rachetés en 1920 par le Département de l'Isère et devenus en 2005, une société d'économie mixte en partenariat avec Keolis.

C'est de la SGTE, société privée sans subventions publiques, qu'est issu le SMTC, en 1973.

Les plans du SMTC

Le Syndicat mixte des transports en commun est mixte parce qu'il est cogéré et cofinancé par l'ancêtre de la Métro, le Sieparg (Syndicat intercommunal d'étude et de programmation pour l'aménagement de la région grenobloise), et le Département de l'Isère. Il bénéficie en outre du « versement transport » (VT), une taxe payée par les entreprises locales de plus de 10 salariés, et bien sûr des recettes de ventes de tickets.

Le budget primitif établi en mars 2019 se présente ainsi :

Recettes de fonctionnement : 176,95 M€, provenant du « versement transport » pour 60 % (105,8 M€), de la participation des usagers pour 21 % (37,96 M€), de la Métro pour 11 % (19,17 %), du Département pour 6 % (11 M€)¹⁰⁴.

Résumons : trop d'argent pour que le lecteur saisisse bien ce que signifient de telles sommes. Trop de chiffres pour qu'il ait envie de s'accrocher et de saisir.

Les huit présidents successifs du SMTC depuis sa création (deux communistes, un libéral, quatre socialistes, un écologiste), quelles que soient les querelles d'intérêts et de méthode, ont tous poursuivi ce même projet d'unification de la cuvette par la mise en relation entre tous ses points.

¹⁰⁴ *Le Daubé*, 30 mars 2019.

Tantôt pour la croissance politico-économique, tantôt par « pure » rationalité technicienne, mais toujours pour le Progrès. On voit que, contrairement au mythe grenoblois, le retour du tram à Grenoble, décidé en 1983 par la gauche technicienne (sous Dubedout), et ratifié lors d'un référendum organisé par la droite affairiste (sous Carignon), n'avait rien d'« écologiste ». Une ville-machine, faut que ça tourne, et les boîtes ne peuvent tourner si la rotation des échanges et la circulation est elle-même au ralenti. Pour avoir l'image de cette machinerie politico-économique, figurez-vous un engrenage de roues, grandes et petites, motorisé par le mouvement perpétuel de la volonté de puissance, actualisée par le « progrès ». Que les progressistes soient libéraux ou communistes, pour la libre entreprise ou pour la propriété collective, leur but ultime est toujours de se rendre maîtres et possesseurs de la nature ; de transformer le monde en machine à tout faire ; toute-puissante et totalitaire.

L'actuel président du SMTC, Yann Mongaburu, Vert d'Europe Ecologie Les Verts passé à Génération.s, figure à peu près aussi souvent dans *Le Daubé* qu'Eric Piolle, le maire Vert/Nouvelle Donne de Grenoble et que Christophe Ferrari, ex-rose du PS, actuel président de la Métro ; et souvent d'ailleurs, ils posent ensemble, comme la triade dirigeante de la cuvette. Ou comment un syndicat de transport change aussi concrètement notre cadre et notre mode de vie qu'une collectivité publique.

Le Président Mongaburu, Soleil vert de nos cœurs, a une bille ronde comme une pointe Bic, soulignée d'un poil de trois jours, fendue d'un grand sourire ravi de sa présidence, avec deux incisives indiscretes, et surlignée d'une casquette de poulbot. On voit par là que c'est un président chic et moderne, frais pondu de Sciences Po Grenoble, comme beaucoup d'arrivistes locaux, et qui est effectivement arrivé à force de grenouillages au sein d'une verdaille pauvre en jeunes talents.

Si ce n'était lui, ce serait un autre, comme avant lui et après lui, mais il se trouve que c'est lui et qu'il se donne beaucoup de mal pour faire ce que n'importe quel autre ferait à sa place, peu ou prou, tôt ou tard – n'importe quel autre technocrate s'entend – soumis au primat de l'efficacité technicienne, en vue de la croissance et de la puissance matérielles. A « la force des choses » comme dit Jean Druon.

Que font le SMTC et le Président Mongaburu pour accroître et accélérer la circulation des choses et des hommes, dans la cuvette et au-delà ? Tout d'abord *des plans*. PDU, PDE, PDA. Plans de déplacements urbains, Plans de déplacements d'entreprises et d'administrations. Le capitalisme ce n'est pas l'anarchie, et d'ailleurs, la technocratie *dépasse* le capitalisme¹⁰⁵.

L'introduction de ces plans, obligatoires pour les agglos de plus de 100 000 agglomérés, remonte à la Loi d'orientation sur les transports intérieurs (Loti), en 1982 ; lorsque les pouvoirs publics ont commencé à comprendre que trop de voitures tuait le trafic, ralentissait la rotation du capital et nuisait aux systèmes respiratoires de leur clientèle - *yuppies* (*young urban professionals*), bobos (bourgeois bohèmes), moyenne bourgeoisie, *creative class* – bref la basse technocratie citadine ayant les capacités politiques et intellectuelles de s'organiser en *lobby* « écologiste ».

La mise au point du PDU dépend dans chaque agglomération d'une Autorité organisatrice des transports (AOT) – le SMTC à Gam. Cette autorité se concerta avec les services techniques, la Chambre de commerce et d'industrie, les associations citoyennes (l'ADTC par exemple, Association pour le développement des transports en commun, véritable bureaucratie *bis* et fort influente, tout comme Lahgglo, Associations des habitants du grand Grenoble, subventionnée par le SMTC), les élus locaux et les tutelles d'Etat (préfet, ministère des transports) ; puis le Gamin

¹⁰⁵ Cf. *Ce que signifie « avoir les moyens » (au-delà du capitalisme et pire encore)*, sur www.piecesetmaindoeuvre

moyen lit le résultat dans *Le Daubé* – ou plutôt ne le lit pas. Trop compliqué, rébarbatif et mal expliqué, et de toutes façons qu'est-ce qu'on y peut ?... C'est pas moi, c'est eux qui décident. Il n'y a rien de secret, nul complot, sinon que les puissants, ceux qui peuvent, se réunissent entre eux et informent ensuite les subissants, ceux qui subissent, de ce qu'ils ont décidé pour eux. Il est d'ailleurs impossible de faire autrement dès que la gestion des affaires communes dépasse les limites du village et de l'économie agraire, requérant des spécialistes de la chose publique. Des citoyens professionnels avec leur langage professionnel et la maîtrise des « dossiers ».

Ils décident : « comité de pilotage » (les élus), « comité technique » (les services). Mais leurs décisions n'ont pas force de loi. Le plan peut être suspendu, révisé, attaqué au tribunal administratif, notamment par les élus Verts. Ainsi le premier plan du SMTC élaboré en 1987, alors qu'Alain Carignon était maire de Grenoble, président du Sieparg, et qu'un de ses affidés, Charles Descours, présidait le SMTC. Révisé en 2000, actualisé par le SMTC, il est de nouveau annulé en 2009, toujours sur recours d'élus Verts au tribunal administratif (Raymond Avrillier, Vincent Comparat, Vincent Fristot et Christine Garnier, en l'occurrence). Donc tu vois, simple citoyen, toi aussi tu peux participer à la décision dans notre métropole connectée. Il y faut juste passer jour et nuit, se tenir au courant et acquérir les compétences nécessaires.

« En 2009, le SMTC lançait l'élaboration d'un nouveau PDU pour la période 2012-2020. En 2011, il retardait l'échéance, prévoyant fin 2013 l'approbation du PDU 2014-2020. Puis la Métro, communauté d'agglomération a grossi, passant de 28 à 49 communes, ensuite est devenue Métropole. Bref, on ne pouvait pas tout faire à la fois. L'agglomération vit donc depuis 2009 sans PDU, et peut juste se référer aux préconisations du PDU révisé en 2000, voilà donc seize ans¹⁰⁶. »

Rassurez-vous. En l'absence de plan, les décideurs font à peu près ce qu'ils auraient fait suivant le plan. Obstinement. Obscurément. De façon retardée, laborieuse et anarchique, mais ils arrivent à leurs fins, parce que leurs fins sont tout le plan, et qu'en vue du progrès, de la croissance, de l'accumulation et du mieux-être, il n'y a pas d'autre voie possible que la densification et l'intensification de tous les réseaux.

Quant aux Plans de déplacement d'entreprises, Plans de déplacements d'administrations, etc., ils sont conçus en accord avec les unes et les autres, dans leur meilleur intérêt mutuel et constituent des sous-plans de déplacements urbains. Après tout, les employeurs ont besoin d'employés qui arrivent à l'heure, frais et dispos, et qui ne soient pas constamment malades de la pollution de l'air. De même qu'ils ont besoin de livraisons qui partent et arrivent sans être constamment bloquées dans des embouteillages ou ralenties par des infrastructures dépassées.

Un an après sa prise de fonction, le Président Mongaburu a donc de quoi se réjouir :

« Notre agglo a pris un temps d'avance sur les Plans de déplacements d'entreprises (PDE). Mais il faut aller plus loin et réussir la version 2.0 des PDE. Avec deux objectifs. 1) Développer une logique de site et non plus d'entreprise, via les Plans de déplacement interentreprises (PDIE), comme sur la Presqu'île, ou le PDIE lancé au printemps à Bouchayer-Viallet. 2) Il faut mieux penser les différents modes de déplacements (covoiturage, autopartage, vélo...) ¹⁰⁷ »

Sept mois plus tard, le Président Mongaburu nous informe que :

« Les études pour 2016 comprendront notamment la préfiguration du Plan de déplacements urbains (PDU) ainsi que l'enquête origine-destination (pour un coût

¹⁰⁶ Cf. *Le Daubé* 7 octobre 2016.

¹⁰⁷ Cf. *Le Daubé*, 4 septembre 2015.

de 800 000 €). Mais aussi la finalisation des études sur l'extension de la ligne A, et les études sur le tram-train dans l'agglomération. (...) Je souscris à la nécessité que les deux collectivités mandantes identifient les investissements qu'elles sont prêtes à faire pour l'attractivité du territoire et la qualité de vie. Ces dix dernières années, le SMTC a investi pour 1,5 milliard d'euros. Et la question des investissements se posera crûment dans les années à venir pour réaliser les infrastructures nécessaires¹⁰⁸. »

Traduction. « L'attractivité du territoire », c'est attirer la plus grande quantité de résidents possible, et surtout les membres des catégories supérieures à forts revenus.

« La qualité de vie », c'est le moyen d'attirer cette quantité en lui garantissant la fibre optique, la 5G, de l'animation nocturne, de la neige « de culture » pour le ski et un degré de pollution pas pire qu'ailleurs.

Quant aux « investissements des deux collectivités mandantes », ils désignent le montant d'argent des contribuables que la Métro et le Département sont prêts à dépenser pour résoudre la contradiction entre « l'attractivité du territoire » et « la qualité de vie ».

A propos de qualité de vie, une récente étude nous apprend que les Grenopolitains perdent 151 heures de leur vie (plus de six jours) dans les bouchons chaque année. L'agglomération est la quatrième française pour les embouteillages et affiche la plus forte hausse de congestion automobile en 2019, derrière Paris¹⁰⁹. Et pour cause : en dépit de tous les plans du SMTC, « 340 000 véhicules entrent ou sortent du cœur de la métropole un jour ouvré de semaine¹¹⁰ ».

Pas de quoi ébranler le Président Mongaburu, qui égrène les chiffres en valeur *relative* pour se rassurer : « hausse de 60 % de la pratique cyclable sur Grenoble entre 2018 et 2019 (...) fréquentations des lignes Chronobus en augmentation de 10 %, les parkings relais de 20 % ». Et comme « avec 10 % de véhicules en moins, il n'y aurait plus de bouchons¹¹¹ », le SMTC investit 800 000 € dans un service public de covoiturage.

10 % de combien de véhicules, Yann Mongaburu ? Ce ne sont pas des pourcentages qui s'entassent dans les bouchons, mais des bagnoles en valeur *absolue*. Plus il y a de gens et plus le territoire grandit, plus il y a de déplacements.

Plan d'urbanisation par les déplacements

En octobre 2016, après 16 ans de gestion improvisée – et néanmoins parfaitement avisée –, le Syndicat mixte des transports en commun relance la procédure d'élaboration du Plan de déplacements urbains. Le Président Mongaburu

« s'est donc efforcé de débroussailler le dossier, rappelant les multiples objectifs du PDU, et notamment "l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part". Il a cité plusieurs documents de référence (Plan de protection de l'atmosphère de la région grenobloise, Plan local d'urbanisme intercommunal...), et insisté sur la nécessité d'élaborer ce PDU en partenariat avec les territoires voisins, notamment le Grésivaudan et le Voironnais. M. Mongaburu a également listé les objectifs poursuivis dans l'élaboration du PDU, parmi

¹⁰⁸ Cf. *Le Daubé*, 4 mars 2016.

¹⁰⁹ *Le Daubé*, 5 février 2020.

¹¹⁰ *Idem*.

¹¹¹ *Idem*.

lesquels "contribuer à la transition énergétique et économique, accélérer la qualité de l'air, fluidifier la circulation et réduire le trafic routier", etc. L'élu a aussi cité "quelques projets engagés et qui seront mis en cohérence", comme la liaison par câble Fontaine/Saint-Martin-le-Vinoux, l'extension de la ligne de tram A, la démarche "Métropole apaisée", les opérations "Cœurs de ville, Cœurs de métropole"¹¹²... »

Voyez le Président Mongaburu et ses collègues technocrates du SMTC et de la Métro, jouer aux *lego* et au petit train dans leur cuvette. Ils travaillent dur, assurément, mais imaginez l'excitation, l'orgueil de décider à quelques dizaines, à moins d'une dizaine peut-être, le « cadre de vie » de 450 000 Gamins.

Le Daubé : « En une grosse heure, les élus du Syndicat mixte des transports en commun (SMTC) ont validé jeudi matin, les "Principes d'évolution du réseau des transports collectifs structurants à horizon 2030" : "C'est l'une des briques du futur schéma multimodal du Plan de déplacements urbains (PDU) de la Métropole grenobloise, lequel sera arrêté en février 2018", a indiqué Yann Mongaburu, Président du SMTC. "D'ici 2023, nous aurons ainsi 8 lignes de tram au lieu de 5 aujourd'hui, et 8 lignes de bus Chrono au lieu de 6." Parmi les changements majeurs : "La ligne D ira jusqu'à Fontaine, la ligne A jusqu'à Pont-de-Claix, la ligne E jusqu'au stade Lesdiguières. Et à partir de Lesdiguières, en venant du sud, on pourra prendre un tram allant directement au Fontanil, ou un autre tram allant directement au campus de Saint-Martin- d'Hères".

Autre principe : l'aménagement d'un transport collectif "lourd" pour améliorer la desserte du grand Sud, qui "pourrait prendre l'une ou l'autre des formes suivantes : soit la création d'une nouvelle offre de type 'tram-train' jusqu'à Vizille, empruntant la voie ferrée jusqu'à Jarrie ; soit un prolongement de l'infrastructure de tram (ligne E) jusqu'au Pont-de-Claix. La soutenabilité, les avantages et inconvénients de chacune des solutions sont en cours d'analyse", a poursuivi Yann Mongaburu.

Mais le PDU 2018-2030 ne doit-il pas préserver l'avenir par rapports aux véhicules de demain, roulant à l'hydrogène ou électrique ? (...) "C'est la première fois que le PDU donnera autant de place à la voiture de demain, a conclu Yann Mongaburu. Ce schéma est clair sur la philosophie des réseaux et la temporalité ne fait pas de hiérarchie entre les axes mais établit de la cohérence entre eux, et dit clairement qu'il faut structurer nos transports en commun autour de l'armature ferroviaire."¹¹³ »

609 pages, 540 contributions et 18 mois plus tard, le 5 avril 2018, le SMTC dévoile son Plan de déplacements métropolitains pour 2030. Nos technocrates voient loin. « A travers leurs projets structurants » et leur « approche moderne de la ville », ils planifient douze ans à l'avance « la construction de notre agglomération » et la « métamorphose continue du paysage urbain ».

Tu peux lire ce plan, simple citoyen. Tu peux l'éplucher, l'approuver, le désapprouver, le critiquer sur ton blog, dans une lettre au *Daubé* ou de vive voix, dans ton association citoyenne – car tu fais partie d'une association, naturellement – d'une « union de quartier », d'un « conseil citoyen indépendant » ou de tout autre « dispositif de démocratie participative ». Ces instances consultatives censées représenter « les gens », mais qui, phagocytées par les militants, adversaires et soutiens de la municipalité, servent en fait de chambres d'écho et de légitimation à cette dernière, d'administration *bis* pour quadriller la ville ; ainsi que de réserve pour compléter les

¹¹² Cf. *Le Daubé* 7 octobre 2016.

¹¹³ Cf. *Le Daubé* 4 novembre 2017.

listes de candidats et les postes à pourvoir. Et nous sommes tout ouïe, simple citoyen, nous sommes à ton écoute, cause toujours, ta parole est de la plus haute importance et, *bien sûr* qu'on en tiendra compte.

Il faut avouer qu'en dehors du simple citoyen, personne, sans doute, n'a lu cette volumineuse, ni les journalistes du *Daubé*, ni les élus qui l'ont votée et sans doute pas même ceux qui l'ont rédigée. Tout au plus, ont-ils survolé le sommaire et les parties auxquelles ils portent un intérêt particulier. Qu'à cela ne tienne, le Président Mongaburu « ... a pris une grosse demi-heure pour exposer les tenants et les aboutissants de ce "document qui définit les principes d'organisation des mobilités de demain et propose des projets, des actions et les modalités de leur financement, en coordonnant les initiatives des acteurs à l'échelle du bassin de déplacement : SMTC, Métropole, territoires voisins, communes, Régions, Département, Etat, opérateurs privés, associations, citoyens". »

Après un an et demi de concertation et de « participation forte » le Président Mongaburu s'est félicité que « ce PDU ne soit pas fade et préconise des mobilités plus vertueuses, plus sobres et plus accessibles. Il faut donner à la voiture toute sa place mais sa juste place car, en 2030, on aura besoin de moins en moins de voitures et de voitures moins polluantes, 99 % du parc automobile roule aujourd'hui à l'essence et au diesel alors, que chaque année, il y a environ 115 décès prématurés liés à la pollution sur le bassin de déplacements métropolitain. »

D'ailleurs, quand le PDU sera en œuvre, à l'horizon 2030, « il est attendu une baisse de 18 % du nombre de kilomètres parcourus en transport routier, soit donc moins de pollution¹¹⁴ ».

En résumé, la commission chargée de l'enquête publique salue donc un « projet répondant aux défis contemporains¹¹⁵. »

115 morts par an, 1 tous les 3 jours. Mais curieusement, on ne voit pas de « collectifs bagnoles » réclamer des « zones blanches », à l'instar de ces « collectifs antennes-relais » et d'« électrosensibles » qui réclament le déplacement des pollutions électromagnétiques. C'est que le collectif bagnoles est à la direction de la Métro ; qu'avec l'opération « Cœurs de Ville, Cœurs d'agglomération », il a créé sa zone blanche (piétonnière) ; et que par une combinaison d'innovations technologiques et de mesures réglementaires, il réduit maintenant, et le trafic routier, et ses rejets gazeux. Il s'agit toujours de la même chimère ; d'avoir le beurre du techno-capitalisme (« vert »), sans en payer le coût ; les innombrables « effets pervers », nuisances, pollutions, destructions et autres « externalités négatives ». Si vous ne voulez pas de pollution, vous ne voulez pas d'industrie – et vous avez bien raison – quoique la pollution ne soit qu'une des plaies de la société industrielle ; la pire étant l'asservissement des personnes à l'organisation scientifique de la vie.

Le fait est qu'il n'y a pas de production sans destruction, même à l'âge de pierre.

Pas d'« énergie propre ».

Pas d'innovation technologique sans dommages sur le milieu social et naturel.

Et que ces dommages annulent les améliorations dues aux innovations. On le voit déjà avec les « nouvelles mobilités » nourries aux « énergies alternatives », « renouvelables ». C'est-à-dire à l'électricité : nucléaire, hydraulique, éolienne et solaire – *industrielle* ; qui produit ses propres calamités¹¹⁶. On le voit également par la contrainte sociale qu'impose l'organisation « vertueuse » des transports, au moyen d'un système d'incitations et de pénalités qui redouble les contraintes intrinsèques de toute organisation industrielle¹¹⁷.

¹¹⁴ Cf. *Le Daubé*, 6 avril 2018.

¹¹⁵ *Le Daubé* 20 avril 2019.

¹¹⁶ Cf. *Le Soleil en face, rapport sur les calamités de l'industrie solaire et des prétendues énergies alternatives*, Frédéric Gaillard, L'Echappée, 2012.

¹¹⁷ Cf. *La Société industrielle et son avenir*. Théodore Kaczynski. E.D.N, 1998.

Ainsi les consignes sirupeuses et bêtifiantes qui s'affichent en lettres lumineuses au-dessus des autoroutes. Ou la Métro diffusant à 10 000 exemplaires dans les mairies, les bars et les cafés, un « code de la rue » et des cartes postales destinés à enfoncer « les bonnes pratiques » dans les crânes « des piétons, automobilistes, usagers des transports en commun, cyclistes ou adeptes des deux-roues motorisés. » C'est que la cause est bonne et « les habitudes, longues à changer » :

« Construire une métropole apaisée, où les accidents mortels seront réduits, où les enfants et les personnes âgées se sentiront sécurisés de marcher. Et aider bien sûr, à la réduction de la pollution atmosphérique¹¹⁸. »

La science-fiction nous a dressés de longue date à ce futur (futur ?) captif d'un ou deux dilemmes. Si vous ne voulez pas d'une sous-vie dans une métropole surpeuplée, surpolluée, misérable et affamée (*Soleil vert*), vous devez accepter une tyrannie extravertie et positive, régulée par les sciences & technologies (*Le Meilleur des Mondes*) ; ou une existence miteuse et terrifiée sous l'emprise d'une techno-police implacable (*1984*). Comme la réalité dépasse toujours la fiction, elle assemblera peut-être la sous-vie des masses de sous-hommes, surveillés par la police de *1984*, dans les sous-conditions de *Soleil vert*, cependant que la classe supérieure jouira du *Meilleur des Mondes* : reproduction artificielle et sur mesure, conditionnement psychique, sexe, drogues, *conso* et divertissements créatifs.

Caricature ? Catastrophisme ? Mais qui aurait dit, voici quelques décennies, qu'aujourd'hui comme chaque jour, et comme tous ses confrères, *Le Daubé* publierait un indice de « qualité de l'air », sur une échelle de 10 degrés allant de « très mauvais » à « très bon ».

Revenons à notre Plan. Parmi les « 7 objectifs » et les « 79 actions » ordonnés par les services du Président Mongaburu, figurent donc : la lutte contre le changement climatique ; l'amélioration de la qualité de l'air et de la santé publique ; la réduction du coût économique global des déplacements pour les ménages, les entreprises et les collectivités ; le développement de « l'usage » (sic) de la marche, et le triplement de celui du vélo ; le renforcement de l'attractivité des transports collectifs - d'où l'ouverture d'« d'agences de mobilité » (à Vizille, par exemple), l'établissement de sous-« plans de mobilité » (écoles, entreprises), de « modulations de tarifs », de « réseaux Chronovélo » (des pistes cyclables, quoi), de « cheminements piétons sécurisés, en créant de nouveaux franchissements d'autoroutes et de rivières » (des *homoducs* ?).

Sur les 79 actions prévues par le Plan, 11 concernent la voiture. Autopartage, covoiturage, le Président Mongaburu veut « passer de la voiture individuelle à la voiture partagée. » « La voiture de demain sera au GNV (gaz naturel pour véhicule) ou électrique, et ce sera une voiture conçue pour cinq personnes, alors qu'aujourd'hui, il n'y a souvent qu'une personne par voiture pour les trajets domicile-travail. Mais si nous passons d'une à 1,2 personne par voiture sur les grandes pénétrantes, nous n'aurons plus de problème de congestion. »

Pour liquider ces embarras routiers, le Président Mongaburu mise également sur « l'optimisation du fonctionnement du boulevard périphérique urbain » (rocade sud, échangeur du Rondeau, A480 jusqu'à l'A48, RN 1090), et sur la limitation de vitesse à 30 km/heure dans toute la « Métropole apaisée ».

Hélas, le Président Mongaburu a oublié « l'effet rebond », ce lieu commun de la critique écologiste. Toute « optimisation » de voirie crée un « appel de trafic » en rendant celui-ci plus facile. Il y aura bien davantage de voitures collectives sur son périphérique « optimisé », mais aussi de voitures individuelles, d'autant qu'un des buts de ces « optimisations » - la « qualité de vie » -, est d'attirer le plus possible d'automobilistes à Gam - « l'attractivité du territoire ». Cet afflux de résidents annulera donc les baisses de pollution et de trafic routier espérées (-18 %).

¹¹⁸ Cf. *Le Daubé*. 8 octobre 2017.

Lorsqu'en un siècle la cuvette passe de 60 000 habitants à 450 000 résidents, et que - du fait de la hausse du « niveau de vie » - chacun de ces 450 000 résidents consomme comme 10 habitants de la Belle Epoque, ce ne sont ni le retour du tram, ni la fuite en avant technologique qui peuvent annuler les « externalités négatives » (nuisances, pollutions, destructions). De même lorsque, dans un siècle, cette population de 450 000 résidents et son « niveau de vie » auront doublé ou décuplé. Quelqu'un a oublié de dire au Président Mongaburu que la voiture électrique était en fait nucléaire, que les déchets de l'uranium extrait du Niger finissaient à Bure, dans la Meuse ; de même que le « gaz naturel », extrait de Russie et d'Algérie finissait dans l'atmosphère. Mais sans doute s'agit-il dans l'esprit du Président d'« écologie sans frontières ».

Le coût prévisionnel de ce Plan de déplacements urbains – qui est tout aussi bien un plan d'urbanisation par les déplacements - s'élève à 2,2 milliards d'euros d'ici 2030, dont 352 M€ à la charge du SMTC et 270 M€ à celle de la Métro. C'est-à-dire 622 M€ à la charge des Gamins. Cela fait partie du prix de séjour dans une métropole *high tech*, équipée de tous les services nécessaires aux résidents. Le maillage ferroviaire, RER, train, tram, représente environ la moitié, 45 %, de ces 2,2 milliards d'investissements prévus.

« Quant au fonctionnement, il représentera pour le SMTC, 2,5 M€ supplémentaires par an en 2030¹¹⁹. »

La parole est à M. Jean-Claude Peyrin, membre de Les Républicains, adjoint au maire de Meylan, élu à la Métro, vice-président du département de l'Isère, représentant au SMTC, etc. :

« Encore une fois, la voiture est oubliée. Et plusieurs mesures de ce PDU vont compliquer l'accès à Grenoble : les voies réservées au covoiturage et aux transports en commun, la limitation à 70 km/h sur la rocade sud et l'A480, l'élargissement de la zone de stationnement payant, etc. »

Autres griefs :

« Beaucoup de remarques du Département n'ont pas été prises en compte, comme la priorité de la ligne ferroviaire Lyon-Grenoble. Le PDU donne la priorité au Grenoble-Gap et à ses 600 voyageurs par jour, or il nous apparaît que le Grenoble-Lyon et ses 22000 voyageurs quotidiens, c'est plus urgent. » Enfin, « la majeure partie du financement va reposer sur d'autres acteurs que le SMTC. La seule infrastructure que vous financez est le Métrocâble (60 à 80 M€), avec ses 8000 passagers par jour en 2030, à comparer aux 100 000 véhicules/jour à partir de l'échangeur de Voreppe. Ce projet de câble est une erreur en termes de déplacements urbains. »

On voit que les querelles entre la vieille droite bourgeoise, les notables représentants des entreprises locales et de la Chambre de commerce et d'industrie, et la nouvelle gauche technocratique se bornent toujours aux meilleures façons de faire les mêmes choses : croître, densifier, accélérer. Il s'agit toujours de développer des réseaux afin d'étendre et d'accélérer des flux (d'hommes, de marchandises, de capitaux), mais l'essor de ces infrastructures entraîne en retour une intensification de ces mêmes flux et du même coup le surdéveloppement des réseaux... Bref le cercle infernal de la fuite en avant capitaliste, technologique, industrielle, pseudo rationnelle.

La droite bourgeoise ne défend que ses intérêts à court terme. Déjà intégrée à la zone économique lyonnaise, déjà projetée dans la fusion des métropoles - Sillon alpin - Grenoble-Lyon-Valence -, elle n'investit que dans ce qui rapporte déjà, au détriment des secteurs que la rationalité gestionnaire a voués aux friches industrielles et agricoles (fermeture des services publics, gares, écoles, hôpitaux, tribunaux, trésoreries, etc.)

¹¹⁹ Cf. *Le Daubé*, 6 avril 2018.

Comme d'ordinaire, les Verts, la plus récente mise à jour de la gauche technocratique, sont les meilleurs ingénieurs du système, ses meilleurs gestionnaires stratégiques. Ils en assurent la stabilité économique et sociale, donc politique - Saint-Simon, *Ordre et Progrès* - envers et contre ses premiers bénéficiaires. Livrés à eux-mêmes, les pillards du butin économique ne pourraient que ravager la base sur laquelle repose leur prospérité. Non seulement les infrastructures matérielles et le système social qui leur assure un personnel qualifié et fonctionnel, mais l'exploration ingrate et coûteuse des gisements d'épargnes et de profits. Dans leur intérêt commun de classe dirigeante – l'intérêt du système - et tout d'abord dans leur propre intérêt de bourgeois bornés, les technocrates éclairés sont forcés de leur imposer leurs uniques meilleures solutions. Aussi est-on rassurés, en pleine pandémie de Covid-19, d'apprendre qu'Eric Piolle a demandé la distribution de masques aux Grenoblois « selon la logistique déjà en place pour la distribution de pastilles d'iode en cas d'accident nucléaire¹²⁰. » Soyons aussi positifs que nos technocrates Verts : cette épidémie permet un excellent exercice d'entraînement à la catastrophe.

Par ailleurs, il faut les Verts pour verdir, travestir en « transition écologique », les nouvelles filières des « *green technologies* » et du capitalisme vert. Normal, la bonne *éco*-nomie se confond avec la bonne *éco*-logie, les deux s'affairent au bon ménage de la maison (*oikos*), à produire toujours plus pour un coût toujours moindre. Ainsi, les Verts ont soutenu des années durant le projet de TGV Lyon-Turin au Conseil régional. Eric Piolle s'emportant lors d'une réunion publique : « Quand on est écologiste, on est cohérent, on est pour le TGV Lyon-Turin et le ferroutage afin de désengorger le tunnel sous le Mont Blanc. »

C'était avant son élection, et son souci de cohérence n'allait pas jusqu'à imaginer que l'inverse fût vrai ; que pour minimiser les « externalités négatives » qui finissent par menacer l'ordre économique et la santé des populations, il fallait, *au contraire*, réduire le transport de marchandises et de personnes ; moins de rails, moins de routes, moins d'avions, moins de porte-containers, moins d'infrastructures, moins de marchandises, moins de consommation.

Les Verts ne sont pas des imbéciles puisqu'ils ont fini par changer d'avis sur le TGV Lyon-Turin, tout en prétendant que c'était le TGV Lyon-Turin qui avait changé de destination, passant du fret au transport de voyageurs. Ils nous prennent donc toujours pour des imbéciles et il n'est pas sûr qu'ils changent jamais d'avis là-dessus.

Comment le tram agrandit la ville

Fierté de la verdure métropolitaine. Le tram E, inauguré le 5 septembre 2015, relie Grenoble au Fontanil-Cornillon en passant par Saint-Martin-le-Vinoux et Saint-Egrève. 265 M€ et plus de quatre ans de travaux pour 11,5 km de trajet, 18 stations, 4 parkings-relais, 12 rames pouvant charrier 45 000 personnes par jour, un tram toutes les 6 minutes et 1500 voyageurs en heures de pointe.

Première française : la signature d'un « contrat d'axe » pour la ligne E. Celui-ci définit un « fuseau d'intensification urbaine », soit une bande de 500 m. autour de la ligne de tram, où doivent être réalisées les opérations d'aménagement et d'urbanisme selon les principes suivants : « densification, mixité fonctionnelle et sociale, maillage par les modes actifs, rabattement par bus et cars ». C'est de vous qu'on parle, Grenopolitains, à propos de « rabattement ».

« Au sein de ce fuseau d'intensification urbaine, les communes se sont engagées à réaliser 1980 logements avant 2015, et 6110 logements au total d'ici 2020¹²¹. »

¹²⁰ *Le Daubé*, 24 avril 2020.

¹²¹ The Shift Project, « Etude de cas : territoire de Grenoble-Alpes-Métropole », février 2020.

N'êtes-vous pas ému ? Le journaliste du *Daubé* l'est pour vous :

« A l'heure des sourires et du moussoux (c'est la fête, certes, mais ça reste la crise, aussi), tout à l'heure, chacun, en regardant dans le rétroviseur, mettra un peu ce qu'il voudra dans sa valise à souvenirs.

On n'a que l'embarras du choix : ces réunions publiques houleuses où les habitants ont eu l'impression d'être pris pour des billes au cours desquelles les élus ont peut-être estimé que les riverains n'y comprenaient rien, ces interminables travaux, ces milliers de barrières roses et jaunes rythmant les trajets quotidiens des automobilistes, cyclistes, piétons. Et, entre les tranchées, les bouchons...

On se souviendra aussi de la construction du nouveau pont sur la Bastille, avec ses gigantesques poutres de plusieurs dizaines de tonnes, ces longues discussions avec les quelques 200 riverains à qui le SMTC voulait racheter un bout de terrain. Le tribunal administratif aura aussi sa photo au fond de la valise à souvenirs : 8 recours (dont 2 en référé) et beaucoup d'incompréhension de la part des requérants. On l'oublie trop souvent mais, un tram, c'est aussi quelques années de la vie de centaines de travailleurs occupés par ce chantier. »

Les élus délivrent leurs oracles poétiques et futuristes.

« La ligne E, dans son intégralité, a un sens », profère le Président Mongaburu, « c'est une pénétrante dans Grenoble depuis Le Fontanil, en connexion avec la ligne de bus W du Pays voironnais, au niveau du terminus du tram au Fontanil. »

« J'ai toujours dit que le tram allait vertébrer et rénover la ville » déclare Yannick Olivier, le maire de Saint-Martin-le-Vinoux « et c'est le cas, ça participe beaucoup au processus de reconstruction de Saint-Martin-le-Vinoux. La plupart des gens sont ravis même s'il y a toujours des inquiétudes des commerçants. Mais pour Saint-Martin-le-Vinoux, ce n'est pas fini, il y a encore le cœur de la ville à terminer. (...) il y aura là une résidence étudiante et pour personnes en alternance, avec des commerces au rez-de-chaussée. Sur l'ancien terrain Gontier, il y aura un immeuble de 48 logements en accession, avec les services du conseil départemental au 1^{er} étage : le permis de construire a été déposé, il n'y a pas eu de recours, les travaux commenceront dès la fin de l'année ».

« J'ai un sentiment d'accomplissement, le résultat est à la hauteur de nos espérances » s'extasie Catherine Kamowski, maire de Saint-Egrève, car, en effet, le tram Grenoble-Saint-Egrève relie Grenoble à Saint-Egrève, et même Saint-Egrève à Grenoble !

Jean-Yves Poirier, maire du Fontanil-Cornillon, la rejoint dans l'extase :

« Le tram donne une autre dimension à la commune, on va jouer un autre rôle dans l'agglomération ; là, on met Le Fontanil au centre de Grenoble, directement, on se retrouve sur une autre planète. Les gens ont entendu parler du Fontanil sans le connaître, le tram va leur permettre de découvrir la réalité de notre village, sa culture, son environnement, ses fleurs, etc. Le tram, c'est aussi le développement et l'urbanisation de la commune¹²² ».

Rendez-vous compte, Grenoble-centre, à 11 km du Fontanil, c'était « une autre planète », et désormais, grâce au tram, « les gens » (les Grenoblois ?), vont « découvrir le village », sa verdure, ses fleurs (« sa culture » ?), et les détruire à coups de lotissements (« développement et urbanisation »).

Voilà tout le « sens » de la ligne de tram E, et avouons, qu'en effet, ça valait bien les 265 M€ investis par la Métropole, le SMTC, les communes et le Département ; et surtout ces huit recours et ces « réunions publiques houleuses » où les élus se battaient pour faire, malgré eux, le bonheur, urbain et développé, d'arriérés « qui n'y comprenaient rien ».

¹²² *Le Daubé*, 5 septembre 2015.

Sept mois plus tard, *Le Daubé* nous confirme qu'après Saint-Egrève, le tram fait surgir des immeubles au Fontanil-Cornillon, qui construit massivement le long de son trajet.

« Actuellement, six programmes immobiliers sont lancés, totalisant 304 logements. Tous (sauf le projet Blandino Mazzili) sont bordés par la route de Lyon, et trois projets (pour 117 logements) sont en partie sortis de terre. Si on prend en compte les logements dans le secteur diffus, présents (27 sont programmés) et à venir, ce sont plus de 350 nouveaux logements qui verront le jour en quelques années, représentant un apport de 700 à 800 habitants pour une commune qui en compte à ce jour 2822¹²³. »

Autre bénéfice du tram :

« A Saint-Martin-le-Vinoux (...), les élargissements d'emprise nécessaires à l'implantation du tramway ont permis la démolition de nombreuses maisons ouvrières vieillissantes, au profit de nouvelles opérations qui ont à la fois permis d'augmenter le nombre de logements sur l'axe et de créer des nouvelles polarités de commerces et de services. Là non plus, le projet d'intensification urbaine n'a donc pas non plus rencontré d'opposition¹²⁴. »

On ne construit pas une ligne de tram et des logements pour répondre aux besoins de la population, *mais pour l'attirer et la transformer*. De façon volontariste et planifiée, les dirigeants de la Métro augmentent d'un quart, et à grand frais, la population du Fontanil-Cornillon ; on y implante 800 résidents, conviés à venir jouir des fleurs et de la verdure d'un village que leur simple afflux – et l'arrivée du tram - transforment en banlieue. Mais sans doute était-il de la dernière importance pour le Fontanil-Cornillon, et surtout pour son maire, d'être une commune de 3600 résidents, plutôt que de 2822. Tout aussi important que d'évacuer les habitants des « maisons ouvrières vieillissantes » de Saint-Martin-le-Vinoux, priés s'ils en ont les moyens de s'adapter aux nouveaux « modes d'habiter » comme disent les sociologues, ou de finir ailleurs leur vie vieillissante.

En somme, Gam organise *à la fois* l'étalement et la densification urbaine. Les réseaux de transports en commun n'étant que certaines des toiles qui structurent et actualisent concrètement cette croissance : 5 lignes de tram qui maillent un filet de 47,1 km, plus 18 lignes de bus.

Aussi, à peine inauguré le tram E, le Président Mongaburu s'attaque à la prolongation de la ligne A, jusqu'à Flottibulle (950 mètres de distance, deux stations, 33,3 M€. Mise en service fin 2019).

« Nous avons voulu tourner notre regard vers le Sud-Grenoblois. C'est un territoire qui est amené à accueillir plus de population et plus d'emplois dans les années à venir ; c'est donc un enjeu majeur de se connecter à ce territoire. »

On ne sait trop qui a décidé que « le Sud-Grenoblois » devait devenir la nouvelle zone d'expansion de Grenoble-Alpes Métropole, mais rappelons que le Président Mongaburu en est également vice-président, en charge des déplacements, sous l'autorité du Président Ferrari, par ailleurs maire de Pont-de-Claix, au sud de Grenoble.

« Pendant des années, nous avons eu des approches vers les entrées "est" et "ouest" de l'agglomération grenobloise. Avec le nouveau périmètre de la Métropole, il faut aussi tourner notre regard vers le sud et c'est le sens de cette délibération, dans une

¹²³ *Le Daubé*, 23 avril 2016.

¹²⁴ The Shift Project, « Etude de cas : territoire de Grenoble-Alpes-Métropole », février 2020. The Shift Project est un *think tank* qui milite pour une « économie libérée de la contrainte carbone », présidé par Jean-Marc Jancovici, ingénieur-conseil pour les entreprises et défenseur du nucléaire.

approche multimodale. Au delà de l'extension du tram A, c'est la connexion avec la nouvelle gare du Pont-de-Claix, c'est un nouveau maillage du réseau, avec le ferroviaire, les transports en commun¹²⁵ ... »

Ces considérations stratégiques visent à écraser les protestations de Jean-Claude Peyrin, notre notable de droite à l'ancienne, tout à la fois conseiller à la Métro, au SMTC, vice-président du conseil départemental et adjoint municipal à Meylan, commune cossue de « l'est » grenoblois ; et qui préférerait, lui, prolonger la ligne de bus vers la zone d'innovation de Montbonnot :

« Le budget du SMTC est contraint. Pourtant, on va dépenser 33 millions pour même pas un kilomètre de ligne A, ce qui est loin d'être une priorité. Car ces 33 millions permettraient de payer 66 bus électriques et des kilomètres de voies spécifiques pour les lignes Chrono¹²⁶. »

La question a été tranchée. Depuis le 21 décembre 2019, le tram A dessert deux stations supplémentaires toutes les quatre minutes, avec un terminus à Pont-de-Claix et, cela va de soi, un « nouveau pôle d'échange multimodal ». Ce que le Président Mongaburu appelle « une nouvelle porte d'entrée de la ville¹²⁷. » Mais pourquoi parler encore de porte et de ville, quand la métropole englutit peu à peu tout le territoire ?

Le Daubé : « Et maintenant, à qui le tour ? Quand une ligne de tram ou une extension de ligne devient réalité, les élus – et surtout les habitants - des secteurs non desservis (mais qui pourraient potentiellement l'être) se posent forcément cette question.

Car évidemment, le tram, avec sa grande capacité d'accueil (174 personnes dans une rame TFS Tramway Français Standard, 274 personnes dans une rame Citadis), son cadencement, son amplitude horaire (actuellement, de 5h30 à 1h15 du matin), c'est quand même autre chose que le bus. »

« De l'autre côté de la ligne A, on aimerait également jouer les prolongations, et notamment Christian Coigné, maire de Sassenage, qui réclame depuis longtemps une extension de cette ligne depuis Fontaine/La Poya jusqu'à Sassenage/Les Engièrès, ce qui coûterait environ 35 M€ pour un kilomètre de plus¹²⁸. »

Si « les habitants des secteurs non desservis » réclament des transports en commun, c'est évidemment qu'ils n'y trouvent plus ce qu'y trouvaient leurs anciens et que les transports individuels leur coûtent cher. Le *zonage* a imposé l'éclatement des lieux de vie, de travail, de consommation, de loisir, de repos, etc. Les moyens de communication ont répandu à la fois de nouveaux besoins (fictifs ou non), et l'accès à leur satisfaction. Pour peu que la technologie suive, il n'y a pas de limite à cette croissance de l'exigence. Téléportation individuelle prise en charge par la collectivité. Services et commerces ouverts jour et nuit. Commerces en ligne et livraisons par drones. Achats de droits de reproduction sur internet et fabrication à domicile par imprimante 3D, etc. Autant dire que nos conseillers communautaires n'ont pas fini de « relever des défis », de planifier de nouvelles infrastructures, de se disputer sur leurs priorités, de se plaindre de « l'enclavement » de la cuvette, tout en construisant une cité machine (*smart city*), toujours plus connectée à elle-même, aux logis-machines (*smart home*), et au monde machine (*smart planet*).

¹²⁵ *Le Daubé*, 4 novembre 2016.

¹²⁶ *Le Daubé*, 4 novembre 2016.

¹²⁷ *Le Daubé*, 30 mai 2017.

¹²⁸ *Le Daubé*. 30 mai 2017.

« Les élus de Domène sont venus en nombre (...) hier au comité syndical. Ils ont lu une lettre ouverte réclamant plus de passages sur la ligne 3¹²⁹. »

Comme la métropole, telle « l'universelle aragne », ne cesse d'étendre et de tisser sa toile vers l'est (le Grésivaudan), le nord (le Voironnais) et le « grand Sud » (Vizille, Vif et au-delà), décision est prise de rendre ce filet « plus efficient », plus capteur et collecteur, avec la création d'un « RER », d'un Réseau Express Régional, « desservant les axes Rives-Brignoud/Grenoble-Clelles, en maillant 8 lignes de tram et en aménageant un tram-train ou un tram pour desservir le Grand Sud. » Le choix de ce sigle « RER », à l'image du sinistre réseau structurant la sinistre agglomération parisienne, éclaire d'un jour grisâtre les ambitions des technocrates grenoblois.

Il faut aussi doubler les voies ferrées entre Grenoble et Moirans (les collectivités ayant gelé les réserves foncières) : « une nécessité pour le RER grenoblois. Il faut aussi augmenter la capacité d'accueil des trains en gare de Grenoble, avec la création d'une voie supplémentaire¹³⁰. » Il le faut bien en effet, pour absorber les 10 000 déplacements domicile-travail quotidiens entre les aires urbaines de Lyon et Grenoble.

« Un tram-train allant du Pont-de-Claix à Vizille ? Une étude est en cours, dont on connaîtra les résultats à l'automne¹³¹. »

Et ainsi de suite.

Dites désormais « Grande région grenobloise » (Greg)

Tous les massifs et vallées de l'Y grenoblois étant rapidement absorbés (« urbanisés et développés »), arrive le moment où autour de la ville, il n'y a plus que la ville ayant fusionné avec ses voisines (de Genève à Valence), pour former une ville totale, une *panapole* : Résalpes, le Sillon alpin, comme y travaillent nos technocrates depuis des années déjà, en reliant et en unifiant les réseaux. C'est ainsi que les habitants du village de Séchilienne, au pied de l'Alpe du Grand Serre, voient fleurir les panneaux les informant qu'ils circulent désormais dans une « métropole apaisée ». Comme si la paix de Séchilienne n'était pas d'abord menacée par son intégration dans la métropole.

L'unification des transports de ce vaste territoire est désormais inscrite dans le PDU.

« Yann Mongaburu, qui a rappelé que "cela fait 40 ans que tout le monde en parle", s'est réjoui : "nous y sommes". Place à une prochaine "gouvernance unifiée de l'ensemble des territoires de l'aire grenobloise", que le SMTC, a-t-il rappelé, prépare depuis des années (ligne E, pass mobilité, travail sur le covoiturage...)»¹³². »

Les associatifs professionnels approuvent, en toute *co-construction*.

« Depuis des années, les usagers demandent la mise en place d'une coordination des politiques de déplacements dans la région grenobloise. Le Réseau des Conseils de Développement de la Région Grenobloise avec la participation de membres de l'ADTC et LAHGGLO (les Associations d'habitants du grand Grenoble), avaient notamment élaboré en 2015-2016 un cahier des besoins présenté aux élus des

¹²⁹ *Le Daubé*, 18 septembre 2015.

¹³⁰ *Le Daubé*, 24 mai 2019.

¹³¹ *Le Daubé*, 30 mai 2017.

¹³² *Le Daubé*, 12 juillet 2019.

collectivités de la région grenobloise faisant apparaître de manière prioritaire la nécessité de cette coordination¹³³. »

De façon on ne peut plus harmonieuse, Lahgglo, subventionnée par le SMTC, encourage l'accroissement du périmètre, du pouvoir et des capacités budgétaires du SMTC. Au fait, pourquoi un syndicat gestionnaire de transports subventionne-t-il des associations ?

Satisfaction des usagers. La ligne Chronobus C1 sera prolongée jusqu'à Montbonnot en septembre 2020 (près de trois kilomètres de ligne supplémentaires). « "C'est une avancée historique, car pour la première fois, nous lançons un projet d'aménagement qui dépasse les frontières du SMTC. Quand un projet est attendu, quand nous travaillons tous ensemble dans la même direction, le résultat est là", a commenté le président Mongaburu¹³⁴. »

De nouveaux arrêts seront desservis sur les hauteurs de Saint-Martin d'Uriage, afin que les enseignants-chercheurs qui y ont construit leurs villas à l'air pur, rejoignent aisément le campus de Saint-Martin-d'Hères.

Pour mieux étendre le filet/réseau (les *rets*) mégapolitain, il faut unifier la « gouvernance » à l'échelle du nouveau territoire. Mais dans quel cadre institutionnel ? Les frontières de la métropole - Grenoble-Alpes-Métropole - sont trop étroites pour les ambitions des dirigeants de Grenopolis. Qu'à cela ne tienne, élargissons le périmètre du SMTC aux collectivités voisines.

« Il est vrai que ça fait plusieurs années que le Grésivaudan et la Métropole, entre autres, réfléchissent à cette fusion. "On a depuis 2014 ce débat sur l'évolution de la gouvernance de l'AOM, ajouta le président du SMTC. Depuis des années, on travaille ensemble sur la gestion des pics de pollution, le covoiturage, l'autostop organisé, la desserte ferroviaire ou encore le Pass mobilité. (...) Nous devons travailler à l'émergence d'une autorité organisatrice unique des mobilités pour répondre pleinement aux besoins de déplacements des usagers, qui dépassent nos frontières institutionnelles"¹³⁵. »

Petit Président deviendra gros.

Puis, quand les Grenopolitains seront familiers de cette nouvelle échelle de pouvoir, il suffira de transformer « l'autorité organisatrice unique des mobilités » en Mégapole, dont une nouvelle loi d'aménagement du territoire ne manquera pas de définir les contours.

Fait notable : les élus de tous bords sont unanimes au SMTC comme au conseil départemental. Tout juste nos technocrates se chicanent-ils sur les modalités de cette unification – le *comment* – le *pourquoi* étant indiscutable.

« "Une avancée historique". C'est ainsi que Yann Mongaburu a présenté, ce jeudi matin, la Charte pour l'organisation des mobilités de la grande région grenobloise. "C'est d'ailleurs la première action de notre PDU (Plan de déplacements urbains)", précisait le président du SMTC. "Plus qu'une option, c'est une nécessité", abondait dans la foulée Jean-Claude Peyrin (opposition)¹³⁶. »

Quant à la « crise politique » qui éclate en décembre 2019 entre le SMTC et le Département dirigé par Jean-Pierre Barbier (Les Républicains), elle semble surtout conçue pour égayer les

¹³³ Communiqué du 28/11/19, ADTC, Lahgglo et les Conseils de développement.

¹³⁴ *Le Daubé*, 23 mars 2018.

¹³⁵ *Le Daubé*, 2 février 2018.

¹³⁶ *Le Daubé*, 29 mars 2019.

compte-rendus de Vincent Paulus, envoyé spécial permanent du *Daubé* au conseil syndical du SMTC.

13 décembre : « Le SMTC au bord de l'implosion ! »

20 décembre : « Le Département claque la porte du futur grand syndicat des transports de l'agglomération ».

Le différend mêle les conflits politiques (« trahisons, contre-vérités, discrédit jeté sur la politique », brame le conseiller départemental carignoniste de Voiron, Julien Polat) et de vagues critiques de la métropolisation à haut débit.

« Un élu du département : "Notre crainte, c'est celle d'un département à deux vitesses. Ici, nous représentons toute l'Isère, pas seulement la Métropole." » Une élue de Chartreuse : « On a l'impression que la Métropole veut bien profiter des territoires alentour mais peu y contribuer. Elle ne joue pas la solidarité territoriale¹³⁷. »

Bref, tout le monde veut grossir et s'enrichir. Flotte toutefois sur ces récriminations le spectre de la « France périphérique » décrite par Christophe Guilluy. Nul doute que les petites communes du Nord-Isère et des Terres froides appartiennent à cette France des fragilités sociales, du « périurbain contraint », loin des « pôles de compétitivité » comme de la « politique de la ville » qui font la richesse des métropoles. La technocratie le leur a pourtant expliqué : il faut s'agglomérer ou mourir.

Revenons à la « Charte pour l'organisation des mobilités du bassin de vie de la grande région grenobloise », préparée par les autorités organisatrices de la mobilité (AOM : Métropole, SMTC, Voironnais, Grésivaudan, Département et Région). Que dit-elle ?

« Les phénomènes de périurbanisation et d'étalement urbain ont conduit à un éclatement de la mobilité dans l'espace et à une utilisation accrue de la voiture, préjudiciable aux échanges entre la métropole grenobloise et les territoires voisins, et induisant une dégradation du cadre de vie et de la qualité de vie du bassin de vie métropolitain. (...) Les AOM signataires "nourrissent l'ambition conjointe d'aller vers une organisation coordonnée et renforcée des mobilités à l'échelle du bassin, permettant une optimisation des moyens techniques et financiers au bénéfice des usagers. (...) Elles "expriment leur volonté de travailler ensemble pour bâtir un projet commun (...) par la création d'un syndicat mixte de gestion des transports en lieu et place des autorités actuelles."¹³⁸ »

Afin de contrer les nuisances de l'étalement urbain, nous développerons les transports qui aggraveront celui-ci. Mais des transports *optimisés*. Magie de la rationalité technicienne éliminant d'un coup l'artificialisation des sols, la pollution de l'air et du milieu, l'entassement de la population.

Depuis le 1^{er} janvier 2020, les habitants de « la grande région grenobloise » circulent donc grâce au Smmag, Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise, qui remplace le SMTC et a sa propre page Wikipédia. Au passage, la Métro transfère sa propre compétence « mobilité » au syndicat. La nouvelle autorité s'étend à 123 communes et 640 000 habitants. Huit autres communautés de communes s'y rattacheront en 2022 : Bièvre Isère, Bièvre Est, Cœur de Chartreuse, Saint-Marcellin Vercors Isère, Massif du Vercors, Trièves, Matheysine, Oisans, soit 314 communes et 800 000 habitants.

Le nouveau « grand syndicat » a pour mission la coordination des services des collectivités adhérentes ainsi que le développement d'un système d'information multimodale et d'une

¹³⁷ *Le Daubé*, 20 décembre 2019.

¹³⁸ Idem.

tarification coordonnée. Les membres du Smmag peuvent en outre lui transférer leurs compétences « mobilité urbaine », « mobilités partagées », « mobilités interurbaines » (lignes routières Trans'Isère et ferroviaires TER).

Petit Président devient grand.

Et ce n'est qu'un début. Il est désormais candidat à la tête de la Métro¹³⁹.

Les transports, moteurs de l'aménagement urbain

Aussitôt installé, le Smmag s'attelle à l'extension et à la densification de la métropole. Le comité syndical du 30 janvier¹⁴⁰ adopte la convention relative au financement de la liaison par câble entre Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux (60 M€). Pour une fois, l'absurde galimatias du *Daubé* résume à merveille la situation :

« Avec une augmentation de 80 000 déplacements par jour dans ce secteur à l'horizon 2030, ce futur mode de déplacement doit être l'une des clés du désengorgement de cette branche du Y grenoblois¹⁴¹. »

Dès juillet 2015, la Métro énonçait l'enjeu de ce téléphérique urbain :

« A l'horizon 2030, la fréquentation de la ligne est estimée à environ 8 500 voyageurs/jour, en considérant le développement des projets urbains du secteur¹⁴². » Et le Président Mongaburu de radoter : « Quand nous faisons le câble, c'est pour permettre à ceux qui viennent du Voironnais d'accéder depuis le tramway à la presque île scientifique. Nous leur devons une solution de mobilité¹⁴³. »

A peine déconfiné, le Smmag convoque la presse début juin 2020 pour présenter le projet, dont la réalisation a été confiée à Pomagalski. La liaison par câble, nommée T1, sera une ligne de transport parmi les autres (notamment huit lignes de tram) d'ici quatre ans. Elle desservira, nous rappelle le président de la Métro Christophe Ferrari : « des secteurs déjà aujourd'hui en plein développement et d'autres qui le seront demain, comme les Portes du Vercors¹⁴⁴. »

Selon la vicieuse spirale de la croissance : plus de transports = plus de logements = plus d'habitants = plus de transport, etc.

Ce qui réjouit le Président Mongaburu aussi bien que n'importe quel technocrate : « [Le téléphérique] desservira d'ici 10 ans 5000 nouveaux habitants et 7000 nouveaux emplois¹⁴⁵. »

Ce que ne précise pas le Président, c'est ce qu'il faudra faire quand, le Métrocâble ayant fourni une « solution de mobilité » à tant de gens, celle-ci se trouvera saturée comme toutes les précédentes. Comment désengorgera-t-on la « clé du désengorgement » ? Par un câble à deux étages, trois étages ? Une sarbacane humaine ?

Le même comité syndical du 30 janvier approuve le Schéma directeur du développement du véhicule électrique, assorti d'un budget d'investissement de 235 000 € pour les bornes de recharge sur 2020 et 2021, et d'un budget de 120 000 € par an pendant 4 ans pour des « actions

¹³⁹ *Le Daubé*, 19 juin 2020.

¹⁴⁰ Compte-rendu sur <http://www.smtc-grenoble.org>

¹⁴¹ *Le Daubé*, 1^{er} février 2020.

¹⁴² Délibération du 4 juillet 2015.

¹⁴³ *Le Daubé*, 20 avril 2019.

¹⁴⁴ *Le Daubé*, 10 juin 2020.

¹⁴⁵ *Idem*.

accompagnatrices » (comprenez : propagande et changement des comportements). Il vote aussi l'attribution d'une subvention de 26 300 € à Lahgglo (les Associations des habitants du grand Grenoble), soit l'assurance d'un soutien citoyen à ses initiatives.

Le Smmag vote aussi son adhésion à l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise (Aurg) pour un montant de 146 933,33 €, et valide un partenariat avec ladite agence à hauteur de 440 800 € pour l'année 2020. Un demi-million, pour quoi faire ? Et d'ailleurs, qu'est-ce que l'Aurg ? L'agence a été créée en 1967 sous le mandat d'Hubert Dubedout, en pleins préparatifs des Jeux olympiques destinés à faire exploser les limites de Grenoble. Elle fut, nous dit un professeur de l'Institut de géographie alpine, la « véritable initiatrice de la Région urbaine grenobloise¹⁴⁶ ».

Dans un souci d'optimisation du personnel, l'agence est dirigée par des représentants de l'Etat, du Département et des collectivités de la « grande région grenobloise », mais aussi du Smmag. Son président est l'actuel président du Pays voironnais, Jean-Paul Bret, et son trésorier Vincent Fristot, adjoint Vert au maire de Grenoble et président de GEG (Gaz et électricité de Grenoble), ce qui simplifie sans nul doute la prise de décision. L'Aurg se présente ainsi :

« Nos territoires sont en transition. Bien au-delà des cadres et limites institutionnels, des écosystèmes territoriaux se forment et se transforment, complémentaires, interdépendants, soumis à influences. Comment, dans cette grande complexité, concevoir des politiques publiques plus efficaces, plus coopératives, aux bonnes échelles ? C'est bien l'objet et l'ambition de l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise que de contribuer à la connaissance, à la compréhension et au développement de ces territoires aussi singuliers que pluriels où l'on vit, où l'on bouge, en évolution permanente¹⁴⁷. »

Elle annonce, hélas, 150 projets pour 2020 : « prospective et innovation territoriale », « planification et stratégies territoriales », « expertise thématique au service des politiques publiques ». Ses ingénieurs œuvrent concrètement à la métropolisation et à ses ravages, ce qu'ils nomment « évolution permanente ».

Sans surprise, l'Agence d'urbanisme « a notamment participé à l'émergence de la création du Smmag (ex-SMTC) et joue un rôle facilitateur entre territoires dans le déploiement du BHNS Meylan-Montbonnot¹⁴⁸. » Cela méritait un demi-million d'euros.

Le BHNS ? Un « Bus à haut niveau de service » qui reliera bientôt Meylan et Montbonnot à Grenoble - avec des voies réservées, des passages plus fréquents, des véhicules plus confortables électriques ou au biogaz - pour lequel l'Aurg fournit son assistance à maîtrise d'ouvrage au Smmag. Remarquable modèle de *synergies croisées* entre aménageurs métropolitains.

« Plus qu'une nouvelle offre de mobilité, ce projet (NdA : le BHNS) est également un outil d'aménagement du territoire qui conjugue qualité de vie, développement économique et urbain.

Campus Universitaire, Centre Hospitalier Universitaire, zone d'activités Inovallée... Le nord-est de l'agglomération est une centralité stratégique qui participe au rayonnement et à l'attractivité de notre territoire. Dans une logique d'économie des ressources, des espaces et d'une réduction des besoins de déplacements, le PLUI (NdA : Plan local d'urbanisme intercommunal) privilégie le développement urbain dans des espaces bien desservis par les transports en

¹⁴⁶ Martin Vanier, « Grenoble : une technopole en quête d'horizon métropolitain », 2007.

¹⁴⁷ www.aurg.fr

¹⁴⁸ www.aurg.fr

commun et les infrastructures cyclables. La création du BHNS et du Pôle d'échanges participe à cette stratégie d'aménagement urbain¹⁴⁹. »

CQFD. Selon le Smmag, ce super-bus transportera 15 à 20 000 voyageurs en 2023 par jour contre 10 000 aujourd'hui. C'est ce que les technocrates nomment « une réduction des besoins de déplacements ». En attendant le BTHNS – Bus à *très* haut niveau de service. Mais l'ADTC, l'Association pour le développement des transports en commun, préférerait un tram : « Quand on se projette en 2030, il faut être ambitieux¹⁵⁰ », sermonne son vice-président François Lemaire.

Inutile d'accabler le lecteur d'exemples. On a compris le principe : les réseaux de transport, bus, tram, vélo, téléphérique, parapente ou trottoirs roulants, toujours plus vastes, denses et innovants, n'ont pas pour objet de réduire les déplacements, mais de les augmenter au rythme de l'enflure métropolitaine qu'ils alimentent. Ils repoussent sans fin les limites de la métropole, comme l'atteste le *think tank* The Shift Project dans son diagnostic de la Métro :

- « - forte urbanisation en fond de vallée, avec une grande densité de population dans la ville-centre et ses communes limitrophes.
- forte extension résidentielle pavillonnaire qui a progressivement gagné la deuxième, puis la troisième couronne de l'agglomération.
- mitage territorial dû à l'urbanisation non contrôlée des années 1960 et 1970, et à l'installation opportuniste des activités économiques désormais en déclin, qui conduit à une fragmentation socio-spatiale du territoire et à l'apparition de friches d'activité et de vacances immobilières.
- affirmation de l'organisation polycentrique du territoire avec l'engagement de grands projets urbains visant à créer de nouvelles centralités de proximité.
- affaiblissement des centralités commerciales historiques, au profit de grandes zones de périphérie qui continuent à se développer, par le biais de grands projets urbains¹⁵¹. »

Comment la Métro nous enferme dans la *smart city*

D'abord, la ville s'étale : extension urbaine. Puis elle se densifie : population, activités, réseaux. Enfin les institutions et les infrastructures achèvent l'intégration urbaine. Vient alors la gestion optimisée de la ville-machine : imbrication technologique et pilotage automatique par les services centraux. Ils appellent ça *smart city*. C'est là que nous en sommes.

« Une plateforme multi-métier connecte entre eux les différents métiers (éclairage public, vidéo-protection, bornes de recharge, barrières automatiques...), et assure une gestion centralisée de l'espace urbain dans un poste de commandement unique¹⁵². »

Reprenons le Chronobus. Dès 2015, le Grenopolitain paie son billet avec sa carte bancaire sans contact. « Grenoble est ainsi la première ville de France à tester ce paiement sans contact, à l'étranger, Londres le fait déjà. C'est facile et pratique¹⁵³. »

Plus facile encore : payer avec son *smartphone* - c'est le « Tag & Pass ». Toujours plus pratique, voici le ticket par SMS : « il vous suffit de taper 1H (pour une heure) au 92 123 et le tour est

¹⁴⁹ www.lametro.fr

¹⁵⁰ *Le Daubé*, 30 août 2017.

¹⁵¹ The Shift Project, « Etude de cas : territoire de Grenoble-Alpes-Métropole », février 2020.

¹⁵² « Des territoires plus fertiles grâce au numérique », Smart building alliance for smart cities, mars 2018.

¹⁵³ *Le Daubé*, 28 septembre 2015.

joué. (...) "Nous sommes toujours à l'affût des innovations technologiques permettant de simplifier les déplacements des usagers", se félicite Yann Mongaburu, président du SMTC¹⁵⁴. »

Maintenant que nous sommes gouvernés par un grand syndicat sur un territoire unifié, il est temps d'annoncer « le lancement du nouveau système billettique grenoblois et du Pass mobilité (...) qui devrait être opérationnel à l'automne 2020 et dont la réalisation coûtera 18,18 M€ (ou 19,9 M€ avec le paiement par CB sur valideur). »

Yann Mongaburu : « Il s'agit de prévoir l'intermodalité avec les territoires voisins. Pour cela, on parie sur la généralisation de la carte régionale OÙRA !, lancée en 2005 sur le bassin grenoblois, acceptée par 22 réseaux fin 2017, et par 29 réseaux à terme. (...) C'est un pari sur le numérique pour utiliser toutes ses possibilités, c'est aussi un choix de société. Et il y aura un accompagnement pour les personnes éloignées des usages numériques ou éloignées des transports en commun, assure Yann Mongaburu. Nous avons deux ans pour accompagner le public¹⁵⁵. »

Pour pousser le troupeau grâce à son puçage électronique. Mais il faut avoir mauvais esprit pour critiquer une solution innovante de mobilité *durable*.

Quel « choix de société » le Président Mongaburu a-t-il fait pour nous ? La carte électronique de transport à l'échelle mégapolitaine lubrifie les déplacements toujours plus longs et complexes d'usagers toujours plus nombreux dans un milieu toujours plus dense, pressé, agressif. On voit le progrès de la « qualité de vie ». Pensez que les enfants, voici moins d'un siècle, marchaient souvent 30 minutes pour se rendre à l'école. L'horreur préhistorique.

Seul un pilotage centralisé, cybernétique (*kuber* : pilote), peut assurer le fonctionnement de cette *monade urbaine*, pour reprendre le titre du roman de Silverberg¹⁵⁶. Des algorithmes digérant des millions de données transmises à distance instantanément grâce à l'interconnexion électronique. Vous validez votre ticket à telle heure, vous passez de tel Chronobus à tel TER, vous faites le même trajet cinq jours sur sept, vous rentrez plus tard le jeudi, vous êtes absent trois semaines par an, vous êtes des centaines de milliers.

Silverberg cite Cicéron en épigraphe :

« Nous avons été créés pour nous unir à nos semblables, et pour vivre en communauté avec la race humaine. » (*De finibus*, IV)

Il cite également Rousseau :

« L'homme est de tous les animaux celui qui peut le moins vivre en troupeaux. Des hommes entassés comme des moutons périraient tous en très peu de temps. L'haleine de l'homme est mortelle à ses semblables : cela n'est pas moins vrai au propre qu'au figuré. » (*Emile*, Livre I^{er})

Et qui pourrait dire le contraire en ces temps d'épidémie pneumonique, de société de masse et de lapidations électroniques sur les « réseaux sociaux ».

La ville-machine fonctionne parce que ses composants d'origine humaine désirent en être les rouages imbriqués, tournant sur des axes et au rythme déterminés par la calculatrice centrale. Mère-Machine s'occupe de tout, il suffit de suivre la voix sucrée du GPS, les conseils - ou plutôt

¹⁵⁴ *Le Daubé*, 3 décembre 2017.

¹⁵⁵ *Le Daubé*, 2 février 2018.

¹⁵⁶ Robert Silverberg, *Les Monades urbaines*, Robert Laffont, 1974.

les consignes - d'achats d'Amazon, et les horaires du train en direct sur l'appli SNCF. Ou de s'en remettre à la laisse numérique de la Métro pour respecter la limite d'un kilomètre autour de chez soi par temps d'épidémie, grâce à la géolocalisation de son *smartphone*¹⁵⁷.

Les métropolitains perdent l'habitude de décider par eux-mêmes à mesure que croît l'emprise technologique. Dans la *smart city* comme dans les voitures autonomes, nous ne sommes que les passagers de nos vies. A quoi bon vivre, les machines le font mieux que nous.

Seule notre soumission à Mère-Machine peut prolonger notre existence sur une planète dévastée par cette même machine. Il faut rationner/rationaliser l'usage des ressources ; qui mieux que les ingénieurs Verts pour nous guider vers l'*écocitoyenneté* dirigée par ordinateur ?

Voyez l'adjoint au maire de Grenoble, le Vert Vincent Fristot, président de la Société d'économie mixte GEG – Gaz électricité de Grenoble - producteur et distributeur métropolitain d'électricité. Chercheur au Gipsa-Lab (recherches sur les signaux et systèmes), et enseignant à Phelma, « école nationale supérieure de physique, d'électronique et des matériaux » à Minatoc, il pilote GEG avec à ses côtés au conseil d'administration, la Verte Christine Garnier, conseillère municipale, diplômée de l'INPG, ex-ingénieur chez Siemens et Schneider, aujourd'hui « ingénieur-conseil en énergie et efficacité énergétique » pour les industriels, ou Raphaël Marguet, diplômé de l'INPG, co-fondateur de eBikeLabs, *start up* qui vend un gadget de planification et de gestion de batterie pour les vélos électriques, et qui se finance en vendant les données de ses clients pour de la pub ciblée.

GEG et la Métro sont les avant-postes de la fausse « transition énergétique » : la transition *numérique* de l'énergie via les *smartgrids*, les réseaux intelligents. Grâce à eux, les Grenopolitains seront connectés au poste de pilotage central des réseaux d'ici 2024, par des compteurs « encore plus intelligents » que le Linky d'Enedis. En pleine fronde anti-Linky, le conseil métropolitain vote à l'*unanimité*, le 1^{er} avril 2016, un vœu en faveur du déploiement de ces mouchards électroniques, « afin de mettre fin aux fantasmes¹⁵⁸ ».

Logique : la métropole teste depuis des années la collecte instantanée des données des habitants via sa plateforme VivaCité, devenue « Métro Energie » et le projet SmartGrids EcoCité sur le nouvel « écoquartier » de la Presqu'île. Allié au groupe d'informatique Atos Worldgrid, spécialiste des réseaux communicants, GEG expérimente une plateforme combinant le gaz, l'eau, la chaleur, l'électricité, « capable de centraliser, traiter, croiser et de restituer les données de consommations à [ses]clients (particuliers, professionnels, élus et techniciens de la ville), avec la coopération inédite des acteurs énergétiques locaux (compagnie de chauffage, Régie des Eaux...) et la mutualisation de leurs outils et de leurs données¹⁵⁹. »

Selon le site fournisseur-energie.com, « La ville de Grenoble est l'une des premières villes à bénéficier d'une telle gestion des données et de la consommation en temps réel, aussi précise. »

Le *Green New Deal* d'Eric Piolle, ou la métropole sous contrainte

Déception de nos auditeurs, lors des innombrables réunions publiques anti-Linky auxquelles nous sommes conviés à travers la France. « Vous à Grenoble, avec votre maire écolo, vous devez être préservés ? »

¹⁵⁷ www.metromobilite.fr/jepeuxmedeplacera1kmdemondomicile.html

¹⁵⁸ *Le Daubé*, 3 avril 2016.

¹⁵⁹ <https://reseaux.geg.fr/311-innovations.htm>

Notre « maire écolo » vote pour les « compteurs intelligents » avec ses collègues de la Métro. Mieux, il se vante d'accueillir chez lui une usine qui les produit :

« Christophe Ferrari et moi-même avons facilité l'arrivée d'une nouvelle usine de compteurs électriques indiens (CG)¹⁶⁰. »

Il marche sur les traces de ses collègues Verts qui, depuis 20 ans, ont soutenu l'expansion technoproduituelle de Grenopolis – de Minatec au projet Giant sur la Presqu'Ile, qui « fera de Grenoble une des grandes capitales de la recherche, un centre d'excellence mondial¹⁶¹ », se félicitait le Vert Serge Revel en 2007.

Eric Piolle inaugure sous les flashes en juillet 2017 le « Technopole » de Schneider Electric, un bâtiment « Smart grid ready intelligent » en dauphinois dans le texte, où la R&D du groupe développe ses « solutions smart city » et ses plateformes « compatibles Internet des objets »¹⁶². Pour accueillir ce Minatec de la *smart city*, il pose tout sourire à côté de Christophe Ferrari, de Frédérique Vidal, actuelle ministre de la recherche et – comme on se retrouve – de Geneviève Fioraso, ex-adjointe PS à l'innovation de Michel Destot, ex-ministre de la Recherche, experte en inaugurations *high tech*. Au temps pour ceux qui croyaient que Grenoble avait changé.

Grâce aux technologies de Schneider Electric, d'IBM et de leurs complices, le poste de pilotage connaît vos habitudes et vous dessert selon la disponibilité et les besoins du réseau. Afin de recharger les véhicules électriques (nucléaires), et les millions d'objets connectés de la ville-machine, on ne peut plus vous laisser décider de vos usages à domicile. Le pilote automatique baisse le chauffage d'un degré durant une heure chez vous (on appelle ça « effacement ») puisque les enfants rentrent plus tard, et lance le lave-linge connecté à l'heure adéquate pour le réseau. Où est le problème, si ça permet la « transition énergétique » ?

« La Métropole donnera la garantie que les données sont utilisées en toute transparence, dans le respect de la législation et de la protection des données personnelles, et à bon escient : à l'échelle individuelle dans un parfait respect de la transparence sur la protection de la donnée individuelle et à l'échelle territoriale comme outil d'aide à la décision pour des actions à mener au service de la transition énergétique. (...) cet outil pourra permettre un véritable pilotage des politiques énergétiques du territoire¹⁶³ », rassure l'Association démocratie écologie solidarité (Ades), l'avant-garde historique des Verts à Grenoble.

A supposer que l'on consente à ce pilotage extérieur de nos machines à habiter, les « garanties » de la Métro et de l'Ades ne garantissent rien d'autre que leur volonté obtuse de faire leurs volontés. Elles ne sont valables (et encore), que le temps de surprendre le consentement des Grenopolitains. Nous n'avons nul besoin de garantie, en revanche, pour savoir que l'infrastructure de surveillance et de contrainte une fois mise en place, étendra ses prérogatives suivant ses propres raisons et celles des technocrates qui la représentent auprès de ses administrés.

Au nom de cette même gestion écolo-policière, et sur l'impulsion de l'élu Vert Georges Oudjaoudi, la métropole puce les poubelles grenopolitaines depuis 2019. Il s'agit de calculer pour chacun sa « taxe d'enlèvement des ordures ménagères *incitative* » (Teomi). Les services techniques équipent les poubelles d'une puce RFID (*radiofrequency identification*) et les

¹⁶⁰ *Acteurs de l'économie-La Tribune*, 12 mars 2015.

¹⁶¹ Cf. « Quand les Verts vendent Minatec », sur www.piecesetaindoeuvre.com

¹⁶² <https://www.se.com/fr/fr/about-us/newsroom/greenovalley.html>

¹⁶³ <http://www.ades-grenoble.org/wordpress/2017/10/06/>

camions-poubelles de lecteurs et d'antennes. A chaque ramassage, votre poubelle est scannée ; votre facture dépend du nombre de levées.

Applaudissements du site *Reporterre*, haut-parleur du *citoyennisme* Vert et des *green technologies* :

« "Les données sont récupérées par le logiciel que nous déployons avec les services techniques de Grenoble", explique René Jacob, fondateur de Gesbac environnement, chargé de la gestion informatique de la collecte des déchets. Ce logiciel est le cerveau de l'opération. "Il est interfacé avec le fichiers des impôts locaux. Chaque année, ceux-ci adressent le montant de leur taxe aux habitants. Lorsqu'il s'agit d'un immeuble collectif, celle-ci est répartie en fonction de la valeur locative de l'appartement", explique-t-il.

Le montant de la taxe est ensuite porté sur la taxe foncière payée chaque année. Les seules données récupérées dans le logiciel sont l'adresse des gens et le volume des déchets. "La TEOMI n'est pas plus 'intrusive' qu'une facture d'eau ou d'électricité. Les collectivités qui la mettent en place, ainsi que tous les acteurs concernés, sont d'ailleurs soumis au nouveau règlement européen pour la protection des données personnelles (RGPD)", rassure Alexandra Gentric (NdA : chargée du suivi des projets de tarification incitative à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie)¹⁶⁴. »

Quant aux millions de puces RFID obsolètes, remplacées et mises à la poubelle chaque année, pensez à les jeter dans le bon bac. Ni *Reporterre* ni les technocrates de la Métro ne mentionnent les ravages écologiques de l'industrie numérique que nous avons si souvent documentés. Nos lecteurs savent la pollution massive, le pillage de l'eau et des ressources naturelles, la monstrueuse consommation d'électricité de l'usine à puces STMicroelectronics de Crolles et de tout « l'écosystème » industriel grenoblois qui guigne les marchés de la *smart city*. Mais le numérique emploie 40 000 *inclus* à Grenopolis¹⁶⁵ et chacun sait que leurs emplois valent plus que nos vies. Ni *Reporterre* ni les technocrates de la Métro ne veulent faire de peine à François Ruffin et à leurs amis « rouges-verts » de La France insoumise.

Combattre la catastrophe écologique par la « ville intelligente », c'est éteindre un incendie en l'arrosant d'essence.

Panorama. Grenopolis collecte nos données de transport, de consommation d'eau, de gaz, d'électricité, d'usage de nos poubelles. Mais aussi de stationnement, depuis que les horodateurs enregistrent les plaques d'immatriculation. De vidéosurveillance, puisqu'aucune des 71 caméras de Grenoble n'a été retirée, en dépit de la promesse de Piolle (« c'était une blagounette » - *sic*). Pire, les automobilistes sont désormais filmés pour contrôler qu'ils ne voyagent pas seuls quand ils utilisent les voies de covoiturage. Pillage de données encore avec les bibliothèques numériques, qui remplacent les bibliothèques réelles supprimées par la municipalité Rouge-Verte. Celles qui restent seront bientôt équipées de lecteurs et de puces RFID. Puis, les Grenopolitains confinés ont pris de nouvelles habitudes *sans contact* grâce aux plateformes numériques de consommation culturelle (« Fête comme chez vous ») et d'entraide entre voisins (« Entraidons-nous ») développées par la municipalité Piolle et la métropole. Comment aurait-on survécu sans Internet. On en passe. Impossible de vivre sur son territoire sans être connecté à la cyber-mère gestionnaire des flux et des stocks. On ne discute pas avec les systèmes automatés. Si vous refusez les procédures du pilotage cybernétique, essayez la vie dans les bois.

¹⁶⁴ *Reporterre*, 5 septembre 2019.

¹⁶⁵ *Grenoble-Alpes-Métropole*, janvier 2018.

« La richesse de l'exploitation de données naît dans la capacité à croiser des bases de différentes sources. La mutualisation de la gouvernance de ces données au niveau des EPCI (NdA : établissements publics de coopération intercommunale, comme les métropoles) prend donc tout son sens¹⁶⁶ », dit un rapport parlementaire.

Plus on interconnecte (les objets, les humains, l'environnement urbain, les véhicules, etc), plus on collecte de données, plus on renforce la puissance et l'efficacité des systèmes d'« intelligence » artificielle agissant à notre place. Ça tombe bien, voici la 5G, dernière génération de réseau mobile ultra puissant, chaînon manquant de la *smart city* et de l'Internet des objets – objets autonomes et automatisation de nos vies.

Comme dit l'Arcep, l'autorité française de régulation des communications, « la 5G devrait agir comme facilitateur de la numérisation de la société ». Traduction : le *Smartien* ne peut plus faire un geste qui ne soit capté, analysé puis *anticipé* par les algorithmes. Les machines, connaissant ses habitudes, décident à sa place, et il trouve ça bien pratique. Pendant ce temps, il s'immerge dans des films et jeux en réalité virtuelle téléchargés en moins d'une seconde. Le voici débarrassé du souci de vivre, de penser et de choisir - efforts délégué à la « machine à gouverner », ainsi nommée par le chroniqueur scientifique du *Monde* Pierre Dubarle en 1948.

Une raison pour faire de Grenoble l'une des villes-tests de la 5G. Le Commissariat à l'énergie atomique, fidèle à sa vocation techno-révolutionnaire, a obtenu dès 2016 l'autorisation de l'Arcep d'expérimenter la 5G à Minatec – autorisation renouvelée jusqu'en 2019. Les ingénieurs grenoblois, ces progressistes ouverts, tolérants et avant-gardistes qui ont porté la municipalité Verte-Rouge d'Eric Piolle au pouvoir en 2014, poursuivent leur œuvre de déshumanisation avec obstination et réussite. Ils ont amélioré les technologies 5G lors des Jeux olympiques de 2018 en Corée du sud (projet « 5G Champions »). Avec leurs collègues et voisins de Radiall, ils mettent au point les antennes radiofréquences du nouveau réseau¹⁶⁷. Cette expertise permet à Grenopolis d'accueillir en 2018 le centre R&D du Chinois Huawei, champion numérique et aspirateur à données. Christophe Ferrari exulte de cette prise qui prouve « une fois encore l'attractivité du territoire métropolitain grenoblois aux yeux des investisseurs étrangers¹⁶⁸. »

Autosatisfaction partagée par Eric Piolle, à l'occasion du salon SemiCon Europe 2016 consacré à l'Internet des objets (IoT). Selon l'ingénieur-maire Vert, Grenoble a
« l'histoire et les savoir-faire pour permettre à l'Europe de capter la valeur de ces nouveaux marchés, pour rassembler IoT et semi-conducteurs¹⁶⁹ ».

On dirait du Michel Destot, l'ingénieur-maire précédent. Peu importe leur couleur, les technocrates mènent le même projet rationalisateur et expansionniste.

Et comme Destot avait compté sur une candidature aux Jeux olympiques 2018 pour renforcer *l'attractivité du territoire*, son successeur, lui, mise sur le label « Capitale Verte de l'Europe 2022 ».

Piolle : « Du fait de ma carrière de cadre dirigeant dans l'industrie, je sais qu'innover au bon moment est la clé de la réussite économique. L'histoire de notre territoire de montagne en est la preuve : de la houille blanche aux gantiers mutualistes (qui se souvient que Grenoble fut capitale européenne du gant ?), de la révolution numérique aux recherches sur l'infiniment petit, à chaque fois Grenoble

¹⁶⁶ « De la smart city au territoire d'intelligence (s) », rapport au premier ministre, Luc Belot, avril 2017.

¹⁶⁷ <https://www.industrie-techno.com/article/radiall-et-le-cea-leti-s-allient-pour-developper-les-futures-antennes-5g.56585>

¹⁶⁸ <https://acteursdeleconomie.latribune.fr/territoire/2018-11-29/le-chinois-huawei-choisit-grenoble-pour-son-centre-de-r-d-799192.html>

¹⁶⁹ <https://www.silicon.fr/iot-balles-neuves-semi-conducteurs-europe-161335.html>

est en avance... c'est dans son ADN ! (...) Pendant une année complète, Grenoble serait mise à l'honneur comme territoire démonstrateur des transitions à travers toute l'Europe. Tout le bassin de vie accueillerait décideurs et investisseurs internationaux pour accélérer nos projets et s'inspirer des initiatives qui réussissent ailleurs. Une formidable reconnaissance des atouts de notre territoire¹⁷⁰ ! »

Ça c'est de l'écologie. Peu importe la couleur, l'important est d'être Capitale. Cela dure depuis 150 ans¹⁷¹. Le magazine de la Chambre de commerce nous le rappelle une fois de plus : « Intelligence artificielle : Grenoble en tête¹⁷² ! ».

C'est tout naturellement qu'Eric Piolle introduit le 19 octobre 2019 le colloque de l'Académie delphinale : « Naissance et développement de l'intelligence artificielle à Grenoble. De Vaucanson aux enjeux du XXI^e siècle », alors que s'ouvre dans sa ville l'un des quatre « Multidisciplinary Institutes in Artificial Intelligence » de France. De Vaucanson à Eric Piolle, en passant par Aristide Bergès, Louis Néel, Jean Therme et Michel Destot, Grenopolis est la métropole des ingénieurs à la conquête de la première place.

La Métro, paravent de l'anti-écologie de Piolle

La « valeur ajoutée » du dernier maire est son discours modulable en fonction des circonstances et des interlocuteurs. Le transfert à la Métro de la compétence « développement économique, innovation et recherche », lui permet en outre de s'exonérer de la culpabilité morale et politique pesant sur les nécrotechnologies et la destruction créatrice (*alias* croissance). Christophe Ferrari à la Métro lui sert de paravent et d'homme de paille. La Métro ne peut fonctionner contre les volontés et la prépondérance de la ville centre. Elles sont condamnées à s'entendre sur l'essentiel et les grandes décisions. Ce qui permet à Piolle de tenir un discours « écologiste » à la Ville et dans les médias, et d'avoir à la Métro une action et des votes « économistes ».

Eric Piolle, le maire caméléon. Ainsi se glorifie-t-il du soutien de Cyril Dion, défenseur médiatique des écoquartiers et des *fablabs*, dont le film *Demain* (« Partout dans le monde des solutions existent ») a fait ses meilleures entrées en province à Grenoble ; de Daniel Cohn-Bendit, le libéral-libertaire qui l'a filmé dans son documentaire *La Traversée* réalisé pour les 50 ans de mai 68 ; d'Edgar Morin, promoteur de la cybernétique en France (sous le nom de « complexité ») et qui pose désormais au pourfendeur de « l'algorithmisation de la société », invité à discourir à l'Hôtel de Ville.

Il reçoit les rouges François Ruffin et Clémentine Autain, la colistière d'Anne Hidalgo Audrey Pulvar, l'ex-Marcheur Matthieu Orphelin entre autres, pour jouer au foot avec lui le 11 mars 2020, juste avant les élections municipales. Reportage flatteur dans *Libération* :

« D'autres saluent le fait que Piolle exerce le pouvoir sans trembler. Et qu'il entretient des bons rapports avec toutes la gauche¹⁷³. »

Anne Hidalgo, qui intitule son programme pour les municipales de 2020 « Paris en commun », sur le modèle du « Grenoble en commun » de Piolle, ne peut que se féliciter du résultat de celui-ci au premier tour, avec 46,6 % des votes, soient 16 766 voix. C'est-à-dire, un inscrit sur cinq.

¹⁷⁰ *Présences*, 11 mars 2019.

¹⁷¹ Cf. *Sous le soleil de l'innovation, rien que du nouveau !* Pièces et main d'œuvre, L'Echappée, 2013.

¹⁷² *Présences*, 26 février 2020.

¹⁷³ *Libération*, 12 mars 2020.

Si nos arguments contre la *smart city* peuvent servir son image « humaniste », le promoteur des réseaux et capteurs « intelligents » nous pille sans vergogne, quitte à s’emmêler la langue dans des phrases tirebouchonnées.

« Pour prendre l’exemple de la *Smart City* bourrée de capteurs et de pilotage, la cité n’est pas regardée comme un foyer humain, mais comme une sorte d’usine dont il faut optimiser les déplacements et la production de déchets des pions humains. Les humains sont considérés comme des pions dont il faudrait optimiser les actions.

La Smart City, avec son pilotage total, est déshumanisée. Elle est construite sur une mythologie techno-scientiste dans laquelle on n’a pas besoin de questionner à nouveau notre humanité et nos façons de vivre. On a juste besoin de se laisser piloter par le monde technoscientiste.

À l’inverse, je crois que la ville est un foyer humain qui concentre des solidarités, de la production de connaissances, de culture, d’échanges, que c’est profondément humain et que nous regardons la *Smart City* à rebours de ce qui est communément admis dans la littérature techno-scientiste. Nous ne sommes pas technophobe par principe, mais ça ne peut s’impliquer que dans une conversion humaine et l’exercice de la liberté humaine. Je n’ai pas envie de vivre avec une multitude de capteurs et suivant les préceptes de gens qui me pousseraient à avoir des comportements écologiques comme ils ont essayé de me pousser à consommer de façon compulsive. C’est une atteinte à mon humanité¹⁷⁴. »

Vous pouvez rire, jaune ou Vert. Il s’agit bien du maire ingénieur de Grenoble, candidat à sa réélection en mars 2020, qui dénonce ce qu’il fait à la Métro avec ses adjoints Yann Mongaburu et Vincent Fristot, depuis 2014 ; et qui fera ce qu’il dénonce aujourd’hui, dès le lendemain de sa réélection et jusqu’en 2026.

Celui-là même qui met en œuvre la politique métropolitaine détaillée dans les pages qui précèdent. C’est que nos technocrates n’ignorent pas les effets de leurs décisions dans certains quartiers de l’opinion. La langue va où la dent fait mal, mais s’ils nous payent de mots, ils ne changent rien à leurs actes.

Nous vivons à Grenoble depuis trop longtemps pour ignorer ce qu’ils ont fait de notre ville et de nos vies.

Un humoriste grenoblois en tournée, de passage dans sa ville natale, accroche notre attention.

« Quant t’as grandi à Grenoble, t’as peur de rien. (...) A Grenoble, on est très fort mentalement. Parce que c’est une ville très dure, les mentalités y sont très fermées, il y a un truc quasi antipathique et tu ne t’en rends compte que quand tu vas voir ailleurs comment ça se passe. (...) D’où vient cette violence grenobloise ? D’où vient ce tempérament ? C’est comme souvent lié aux questions économiques : à Grenoble il y a plein de quartiers, avec des populations qui sont dans la survie. (...) On en revient toujours à ça : la lutte des classes, la tension générale¹⁷⁵. »

Des quartiers pauvres, il n’en manque dans aucune métropole. La lutte des classes n’est pas une innovation locale. Mais Grenopolis, première ville pour les chercheurs et ingénieurs, prospère depuis Aristide Bergès et la « houille blanche » par la tyrannie de *l’innovation*. Tu t’adaptes ou tu

¹⁷⁴ <https://lvsl.fr/notre-societe-revendique-legalite-contre-le-neo-darwinisme-demacron-entretien-avec-eric-piolle/>

¹⁷⁵ Waly Dia, in *Le Daubé*, 11 février 2020.

crèves. « C'est la tyrannie de la réussite, les pauvres laissent la place aux riches », avait en son temps résumé le conseiller municipal PS Bernard Pecqueur¹⁷⁶. Près de 20 ans plus tard, une économiste de l'école de commerce de Grenoble note : « Il y a à Grenoble une polarisation des situations économiques et sociales¹⁷⁷. »

Toutes les simagrées inclusives des technocrates roses, rouges et verts ne peuvent masquer le vrai visage du techno-totalitarisme. La *Silicon Valley dauphinoise*, reconvertie en *smart city in the Alps*, se développe en détruisant son territoire, ses habitants, leur mode de vie, et en se flattant de cette éradication depuis 150 ans.

« Les Alpes deviennent le lieu métaphorique de la rencontre entre deux archétypes, celui de la modernité technicienne incarnée par l'ingénieur, celui de l'archaïsme et du retard, représenté par le montagnard¹⁷⁸. »

On ignore si le tempérament grenoblois existe – surtout avec la rotation permanente d'une main d'œuvre d'ingénieurs-chercheurs internationaux. Il se peut que demeure, engrammée dans l'esprit local, la trace d'une vieille et perpétuelle défaite des « montagnards » face aux ingénieurs. En quoi Grenopolis demeure un « laboratoire », le modèle métropolitain. Conclusion de notre humoriste : « En fait, la France en ce moment, c'est Grenoble¹⁷⁹ ! »

On reprend tout depuis le début.

Les routes s'ouvrent dès que la bande sort de l'autarcie, de son territoire de chasse et de cueillette, pour échanger et piller. Le troc et le vol résultent de multiples raisons qui peuvent se ramener à une seule : le territoire ne suffit plus aux besoins anciens ou nouveaux du groupe.

Le tabou de l'inceste, si l'on en croit les anthropologues, imposait déjà l'échange des femmes, sinon leur rapt, et sans doute la dot. De même, le don et le contre-don maintiennent les liens et un assaut de générosités entre groupes voisins. Mieux vaut un don écrasant qu'une massue en pleine face.

La croissance démographique, la pénurie de gibier, de graines et de fruits, le besoin de se procurer du sel, des pierres, des métaux, l'envie d'acquérir des peaux, des poteries, des bijoux, peuvent pousser les voyageurs de commerce fort loin de chez eux.

Le site de production du bien désiré est le marché originel. La piste empruntée par les voyageurs pour partir ou venir échanger ce produit est la route originelle.

Le site et la piste, le pôle et le réseau, forment un couple de facteurs qui fonctionnent en cercle vicieux, suivant une perpétuelle spirale croissante. Tantôt les besoins du pôle l'amènent à étendre son réseau (ses réseaux), tantôt les besoins du réseau l'amènent à grossir son pôle (ses pôles).

Par « besoin », on entend deux types d'évolution. Le premier type, immanent, spontané, relève d'une logique intrinsèque et impersonnelle, d'un processus sans sujet. La population et ses besoins augmentent, stagnent ou diminuent d'eux-mêmes, de façon spontanée, et en conséquence sa ville et ses échanges, augmentent, stagnent ou diminuent de façon tout aussi spontanée. Cette évolution n'est que celle qui arrive parmi d'autres possibles.

Le second type relève du projet voulu, pensé, réalisé par ceux qui détiennent le pouvoir, c'est-à-dire les moyens de leurs volontés ; et que pour cette raison, on nomme les *mécanocrates*, les puissants, du grec *mékhané*, moyen/machine et *cratos*, pouvoir ; par opposition aux *acrates*, les

¹⁷⁶ *Le Daubé*, 04 juin 2002.

¹⁷⁷ *Le Daubé*, 11 mars 2020.

¹⁷⁸ « L'ingénieur, la Houille Blanche et les Alpes : une utopie modernisatrice ? », Anne Dalmasso, in *Le Monde alpin et rhodanien, Revue régionale d'ethnologie*, n°1-3/2001

¹⁷⁹ Waly Dia, in *Le Daubé*, 11 février 2020.

subissants, sans moyen ni pouvoir ; et qui pour cette raison subissent les volontés des puissants. Quitte à les envier et à revendiquer le partage de la puissance.

Ces deux types d'évolution se conjuguent et s'opposent, comme se conjuguent et s'opposent le besoin primaire et l'envie secondaire. Cependant la résultante de leur duo et de leur duel est bien celle qu'on nous enseigne sous le nom de « sens de l'histoire » et qui, en 12 000 ans, a changé une population de cinq millions de chasseurs cueilleurs en onze milliards d'internautes d'ici la fin du siècle, tandis que les *mécanocrates* et leurs projets l'emportaient toujours plus sur la passivité routinière des *acrates*. Il n'y a pas aujourd'hui d'action plus volontaire, plus pensée ni concertée que le développement des moyens de production et d'échange ; c'est-à-dire des moyens de la puissance. Que cette planification soit collective (« démocratique ») ou élitare (« oligarchique ») n'a aucune importance. Les subissants adhèrent pleinement aux projets des puissants, convaincus qu'ils profiteront eux aussi, même avec retard, du ruissellement de cette puissance accrue.

Un cycle incessant et en accélération perpétuelle accumule des moyens en vue de plus de moyens, $M - M' - M''$, etc., avec pour objectif ultime la conquête de *tous les moyens*, ou plutôt des *moyens de Tout*, $M + \text{infini}$, c'est-à-dire de la Toute-puissance. Il s'agit pour « l'Homme » de se rendre maître et possesseur des moyens de la Toute-puissance, c'est-à-dire de la Toute-puissance elle-même. Objectif métaphysique tacite de la religion du progrès dont les *mécanocrates* forment la classe dominante et les *acrates*, le troupeau d'ouailles poussives. Etant entendu que cet « Homme » universel et abstrait n'est en fait que le masque et le prête-nom du *mécanocrate* ; et se laisse décomposer en catégories dont les *acrates* constituent à la fois la principale, la plus nombreuse et la plus opposée par sa situation, aux *mécanocrates*. Mais il ne s'en faut, finalement, que de quelques catastrophes écologiques et technologiques (chaos climatique, épidémies, accidents nucléaires, etc.), accompagnées d'une politique eugéniste déterminée (reproduction artificielle, manipulations génétiques, stérilisation et interdiction de se reproduire des masses inférieures et superflues), pour que cet « Homme » se réduise effectivement et concrètement à la seule *mécanocratie* des puissants.

De Cularo à Gratianopolis, de Grenoble à Grenopolis, de la Métro au Sillon alpin, les moyens changent et aussi changent les *mécanocrates*, les détenteurs effectifs des moyens. Aux territoires de chasse succèdent la terre et les vaches (d'où le mot de *capital*, issu de *caput*, la tête de bétail, et *cheptel*), les armes et le château, le négoce, la banque et l'argent, les usines et les barons de l'industrie et aujourd'hui les machines et leurs maîtres qui les pilotent. Norbert Wiener nomme *cybernétique* (de *kuber-* pilote en grec), cette science du pilotage des machines, sinon de la Machinerie générale, cependant que le sociologue marxiste Henri Lefevre raille les *cybernanthropes*.

Depuis un siècle cependant, et plus encore depuis la deuxième guerre mondiale, le mot de *technocrates* (William Smith, 1919) s'est imposé pour désigner les maîtres, détenteurs et serviteurs des moyens, ceux qui imposent leur développement comme une fin en soi, « purement » technique et transcendant les oppositions politiques subjectives au profit de la rationalité objective.

La technocratie, c'est le régime post-politique dans lequel vivent les pays technologiques avancés où l'expertise technique a supplanté la décision (sans parler de la discussion) politique. Le mot désigne par extension la classe dirigeante des sociétés technologiques.

La technostructure, elle, désigne plus spécifiquement le personnel technique de la technocratie (experts, spécialistes, scientifiques, chercheurs, ingénieurs, techniciens, cadres...). De même qu'il y avait une haute et une basse noblesse, un haut et bas clergé, une haute et petite bourgeoisie, etc., avec des possibilités d'ascension difficiles et disputées, n'importe quel diplômé du MIT ou de l'ENA peut rêver d'un poste de direction à la tête de l'entreprise ou de l'Etat.

Pour revenir à Grenopolis, les 120 élus au conseil de la Métro, sont des vestiges et des fantômes du régime politique dont ils servent à maintenir l'apparence. Nombre d'entre eux, et les principaux, font partie de la technostructure et du personnel technocratique dont ils partagent les buts, les intérêts et la « culture », c'est-à-dire les façons d'opérer. Ceux qui tiennent aux apparences et qui persistent à voter et à soutenir des candidats en vue des élections municipales de mars 2020, ne voteront donc que pour des fantômes. *Ils n'éliront et ne soutiendront au mieux que leurs représentants à la Métro*, l'enceinte résiduelle du pouvoir politique local, c'est-à-dire les 49 maires et leurs adjoints désignés.

Quant à ces représentants, c'est maintenant un cliché qu'au-delà des vernis qui distinguent leurs apparences, ils ne se disputent que pour faire la même chose sur le fond, avec éventuellement des différences de détail sur la forme. Les plus importantes étant le nom et la photo (*l'image, le profil*), de ceux qui auront les postes, les titres et les hochets qui vont avec.

Que ces représentants, hommes ou femmes, homos ou hétéros, blancs ou bruns, de droite ou de gauche, représentent tous la même technocratie dirigeante avec sa culture, ses intérêts, ses volontés de puissance, c'est un autre cliché. Tous ? Oui, tous. Même Carignon, le voyou politique, ex-ministre de l'écologie, qui a inauguré durant ses mandats de maire (1983-1995) le tramway programmé par Dubedout et le synchrotron chipé à Strasbourg, tout en stoppant aux frontières le nuage de Tchernobyl. Même les « ennemis du système » - mais amis du « progrès » : ceux du Rassemblement national ou de leur liste dissidente ; les trotskismes de Lutte ouvrière, fanatiques de l'industrie, du nucléaire et des plus hideuses technosciences.

Et même la sympathique liste « anticapitaliste » (« La Commune est à nous ! »), noyauté en fait par d'autres trotskistes et gauchistes (NPA), afin de surfer – comme les autres – sur la vague verte, et de noyer sans vergogne le poisson de « l'écologie radicale » dans l'océan des revendications sociales¹⁸⁰. Ainsi nos récupérateurs cachent-ils la forêt industrielle et technologique derrière l'arbre capitaliste, comme ils se cachent eux mêmes derrière des « citoyens éco-solidaires », suivant l'éternel principe : ratisser large pour tenir serré.

Avis aux intéressés : nul ne peut se dire écologiste - « radical » qui plus est - s'il ne s'oppose d'abord et toujours à la société industrielle. Que la propriété soit privée ou publique. Capitaliste ou communiste.

Que le pouvoir soit aux mains des actionnaires capitalistes ou dans celles des technocrates spécialisés, il n'y a pas, il ne peut pas y avoir, d'organisation industrielle, rationnelle et planifiée, *simultanément écologique et démocratique*. C'est une absurdité ou un mensonge, telle la fameuse roue carrée.

Encore un effort, communistes industrialistes, pour mériter ce nom « d'écologistes radicaux » que vous usurpez ces derniers temps, et tant qu'il vous paraîtra dans le vent. Dites clairement que vous réclamez, non seulement la fermeture immédiate d'Arkema et d'Ecopla, mais également celle du CEA, de la zone chimique de Pont-de-Claix, de STMicroelectronics et de la filière électronique de l'Isère. Dites que vous réclamez la fermeture immédiate de toutes les « grandes surfaces » et « zones commerciales ». Que vous réclamez la destruction immédiate des « grands ensembles » - trop grands, trop ensemble – et de toutes les abominables « machines à habiter » issues de l'imagination monstrueuse de vos urbanistes progressistes. Et naturellement le démantèlement de toutes les mégastructures routières, autoroutières, ferroviaires, aériennes et touristiques (stations de ski, Center Parcs, Walibi, etc.)

Dites que soutenez le déploiement de la traction animale, l'essor de la bicyclette, la pratique de la marche ; la remise en culture du campus de Saint-Martin d'Hères et des terres arables de l'Isère, l'installation de milliers de paysans et la réappropriation des savoir-faire agricoles et artisanaux vernaculaires, la réouverture de milliers de commerces et boutiques, d'écoles et de marchés – et de bistrotts, oui, on allait le dire. Dites que vous soutenez la renaissance des bourgs et des villages

¹⁸⁰ *Le Daubé*, 6 mars 2020.

– la seule échelle possible pour la « démocratie » - et le dépérissement de la métropole et de la grande ville.

Dites que vous souhaitez l'abolition des « richesses » et le partage d'une frugalité heureuse, épicurienne ; la décroissance, la réduction de la consommation individuelle et collective. Non seulement la fin des riches et des pauvres, mais celle des « masses » uniformes et dépersonnalisées, apparues avec la révolution industrielle, et sur lesquelles vous avez depuis fondé vos ambitions politiques.

On ne se fait guère d'illusions. Les grenouilles veulent une machine. Une Mère Machine qui les nourrisse et les punisse, de l'éprouvette au crématorium, et les délivre du souci d'elles-mêmes. Liberté, dignité, *coa-coa-coa* ? Elles s'en fichent les grenouilles. Tout ce qu'elles veulent, c'est qu'on ne leur fasse pas de mal et qu'on s'occupe bien d'elles. Alors, forcément, quand la chaleur monte et que l'eau commence à bouillir, elles coassent. *Coa-coa-coa* ! Quelle mare vont-elles laisser à leurs têtards futurs ? Et même les têtards commencent à coasser, toussétoutes en chœur, *coa-coa-coa* !... *Comment osez-vous !... Nous les futures grenouilles, vous avez détruit notre mare !* Les grenouilles – et leurs têtards – veulent une Mère Machine, mais une *machine verte*. Une machine qui les nourrisse, ça oui, et toujours plus, pour toujours plus de grenouilles (on a noté une explosion démographique de l'espèce), mais sans chauffer, sans les cuire. Mais il n'y a pas de machine verte, ça n'existe, ça ne peut exister, que dans les rêves des grenouilles et les discours de ceux qui leur mettent ces rêves dans la tête.

« - Grenouilles,

Organisons-nous toutes ensemble pour faire une mare machine, citoyenne, écologique, féministe et solidaire où nous serons toutes égales entre sœurs, même les hydrologues, les climatologues et les spécialistes des grenouilles – non, pas les cuisinières - les batraciologues, qui seront un peu plus égales que les autres. Mais c'est pour le bien commun. Il nous faut bien des *technouilles* qui nous disent quoi faire, comment le faire, et qui dirigent l'effort commun en vue d'aménager notre mare aux grenouilles ! Parce qu'il faut bien dire que c'est horriblement compliqué, et parfois dangereux, et que nous on n'y connaît rien (surtout Odile et Janine qui sont vraiment trop connes.) Mais ces *technouilles* qui nous dirigent, seront à notre service, on les contrôlera collectivement. On leur dira ce que nous voulons et elles le feront pour nous. Et si elles nous disent, *Coa ! ... Mais techniquement ce n'est pas possible !* Nous leur crierons, *Coa !... Sabotrices ! Saboteureuses !* Et nous les enverrons à la marmite ! Et voilà ! Et du coup les autres *technouilles*, elles obéiront à la volonté grenouillaire. Et nous construirons notre mare machine verte et rouge ! Verte parce qu'elle nous laissera vivre. Rouge parce que nous nous laisserons vivre. Notre mare machine sera automatisée, conditionnée, pilotée par la calculatrice centrale. Nous n'aurons rien à faire que de coasser et nous livrer à des activités créatrices, artistiques et épanouissantes, tout en gobant notre revenu universel de mouches et de moustiques, fourni par notre Mère/Mare Machine, etc. »

En fait, ce ne sont même pas leurs représentants à la Métro que les électeurs vont désigner dans quelques jours, mais – parmi les candidats qui postulent à l'emploi - les représentants de la ville-machine auprès des Grenopolitains. Ses agents et ambassadeurs, chargés d'appliquer l'unique meilleure solution technocratique en vue du progrès de la ville-machine, et d'expliquer à ses administrés les bienfaits de la *sursocialisation* technologique¹⁸¹. Ville-machine, société de contrainte. Faut-il encore l'expliquer en ces temps de contrôle informatique universel, de cyber-surveillance par drones, capteurs, caméras et applications numériques de traque des contaminés,

¹⁸¹ Cf. Theodore Kaczynski, *La société industrielle et son avenir*, Encyclopédie des nuisances, 1998.

de géolocalisation des *smartphones* pour vérifier le respect de l'Etat d'urgence sanitaire et de son assignation à résidence, de crises et d'urgences offrant tous les prétextes aux mesures de contraintes, dépolitisées par l'emploi de moyens et systèmes « purement technologiques ».

Il serait donc vain de jouer au *Canard enchaîné*, et de traquer, même pour en rire, les ridicules, les reniements, les manœuvres, les mensonges, les impostures, les mesquineries, l'arrivisme de chaque candidat – et croyez bien que, rien que pour Piolle, le « maire écologiste », nous avons de quoi faire. Ce qui nous intéresse lors de ces élections municipales de 2020, ce dont personne ne parle, c'est l'accélération, l'extension et l'intensification brutales de la machinerie urbaine, sous couvert de « transition écologique et numérique », de « technologie verte » et de « rationalisation administrative et économique ». La transformation de Grenoble, de la Métro, du Pays voironnais, du Grésivaudan et jusqu'à l'Oisans, presque, en Grenopolis, un seul et même pôle urbain, créé et structuré par ses réseaux de transport et d'énergie.

Ainsi le cliché de la pieuvre urbaine et tentaculaire, dévorant les faubourgs et les campagnes environnantes, se ranime sous nos yeux et retrouve sa vérité, si usé soit-il.

A suivre...

Pièces et main d'œuvre
Grenoble, février 2018-mars 2020
Version revue et augmentée, juin 2020

Lexique

Ades : Association démocratie écologie solidarité
ADTC : Association pour le développement des transports en commun
AOM : Autorité organisatrice de la mobilité
AOT : Autorité organisatrice des transports
Aurg : Agence d'urbanisme de la région grenobloise
BHNS : Bus à haut niveau de service
CEA : Commissariat à l'énergie atomique
EPCI : Etablissement public de coopération intercommunale
Gam : Grenoble-Alpes-Métropole
GEG : Gaz et électricité de Grenoble
Greg : Grande région grenobloise
INPG : Institut national polytechnique de Grenoble
Lahglo : Les associations des habitants du grand Grenoble
PDE : Plan de déplacements d'entreprise (variantes : PDEI - Plans de déplacements interentreprises et PDA – Plan de déplacements d'administrations)
PDU : Plan de déplacements urbains
Plui : Plan local d'urbanisme intercommunal
Rug : Région urbaine grenobloise
Smmag : Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (ex-SMTC)
SMTC : Syndicat mixte des transports en commun

Avec par ordre d'apparition

Michel Destot, maire PS de Grenoble de 1995 à 2014, chercheur au CEA, créateur de la start up Corys.

Jacques Reboh, PDG d'un groupe immobilier et président du club de hockey Les Brûleurs de loups, animateur de la marque territoriale « Grenoble Alpes ».

Maryvonne Boileau, conseillère municipale Verte en charge de la politique de la ville, conseillère métropolitaine.

Eric Piolle, maire Vert de Grenoble depuis 2014, ingénieur Hewlett-Packard, conseiller métropolitain.

Ludovic Bustos, maire de Poisat, vice-président de la Métro délégué aux espaces publics et à la voirie, vice-président du SMTC.

Christophe Ferrari, président de la Métro depuis 2014, maire de Pont-de-Claix, ex-socialiste, enseignant-chercheur en chimie.

Michel Savin, conseiller municipal Les Républicains de Domène, conseiller métropolitain et sénateur.

Jean-Damien Mermillod-Blondin, maire Les Républicains de Corenc, conseiller métropolitain, membre du SMTC.

Guillaume Lissy, conseiller municipal socialiste de Seyssinet-Pariset, conseiller métropolitain.

Emilie Marche, conseillère municipale insoumise d'Echirolles, conseillère métropolitaine.

Alexis Jolly, conseiller municipal Rassemblement national d'Echirolles, conseiller métropolitain.

Matthieu Chamussy, conseiller municipal Les Républicains de Grenoble, conseiller métropolitain.

Renzo Sulli, maire communiste d'Echirolles, vice-président de la Métro en charge de la politique de la ville et de la rénovation urbaine.

David Queiros, maire communiste de Saint-Martin d'Hères, conseiller métropolitain.

Fabrice Hugelé, ex-socialiste devenu macroniste, maire de Seyssins, vice-président de la Métro en charge de l'économie, « cadre du transport dans le privé ».

Julien Polat, maire LR carignoniste de Voiron, conseiller départemental.

Vincent Fristot, adjoint Vert à l'urbanisme et à la « transition énergétique » de Grenoble, président de GEG, trésorier de l'Aurg.

Yann Mongaburu, conseiller municipal Vert puis « Génération.s » de Grenoble, président du Syndicat mixte des transports en commun, colistier d'Eric Piolle pour les municipales de 2020.

Jean-Claude Peyrin, vice-président (LR) du Département de l'Isère, membre du SMTC.

Jean-Paul Bret, maire PRG du Pin, président du Pays voironnais, président de l'Aurg, membre du Smmag.

Geneviève Fioraso, ex-adjointe de Destot, en charge du développement économique et ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche. Marraine d'Emilie Chalas, candidate LREM.

François Bazès, vice-président de la Chambre de commerce et d'industrie et de l'Union des commerçants du Centre-ville.

Claus Habfast, conseiller municipal de Grenoble, vice-président de la Métro délégué à l'enseignement supérieur, la recherche, l'Europe et les équipements d'intérêts communautaires, chercheur.

Jacques Hennebert, ancien adjoint d'Hubert Dubedout, maire de Grenoble entre 1965 et 1983, colistier d'Eric Piolle pour les municipales de 2020.

Yannick Olivier, maire de Saint-Martin-le-Vinoux, vice-président de la Métro en charge de l'aménagement du territoire, des risques majeurs, du projet métropolitain et du Scot.

Catherine Kamowski, maire de Saint-Egrève, conseillère métropolitaine, députée LREM de l'Isère.

Jean-Yves Poirier, maire divers droite du Fontanil-Cornillon.

Alain Carignon, maire RPR de Grenoble entre 1983 et 1995, condamné à 4 ans de prison pour corruption, candidat en 2020.

Georges Bescher, ancien maire de La terrasse, ancien ingénieur du CEA-Léti.

Guy Jullien, maire de Veurey-Voroize, vice-président de la Métro en charge de l'artisanat, des commerces et des PME.

Georges Oudjaoudi, conseiller municipal « Vert » de Saint-Martin d'Hères, vice-président de la Métro en charge de la prévention, la collecte et la valorisation des déchets.

Pour en lire plus

En librairie

Sous le soleil de l'innovation, rien que du nouveau !, Pièces et main d'œuvre, Editions L'Echappée, 2013

L'Enfer Vert, un projet pavé de bonnes intentions, TomJo, Editions L'Echappée, 2013

L'industrie de la contrainte, Pièces et main d'œuvre, Editions L'Echappée, 2011

RFID : la police totale. Puces intelligentes et mouchardage électronique, Pièces et main d'œuvre, Editions L'Echappée, 2008

En vente par correspondance

(catalogue sur www.piecesetmaindoeuvre.com/spip.php?rubrique8)

Pièces détachées :

- N°4 : Le laboratoire grenoblois
- N°7 : Le stade *Silicon Valley* du capitalisme grenoblois
- N°9 : Leur ville n'est pas la nôtre
- N°10 : L'urbanisme technocratique
- N°20 : Comment les high tech détruisent la vallée
- N°26 : Le Serpent alpin
- N°42 : Des hypertechnologies à la société de contrainte
- N°50 : IBM et la société de contrainte
- N°51 : Dans la mire d'Hypervisor
- N°60 : Critique de la planification écologique
- N°61 : Humanité 2.0 – Leur progrès et le nôtre
- N°73 : J'ai visité Smart City
- N°79 : Dans les filets de Linky. Big data et surveillance électronique
- N°88 : Et si on revenait à la bougie ? Le noir bilan de la « Houille blanche »

Sur www.piecesetmaindoeuvre.com

- « Le laboratoire grenoblois », 2001
- « In their own words », 2003
- « *Planification urbaine et Croissance à la grenobloise* - Comment on nous détruit », 2004
- « STNécro à la pointe de la lutte contre l'environnement », 2005
- « Le Serpent alpin, ou le saccage du territoire allobroge », 2007
- « Giant, un grand pas pour Technopolis », 2007
- « *Quartier de Bonne* - Quand les Verts fabriquent la ville de leur rêve : un pavé dans la vitrine », 2008
- « IBM et la société de la contrainte », 2010,
- « *Elections de Grenoble* - De quelle victoire Eric Piolle est-il le héros ? », 2014
- « Linky : la filière grenobloise - Quand le laboratoire grenoblois nous prend dans ses filets électroniques », 2016
- « Quand les Verts vendent Minatec », 2018
- « *Après Linky* – Et si on revenait à la bougie ? Le noir bilan de la "Houille blanche" », 2019