

TRAVAUX ET RECHERCHES DE PROSPECTIVE

schéma général d'aménagement de la France

**schéma d'aménagement de la métropole  
lyon-saint-étienne-grenoble**

métropoles

d'équilibre  
et aires

métropolitaines

ORGANISATION D'ETUDE D'AMENAGEMENT  
DE L'AIRE METROPOLITAINE  
LYON-SAINT-ETIENNE-GRENOBLE  
Région Rhône-Alpes

Ministre délégué auprès du Premier Ministre  
chargé du Plan  
et de l'Aménagement du Territoire

Ministère  
de l'Équipement  
et du Logement

schéma général d'aménagement de la France

**schéma d'aménagement de la métropole**

**lyon-saint-étienne-grenoble**

métropoles

d'équilibre  
et aires

métropolitaines

Les études  
et les rapports de toute nature  
qu'effectue l'administration  
à l'intention du Gouvernement  
sont devenus aujourd'hui  
une source d'information irremplaçable  
sur les questions  
qui intéressent tous les citoyens.  
C'est pourquoi ces rapports et ces études  
seront désormais publiés.

**M. Jacques CHABAN-DELMAS**

Premier Ministre

Discours à l'Assemblée Nationale  
le 16 Septembre 1969

**Ouvrage publié sous la direction de Monsieur Paul Ollivier,  
responsable du groupe permanent d'études de l'OREAM  
34, rue Casimir Périer 69 - Lyon - 2<sup>e</sup> tél. 42.63.51**

# Sommaire

<b>Première partie : Bilans et objectifs</b>	<b>5</b>
<b>Chapitre I — La Métropole Lyon - Saint-Etienne - Grenoble</b>	<b>7</b>
I - 1. La politique nationale	8
I - 2. L'environnement	9
I - 3. Les objectifs	14
<b>Chapitre II — La population et les activités</b>	<b>19</b>
II - 1. L'agglomération lyonnaise	21
II - 2. La zone d'influence de Lyon	31
II - 3. Le pôle stéphanois	39
II - 4. Le pôle grenoblois	46
II - 5. Conclusion : une métropole compétitive	49
<b>Chapitre III — Les conditions de vie</b>	<b>53</b>
III - 1. Les aspects positifs et négatifs de l'augmentation de la mobilité	55
III - 2. La vie sociale doit s'organiser autour des centres	57
III - 3. Les problèmes de l'habitat doivent être pensés dans le long terme	58
III - 4. L'augmentation des besoins de loisirs entraîne des besoins d'espace	60
III - 5. Conclusion : l'espace n'est pas neutre à l'égard des conditions de vie	62
<b>Conclusion : du développement à l'aménagement</b>	<b>63</b>
Annexe démographique	68

<b>Deuxième partie : Le schéma</b>	73	<b>Troisième partie : Etapes et moyens de l'aménagement</b>	177
<b>Chapitre IV — L'aménagement de l'espace</b>	75	<b>Chapitre VII — Les étapes de l'aménagement et les actions prioritaires</b>	179
IV - 1. L'aménagement de la région urbaine de Lyon	78	VII - 1. Les trois étapes du développement et de l'aménagement	181
IV - 2. L'aménagement de la région urbaine de Saint-Etienne	94	VII - 2. La progression des équipements	188
IV - 3. L'aménagement de la région urbaine de Grenoble	104	VII - 3. Les actions d'équipement nécessaires à court terme	196
IV - 4. Organisation urbaine générale et espaces ruraux	180	<b>Chapitre VIII — Moyens et conditions de réalisation du schéma</b>	207
<b>Chapitre V — Aspects fondamentaux du schéma</b>	121	VIII - 1. Les incitations les plus significatives	209
V - 1. Espaces d'activité et emploi	123	VIII - 2. Aménagement des structures	213
V - 2. L'habitat	128	VIII - 3. Maîtrise foncière et préservation des espaces	214
V - 3. Les loisirs	131	VIII - 4. Le problème du financement	217
V - 4. La formation supérieure	136	<b>Conclusion générale</b>	220
V - 5. Les centres	140	<b>Rapport du groupe central de planification urbaine</b>	222
<b>Chapitre VI — Les transports</b>	149	<b>Délibérations du comité interministériel d'aménagement du territoire du 26 mai 1970 et présentation au conseil des ministres du 10 juin 1970</b>	232
VI - 1. La demande de transport et les besoins	151	<b>Annexe bibliographique</b>	237
VI - 2. L'organisation proposée pour les transports	160	<b>Planches hors texte</b>	

# Avant-propos

Le **Schéma d'Aménagement** de la métropole Lyon - Saint-Etienne - Grenoble après avoir fait l'objet de larges débats à l'échelon local et régional a été **approuvé** le 26 mai 1970 par le **Conseil Interministériel pour l'Aménagement du Territoire** puis présenté au Conseil des Ministres le 10 juin 1970.

Conçu pour organiser dans un espace élargi les développements des trois pôles constitutifs de la Métropole d'équilibre de la région Rhône-Alpes, ce schéma est le résultat des études de l'O.R.E.A.M. ; il tire de son approbation la valeur d'une **Directive Nationale d'Aménagement du Territoire**, c'est-à-dire que ses différentes dispositions devront s'imposer aux autorités qui ont la responsabilité des actions d'urbanisme et des programmes d'équipements.

Afin de préciser la portée de cet ouvrage, il est nécessaire d'exposer sa **genèse** et **son insertion dans la planification de l'espace** telle qu'elle est actuellement mise en œuvre à différents niveaux.

A Lyon, une étape importante de cette planification a été la publication, en 1962, du plan d'urbanisme directeur du Groupement d'Urbanisme, qui s'intéressait à l'agglomération dans son ensemble et concernait 56 communes. C'est à l'occasion de l'étude de ce plan que les responsables ont pris conscience de la nécessité d'élargir la réflexion à une aire plus vaste et à un horizon de temps plus éloigné : le Ministre de la Construction décida alors de mettre à l'étude un plan d'aménagement et d'organisation générale (P.A.D.O.G.) de la région lyonnaise.

L'aire d'étude du P.A.D.O.G. comprenait l'ensemble du département du Rhône et de larges portions des départements de l'Ain et de l'Isère directement influencées par Lyon ; elle a été étendue

en 1964 à la région stéphanoise, dont le développement est de plus en plus lié à celui de Lyon et qui se trouvait associée à cette ville dans la nouvelle notion de métropole d'équilibre.

En 1966, sous l'impulsion de la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale, il a été décidé de mettre en place dans les grandes métropoles de nouvelles structures d'étude qui répondraient aux mêmes préoccupations que celles ayant amené la création du P.A.D.O.G. lyonnais, mais qui seraient dotées de moyens plus considérables et mieux adaptés : les Organisations d'Etude d'Aménagement d'aires Métropolitaines (O.R.E.A.M.).

Un arrêté en date du 21 juillet 1966 du Préfet de la région Rhône-Alpes créait l'O.R.E.A.M. Lyon-Saint-Etienne, qui a pris la succession du P.A.D.O.G. et poursuivi ses études. Pour assurer la continuité nécessaire, l'O.R.E.A.M. s'est vue attribuer la même aire d'études particulières que son prédécesseur.

Parallèlement, les recherches se poursuivaient au niveau des agglomérations et prenaient la forme, après le vote de la Loi d'orientation foncière en décembre 1967, d'études pour l'établissement de « Schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme » (S.D.A.U.) ; elles sont actuellement menées en étroite collaboration avec les collectivités locales et les principaux partenaires socio-économiques :

— à Lyon, par les Services du Ministère de l'Equipement et l'Atelier d'Urbanisme de la Communauté Urbaine, sur un territoire comprenant 73 communes,

— à Saint-Etienne, par l'Association pour l'étude des plans d'urbanisme de la région stéphanoise (E.P.U.R.E.S.) regroupant 36 communes,

— à Grenoble, par l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération grenobloise (A.U.A.G.), qui prépare un S.D.A.U. intéressant 101 communes.

Cette dernière aire d'étude est entièrement située en dehors de « l'aire métropolitaine » Lyon-Saint-Etienne ; cependant, le Conseil des Ministres du 28 février 1968 ayant décidé d'associer Grenoble au projet de métropole d'équilibre de la région, une concertation s'est établie entre l'O.R.E.A.M. et l'A.U.A.G. pour harmoniser les études et obtenir un schéma cohérent ; instrument de promotion d'une métropole tripolaire puissante au service de sa région.

Ces imbrications et juxtapositions d'organismes et de secteurs d'études, auxquelles s'ajoutent de nombreuses autres études locales réalisées sur des quartiers, communes ou groupement de communes, a conduit l'O.R.E.A.M. à présenter un schéma :

— qui s'intéresse au devenir de toute la région, zone d'influence immédiate de la métropole,

— qui présente des orientations générales pour les trois villes métropolitaines,

— qui expose des projets plus élaborés sur son aire d'études particulières,

— mais qui n'entre pas dans le détail des plans concernant les agglomérations de Lyon et Saint-Etienne, ni dans ceux des projets divers relatifs aux autres villes ou aux secteurs ruraux.

La **composition de cet ouvrage** reflète la difficulté de situer exactement le niveau de son intervention : il doit à la fois exprimer des idées simples et générales sur l'ambition de la métropole et

de sa région, proposer des plans pour l'organisation future de l'espace dans la métropole et déterminer les moyens, notamment les actions localisées à court terme, propres à engager l'avenir dans le sens des orientations préconisées.

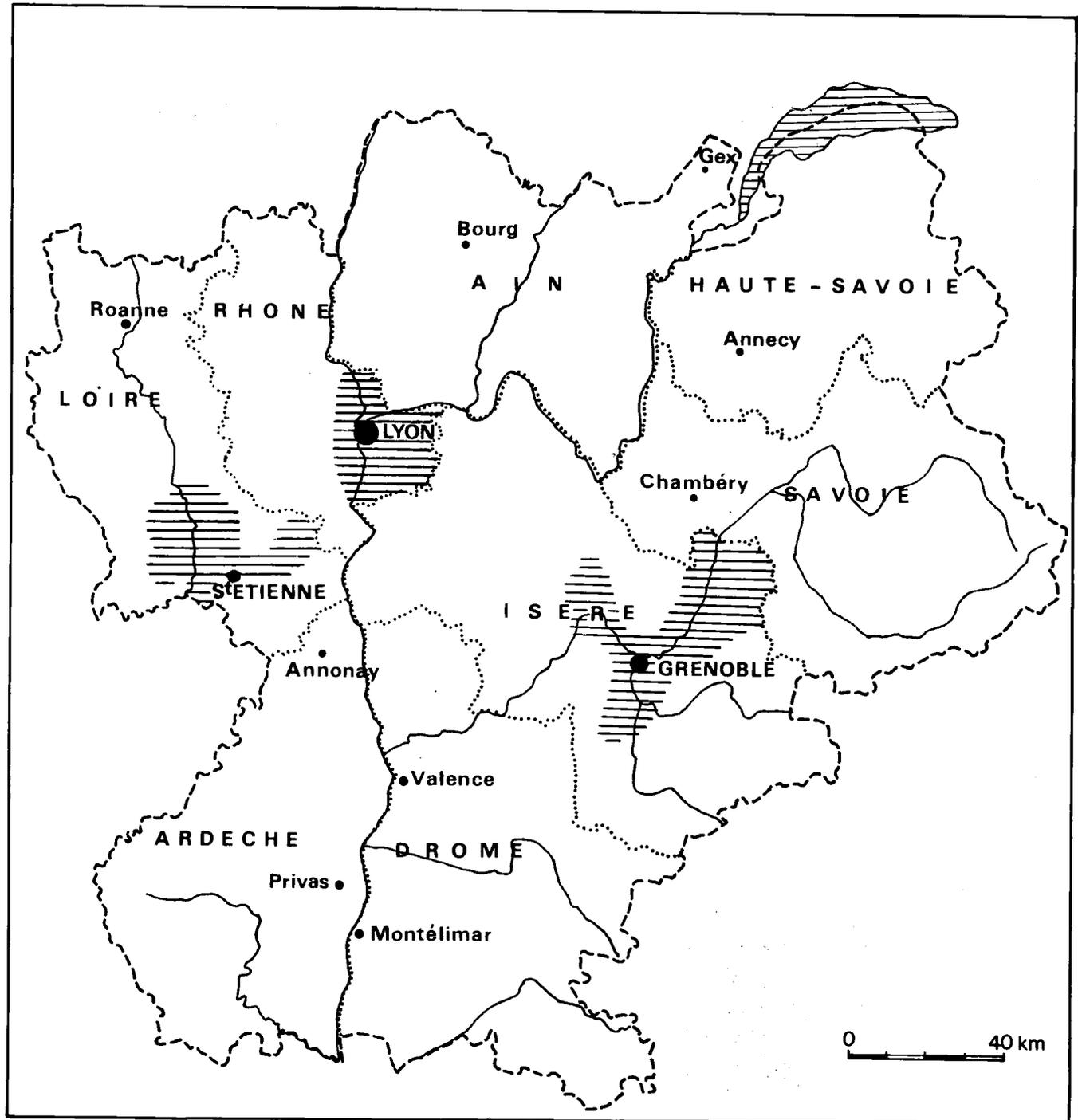
De plus, il n'est pas habituel de présenter un plan d'aménagement intéressant un territoire vaste comme deux départements français moyens et, pour permettre au lecteur d'appréhender l'échelle du problème, il a paru utile de multiplier les explications, les points de vue, les éclairages sous différents aspects, quitte à user — et parfois abuser — de répétitions.

Enfin, il n'était pas possible d'articuler ce document comme un raisonnement logique conduisant sans faille le lecteur depuis les prémisses et les objectifs généraux jusqu'aux détails du plan proposé ; une telle présentation n'aurait pas reflété la réalité, beaucoup plus mouvante et moins scientifique.

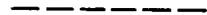
Compte tenu de ces impératifs variés, le présent ouvrage, tel qu'il a été rédigé, s'attache essentiellement à expliquer la nature et l'esprit du schéma d'aménagement, en le présentant de différentes façons et en l'éclairant par des points de vue variés dans l'espace et dans le temps.

Il a cependant paru utile de rassembler dans une première partie, intitulée « bilan et objectifs », le rappel des principales données de la situation actuelle de la métropole, l'exposé des problèmes que pose son développement et la présentation des ambitions qu'elle devrait avoir. Pour la commodité de présentation, cette première partie a été divisée en trois chapitres traitant successivement :

**Les principales aires  
d'études de la métropole  
Lyon - Saint-Etienne -  
Grenoble**



Aire d'étude particulière des  
SDAU des 3 villes métropoles



Limite de la région RHONE-ALPES



Limite des départements

— de la métropole Lyon - Saint-Etienne - Grenoble dans son contexte et des objectifs généraux fixés à son développement,

— de la population et des activités, avec quelques indications sur les évolutions souhaitables,

— du problème des conditions de vie de cette population actuelle et future.

Le lecteur particulièrement averti pourra ne puiser dans ces premiers chapitres que les éléments d'information complémentaires à ses connaissances et en arriver rapidement à la conclusion, intitulée « du développement à l'aménagement », qui présente les principes essentiels et les données chiffrées sur lesquels est bâti le schéma.

C'est avec la seconde partie qu'est abordée la description proprement dite de l'organisation proposée. Le chapitre IV, « l'aménagement de l'espace », en donne une présentation géographique, assortie des justifications nécessaires. Le suivant détaille certains des « aspects fondamentaux » du schéma et permet d'apprécier son opportunité et sa validité vis-à-vis de problèmes comme ceux des centres, des espaces d'activité, de l'habitat, des loisirs, etc. Un dernier chapitre est consacré aux « transports », élément essentiel de toute politique d'organisation de l'espace.

La dernière partie tente de préciser les étapes et les moyens de l'aménagement proposé. Le schéma 2000 étant un objectif lointain, il est nécessaire de montrer le cheminement qui permettra d'y arriver et de préciser les premières actions qui engageront convenablement sa réalisation ; c'est l'objet du chapitre VII.

Enfin, le dernier chapitre évoque les problèmes divers liés aux structures, au marché foncier, au financement, etc. et esquisse des solutions, en vue de permettre un véritable aménagement.

Après la conclusion générale qui souligne les ambitions de cet ouvrage, le lecteur trouvera deux documents officiels qui précisent l'approbation donnée par les pouvoirs publics, d'une part le rapport du Groupe Central de Planification Urbaine sur le Schéma d'Aménagement, d'autre part les délibérations du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 26 mai 70 et la présentation au Conseil des Ministres du 10 juin 1970.

Il convient de signaler en dernier lieu qu'une annexe donne la référence des diverses études et publications de l'O.R.E.A.M. mentionnées ou non dans la rédaction et que trois cartes pliées en pochette annexe illustrent les éléments essentiels du schéma.

# première partie

## Bilan et objectifs

### Chapitre I — La Métropole Lyon - Saint-Etienne - Grenoble

- I-1. La politique nationale
- I-2. L'environnement
- I-3. Les objectifs

### Chapitre II — La population et les activités

- II-1. L'agglomération lyonnaise
- II-2. La zone d'influence de Lyon
- II-3. Le pôle stéphanois
- II-4. Le pôle grenoblois
- II-5. Conclusion : une métropole compétitive

### Chapitre III — Les conditions de vie

- III-1. Les aspects positifs et négatifs de l'augmentation de la mobilité
- III-2. La vie sociale doit s'organiser autour des centres
- III-3. Les problèmes de l'habitat doivent être pensés dans le long terme
- III-4. L'augmentation des besoins de loisirs entraîne des besoins d'espace
- III-5. Conclusion : l'espace n'est pas neutre à l'égard des conditions de vie

### Conclusion — Du développement à l'aménagement

# chapitre 1

## La métropole Lyon, St-Etienne, Grenoble

**I - 1. La politique nationale**

**I - 2. L'environnement**

**I - 2.1. Une région puissante**

**I - 2.2 Trois pôles différenciés par la géographie et l'histoire**

**I - 2.3 Un ensemble économique bien situé à l'échelle européenne**

**I - 3. Les objectifs**

**I - 3.1. Une nouvelle dimension**

**I - 3.2. L'intégration nécessaire des trois pôles**

**I - 3.3. La métropole au service de sa région**

**I - 3.4. L'ambition européenne**

## I - 1. — LA POLITIQUE NATIONALE

Vers les années 1950 s'est fait jour chez beaucoup de responsables un réflexe de défense devant le déséquilibre croissant entre la région parisienne et le reste de la France. Jean-François Gravier, par son livre « Paris et le désert français », publié en 1947, a largement contribué à cette prise de conscience. Pour certaines régions de l'Ouest et du Centre on allait vers un réel « désert » humain ; pour d'autres régions, industrialisées, c'était surtout d'un « désert » intellectuel, administratif et politique qu'il s'agissait, toute décision relevant de Paris. Comme cette concentration parisienne, amorcée et alimentée constamment par la centralisation administrative et politique, s'est effectuée dans le cadre de l'évolution spontanée d'une économie libérale, il n'était pas pensable qu'un revirement s'opère de lui-même.

La première réaction a été d'inciter les entreprises parisiennes à créer ou à déplacer des emplois en province comme si, pour elle, toute source de richesse ne pouvait provenir que d'un transfert de la capitale. On a ainsi associé intimement l'aménagement du territoire à la décentralisation industrielle ; les excès de cette politique, caractéristique d'un climat de pénurie, apparaissent dans le slogan « une usine par chef-lieu de canton ».

Quinze ans d'efforts ont abouti à un saupoudrage qui, certes, a permis à l'Ouest de la France un certain rattrapage, mais n'a pu réussir à renverser la tendance. De plus quelques expériences malheureuses d'industries installées à la campagne ont conduit à mettre l'accent sur l'environnement nécessaire à l'activité industrielle — formation professionnelle, équipements d'infrastructure et d'accueil, etc. — et montré qu'une politique plus réaliste, tenant

compte des nouveaux critères de localisation des entreprises, pourrait mieux contribuer à favoriser le développement des économies régionales.

Dans le même temps des études approfondies sur la région parisienne, publiées en 1965, montraient que l'on ne pouvait stopper sa croissance mais qu'il fallait la limiter afin de ne pas dépasser 14 millions d'habitants vers l'an 2000. **Pour réussir ce freinage, il était nécessaire de rendre attractives certaines villes de province afin que s'accélère leur rythme de croissance et qu'elles doublent, au moins, d'ici l'an 2000.**

En province également, des organismes locaux ont montré, par leurs études la **nécessité de définir une politique cohérente de développement à partir des potentialités régionales.** La préparation du V<sup>e</sup> Plan et les études dites « d'armature urbaine » sont venues donner plus d'ampleur à ces idées.

Ainsi l'expérience acquise de la décentralisation industrielle, les études régionales plus approfondies et, il ne faut pas l'oublier, un climat économique davantage tourné vers l'expansion, ont permis de reconsidérer la politique d'aménagement du territoire d'une manière positive. On s'est aperçu, en effet, que l'on ne modifiait pas essentiellement les rapports Paris-Province en demandant à l'Etat d'apporter une aide individuelle à chaque ville : on évitait en fait de s'attaquer aux causes de déséquilibre. Il ne suffisait pas d'interdire aux industriels de s'installer ou de s'étendre dans la région parisienne, il fallait leur offrir ailleurs un environnement industriel, administratif et intellectuel de qualité suffisante. Or, il est bien évident qu'un tel environnement ne peut se trouver que dans quelques grandes agglomérations.

On a donc choisi de concentrer les efforts sur quelques villes possédant déjà des atouts et plus susceptibles que les autres d'atteindre rapidement certains seuils critiques de population, mais surtout d'équipement et d'intensité de relations. **Les huit métropoles d'équilibre désignées en 1964 (1) doivent devenir des « pôles de croissance, d'animation et de service »**. Les fonctions « nobles » de décision, d'innovation et d'information seront incitées à s'y localiser. Ces métropoles constitueront des outils économiques efficaces, diffusant l'expansion dans leur vaste zone d'influence et capables de concurrencer les autres métropoles européennes. Ainsi la charge de l'aménagement du territoire ne reposera plus uniquement sur Paris ; les responsabilités en seront partagées avec les métropoles d'équilibre.

Il s'agit donc, lorsqu'on parle de politique des métropoles d'équilibre, d'un changement d'état d'esprit à opérer puisque les métropoles et leurs régions ne doivent plus se comporter en clientes quémandant auprès de la capitale, mais s'aider elles-mêmes en aidant par là le pays à trouver un meilleur équilibre. Une telle politique a pour conséquence de ne pas mettre en avant seulement les problèmes quantitatifs de population mais d'insister sur la modification des structures de décision et des institutions, sur l'aspect qualitatif de l'environnement et des échanges, sur les atouts propres à chaque métropole. Cette politique comporte donc trois volets essentiels : la réalisation d'un **objectif national** qui passe par l'affirmation d'une **volonté régionale** et la mise en œuvre d'un **pouvoir d'initiative local**.

(1) Lyon-Saint-Etienne-Grenoble, Marseille-Aix, Lille-Roubaix-Tourcoing, Nancy-Metz, Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux, Strasbourg, Toulouse.

## I - 2. — L'ENVIRONNEMENT

Pour réaliser l'objectif national, **la métropole Lyon - St-Etienne - Grenoble** est-elle favorisée par son environnement ? Le contexte régional recèle un potentiel économique important. Chaque pôle de la métropole est inséré dans une zone que la géographie et l'histoire ont marquée différemment. A l'échelle européenne, l'ensemble métropolitain a cependant peu de poids face aux grandes concentrations urbaines malgré une situation privilégiée pour les échanges avec le Nord de l'Europe et la Méditerranée.

### I - 2.1. — Une région puissante

La métropole Lyon - Saint-Etienne - Grenoble possède la particularité d'être située dans une région administrative dynamique comprenant de nombreuses villes attractives. Aussi, bien que cette unité administrative ne constitue pas une entité économique, il faut examiner les potentialités qu'elle renferme.

**Le poids démographique de la région Rhône-Alpes, deuxième région française**, s'exprime par quelques chiffres : 4 423 000 habitants en 1968 contre 3 630 000 en 1954, soit 8,88 % de la population française contre 8,48 % aux mêmes dates. La croissance, aussi bien en valeur absolue qu'en valeur relative, est donc importante. Quelques particularités méritent d'être soulignées.

Tout d'abord si la région Rhône-Alpes accueille un grand nombre d'étrangers, elle reçoit peu d'habitants des autres régions françaises et retient très bien sa propre population. Néanmoins, les échanges avec les autres régions sont toujours positifs (à l'exception de Provence-Côte d'Azur). Il faut remarquer de plus que la ré-

**Population des neuf grandes agglomérations de la région en 1968 et immigrants 1962-1968 dans chaque agglomération.**

Agglomérations (déf. 1968)	Population 1968	Immigrants 1962 - 1968 venant de		
		Région Rhône- Alpes (1)	Autres régions françaises	Etranger et rapatriés
<b>LYON</b>	1 166 200	46 540	64 256	84 112
<b>GRENOBLE</b>	331 728	15 104	29 712	33 564
<b>ST-ETIENNE</b>	331 468	4 356	12 216	11 784
<b>VALENCE</b>	91 856	8 376	7 440	6 452
<b>ANNECY</b>	81 048	4 524	7 500	6 452
<b>ROANNE</b>	78 376	1 600	4 324	2 344
<b>ST-CHAMOND</b>	77 024	1 624	2 040	2 872
<b>CHAMBERY</b>	75 468	4 116	5 312	5 104
<b>BOURG-en-BRESSE</b>	45 496	1 812	2 712	2 116
Région	4 411 532	—	247 840	245 160

(1) départements autres que celui où est localisée l'agglomération.  
(Source exploitation INSEE rec. 1968)

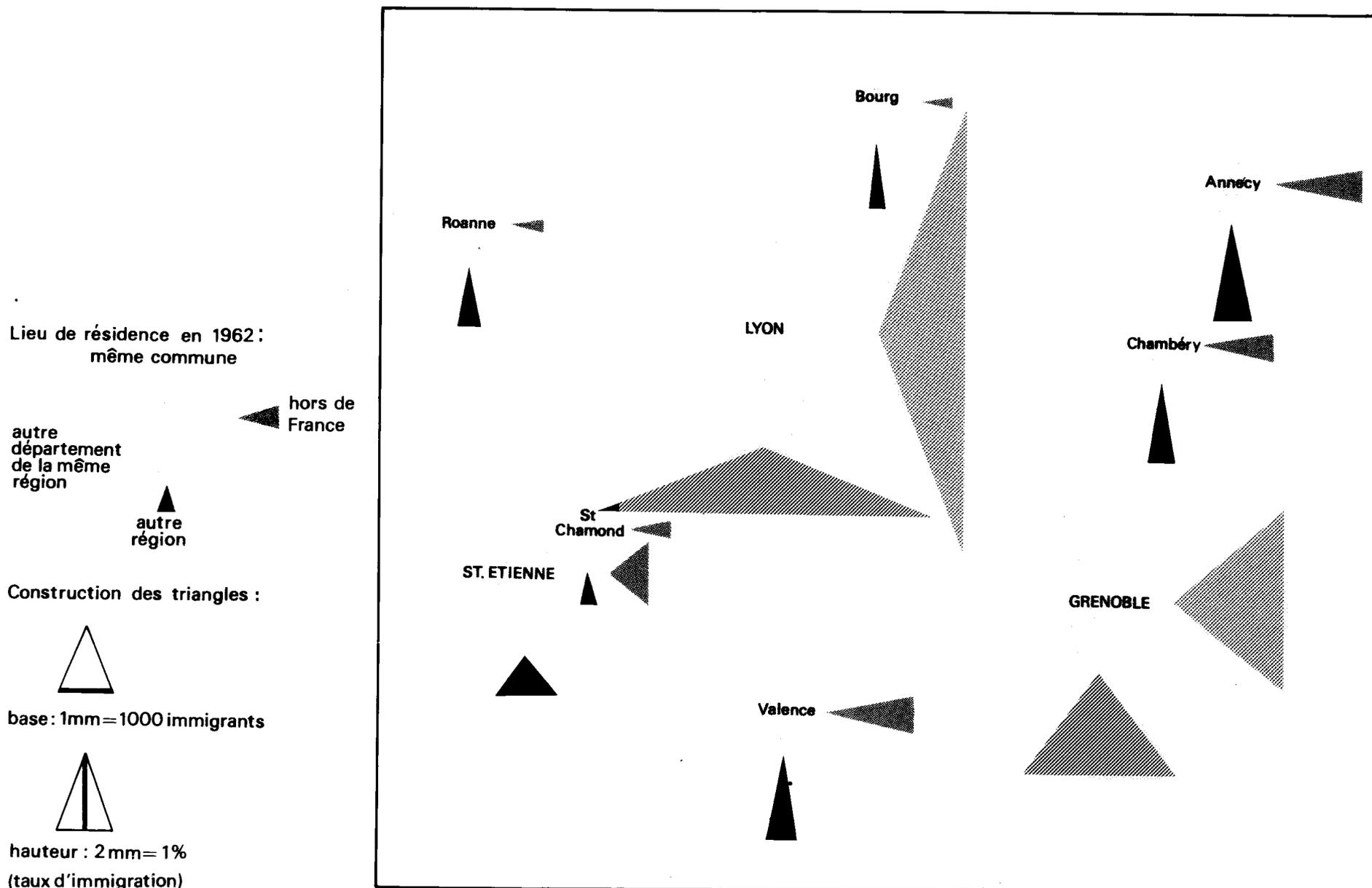
gion s'enrichit surtout de jeunes adultes alors que la région Provence-Côte d'Azur, très attractive elle aussi, reçoit davantage de personnes âgées de plus de soixante ans.

Ensuite **les échanges avec Paris sont équilibrés**, c'est-à-dire que la région Rhône-Alpes ne participe plus à la croissance démographique de la capitale. Or, il faut bien remarquer que, si au niveau régional le contreponds démographique à la région parisienne se trouve réalisé, c'est en raison non seulement des efforts conjugués de toutes les villes et pas uniquement Lyon - Saint-Etienne - Grenoble, mais également de la faible attirance qu'exerce la capitale sur les petites communes : leurs habitants, lorsqu'ils doivent partir, trouvent, semble-t-il, satisfaction dans les villes de la région.

Les huit grandes agglomérations de la région — Roanne, Saint-Etienne, Valence, Lyon, Grenoble, Chambéry, Annecy et Bourg-en-Bresse — jouent chacune un rôle incontesté de capitale pour un territoire plus ou moins vaste. Elles drainent en particulier l'émigration des zones rurales environnantes avec beaucoup d'efficacité et entretiennent des relations étroites avec les villes petites ou moyennes qui les entourent.

Ces différentes villes, souvent assez peu éloignées les unes des autres, n'entretiennent, du point de vue de la population, que peu d'échanges entre elles. Il faut bien signaler ce phénomène car il peut être une des causes de la faiblesse des relations de toute nature que l'on observe par ailleurs : en effet, les Lyonnais connaissent peu Grenoble et inversement ; ils ne connaissent pas les services et compétences diverses qu'ils pourraient y trouver ; si bien que l'on peut dire que **la richesse en villes de la région Rhône-Alpes est fort mal utilisée jusqu'ici**. De plus Lyon, malgré sa taille, ne joue pas un rôle prééminent dans l'attraction des immigrants exté-

# Migrations définitives entre 1962 et 1968 vers les principales agglomérations de la région Rhone-Alpes



rieurs. Il faut noter enfin l'**opposition d'ensemble entre les villes de l'Est à forte croissance et celles de l'Ouest où elle est très ralentie**. Ces déséquilibres dans la croissance régionale sont graves car ils sont cumulatifs. Le simple maintien de l'écart actuel suppose en fait un renversement de tendance, qu'il ne faut pas tarder à accomplir.

Le dynamisme démographique d'ensemble, confirmé par les données du recensement de 1968, rend donc vraisemblable des **perspectives de population optimistes** puisqu'il s'agit de poursuivre des tendances nettement engagées : la population de la France devant passer de 49 800 000 habitants en 1968 à 72 000 000 aux environs de l'an 2000, la région Rhône-Alpes accroîtra encore sa part, atteignant plus de 7 000 000 d'habitants à la même date.

**Ce poids démographique s'accompagne d'un potentiel industriel encore plus important.** La part de la population active employée dans l'industrie est supérieure à la moyenne nationale : près de 800 000 salariés de l'industrie représentent en 1968 plus de 11 % des effectifs industriels nationaux. Cette industrie, dont nous parlerons plus en détail au chapitre suivant, se caractérise à la fois par une très grande diversité et une spécialisation marquée dans certains secteurs : textile, chimie et transformation des matières plastiques, industrie mécanique et électrique. Fait significatif de leur importance dans l'économie régionale, l'ensemble de ces secteurs emploie environ la moitié de la main-d'œuvre industrielle.

### 1-2.2. — Trois pôles différenciés par la géographie et l'histoire

Saint-Etienne, Grenoble et Lyon se sont développées chacune suivant un style propre, en raison de contraintes géographiques et historiques particulières.

**La région stéphanoise** est née au XVI<sup>e</sup> siècle avec le début de l'exploitation de la houille ; la vie urbaine n'est véritablement apparue qu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, pour s'épanouir ensuite avec le développement des usages du charbon pour les besoins de la force motrice et de la métallurgie. Ainsi naquirent puis s'agrandirent les villes composant l'ensemble Firminy - Saint-Etienne - Saint-Chamond - Rive-de-Gier, chacun de ces sites correspondant à l'origine à une zone d'extraction.

Sa situation en retrait du grand couloir rhodanien a constitué pour cette région urbaine un handicap qui a été surmonté successivement par un canal, une voie ferrée et maintenant une autoroute. La conversion des activités anciennes, qui s'effectue sans crise depuis de nombreuses années, est en très bonne voie grâce aux efforts conjugués de tous les responsables, et, actuellement, l'avenir peut être envisagé avec optimisme.

**Grenoble** est également en retrait par rapport à l'axe rhodanien, mais se trouve au débouché de cet « axe alpin » sur lequel on trouve les villes de Chambéry, d'Annecy et, au-delà, de Genève. Son histoire est elle aussi relativement récente et son développement n'a commencé qu'avec l'utilisation des ressources hydrauliques pour la production d'électricité. Elle a connu, surtout ces vingt dernières années, l'expansion assez extraordinaire que l'on a souvent décrite. Cette expansion a été presque exclusivement le fait de dynamismes locaux et l'attraction qu'elle a provoquée a porté davantage sur d'autres régions de programme et même sur Paris que sur les villes voisines. Chambéry et Annecy ont peu contribué à sa croissance et se sont développées de façon autonome. Chambéry est davantage tournée vers Lyon ; Annecy, dont la croissance et le dynamisme industriel sont remarquables, regarde vers Genève.

**A Lyon** la tradition urbaine n'a jamais vraiment été interrompue depuis la conquête romaine. Par des industries textiles largement disséminées, par son rôle dans les échanges, Lyon a rapidement créé une zone d'influence très étendue, de Mâcon et Bourg au Nord jusqu'au delà de Valence au Sud, jusqu'au Jura et aux Alpes à l'Est, et tout au long des premières pentes du Massif Central. Le développement récent des industries chimique et mécanique a considérablement renforcé et diversifié sa structure économique. La poursuite de cette expansion réclame de nouveaux espaces. Or, le privilège de la région lyonnaise est de se trouver à l'élargissement du couloir rhodanien : vers l'Est, jusqu'à la bordure du Jura méridional et des Alpes, s'étendent des paysages variés — plateaux, collines et surtout larges plaines — qui offrent des possibilités d'utilisation très diverses.

### **1-2.3. — Un ensemble économique bien situé à l'échelle européenne**

La carte des densités de population de l'Europe occidentale est révélatrice : **les quatre millions d'habitants de la région sont peu de choses au regard de l'énorme concentration humaine de l'Europe du Nord-Ouest** qui rassemble 25 millions d'hommes dans un rayon de 250 kilomètres autour de Rotterdam. A l'écart de cette concentration, la région peut difficilement bénéficier de sa puissance démographique et économique.

Elle est plus proche des pôles économiques dispersés de l'Europe centrale et du Nord de la Méditerranée : Stuttgart, Munich, Bâle et Zurich, Turin et Milan, Marseille et Gênes. Entre ces pôles isolés et la nébuleuse Ruhr-Mer du Nord s'établissent des relations intenses. La région Rhône-Alpes peut-elle en bénéficier ?

**Sa place paraît excellente : parmi les axes de liaison Mer du Nord-Méditerranée, celui que constitue le couloir de la Saône et du Rhône est sans conteste le mieux dessiné. Cet axe n'est pourtant pas fortement utilisé et des courants parallèles, entre l'Italie et l'Allemagne par la Suisse, sont plus puissants malgré le relief.**

Les causes de cette sous-utilisation sont diverses. Il y a sans doute chez nos partenaires une avance technique : tunnels de toute nature, autoroutes et voies ferrées des liaisons transalpines sont adaptés à ce trafic. Chez nous au contraire, si pipe-line et voies ferrées électrifiées existent déjà, l'autoroute mène vers Paris et non vers les vallées du Rhin, de la Moselle ou de la Meuse ; et la voie d'eau de bout en bout n'a aucune chance d'exister avant dix ou quinze ans.

On peut invoquer aussi la faible compétitivité de Marseille par rapport à Gênes. A cet égard la mise en service du port de Fos et l'implantation prévue d'industries lourdes sur sa vaste zone industrielle seront un atout important.

Mais il faut revenir encore sur la faiblesse relative de la région, faiblesse accentuée par la fragmentation en trois pôles d'une puissance économique qui serait considérablement renforcée par sa réunion en un ensemble unique : c'est dire à nouveau **qu'il faut une métropole qui polarisera ces divers dynamismes** et, par les services qu'elle rendra, permettra à l'ensemble d'être compétitif avec les autres métropoles européennes.

### I - 3. — LES OBJECTIFS

#### I - 3.1. — Une nouvelle dimension

Il est indispensable de rappeler que **la première ambition d'une métropole doit être de constituer un outil économique puissant**. On sait que d'ici 1985 la consommation des ménages doit au moins doubler de volume ; cela ne sera possible qu'à condition que les différents facteurs de la production connaissent des développements importants. Et cette croissance sera stimulée par des innovations ; de nouveaux produits seront créés, des services plus accomplis et plus rapides seront mis à la disposition de tous, particuliers et entreprises.

Ce processus de croissance est irréversible et l'ouverture des frontières impose à l'économie métropolitaine de suivre et même de dépasser le rythme de croissance des autres ensembles économiques européens.

Ce changement de dimension de l'économie se traduit par une taille nouvelle du marché et impose à tous les entrepreneurs, industriels et commerçants, de ne plus œuvrer en fonction d'un marché régional ou national, mais européen, donc de moderniser et d'accroître considérablement leurs moyens de production. Cela exige que les entreprises acquièrent une dimension nouvelle ; d'autant que seules les sociétés ayant une certaine taille et disposant d'une assise financière suffisante pourront supporter les charges d'une recherche de plus en plus onéreuse, mais nécessaire, et convertir les résultats de cette recherche en produits ou en techniques nouveaux.

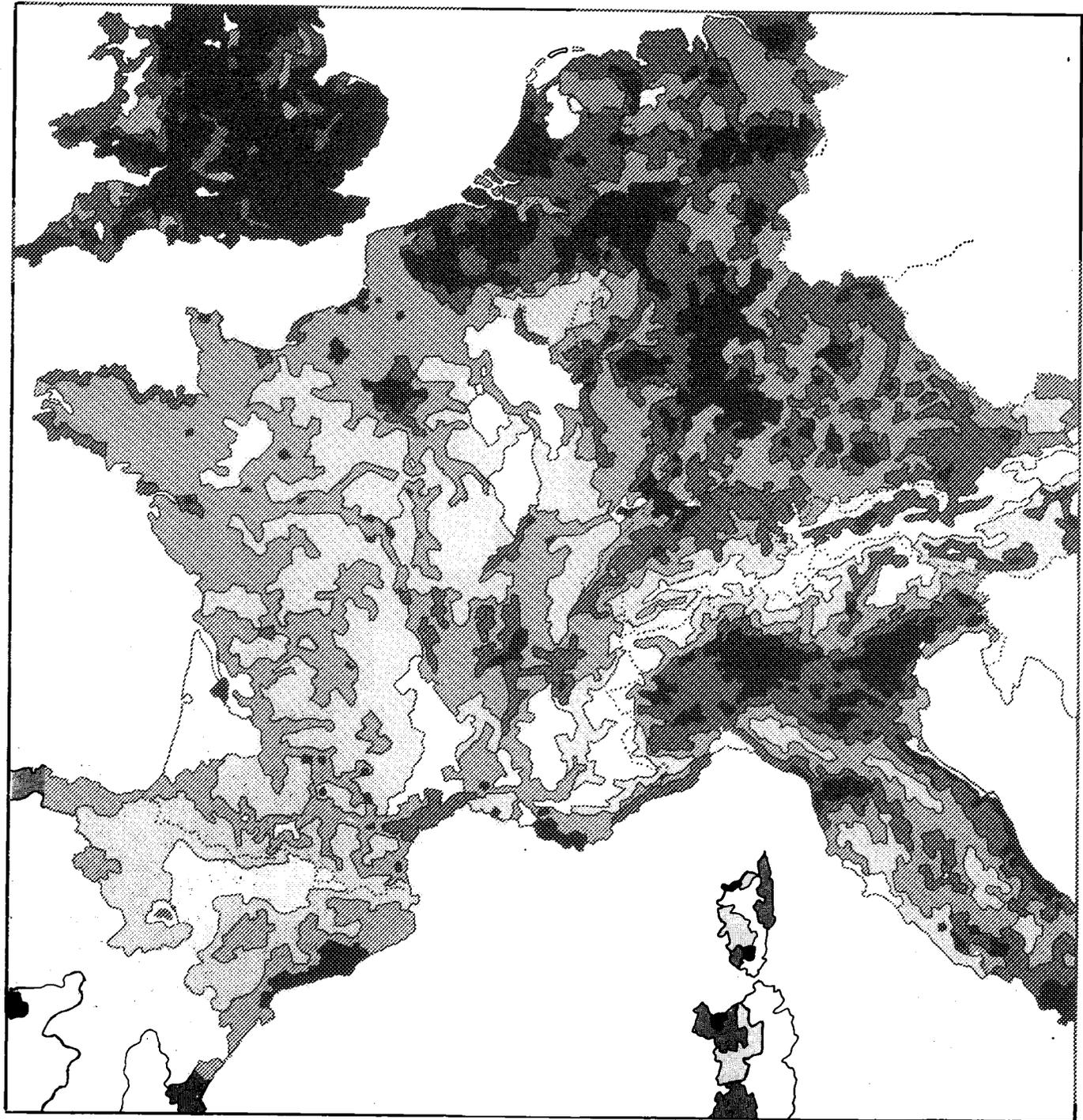
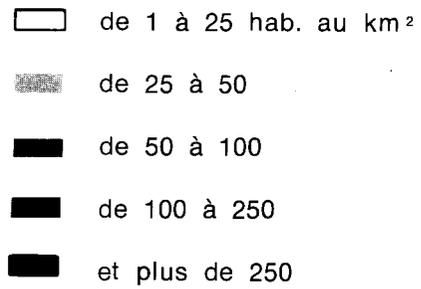
Cet accroissement de la taille et du dynamisme des entreprises doit s'accompagner d'un accroissement de leur nombre et de leur concentration car **un milieu industriel riche et diversifié est le principal attrait pour les industries nouvelles, par lui-même et aussi en raison des activités de service qu'il suscite**, activités indispensables à une gestion efficace. Ces « services supérieurs » dont la présence caractérise une métropole ont besoin, pour s'installer, d'un marché très important qui n'existe que dans les grandes concentrations humaines et industrielles.

#### I - 3.2. — L'intégration nécessaire des trois pôles

Les trois régions urbaines groupent plus de deux millions d'habitants, soit près de la moitié de la population régionale. Et, sur les 800 000 salariés de l'industrie, plus des trois quarts y sont rassemblés. C'est dans ces trois villes que se trouve aussi la plus forte densité de services, commerces de luxe comme entreprises de spectacles, compagnies d'assurances, banques, laboratoires, etc.

**Mais cet ensemble imposant a une faiblesse déjà signalée : sa fragmentation. Il n'y a que peu de liaisons entre les trois pôles.** Si les relations entre Lyon et Saint-Etienne sont plus intenses qu'entre Lyon et Grenoble, elles ne sont pas de nature à contribuer au développement réciproque des deux agglomérations. Les relations industrielles sont essentiellement constituées par des ordres de sous-traitance de Lyon vers St-Etienne et les productions lyonnaises ne trouvent pas à Saint-Etienne un marché privilégié. Les relations commerciales sont surtout le fait d'un anormal sous-équipement stéphanois. De même, les relations d'affaires ne sont pas

Densité de population en  
Europe de l'Ouest en 1965



celles existant normalement entre deux grandes villes proches, mais traduisent surtout l'insuffisante représentation, à Saint-Etienne, des services essentiels.

Entre Lyon et Grenoble, la coupure est accentuée par la distance (105 kilomètres) : une heure et demie par la route, si les circonstances sont favorables, sensiblement le même temps par train. Au développement exceptionnel de Grenoble ces dernières décennies, la proximité de Lyon n'a contribué que pour une faible part. Il n'est pas étonnant que, sur la foi de cette réussite, certains pensent que cela puisse continuer ainsi, avec le seul appui supplémentaire des deux autres villes alpines, Chambéry et Annecy, qui, jusqu'à présent, se sont développées aussi de façon autonome, avec Paris ou Genève pour métropole.

En raison du poids particulier de Lyon (1 200 000 habitants, contre un peu plus de 400 000 respectivement pour Grenoble et Saint-Etienne), on pourrait suggérer que lui soit dévolu exclusivement le rôle de métropole.

**La solution qui consisterait à attribuer à Lyon une vocation exclusivement tertiaire, Grenoble et Saint-Etienne recevant les industries, est totalement irréaliste** : freiner le développement industriel de Lyon irait à l'encontre du but que l'on s'est fixé. Par ailleurs, nous verrons qu'à Saint-Etienne surtout, mais aussi à Grenoble, le dynamisme industriel est freiné par certaines insuffisances de secteur tertiaire.

En définitive, il est apparu que seule l'adjonction de Saint-Etienne et Grenoble permettrait d'obtenir une dimension économique suffisante. **Pour que cette addition puisse constituer une mé-**

**tropole d'équilibre, il est indispensable qu'elle se transforme en une intégration complète des différentes fonctions afin qu'apparaisse une solidarité nouvelle.**

C'est donc à la fois sur ces trois pôles que doit se constituer la métropole : chacun en recueillera certains éléments, suivant sa vocation particulière. **Lyon jouera sans doute le rôle principal** et cela ne comporte pas que des avantages : il faudra en particulier, dans l'organisation de son espace propre, **réserver des superficies importantes, des sites entiers, où pourraient venir s'installer des activités qui ne seront pas à son service exclusif mais à celui de la région tout entière.**

### **I - 3.3. — La métropole au service de sa région**

La métropole, même tripolaire, ne peut se suffire d'ambitions « égocentriques » ; **elle doit favoriser le développement de la grande région qu'elle anime, mettant à sa disposition des services de qualité métropolitaine.**

Il ne s'agit pas seulement en ce domaine de chercher à éviter que les entrepreneurs de la région ne montent toujours à Paris pour utiliser les services tertiaires « nobles » ; ce mouvement est en partie inéluctable : les informations économiques et financières que l'on trouve dans la capitale ne sont pas toujours décentralisables ; d'ailleurs, si certains ont l'habitude d'utiliser les services parisiens, d'autres n'en utilisent aucun. **Il s'agit donc surtout pour la métropole de susciter de nouveaux besoins et une utilisation croissante des services** ; on peut penser que la proximité qui sera réalisée par leur implantation dans la métropole favorisera cette évolution.

Il convient que ces « services supérieurs » se localisent essentiellement dans les trois pôles de la métropole. Leur caractère de rareté et la taille du marché qui leur est nécessaire pour se développer le recommandent vivement. La recherche, par exemple, nécessite la présence de multiples conditions qui ne peuvent être rassemblées que dans des centres urbains d'une taille importante.

Les trois pôles de la métropole sont plus que tous autres habilités à recevoir des laboratoires de recherche car la présence d'un milieu industriel, une université et la possibilité de liaisons rapides sont des facteurs primordiaux d'implantation ; mais les centres de recherches métropolitains profiteront à l'ensemble de la région par les vagues d'innovations qu'ils vont susciter. De la même manière, les organismes de traitement de l'information, qui acquièrent une place prépondérante dans l'économie moderne, vont vraisemblablement se localiser à Lyon, Saint-Etienne ou Grenoble ; mais les possibilités ouvertes par la télé-informatique permettront à toutes les entreprises de la région de bénéficier de ces services métropolitains. Certaines entreprises seront amenées à les utiliser du fait même de leur présence dans la métropole ; il y aura un effet de démonstration qui amènera une nouvelle clientèle et renforcera la position de ces services dans la région.

Les inter-actions métropole-environnement doivent se développer. Des villes telles que Valence, Roanne, Annecy, Chambéry, Bourg-en-Bresse profiteront de la croissance de la métropole grâce à la multiplication des relations avec elle.

### I - 3.4. — L'ambition européenne

Ce serait avoir une ambition trop limitée que de se donner pour seul objectif le service de la région. **La métropole est aussi un pôle**

**de développement hors de la région parisienne** dont elle peut contrebalancer la puissance. Il ne peut être évidemment question d'acquiescer une taille aussi importante, d'accumuler autant de pouvoirs. Il s'agit surtout de concurrencer la capitale sur le plan de l'attractivité à l'égard des activités secondaires ou tertiaires. Elle doit pour cela **détenir certaines des facilités que l'on trouve à Paris** : vie intellectuelle intense et pôle de recherche, point de convergence des informations économiques, présence d'un tissu industriel diversifié et d'une gamme étendue de services. Elle doit en même temps **éviter les inconvénients d'une densification excessive** dûs en grande partie à un développement inorganisé conduisant à l'étouffement.

L'environnement de l'ensemble économique métropolitain, c'est aussi plus largement l'Europe dont l'expansion se fait à un rythme fort élevé. La métropole doit s'efforcer de suivre ce rythme et même de le dépasser sous peine de voir s'accroître progressivement des décalages qui seraient difficilement rattrapables. Genève, Turin, Milan, Zurich, Stuttgart, Francfort... et Paris sont des pôles économiques dynamiques. Il est indispensable que des liaisons nombreuses s'instaurent entre ces pôles et la métropole ; mais elles pourraient devenir des relations de dépendance au lieu de complémentarité si Lyon, Saint-Etienne et Grenoble ne montraient pas une volonté très soutenue d'être compétitives.

Cette dimension européenne est fondamentale. Elle doit guider notre prospective, sous-tendre les ambitions proposées.

# chapitre 2

## La population et les activités

### II - 1. L'agglomération lyonnaise

II - 1.1 Un fonds industriel en mutation

II - 1.2. Un secteur tertiaire à développer quantitativement et qualitativement

### II - 2. La zone d'influence de Lyon

II - 2.1. Une ville majeure : Bourg-en-Bresse

II - 2.2. Des villes moyennes dépendantes

II - 2.3. Des zones rurales menacées

### II - 3. Le pôle stéphanois

II - 3.1. Nécessité d'une reconversion industrielle

II - 3.2. Une indispensable ouverture vers l'extérieur

II - 3.3. Un secteur tertiaire à créer

II - 3.4. Perspectives et objectifs

### II - 4. Le pôle grenoblois

II - 4.1. Une croissance démographique et industrielle remarquable

II - 4.2. Une étroite liaison université-industrie

II - 4.3. Quelques motifs d'inquiétude

### II - 5. Conclusion : une métropole compétitive

Nous avons déjà indiqué quelles pouvaient être les perspectives de population de la région pour l'an 2000, plus de sept millions d'habitants. La part la plus importante de cet accroissement sera le fait des trois pôles de la métropole et de leurs régions urbaines : alors qu'elles rassemblent actuellement 52 % de la population totale de la région, elles en grouperont alors environ 60 %. Les populations de Saint-Etienne et Grenoble atteindront chacune 700 000 à 900 000 habitants. La grande « région urbaine » que constitueront Lyon et les villes moyennes qui l'entourent (Villefranche, Vienne, Bourgoin, etc.) groupera environ 2 700 000 personnes. En raison de l'accentuation du processus d'urbanisation, les autres villes importantes de la région se seront accrues dans les mêmes proportions. La population des zones rurales se regroupera autour de quelques gros centres.

**Ces perspectives relativement lointaines supposent que, dès aujourd'hui, les efforts nécessaires soient accomplis.** C'est pourquoi elles sont, au moins pour les premières années, modulées en fonction de la situation actuelle : Saint-Etienne aura un chemin difficile à parcourir ; Lyon devra orienter ses actions en fonction de ses points faibles et de ses atouts, ainsi que Grenoble. Dans une première étape, jusqu'en 1985, des objectifs précis, impératifs, peuvent être assignés à chacune des agglomérations. Les objectifs de population impliquent que soient créés des emplois et, donc que la métropole voie son attractivité accrue. Attractivité à l'égard des hommes ; il s'agit alors d'attirer des personnes venant d'autres régions et non plus de croître au détriment des zones rurales voisines. Attractivité pour les activités industrielles ou de services, ce qui n'exclut pas, mais au contraire suppose, des développements importants de la part de celles qui existent déjà dans la région.

**Le rôle essentiel du présent dans la construction de l'avenir justifie l'importance de la description des aspects les plus importants des activités ;** mais cette analyse permettra également de mettre en lumière la contribution que doit apporter à la croissance économique une organisation cohérente de l'espace dont on dispose.

Nous allons procéder à ce bilan en quatre parties. Deux seront consacrées au pôle lyonnais : l'agglomération proprement dite puis sa zone d'influence (villes moyennes et zones rurales) ; deux autres traiteront successivement des pôles stéphanois et grenoblois.

## II - 1. — L'AGGLOMERATION LYONNAISE

La continuité de la croissance de Lyon s'oppose à la brusque poussée qu'ont connue d'autres villes de la région depuis le recensement de 1954, en particulier les villes alpines. Il s'agit ici de la **prolongation d'un mouvement amorcé de longue date, accentué après la guerre par la croissance générale de l'urbanisation.**

Le taux de croissance paraît comparativement modeste (2,6 % par an entre 1962 et 1968). Mais il s'applique à la concentration de population la plus importante de la région : l'agglomération compte, en 1968, 1 075 000 habitants, soit 24 % de l'ensemble régional. A ne considérer que les nombres absolus, l'attractivité de Lyon est supérieure à celle de Grenoble. Entre 1962 et 1968, Lyon a reçu 230 000 immigrants dont — comme dans toutes les grandes villes — une forte part d'étrangers (36 % - 16 % de rapatriés d'Algérie) Le fait à signaler est l'attraction exercée sur les villes de plus de 50 000 habitants, qui ne concerne pas seulement des cadres, moyens ou supérieurs, mais aussi des ouvriers spécialisés ou qualifiés. Une enquête effectuée en 1967 (1) a montré que les possibilités de promotion qu'offrait Lyon constituaient un attrait particulièrement important pour les migrants : ceux-ci estiment (notamment les employés) que le changement a été bénéfique et qu'ils ont dans cette nouvelle résidence des possibilités de promotion supérieures. On s'est aperçu qu'effectivement, dans une grande partie des cas étudiés, la migration s'était accompagnée d'une promotion.

**Ville appréciée des migrants, Lyon semble en définitive les assimiler assez bien :** les observations qui ont pu être faites mon-

trent qu'il n'y a pas, à cet égard, de grandes différences entre eux et l'ensemble de la population. C'est là un atout important qui justifie en partie **un objectif de population prévoyant presque un doublement entre 1968 et la fin du siècle** pour le « Grand Lyon ». **Cet objectif implique la poursuite de l'expansion industrielle et un très fort développement du secteur tertiaire.**

Si la puissance industrielle de Lyon est réelle (236 000 salariés en 1966), elle recèle, néanmoins, quelques faiblesses : la plupart sont surmontables car elles résultent de l'effort d'adaptation aux nouvelles conditions, à la nouvelle dimension de la production industrielle.

En raison du rôle principal que Lyon est appelée jouer dans la métropole, le développement du secteur tertiaire ne va pas non plus sans problèmes : s'il peut paraître relativement important pour une grande ville, il n'est pas encore au « niveau métropolitain ».

### II - 1.1. — Un fonds industriel en mutation

L'aspect le plus favorable de l'industrie lyonnaise réside, sans aucun doute, dans son ancienneté. **La permanence d'une tradition industrielle est la base la plus solide pour des développements futurs.**

Mais l'évolution récente montre des divergences entre les quatre grands secteurs qui constituent l'essentiel de cette industrie. Leurs possibilités de réponse sont différentes à l'égard des innovations scientifiques ou technologiques et des modifications des structures de la production qu'impose l'économie moderne.

Cependant quelques problèmes communs se posent. Les deux principaux sont, d'une part, l'augmentation de la taille des établis-

(1) Voir les Cahiers de l'O.R.E.A.M., n° 5, pages 26 à 28.

### Répartition des salariés et des établissements de l'industrie.

Agglomération de LYON définition 1962 (Source I.N.S.E.E. 1966)

ACTIVITES	Nombre salariés	%	Nombre établis	%
Métallurgie - Mécanique .....	68 586	30,2	3 218	19,6
Bâtiment et Travaux Publics .....	42 558	18,7	4 320	26,3
Textile .....	36 736	16,1	3 829	20,3
Chimie - Matières Plastiques .....	25 895	11,6	528	3,2
Construction électrique .....	20 892	9,2	428	2,6
Industries diverses .....	16 834	7,2	2 521	15,4
Industries alimentaires .....	8 676	3,8	1 321	8
Industries polygraphiques et presse .....	7 326	3,2	756	4,6
<b>TOTAL</b>	<b>227 508</b>	<b>100</b>	<b>16 421</b>	<b>100</b>

sements, d'autre part, un besoin de desserrement des activités de production sur des espaces industriels plus vastes.

Ces problèmes se résolvent peu à peu et nous sommes sûrement au cœur d'une période transitoire : depuis quelques années, alors que les tonnages produits augmentent, les effectifs salariés sont en stagnation. Cette situation transitoire devrait bientôt cesser pour que se réalisent les objectifs d'emplois pour 1985 (2).

(2) Le n° 7 des cahiers de l'O.R.E.A.M., « Industrie », traite plus en détail de ces problèmes. On peut se référer également à l'étude effectuée pour l'O.R.E.A.M. par le Centre d'Etudes et de Recherches sur l'Aménagement Urbain : « les mouvements des établissements industriels dans l'aire métropolitaine »

### a) L'héritage solide du passé

\* Parmi les quatre activités dominantes, dont l'importance relative apparaît sur le tableau récapitulatif ci-dessous, la plus ancienne est l'**industrie textile** : la soierie lyonnaise a fait longtemps l'essentiel du renom et la richesse principale de la ville.

Son caractère traditionnel s'exprime surtout par deux traits principaux.

C'est d'abord la localisation des établissements : ils sont très intégrés au tissu urbain ancien dans Lyon ; il y a eu de plus essaimage dans les villes voisines (où l'industrie textile occupe de 30 à 50 % des salariés), ainsi que dans les zones rurales où subsistent de nombreux ateliers. Ces caractéristiques de localisation proviennent d'une organisation originale de la production, les « fabricants » faisant circuler la matière première ou le produit partiellement élaboré d'un atelier à l'autre, suivant le traitement qu'il devait subir.

C'est ensuite la forme « familiale » de la plupart des entreprises ou établissements — autre héritage du passé —, d'où résulte leur faible dimension générale, leurs difficultés à se moderniser et à s'adapter à de nouvelles productions.

**La soierie lyonnaise ne travaille pratiquement plus la soie ; mais la technique de traitement des fibres et des fils demeure, ainsi qu'une main-d'œuvre formée depuis des générations à la mise en œuvre de cette technique.**

\* **L'industrie chimique** a elle aussi des racines profondes à Lyon. Ses développements actuels, qu'exprime mal le nombre de salariés puisqu'elle utilise peu de main-d'œuvre, se sont appuyés sur une tradition chimique classique, minérale et organique. Le

# Etablissements industriels dans la région urbaine de Lyon

INDUSTRIES (Etablissements de plus de 100 salariés)

\*\* Industries alimentaires

▲▲ Industries chimiques

● Métallurgie

■ Textile

■ Mécanique

infrastructures

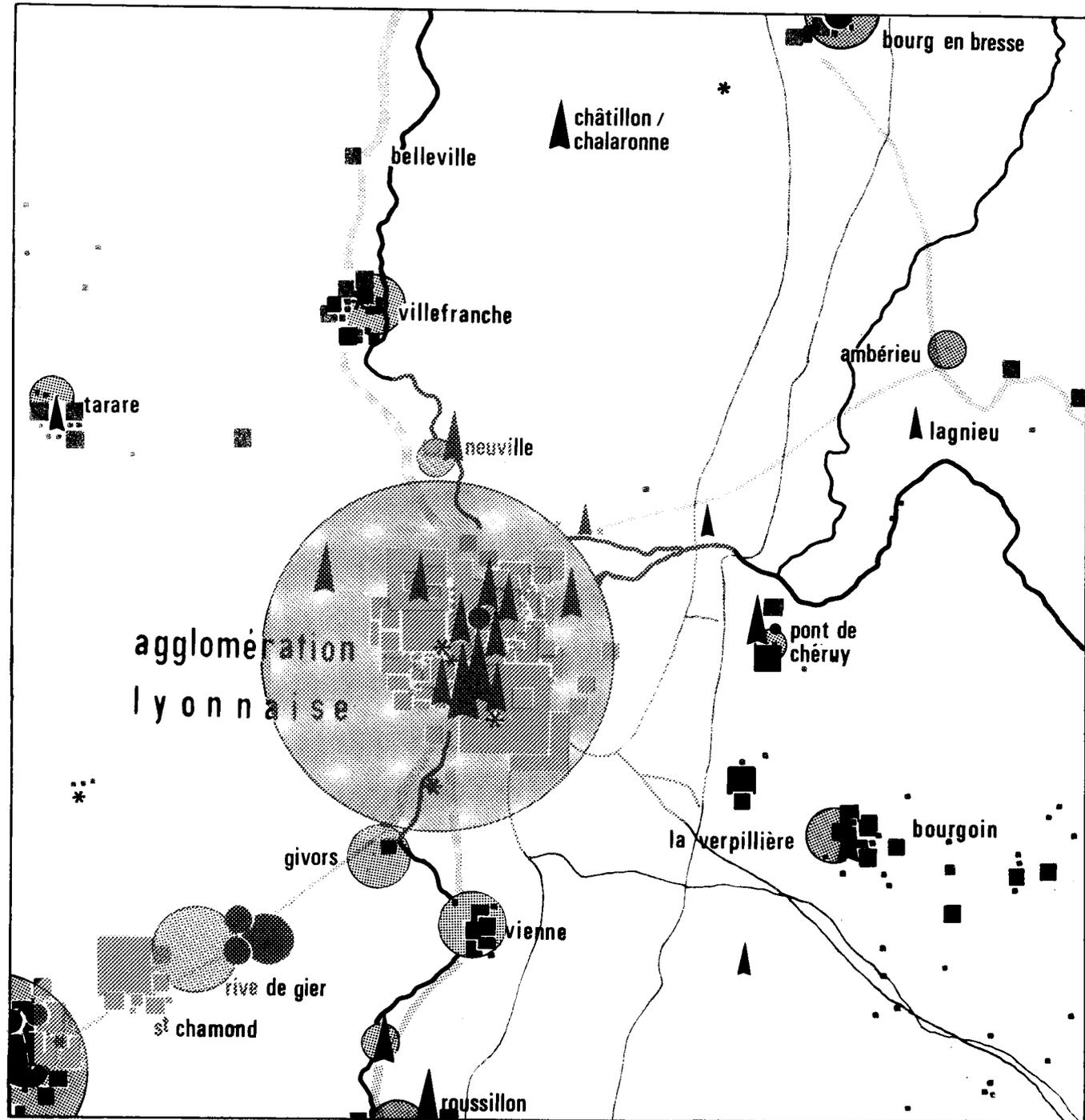
— Trafic marchandises SNCF important

— Oléoducs

population

○ La surface des cercles est proportionnelle au nombre d'habitants

SOURCE : I N S E E 1965



stimulant principal de ce secteur fut la création, en 1883, de l'Ecole de Chimie Industrielle de Lyon, orientée aussitôt vers les recherches de laboratoire et l'application industrielle de leurs résultats...

**L'héritage est, pour la chimie aussi, une main-d'œuvre spécialisée à tous les échelons. L'orientation privilégiée vers la recherche s'est confirmée ces dernières années lorsque s'est accrue l'importance de la chimie du pétrole.**

\* **La mécanique lyonnaise**, enfin, atteint pour la première fois la dimension de la « grande industrie » avec, vers 1830, la fabrication de matériel pour le chemin de fer. Autour de ce pivot sont nées d'autres activités : construction de matériel de travaux publics, automobile, gros matériel roulant. Le développement de **la construction électrique** a d'abord été parallèle à celui de la construction automobile dont elle est un fournisseur ; puis, au fur et à mesure que se multipliaient les applications de l'électricité, ce secteur d'activité est devenu autonome.

Quelques grandes entreprises de niveau international se sont développées, au premier rang desquelles se trouve le premier constructeur français de véhicules industriels. Elles ont secrété, en partie, un important tissu d'établissements moyens et petits parfois à la limite de l'artisanat, sur lequel elles s'appuient. Très schématiquement, on peut considérer qu'il existe, côte à côte, des « constructeurs » et leurs fournisseurs d'éléments finis ou demi-finis entrant dans la construction. La réalité est plus complexe et de grands établissements ne sont pas à proprement parler des constructeurs de gros matériel : la Société Paris-Rhône est, par exemple, le premier fabricant français de démarreurs. Par contre, de petites entreprises construisent des appareillages complexes dont le marché n'impose pas la production de grandes séries mais qui supposent un haut niveau de technicité.

**Il s'est créé dans la mécanique entre petites, moyennes et grandes entreprises, une complémentarité et des liens de dépendance réciproque d'où résulte un ensemble technique remarquable, débordant les limites de l'agglomération.**

#### b) La divergence des évolutions

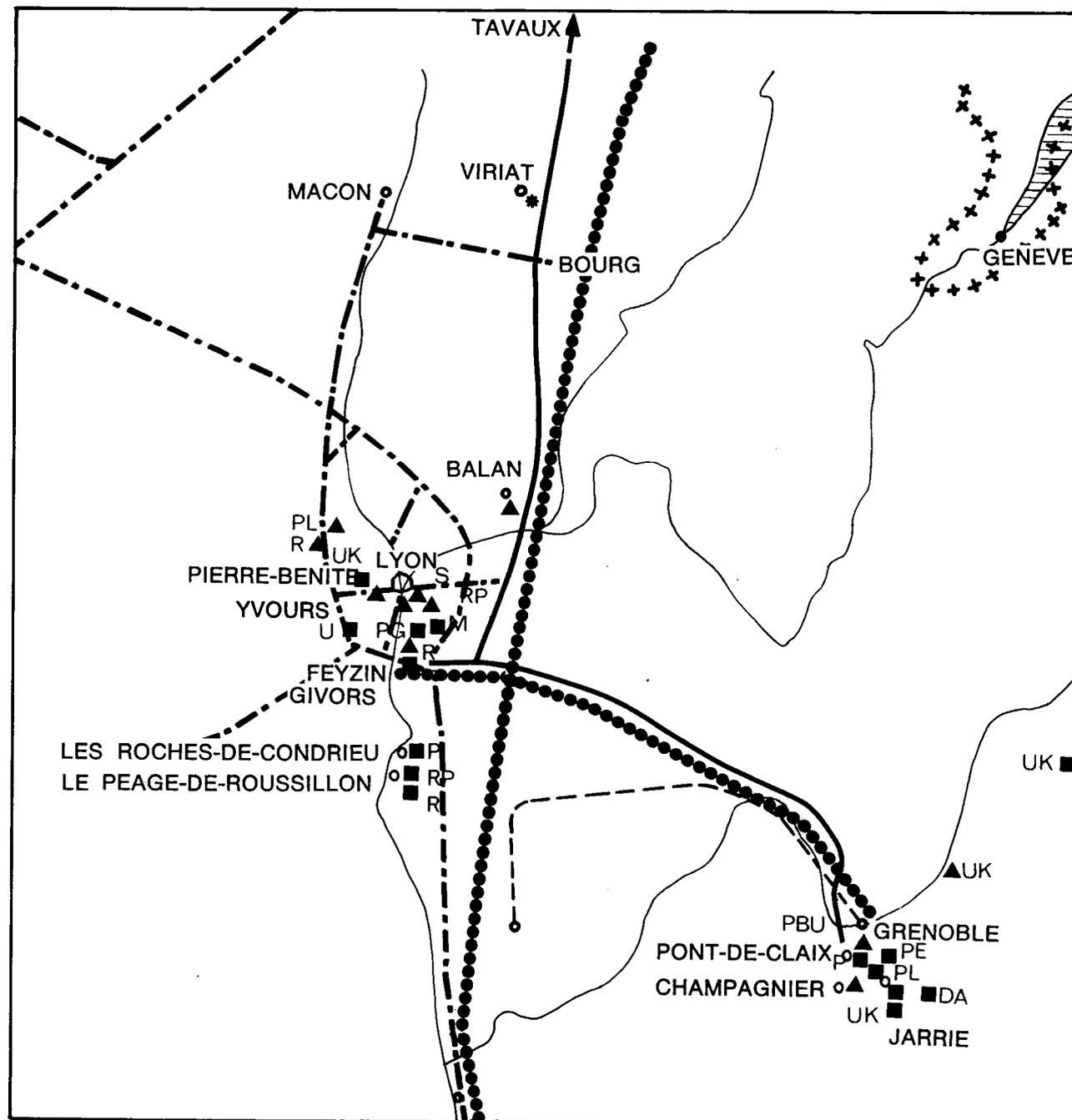
Alors qu'entre 1954 et 1966 (1) l'industrie textile perdait localement 25 % de ses effectifs, les autres grands secteurs industriels augmentaient considérablement les leurs : + 40 % pour la mécanique, + 55 % pour la construction électrique, + 42 % pour la chimie.

**Ces évolutions différentes s'expliquent par celles qu'a connues chaque secteur au niveau national, sans pourtant leur être parallèles** : l'industrie textile est partout en déclin sur le plan des effectifs (et non sur celui des productions), mais dans une moindre proportion qu'en France, en général ; la chimie a connu une très forte expansion dans l'agglomération, supérieure à celle de la France entière ; la croissance des effectifs de la mécanique a, elle aussi, été plus élevée.

Les structures et les processus de production hérités du passé ont pesé d'un poids très lourd lorsqu'il a fallu s'adapter aux modifications des marchés, des techniques et des produits, les uns s'élargissant considérablement, les autres se renouvelant.

\* **C'est une véritable révolution qu'a subie l'industrie textile** lorsque les fibres synthétiques ont remplacé les fibres classiques, naturelles ou artificielles. La soierie lyonnaise n'a dû sa survie qu'à l'adaptation de ses techniques à ce produit nouveau et à la reconversion de Rhodiacéta, qui est devenue son fournisseur

# Complexe pétrochimique de la région Rhône-Alpes



- R Rhodiaceta
- UK Ugine Kuhlmann
- U Ugilor
- S Société Chimique de Gerland
- RP Rhone-Poulenc
- PG Pechiney - Saint-Gobain
- M Maréchal
- PBU Progil Bayer Ugine
- P Progil
- PE Progil Electro Chimie
- PL Plastugil
- DA Daufac
- O Oxy Synthèse
- D Distugil

- Pipe line gaz de Lacq
- Pipe line pétrole brut
- Pipe line Etel
- Usines pétrochimiques
- ▲ Usines de polymerisation
- \* Stockage souterrain
- Saumoduc

Sources SEDALP - CRESAL 1968

presque exclusif (cette grande entreprise a, elle-même, profité du dynamisme de l'industrie chimique locale). De plus, le marché nouveau aussi bien que le produit nouveau imposaient un renouvellement du matériel et une augmentation très forte de la productivité pour être concurrentiel. L'effort financier nécessaire dépassait les possibilités d'un grand nombre d'établissements condamnés à disparaître en raison de leur faible dimension.

**\* Le milieu industriel suscité par la chimie lyonnaise était mieux adapté à l'avènement de la pétrochimie.** La taille des entreprises était un premier atout : certains des grands noms de la chimie française sont d'origine locale. Le potentiel de recherche mis en place a joué aussi un rôle essentiel : par les possibilités d'innovation qu'il recèle, il est un facteur de dynamisme pour les entreprises locales, d'attractivité pour les autres. La mise en service de la raffinerie de Feyzin puis de son steam-cracking — produisant éthylène, propylène et butadiène — l'installation de nouveaux centres de recherche et la création d'un réseau de transport par tubes devraient faire de Lyon le centre d'un complexe chimique régional dont l'ébauche apparaît bien sur la carte de la page précédente.

**Un nouveau problème de dimension se pose pourtant pour la chimie aussi, face au gigantisme des nouvelles réalisations** des grandes sociétés internationales : le choix d'une localisation ne s'effectue plus à l'échelle d'une région mais au moins à l'échelle européenne.

**\* Les changements qui sont intervenus dans le domaine de la mécanique apparaissent avec moins d'évidence :** il n'y a pas eu de transformation radicale, mais une évolution progressive des techniques et des procédés de fabrication. Le dynamisme dont ont fait preuve, sur le plan national aussi bien que régional, les deux secteurs de la mécanique et de la construction électrique, et le

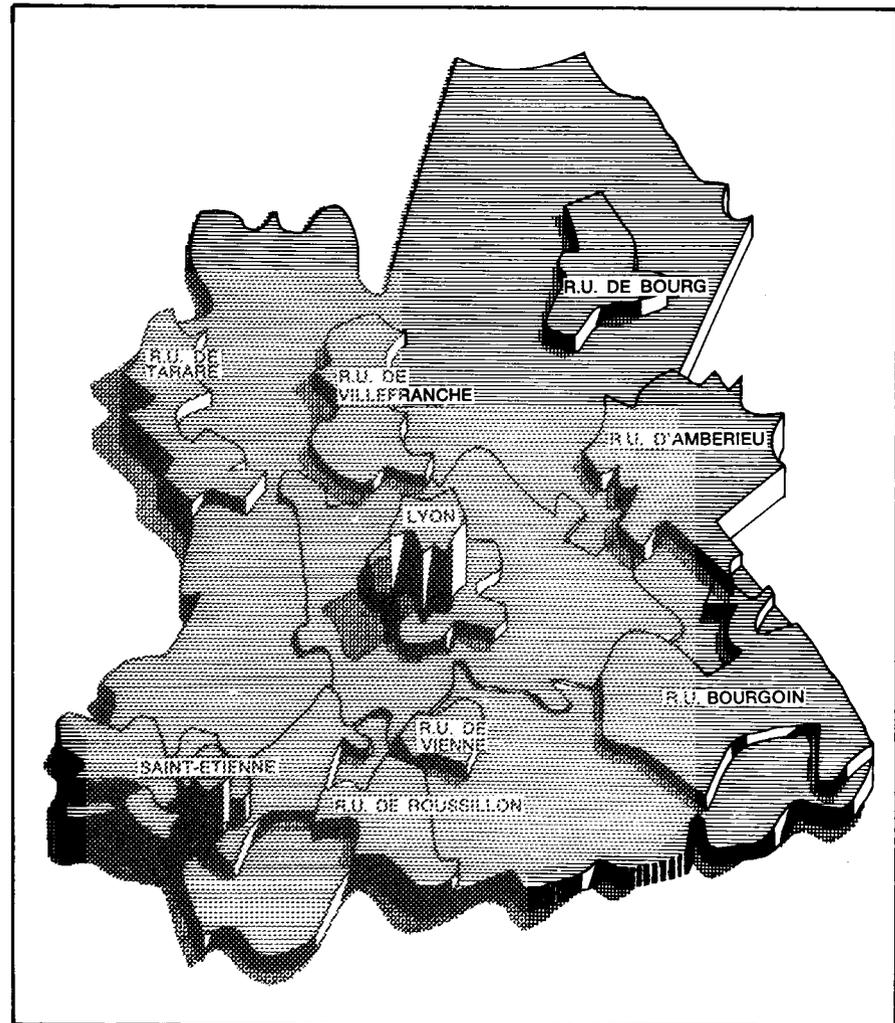
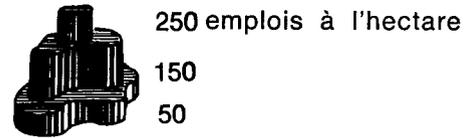
dynamisme particulier de quelques grands établissements ont permis au complexe lyonnais et en particulier aux petits établissements, de s'adapter sans trop d'à-coups. Pourtant, le grand nombre de ces petits établissements (dans la mécanique 2 600 sur 2 700 emploient moins de 100 salariés) reste un point faible. La plupart sont cantonnés dans des activités de sous-traitance parfois hautement spécialisée au sein desquelles il leur est difficile de se développer et d'innover ; leur faible surface financière le leur interdit souvent par ailleurs.

#### c) Des indices de transformation

**\* Nous avons plusieurs fois mis l'accent sur la faible dimension des établissements :** elle ne permet pas au potentiel industriel lyonnais de faire preuve du dynamisme que son importance absolue et son efficacité sur le plan technique devraient susciter. Les seuls établissements dont la taille moyenne est supérieure à la moyenne nationale sont ceux de la chimie, mais nous avons vu que pour eux le problème se situait à une autre échelle. Le nombre des petits établissements est encore plus important dans le textile et ses annexes que dans la mécanique : 40 seulement sur 3 330 ont plus de 100 salariés. De plus il s'agit, très souvent, d'entreprises familiales. Les intérêts propres de la famille et ceux de l'entreprise étant rarement dissociés, un souci de sécurité conduit à n'abandonner que trop prudemment les productions et les techniques traditionnelles. Il n'existe d'ailleurs que très peu de possibilités de recherches et d'essais, du fait de réserves financières insuffisantes. Or, le marché financier est difficilement accessible à ce type d'entreprises.

**\* La concentration nécessaire des entreprises est pourtant en cours :** dans la mécanique, alors qu'entre 1954 et 1966, les effectifs augmentaient de 25 %, le nombre des établissements diminuait de 8 % et le nombre moyen de salariés par établissement triplait

## Nombre d'emplois à l'hectare sur les superficies industrielles



presque. Dans le secteur du textile cette dimension moyenne a également augmenté sensiblement.

Un long chemin reste encore à parcourir, ce qui ne pourra se faire que par un changement de mentalité de ces nombreux propriétaires de petites entreprises qui doivent prendre conscience de la dimension nouvelle des problèmes.

\* Une autre manifestation de l'évolution en cours se situe sur le plan spatial : **les entreprises lyonnaises cherchent des espaces plus vastes où mieux exercer leurs activités.** Conséquence directe du vieillissement des établissements entassés dans le tissu urbain le plus dense (les communes de Lyon et Villeurbanne contiennent 43 % des établissements de l'aire métropolitaine), **ce besoin de desserrement exprime le dynamisme des entreprises** : une augmentation du volume de la production ne résulte pas forcément d'un accroissement des effectifs mais plutôt d'une amélioration des conditions de cette production. Il exprime aussi un certain optimisme dans les nombreux cas où, à l'occasion d'un changement de localisation, on constitue des réserves foncières en vue des développements escomptés de l'entreprise. L'abaissement du nombre moyen d'emplois à l'hectare sur les surfaces industrielles au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre de Lyon est significatif à cet égard : on passe de 175 à 64 dans l'agglomération, 44 dans le reste de la « région urbaine » et 38 hors de celle-ci.

**Pour satisfaire ces besoins ainsi que ceux des entreprises nouvelles** (et la pétrochimie est grande consommatrice d'espace), **il faudra réserver des espaces appropriés.** Cela n'ira pas sans problèmes ; car les chefs d'entreprise tiennent à demeurer le plus près possible de l'agglomération où réside leur main-d'œuvre, bénéficiant également des autres avantages de cette proximité. De plus, ils se dirigent préférentiellement vers l'Est. **Cette poussée**

**vers l'Est, conjuguée à l'attraction de la ville, est un phénomène à discipliner et à organiser.**

#### d) Perspectives et objectifs

Depuis quelques années le nombre d'emplois industriels n'a pas augmenté dans l'ensemble de la région urbaine, alors que la population s'est accrue régulièrement depuis 1954 au rythme de 2,6 % par an ; les emplois tertiaires absorbent la quasi-totalité de ces actifs nouveaux. Que faut-il penser alors d'un **objectif de 450 000 emplois industriels en 1985**, soit un accroissement sensiblement égal à celui des quinze années précédentes ? S'il est souhaitable que la proportion des emplois tertiaires devienne plus élevée, ils ne peuvent contribuer seuls à la croissance économique et démographique. Une stagnation prolongée des effectifs de l'industrie se traduirait par un sous-emploi préjudiciable au dynamisme général de la métropole. Cette hypothèse paraît peu probable en raison des potentialités actuelles de l'industrie et malgré certaines faiblesses. Cela irait d'autre part à l'encontre d'un des objectifs essentiels concernant Lyon : **appuyer son rôle principal dans la métropole sur une assise industrielle puissante.**

On peut espérer aussi que l'installation d'une sidérurgie dans le golfe de Fos et l'achèvement de la canalisation du Rhône donneront une vigueur supplémentaire à la mécanique lyonnaise.

Enfin, la mise en service prochaine de l'aéroport international de Satolas est susceptible de provoquer la création de plusieurs milliers d'emplois de haut niveau.

L'objectif de 450 000 emplois industriels doit donc être maintenu, mais pour cela **certaines objectifs qualitatifs doivent être atteints.**

Actuellement, malgré la stagnation des emplois, productions et chiffres d'affaires augmentent ; c'est le signe d'une modernisa-

tion importante et d'une croissance corrélative de la productivité. **La poursuite de cet effort doit être le premier objectif qualitatif pour les entrepreneurs, afin qu'un rythme de croissance élevé puisse créer à nouveau des emplois industriels.**

**L'attractivité à l'égard des entreprises nouvelles est un autre objectif essentiel** ; un milieu industriel dynamique en est un des facteurs principaux. La possibilité d'offrir des espaces industriels adaptés aux besoins de ces industries nouvelles comme des anciennes est une des préoccupations du schéma d'aménagement. Mais la réalisation de cette ambition passe aussi par le développement du secteur tertiaire.

## **II - 1.2. — Un secteur tertiaire à développer, quantitativement et qualitativement**

La part des actifs employés dans le secteur tertiaire est, à Lyon, très sensiblement plus élevée que dans la plupart des autres grandes villes : 44 % contre, par exemple, 39 % à Marseille et 41 % à Lille. Elle est de 50 % à Paris ; cette différence provient essentiellement de la fonction internationale de Paris, qui n'est qu'ébauchée à Lyon, et de son rôle de capitale.

Une grande partie des emplois tertiaires est directement liée au volume de la population : c'est le tertiaire d'accompagnement, qui comprend la majorité du commerce de détail et la plupart des services aux particuliers, privés ou publics. Cependant, les caractéristiques démographiques, sociologiques ou économiques d'une agglomération peuvent permettre un développement privilégié de ces activités : forte densité des commerces de luxe, nombreuses entreprises de spectacles de qualité, forte spécialisation au sein des professions libérales, etc.

**Ce sont alors certains aspects d'une métropole qui apparaissent.** Lyon semble favorisée en ces domaines. Mais ce qui fait une grande part de l'attractivité d'une ville pour les hommes n'est pas l'essentiel pour les entreprises et leurs dirigeants. Ceux-ci cherchent surtout dans une métropole les services qui amélioreront les conditions de leur production (informations, publicité, conseils de gestion, etc.). **Une métropole se caractérise aussi par l'existence d'un « climat » particulier qui incite au dynamisme, suscite l'innovation. Ce climat résulte de la conjonction de nombreux éléments tels que des services aux entreprises, des centres de décision, une université fortement orientée vers la recherche...** Ces trois composantes principales de la fonction métropolitaine existent à Lyon : l'examen de leur situation actuelle permettra d'apprécier leurs possibilités de développement.

### **a) L'utilisation des services aux entreprises et le recours à Paris.**

Une enquête effectuée en 1964 auprès d'une centaine de chefs d'établissement (1) a montré qu'ils passaient en moyenne deux jours et demi par mois à Paris. Le motif principal de ces déplacements tient à des raisons internes à l'entreprise, surtout lorsque sa direction se trouve à Paris. La deuxième raison par ordre d'importance est l'établissement ou le maintien des contacts avec la clientèle et la troisième les liaisons avec les organisations professionnelles. Vient ensuite les contacts avec les fournisseurs, les recours administratifs et en dernier lieu, la recherche de services rares et les recours bancaires.

**C'est donc essentiellement pour aller chercher des informations, au sens le plus large, que les dirigeants vont dans la capitale.** Ce mouvement est inévitable.

(1) Voir à ce sujet le cahier de l'O.R.E.A.M. n° 4 : « Relations urbaines dans l'aire métropolitaine ».

Par contre, **il semble possible et indispensable de favoriser l'implantation dans la région des services aux entreprises.** Il peut être intéressant de noter que les plus fréquemment cités sont, toujours par ordre d'importance, les services de documentation, les conseils en organisation, les agents de publicité et les conseils juridiques et fiscaux. D'autres sont moins souvent recherchés : analyses de laboratoire, expertises de droit international, études de marché, recherches d'esthétique industrielle...

Le déplacement à Paris en ce domaine ne signifie pas toujours que le service ne peut être trouvé à Lyon, mais qu'il est souvent plus apprécié à Paris en raison de plus grandes possibilités de choix, d'une meilleure spécialisation ou d'une plus grande expérience.

Malgré la faible importance relative de ce motif de déplacement, son existence est le signe d'une insuffisance qui a peut-être des conséquences importantes ; car l'on peut supposer que ces services, s'ils étaient plus nombreux et de meilleure qualité, seraient utilisés par les entreprises qui n'y ont pas actuellement recours.

#### b) L'émigration des centres de décision

L'opinion locale est sensibilisée par le départ du siège social d'importantes entreprises ayant pourtant à Lyon ou dans la région leur principal établissement. C'est sans doute en raison de l'impression, justifiée, que ce départ matériel et juridique s'accompagne d'un détachement affectif, que les développements de l'entreprise ne se feront plus de façon privilégiée dans la région et que la concurrence en matière d'implantations industrielles va jouer pleinement. C'est un des aspects du changement d'échelle de l'économie : le mouvement de fusion et de concentration d'entreprises provoque une nouvelle structuration géographique de leurs activités, centres de décision compris. Souvent aussi, des

problèmes commerciaux, et l'élargissement du marché en particulier, font émigrer les fonctions commerciales des entreprises.

Il y a alors un aspect positif : ce déplacement traduit une meilleure organisation et des possibilités d'expansion de la production. Il y a un aspect négatif : lorsque le départ du siège social s'accompagne de celui de la direction générale ainsi que des directions économiques et financières, il peut y avoir disparition d'emplois tertiaires et, plus gravement, évasion de « matière grise ».

Ce dernier point est sans doute celui à surveiller le plus attentivement. **Le mouvement d'émigration des sièges sociaux semble irréversible dans un premier temps, jusqu'à ce que Lyon puisse concurrencer les autres métropoles. Par contre, un mouvement inverse de déconcentration des décisions se fait jour au sein des plus grandes entreprises multi-nationales et des administrations : c'est cette tendance qu'il importe d'accentuer en faveur de la métropole et de la région.**

#### c) Le développement de l'université et de la recherche

Parmi les facteurs susceptibles de retenir ou d'attirer les activités tertiaires ou secondaires, le nombre et la valeur des organismes universitaires et de recherche sont essentiels.

Le rôle de la recherche est déterminant pour le développement économique régional. **Le nombre d'organismes ou instituts de recherches, publics ou privés, installés dans l'agglomération lyonnaise la situe en France au deuxième rang derrière Paris.** La plus forte densité de chercheurs se trouve dans la chimie, mais la mécanique et la construction électrique possèdent également un potentiel important. Les travaux du centre de recherche de la soierie et des industries textiles permettent à la soierie lyonnaise de poursuivre sa reconversion.

Les universités sont, elles aussi, un facteur indéniable de localisation pour certaines sociétés ; elle sont surtout créatrices d'un

climat favorable à l'innovation. **L'enseignement supérieur est inséparable de la recherche et celle-ci ne peut éclore et se diffuser que s'il existe un milieu universitaire dynamique capable de susciter de nouveaux chercheurs et des entrepreneurs pour appliquer les recherches des premiers.**

**L'Université de Lyon** rassemble 40 000 étudiants répartis entre les diverses disciplines. Quelques particularités valent la peine d'être signalées ; le renom de la Faculté de Médecine, l'Institut National des Sciences Appliquées, l'Ecole de Chimie. Pourtant, on lui reproche souvent de vivre trop en vase clos, d'être coupée, en particulier, du milieu industriel. Ce reproche n'est pas entièrement fondé, mais exprime peut-être un dynamisme insuffisant ou une trop grande discrétion. **Sauf exception, l'Université se manifeste peu à Lyon, alors que c'est un facteur de développement et d'attraction qui mériterait d'être mis en valeur.**

#### d) Perspectives et objectifs

Les objectifs d'emplois tertiaires pour 1985 concernent aussi bien le tertiaire d'accompagnement que le tertiaire supérieur. **Les 415 000 emplois nécessaires en 1985** ne sont donc pas tous directement liés à la fonction métropolitaine de Lyon. C'est surtout un milieu industriel dynamique qui permettra la progression des emplois du tertiaire supérieur.

**Les objectifs pour le secondaire et le tertiaire se rejoignent autour d'un critère de qualité :** qualité des services aux particuliers, liée au niveau élevé des revenus que peut distribuer une industrie en expansion ; qualité des services aux entreprises, provoquée par une demande exigeante et solvable, de celles-ci ; qualité des organismes de recherche directement induits (ou inducteurs) par une industrie soucieuse d'innovation ; qualité de la formation des hommes pour répondre aux besoins de toutes les activités.

Certaines perspectives propres au tertiaire peuvent cependant être dessinées. **Le rôle privilégié de Lyon dans la métropole tri-polaire attirera nombre d'entreprises dont la zone d'action dépassera l'aire d'influence actuelle de l'agglomération.** Ce rôle se manifeste déjà par exemple dans la distribution, des entreprises de commerce rayonnant sur tout l'Est de la France, et dans la gestion, des centres régionaux ou multirégionaux recevant et exploitant les informations que leur envoient leurs établissements. Des directions régionales ou pluri-régionales d'entreprises sont également installées à Lyon. Ce mouvement doit aller en s'accroissant si l'on veut faire de la métropole un pôle économique complet qui produise des biens et services très élaborés, qui recueille et diffuse l'information, qui dispose de pouvoirs de décision importants et qui développe ses capacités de recherche et d'innovation. Il importe alors de fixer comme objectif essentiel la préparation de structures d'accueil convenables. **Cela suppose que soient prévues et réservées les surfaces importantes nécessaires à ces nouvelles activités et que soient réalisées les infrastructures indispensables à leur fonctionnement. Cela suppose aussi que soit tranché un conflit de localisation interne à l'agglomération, conflit entre ses besoins actuels à court terme, pour l'habitat en particulier et les besoins à moyen terme de la métropole et de la région.**

## II - 2. — LA ZONE D'INFLUENCE DE LYON

Le pôle lyonnais présente la particularité d'étendre sa zone d'influence sur **un ensemble de villes, moyennes ou petites**, qui se sont développées dans la plaine lyonnaise où les vallées qui y aboutissent. Il s'agit, sans les citer toutes, de Tarare, Villefranche, Ambérieu, Bourgoin, Vienne et Péage-de-Roussillon. L'ensemble de leurs régions groupe au total près de 350 000 habitants. On peut aussi situer Bourg-en-Bresse dans la zone d'influence de Lyon ;

ses fonctions particulières nous obligent à traiter cette ville séparément des autres.

Les **zones rurales** qui entourent cet ensemble de villes, menacées par la croissance urbaine, doivent pourtant subsister et devenir un des éléments essentiels de l'aménagement de l'espace.

### II - 2.1. — Une ville majeure : Bourg-en-Bresse

Agglomération de plus de 45 000 habitants en 1968, Bourg-en-Bresse a vu son visage se modifier considérablement durant les quinze dernières années. Sa vitalité à long terme reposé sur les marchés et foires périodiques alimentés par les riches régions rurales qui l'entourent. Cette fonction de centres d'échanges de produits agricoles et de bétail reste d'ailleurs encore importante mais l'industrie devient peu à peu le moteur principal de la croissance urbaine.

L'économie burgienne apparaît nettement spécialisée dans deux branches qui occupent près de 70 % des emplois industriels : le bâtiment et la métallurgie. Cette dernière a connu un essor important, dû à l'implantation d'un établissement de la société Berliet chargé du montage d'engins spéciaux. Les perspectives de développement de cette activité sont très favorables et risquent d'attirer à Bourg des sous-traitants, renforçant ainsi le potentiel industriel burgien. Il conviendrait cependant de chercher à diversifier les activités industrielles en favorisant l'implantation d'établissements d'autres secteurs d'activité afin de ne pas créer une situation de mono-industrie dont on connaît tous les effets néfastes.

Bourg-en-Bresse s'affirme de plus en plus comme une ville majeure de l'armature urbaine régionale. Son rayonnement s'étend en certains domaines jusqu'aux limites de l'agglomération lyonnaise. L'étude des relations entre Lyon et Bourg, si elle constate la dépendance industrielle de Bourg, de par la présence de deux

grands établissements (Berliet et Câbles de Lyon) commandés par Lyon, souligne néanmoins la relative autonomie de l'agglomération burgienne. La possibilité de faire participer l'agglomération de Bourg-en-Bresse, malgré son éloignement, au desserrement lyonnais mérite d'être approfondie.

### II - 2.2. — Des villes moyennes dépendantes

L'influence de Lyon sur les villes moyennes (1) a des aspects positifs, d'autres négatifs. C'est le dynamisme lyonnais qui, dans le passé, leur a permis de croître ; en particulier le développement de l'industrie textile a suscité l'installation de nombreux ateliers jusque dans des campagnes très éloignées. C'est ce même dynamisme, axé maintenant sur d'autres productions, qui est à la source de leurs difficultés actuelles et interdit de leur assigner des objectifs aussi ambitieux que ceux de l'agglomération lyonnaise.

#### a) L'attraction de Lyon

L'attraction de Lyon se traduit sur la population de ces villes soit par des migrations définitives, soit pour les plus proches par des migrations alternantes de travailleurs.

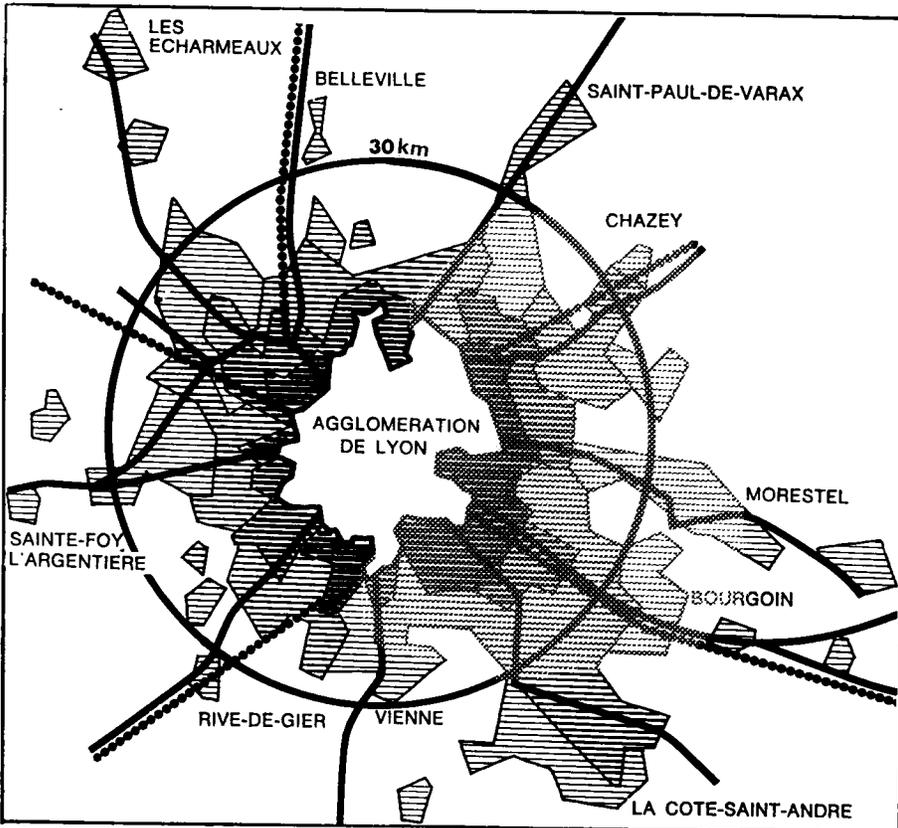
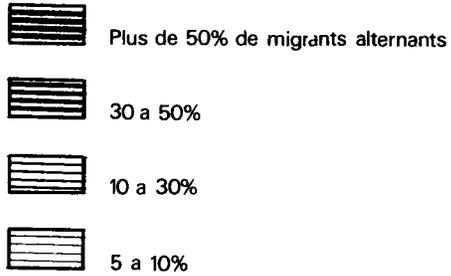
**Plus de 20 000 personnes résidant hors de l'agglomération lyonnaise viennent, en effet, y travailler tous les jours.** La carte ci-contre schématise ces migrations alternantes : dans un rayon de 20 kilomètres, Lyon attire plus du quart de la population active des communes. La conséquence la plus grave de ces mouvements est la difficulté pour les industriels implantés dans les villes moyennes de se procurer la main-d'œuvre qui leur est indispensable. C'est souvent un empêchement absolu pour ceux qui souhaiteraient s'y installer. Il semble aussi que les disparités de salaires soient une des causes importantes des migrations vers Lyon.

(1) Leurs relations avec Lyon sont étudiées dans le « Cahier de l'O.R.E.A.M. », n° 4.

## Région Urbaine de Lyon

### Migrations alternantes

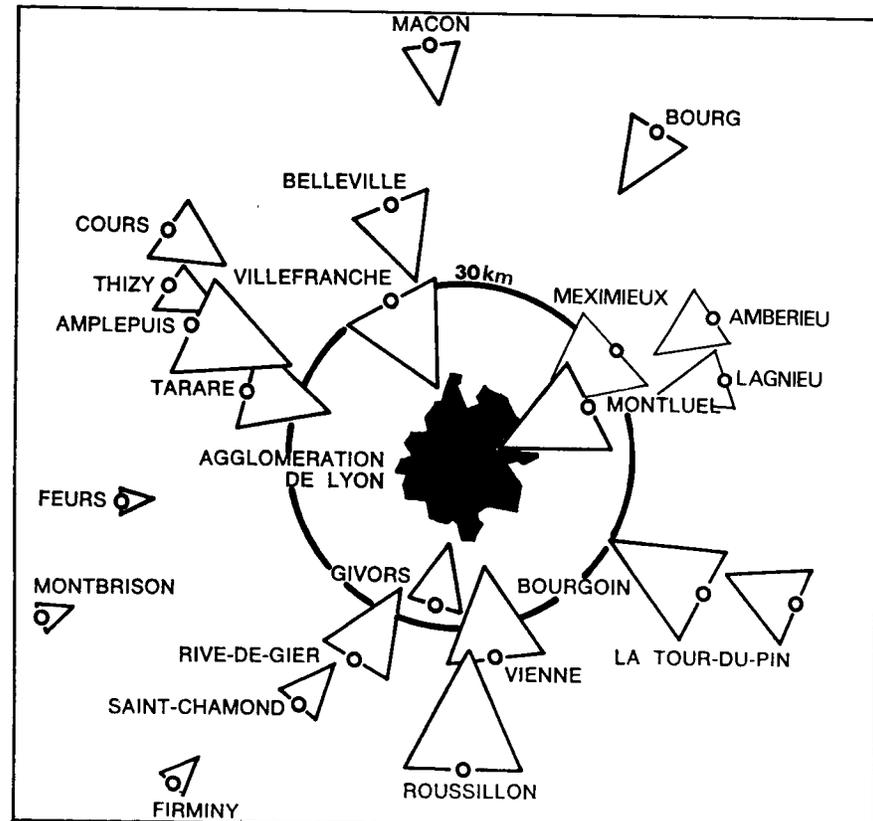
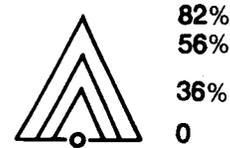
Pourcentage des salariés se rendant chaque jour pour travailler dans l'agglomération de Lyon par rapport au total des actifs de leur commune de résidence. Source INSEE 1962



## Région Urbaine de Lyon

### Indice de Satellitisation

Echelle des valeurs de l'indice de satellitisation en pourcentage



Une deuxième carte cherche à exprimer **la satellisation par Lyon des villes moyennes**. L'indice de chaque ville a été calculé en intégrant, à côté des migrations alternantes, la part du chiffre d'affaires des entreprises contrôlées par Lyon, la part des services aux entreprises fournies par Lyon, la part des achats des commerçants effectués à Lyon et les relations téléphoniques à destination ou en provenance de Lyon.

Parmi les facteurs susceptibles d'expliquer ces « indices de satellisation », la distance a un rôle essentiel : à partir de 30 kilomètres, les migrations alternantes deviennent faibles ; pour les services, la fréquence d'utilisation devient infime au-delà de 60 kilomètres. Certaines caractéristiques de ces villes, telles que leur structure sociale, le rapport entre cadres supérieurs, professions libérales, commerçants et population ouvrière, ainsi que leur niveau d'équipement — administratif et universitaire en particulier — influent notablement sur leur dépendance vis-à-vis de Lyon.

#### b) Les perspectives de développement

Entre 1954 et 1968, la population de ces villes s'est généralement accrue, celle de la région de Tarare-Thizy-Amplepuis étant seule restée stable. Mais cette croissance a été relativement faible. Dans le meilleur des cas (Villefranche) elle a été de 1,8 % par an.

La plupart sont marquées par le déclin de l'industrie textile. C'est le cas de **Tarare** comme de **Vienne** (50 % des salariés employés dans le textile). **Villefranche** a une industrie plus diversifiée et le dynamisme de la mécanique lyonnaise devrait y avoir une influence positive, puisque c'est son deuxième secteur d'activité. On peut espérer que ses zones industrielles, la proximité de la Saône, la mise en service de l'autoroute et la présence d'une main-d'œuvre spécialisée attireront une partie des entreprises ne trouvant plus de place à Lyon.

**Bourgoin** et **La Tour-du-Pin**, tout aussi imprégnées de tradition textile, bénéficient de leur localisation sur l'axe Lyon-Grenoble qui

a permis à d'autres industries de s'installer. La construction de l'autoroute et de l'aéroport de Satolas devraient accentuer ce mouvement de diversification.

Le développement de **Roussillon** s'est fait massivement à partir de l'implantation de gros établissements de la chimie. Cette mono-industrie pose le problème de l'utilisation des vastes espaces industriels que l'aménagement du Rhône est susceptible de dégager d'ici une dizaine d'années et qui conviendraient parfaitement, de nouveau, à la chimie.

Tarare et Roussillon, éloignés de Lyon, ayant à résoudre des problèmes très particuliers, on voit donc se préciser **la zone d'influence directe de Lyon : ce sont les agglomérations de Vienne, Bourgoin, Ambérieu et Villefranche. L'ensemble constitue la véritable région urbaine de Lyon, cette vaste zone où se posent concrètement les problèmes d'expansion de la métropole. Les objectifs fixés pour Lyon concernent également ces villes moyennes.** Chacune, suivant ses possibilités, bénéficiera d'une partie de la croissance générale.

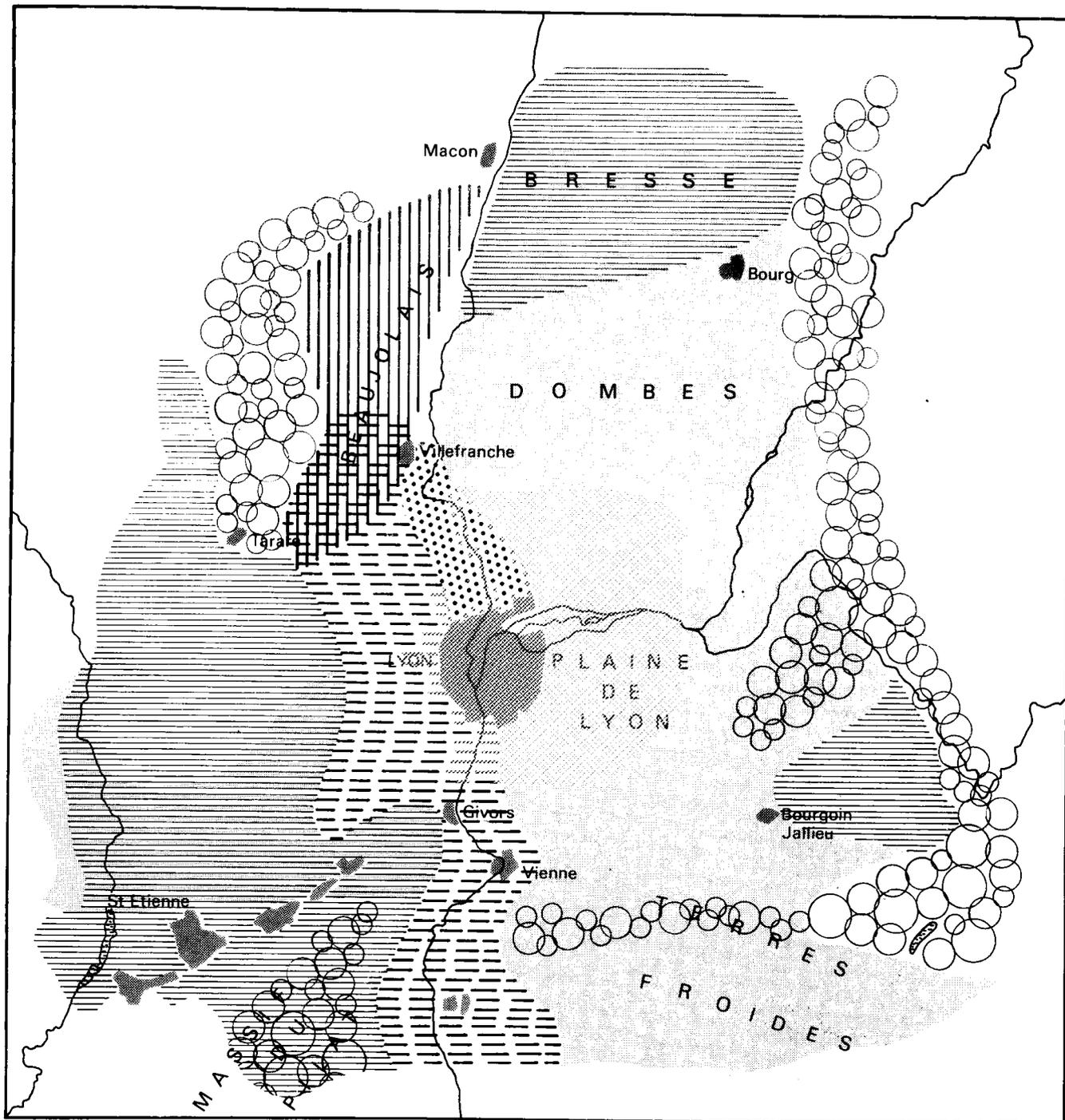
#### II - 2.3. — Des zones rurales menacées

Autour de l'axe rhodanien, les zones rurales appartiennent à **trois ensembles géographiques bien tranchés** : rebords du Massif Central, plaine rhodanienne et rebords du Jura. Elles ont vécu en osmose avec les centres urbains de la région et ont été à l'origine d'une partie de leur croissance démographique. Elles ont, en effet, commencé à se vider vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, en raison de la diminution de la population agricole et du déclin simultané des activités traditionnelles. Cette évolution se poursuit, freinée par l'influence croissante du développement urbain qui tend à revitaliser certaines de ces zones, en les intégrant peu à peu aux villes dont elles dépendent (1).

(1) Voir pour plus de détails le « Cahier de l'O.R.E.A.M. », n° 8 : Espaces ruraux et agriculture.

# Cultures dominantes

- Labours
-  Maraîchage
-  Vignoble
-  Cultures fruitières
-  Prairies
-  Forêts



#### a) L'agriculture est rarement résistante

L'agriculture demeure encore l'activité de base de ces zones, puisqu'elle occupe 60 % de la population active. Les productions reflètent la variété des terroirs. Si les prairies (à l'Ouest) et les labours (à l'Est) s'équilibrent en surfaces, les cultures spéciales, qui occupent 7 % de l'espace agricole, représentent une très forte part de la valeur totale des productions agricoles. Ces cultures sont essentiellement les vignobles de la Côte Beaujolaise, les cultures fruitières de la vallée du Rhône moyen, et le maraîchage, l'horticulture, les pépinières des environs immédiats de Lyon.

Sur le plan des structures agraires, les exploitations sont presque partout de faible dimension et la charge d'actifs agricoles sur la surface agricole utile est d'autant plus lourde, ce qui a imposé à un certain nombre d'exploitants une deuxième activité. Seules la Dombes, les plaines de l'Ain et de Lyon, le vignoble du Beaujolais présentent des structures adaptées et une population jeune.

Tout ceci se conjugue à une pression sur le foncier qui fait monter le prix des terrains agricoles ; **la terre est rare, même pour la location. La poussée urbaine accentue encore cette pression** : le renchérissement des prix des terrains tend à geler complètement l'espace assez loin autour de Lyon, alors que c'est là que devraient s'opérer les transformations permettant d'accélérer le mouvement, qui se dessine, de mise en place de techniques et de modes de production plus efficaces.

**Si cette agriculture péri-urbaine très spécialisée n'est pas en mesure de satisfaire les besoins d'une population urbaine croissante et de s'assurer ainsi les conditions optimales de rentabilité, elle est condamnée à disparaître. Elle a pourtant un rôle important à jouer dans l'organisation de la croissance des villes**, ne serait-ce que celui de frein à un phénomène de développement en « tache d'huile » de l'habitat et des activités.

#### b) Les espaces ruraux s'intègrent peu à peu aux régions urbaines

Les migrations définitives provenant des espaces ruraux touchent spécialement des jeunes à la recherche d'un emploi. Mais, l'intégration aux régions urbaines s'effectue souvent par des migrations alternantes et nous avons vu qu'elles sont importantes : de 1954 à 1962, leur volume avait déjà augmenté de 70 %. L'industrie est presque partout présente dans les zones rurales, mais le nombre d'emplois régresse lentement et un accroissement constaté par endroits (en particulier dans l'Ain) n'est pas suffisant pour endiguer ces mouvements migratoires.

D'autre part, la recherche par les citadins d'espaces de loisirs et leur besoin d'un changement de cadre de vie ont été à l'origine d'une forte demande d'espaces naturels pour les promenades dominicales et pour l'implantation de résidences secondaires. Cette poussée, qui tend à s'accroître, est un facteur d'échanges entre le milieu rural et le milieu urbain.

**D'une façon plus générale les villes, par les possibilités qu'elles offrent, jouent un rôle bénéfique sur leur environnement** : elles sortent ces régions rurales de leur isolement en leur faisant prendre conscience de leur retard. Elles peuvent susciter un nouveau dynamisme dans certains secteurs par l'apport de capitaux. Elles permettent des contacts, elles peuvent diffuser certaines activités, susciter certains types de production répondant à la demande de ces centres (sous-traitance, production agricole particulière). **Il semble bien que, dans l'avenir, les habitants des zones rurales seront de plus en plus attachés à cette proximité de centres urbains.**

**Mais, actuellement, cette intégration est la source de bien des conflits.** Il s'agit surtout des conflits pour l'utilisation de l'espace : des implantations dispersées de façon anarchique en zones rurales, détruisant les paysages et déstructurant les exploitations, imposent

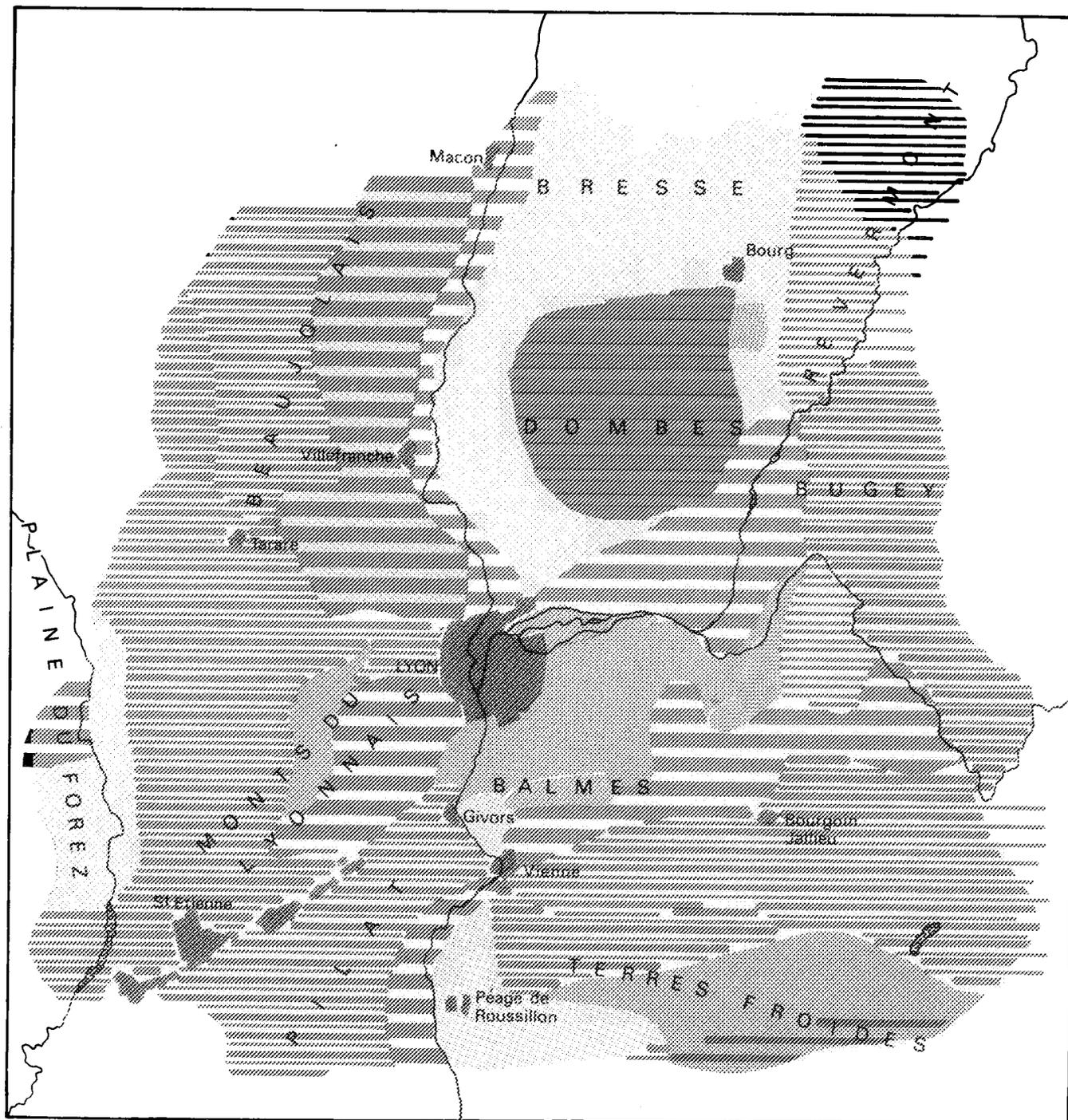
# Possibilités agricoles et touristiques

## Agriculture

-  Productivité actuelle forte
-  Productivité potentielle forte
-  Productivité potentielle moyenne
-  Productivité potentielle faible
-  Production spécialisée

## Tourisme

-  Zone touristique
-  Tourisme de passage
-  Attrait touristique fort
-  Attrait touristique moyen



aux communes des investissements sans véritable contre-partie ; c'est notamment le cas des résidences secondaires. La pression de l'urbanisation sur la périphérie des agglomérations entraîne l'abandon des terrains et la spéculation ; elle gèle les structures foncières, entravant ainsi l'évolution de l'économie agricole. Toute action générale d'intérêt collectif est menacée par la pression des intérêts particuliers.

Ces conflits encore localisés tendent à s'étendre avec la diffusion du phénomène urbain.

### c) Perspectives et objectifs

Les espaces ruraux sortent de leur autarcie. Quelles peuvent être leurs possibilités d'avenir ?

**Sur le plan agricole** elles résident certainement dans le développement des potentialités des régions de plaine et dans l'apparition de certaines cultures susceptibles de fournir aux agriculteurs des revenus équivalents à ceux d'autres activités.

**Sur le plan des loisirs** la variété des paysages se prête à tous les types d'utilisation : espaces plats, vallonnés ou au relief accusé et plans d'eau se trouvent aux portes des grands centres.

**Sur le plan industriel**, certaines régions offrent un potentiel humain susceptible d'intéresser des entreprises ne désirant pas la proximité immédiate d'un centre urbain.

**Il faut surtout s'attendre à des mutations profondes touchant les mentalités, les structures et les activités.** On assistera à une certaine redistribution des hommes et des activités sur l'ensemble de ces espaces. L'intégration à la vie des grands centres s'opèrera de toute façon ; du moins s'agit-il de la prévoir pour que cela per-

mette d'établir des relations de complémentarité plus que de dépendance.

**Le premier objectif est alors de rendre l'agriculture péri-urbaine compétitive.** Cela suppose une orientation vers des cultures de haut rapport, s'appuyant sur un espace réorganisé en fonction des données de l'aménagement général. Cette réorganisation devrait permettre la constitution de zones homogènes de dimension suffisante, où il sera possible de trouver l'organisation optimale de la production, de la commercialisation et parfois de la transformation. Il faudra surtout assurer à ces zones agricoles concertées les moyens juridiques de résister pour une assez longue durée à toute forme de pression foncière. **Cela nécessite que dès maintenant l'agriculture proche des centres urbains soit considérée comme une donnée de l'aménagement et soit donc intégrée dans les schémas d'aménagement ;** elle doit faire l'objet d'actions spécifiques inscrites dans le programme général des équipements de toute région urbaine.

**Un autre objectif doit être d'améliorer partout la situation de l'agriculture pour lui assurer à moyen terme une parité des revenus** par rapport aux emplois de même niveau des autres secteurs d'activités. Cela suppose une croissance très rapide de l'économie régionale, favorisant le départ du trop-plein de population active agricole. Il faudra alors restructurer les exploitations pour donner à celles qui sont viables la dimension de véritables entreprises, cette restructuration étant accompagnée par des aménagements particuliers, irrigation et assainissement notamment.

En conclusion **l'objectif primordial doit être d'intégrer l'agriculture, en tant qu'activité économique, aux autres secteurs d'activité** par des liaisons plus étroites et en assurant à la population vivant de cette activité des conditions de vie comparables à celles des citoyens.

## II - 3. — LE POLE STEPHANOIS

Nous avons évoqué dans l'introduction les circonstances qui ont provoqué le développement de la vie urbaine dans la région stéphanoise. La rapidité de l'urbanisation en est une des caractéristiques essentielles ; autour d'une ville qui comptait 60 000 habitants il y a cent-dix ans s'est créée une agglomération de 450 000 âmes.

Cette croissance rapide explique le désordre dans lequel un habitat médiocre s'est implanté hâtivement pour répondre aux besoins d'une population industrielle en expansion. L'étrécissement du site l'a obligé à s'imbriquer étroitement aux usines, et la présence des mines l'a considérablement marqué. Cette image a longtemps masqué aux yeux du visiteur une réalité plus attrayante : la proximité immédiate d'un très beau cadre de verdure, et une activité industrielle plus diversifiée que les stigmates de l'exploitation du charbon ne le laissent supposer.

Depuis une dizaine d'années, un **nouveau visage se dessine** dans « les trois vallées ». La région stéphanoise, longtemps isolée par la géographie et comme repliée sur elle-même, s'ouvre sur l'extérieur. La liaison autoroutière avec la vallée du Rhône, achevée à la fin de 1970, brisera cet enclavement. Des liaisons aériennes quotidiennes avec Paris sont assurées depuis un an. Une université est née, des milliers de logements ont été reconstruits. Les conditions considérées comme indispensables à un renouveau stéphanois sont en cours de réalisation. Des équipements à la dimension d'une agglomération d'un demi million d'habitants viennent d'être mis en place dans des domaines comme ceux de la culture, des loisirs et des sports (M.C.L.

Grangent, Palais des Sports). Il reste cependant beaucoup à faire : achever ou compléter les équipements publics, rénover le centre de Saint-Etienne, encourager et accélérer la conversion industrielle, favoriser l'aventure psychologique vers l'extérieur et vers l'avenir.

### II - 3.1. — Nécessité d'une reconversion industrielle

#### a) le passif des houillères :

L'extraction de la houille, qui se présentait, au départ de manière très favorable, a longtemps été l'activité principale du bassin stéphanois. L'expansion de la production, très rapide, commence pourtant à se ralentir dès le début du XX<sup>e</sup> siècle. La concurrence des autres bassins nationaux ou étrangers rendue possible par l'amélioration des conditions de transport des produits pondéreux, la commercialisation de nouvelles sources d'énergie ont placé les Houillères dans une situation difficile que de remarquables efforts de modernisation n'ont pu modifier. Depuis 1955 la décroissance des effectifs et de la production est rapide : 17 000 salariés en 1954, 7 500 en 1968. La fermeture totale est décidée pour 1974, et l'entreprise s'est orientée fermement vers la conversion, avec des résultats déjà sensibles. Elle donne ainsi l'exemple des nécessaires changements.

**C'est aux autres secteurs industriels qu'il appartient d'absorber cet excédent de main-d'œuvre.** Les mesures prises dès 1955 pour favoriser l'implantation d'entreprises nouvelles en même temps que la modernisation et l'extension des établissements existants ont déjà porté leurs fruits : 8 000 emplois nouveaux ont ainsi été créés, 5 000 sont prévus.

Bien que certaines activités, en cours de restructuration, libèrent également du personnel, l'économie du bassin stéphanois a bien résisté aux conséquences de l'exode rural et à la régression des houillères et de certaines industries traditionnelles.

**Ce dynamisme industriel, qui a permis de résorber sans crise ce passif, s'oriente maintenant vers une reconversion des modes et des types de production, condition nécessaire d'une accélération du rythme de croissance.**

#### **b) Une industrie qui essaye de reconvertir ses modes de production**

Dans le secteur du textile, la région stéphanoise occupe la première place, sur le plan national, pour les rubans et les lacets ; elle est le grand centre français des tissus élastiques. Cette dernière spécialité maintient, voire augmente, son niveau d'emploi, mais les autres ont perdu en quelques années 20 à 30 % de leurs effectifs. L'évolution qui se poursuit dans ce secteur, et qui a permis déjà le remplacement des fabrications traditionnelles par des productions mieux adaptées à la demande, et la constitution d'entreprises plus importantes, n'est pas terminée. En l'absence d'études précises, il n'est pas possible de dire quelle sera l'importance des réductions nouvelles de personnel. Il est cependant permis d'observer que la tradition textile de la main-d'œuvre est susceptible d'attirer des industries utilisant des techniques voisines. Quelques implantations de ce type ont déjà eu lieu, mais les créations d'emplois — surtout féminins — seront forcément limitées.

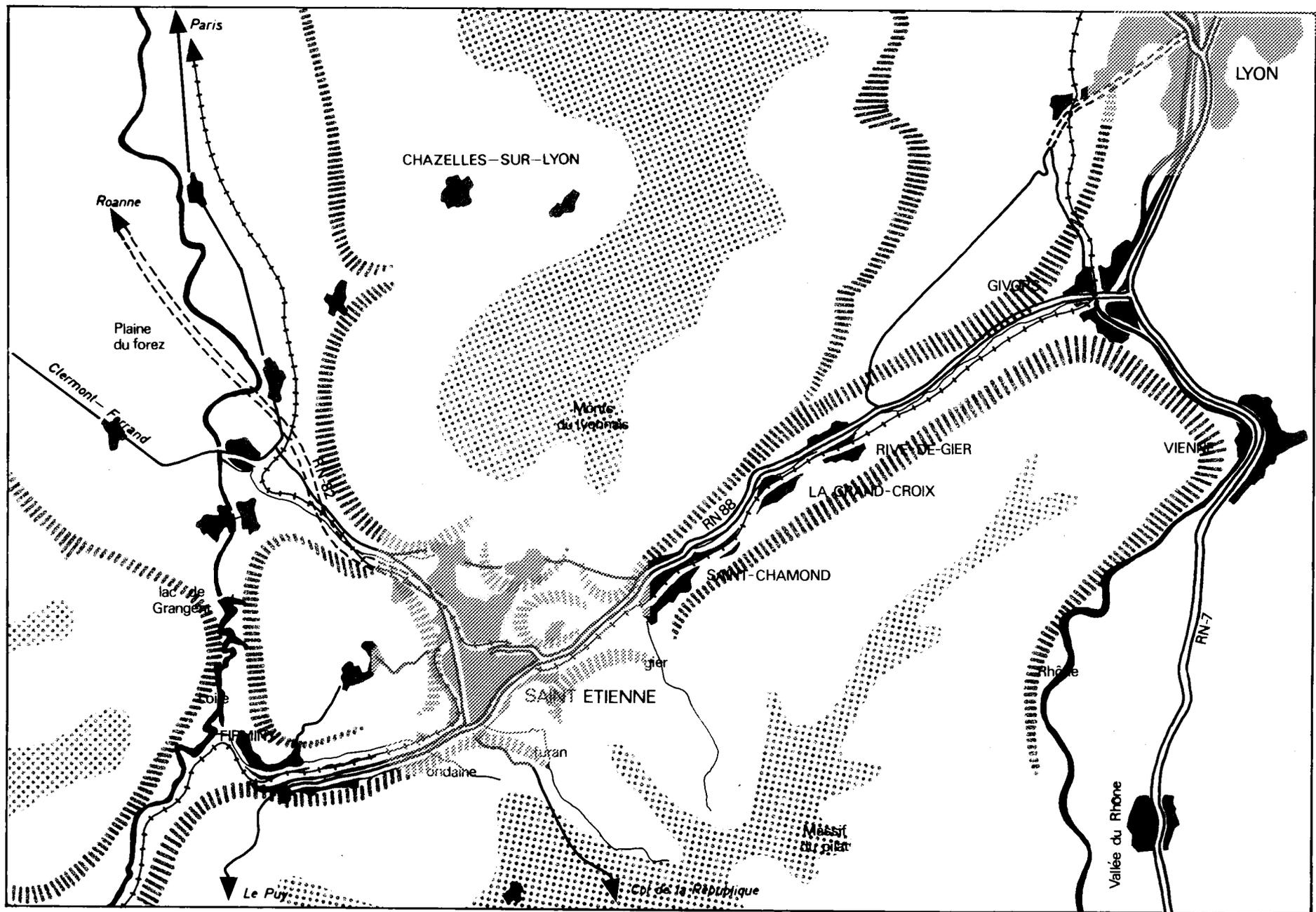
**C'est de la métallurgie-mécanique, dont la diversité est l'indice d'un potentiel important, que l'on peut attendre le relais, en accélérant son développement.**

Cette diversité peut se contenter d'une énumération. La production d'aciers fins et spéciaux évolue de façon continue vers des produits de plus en plus élaborés : directement en aval, laminage, moulage et grosse forge sont fortement représentés. La production des biens d'équipement est également assez importante : il s'agit principalement de gros matériel pour l'industrie métallurgique elle-même, la chimie et les raffineries, de matériel de levage et de manutention, de matériel de travaux publics... Quelques usines fabriquent des accessoires ou des fournitures pour l'automobile. Il faut aussi évoquer l'industrie du cycle et celle de l'arme, et signaler la présence d'un secteur mécanique de précision, optique et électronique, d'une faible importance en valeur absolue mais qui produit des biens de haute qualité et possède un dynamisme non négligeable à l'exportation.

**Au sein de cet ensemble, une place particulière doit être faite à la fabrication des machines outils, dont le poids par rapport à cette même industrie sur le plan national et international est important.**

Entre ces deux activités, sidérurgie et fabrication de biens d'équipement, s'est insérée une troisième que l'on désigne par le terme de « mécanique générale », dont la principale caractéristique est la dispersion : les deux tiers des entreprises sont des entreprises artisanales. Elles se consacrent à la fabrication, presque exclusive parfois, de produits « demi-finis » à base de tournage ou au contraire à des activités de finition : chromage - polissage. Les entreprises d'une taille supérieure ont une structure plus industrielle et sont davantage orientées vers des secteurs déterminés : outillage, accessoires de machines, fournitures pour l'automobile, taille d'engrenage...

# Urbanisation dans le site de Saint-Etienne



**Un système de production à base de sous-traitance est une caractéristique commune à la plupart de ces petites et moyennes entreprises.** Quelques-unes, dont l'activité principale est la production de matériel d'équipement ou de machines, y échappent cependant. Il ne s'agit pas, ou très rarement, d'une division des tâches entre divers spécialistes, susceptible d'améliorer les conditions de la production, mais d'une sous-traitance « de capacité » ; une faible baisse d'activité du donneur d'ordre se traduit alors par une baisse importante de l'activité du sous-traitant. Dans un climat général de dépression, une psychose de manque de travail pousse les sous-traitants à accepter des rémunérations bien inférieures au seuil normal de rentabilité.

L'existence de cet important potentiel de sous-traitance peut cependant être un facteur d'expansion, si cette sous-traitance se spécialise dans des techniques originales. « La région stéphanoise peut présenter à cet égard un avantage certain sur toute autre région si les conditions nécessaires au bon fonctionnement de la sous-traitance et à son insertion dans le processus de production sont réunies ». **Il faut d'une part que les entreprises, et en particulier les petites et moyennes, se spécialisent dans des techniques originales, et d'autre part que l'expansion du secteur industriel multiplie et diversifie les donneurs d'ordre.**

La rénovation industrielle, en cours dans le bassin stéphanois depuis près de 20 ans, a été longtemps le fait des entreprises existantes. Les concentrations, les fusions, les modernisations ont contribué à libérer le potentiel industriel du handicap du passé ; mais jusqu'à ces deux dernières années les entreprises nouvelles avaient été peu nombreuses.

**Salariés de l'industrie au 1 - 1 - 1968**  
Zone de peuplement industriel et urbain de Saint-Etienne.

Source ASSEDIC et HBL.

ACTIVITE	Effectifs	%
Mécanique .....	33 223	31,6
Production et première transformation des métaux .....	18 554	17,6
Bâtiment et T.P. ....	17 510	16,6
Textiles et annexes .....	15 401	14,6
Industries diverses .....	9 712	9,2
Houillères .....	7 451	7,1
Industries agricoles et alimentaires	2 568	2,5
Chimie et annexes .....	823	0,8
<b>TOTAL</b>	<b>105 242</b>	<b>100</b>

Les travaux d'infrastructure réalisés dans la région stéphanoise, l'existence de zones industrielles, la présence d'une main-d'œuvre de qualité, les incitations financières, ont peu à peu raison des préjugés qui avaient pendant des années limité les implantations nouvelles. Il est vraisemblable que ce mouvement s'accélérera et que la présence d'usines neuves sur des zones industrielles modernes attirera d'autres usines et aura des effets induits sur les entreprises existantes.

### II - 3.2. — Une nécessaire ouverture vers l'extérieur

Le bassin stéphanois s'est peuplé en drainant les départements ruraux du Massif Central — Loire, Haute-Loire, Ardèche, Puy-de-Dôme — dont la population a été attirée par le développement d'une industrie florissante. La caractéristique principale de ces migrations est de s'être très souvent réalisée sans étape. Les immigrants, pour la plupart ouvriers, cherchent à faire un saut suffisamment grand pour atteindre une ville importante, mais pas trop grand pour rester dans leur région d'origine. Ils ne peuvent pas, ou ne veulent pas, aller plus loin à la recherche de salaires plus élevés. **Ils sont dans une ville qui les dépayse peu, où leur intégration se réalise facilement** : ils conservent ainsi des liens étroits avec leur milieu d'origine. Ils portent alors des jugements favorables sur leur ville et ont rarement l'intention de la quitter.

Il semble donc que Saint-Etienne répond aux besoins d'une population qu'elle attire et fixe très bien. Mais ce genre d'attraction

ne peut que difficilement s'étendre, car au-delà d'une certaine distance la ville perd un avantage majeur qui est de ne pas obliger à un trop grand déplacement.

Un certain malaise était pourtant apparu ces dernières décennies. La fermeture des Houillères, ressentie pendant des années comme inéluctable, a contribué à entretenir un climat d'incertitude. De plus les relations avec Lyon sont souvent à sens unique, et la composition sociologique différente des deux villes, la nature dissemblable de leur population, ont provoqué l'apparition d'un complexe traduit par des réactions de défense, une « fermeture » parfois systématique des stéphanois. Depuis peu, ce « climat » a changé. La mesure exacte de la fermeture des Houillères a été prise : elle apparaît maintenant comme le symbole d'un nouveau départ et presque comme une chance.

Les échanges avec Lyon s'équilibreront qualitativement au fur et à mesure que le pôle stéphanois bénéficiera des équipements prévus pour lui et que la sous-traitance se spécialisera. La création de la métropole d'équilibre a facilité la prise de conscience régionale et multiplié les occasions de contact avec l'extérieur.

Saint-Etienne a été longtemps desservie par la première image qu'elle donnait d'elle-même, si bien qu'elle apparaissait peu attractive. Les cadres et les spécialistes y venaient à regret, mais l'expérience prouve qu'une fois installés ils s'adaptaient facilement ; leur arrivée contribue à modifier le « climat » général, à « ouvrir » vers l'extérieur la population stéphanoise. Sous cet angle, la création de l'Université, la création ou l'extension d'entreprises industrielles, en augmentant le capital « matière grise » de la région, ont des conséquences qui dépassent l'intérêt direct de la création d'emplois.

### II - 3.3. — Un secteur tertiaire à créer

Un examen rapide du tableau ci-contre, établi d'après les données du recensement de 1968, confirme bien que dans la presque totalité des cas les effectifs du secteur tertiaire sont plus faibles à Saint-Etienne. Les services administratifs eux-mêmes ne font pas exception, alors que Saint-Etienne est une préfecture au même titre que Grenoble, et que la population, tant de « la ville-mère » que de la région urbaine, y est plus nombreuse.

**Une conséquence importante de cette faiblesse réside dans la sous-utilisation des services aux entreprises.** La demande existe parfois mais elle n'est pas toutefois solvable en raison de la faiblesse des moyens financiers des entreprises. Souvent aussi l'existence même de ces services n'est pas connue des utilisateurs potentiels.

Le nombre peu élevé des unités de recherche, qui sont à Lyon un des moteurs du développement de l'industrie, est également à signaler. Alors que l'on en dénombre une centaine dans l'agglomération lyonnaise, elles ne sont qu'une vingtaine à Saint-Etienne. Les recherches dans le secteur de la mécanique menées à Lyon ont certainement des effets qui ne s'arrêtent pas à la frontière du Rhône et de la Loire, mais ce ne sont que des effets seconds bien moins efficaces que lorsque les résultats sont essayés et exploités par leurs auteurs eux-mêmes. **L'ingéniosité que l'on reconnaît volontiers à l'industrie stéphanoise serait certainement infiniment plus fructueuse si elle s'appuyait sur une activité de recherche spécifique.** A cet égard on doit beaucoup espérer de l'installation récente à Saint-Etienne d'une antenne du Centre Technique des Industries Mécaniques.

### Le tertiaire en 1968 dans les trois agglomérations métropolitaines et dans la région

(actifs pour 1 000 habitants)

BRANCHES DE COMPTABILITE NATIONALE	LYON	GRENOBLE	ST-ETIENNE	REGION
Transports .....	20,00	11,85	13,68	14,4
Télécommunications .....	9,45	4,69	4,68	6,5
Service logement .....	4,32	2,62	2,47	1,7
Autres services .....	63,47	60,73	43,09	50,2
Commerces .....	51,28	44,24	48,86	41,9
Banques-Assurances .....	7,88	5,67	3,88	4,7
Services de l'Etat sauf Armée	25,41	42,69*	24,77	23,6
Armée .....	5,28	4,75	1,11	3,8
Collectivités locales et services publics .....	6,47	7,62	6,81	6,1
Sécurité Sociale .....	4,51	4,50	3,99	2,9
Administrations privées et enseignements privés .....	10,78	8,28	6,33	9,0
Services Domestiques .....	7,74	7,11	5,50	7,0
<b>TOTAL</b>	<b>216,59</b>	<b>204,75</b>	<b>165,17</b>	<b>171,8</b>

\* phénomène dû vraisemblablement aux jeux olympiques.

L'absence d'Université a certainement contribué au sous-développement de la recherche. Ce vide a été récemment comblé, en partie tout au moins. Il reste à compléter et à diversifier l'enseignement supérieur. Il est souhaitable que, sans négliger aucune discipline, l'université se spécialise dans les sciences et leurs applications technologiques, valorisant enfin le potentiel industriel considérable du bassin stéphanois.

#### II- 3.4. — Perspectives et objectifs

L'importance des problèmes auxquels la région stéphanoise a eu à faire face depuis vingt ans dans le domaine industriel explique que l'agglomération n'ait qu'à peine accru sa population entre les deux derniers recensements. Avant d'atteindre le dynamisme permettant à un pôle industriel de croître spontanément à un rythme soutenu, il faut qu'elle achève la rénovation de son industrie et poursuive la réalisation d'une infrastructure digne d'une concentration urbaine moderne de sa dimension. Malgré quelques nouvelles implantations industrielles et les efforts de modernisation réalisés par les entreprises stéphanoises les plus conscientes de l'échelle nouvelle à laquelle il leur faut penser les problèmes, son économie reste encore fragile et le demeurera certainement quelques années.

**Assigner pour 1985 un objectif de 570 000 à 600 000 habitants** au pôle stéphanois n'est donc pas exagérément ambitieux. **Cet objectif suppose la réussite de la mutation des activités et des hommes** qui est engagée. C'est à cette condition qu'un objectif plus lointain de 720 ou même 800 000 habitants en fin de siècle peut être envisagé.

Ces objectifs quantitatifs doivent être précisés : en raison de la faiblesse actuelle du secteur tertiaire, c'est particulièrement sur lui que doit être mis l'accent. Les emplois industriels attireront sûrement une part importante de la population attendue, mais un effort très volontaire doit permettre que la proportion des emplois tertiaires (34 % des actifs en 1962) atteigne 45 % en 1985 et 50 % en 2000.

Saint-Etienne devrait avoir **une part des « services supérieurs » proportionnellement plus importante** qu'aujourd'hui dans la mesure où son appareil économique sera modernisé et plus hautement qualifié dans certaines activités.

Par ailleurs, une action volontariste de la part de l'Etat devrait se manifester à son profit pour ce qui est du « tertiaire de production » (certains services techniques ou administratifs, grands centres de comptabilité ou de gestion).

Enfin, il paraît indispensable de favoriser une forte expansion de l'activité « recherche et développement », en relation avec l'Université et les Organismes professionnels (Ecole des Mines — C.E.T.I.M.) selon une certaine spécialisation en vue d'une meilleure efficacité. L'Université, la Recherche, les industries de pointe devraient s'orienter vers les activités motrices et inductrices de développement.

Parmi les objectifs moins facilement quantifiables qui apparaissent à l'examen de la situation actuelle, nous avons mis l'accent sur les suivants : **une restructuration d'un milieu industriel vieilli et une ouverture vers l'extérieur des entrepreneurs et de l'ensemble de la population.** Il en est deux, plus concrets, que nous n'avons fait qu'évoquer car ils seront repris plus longuement dans la deuxième partie de cet ouvrage.

Il s'agit en premier lieu de **l'indispensable changement à apporter à l'image de la région urbaine**, marquée par l'empreinte de l'exploitation de la houille et par le « non-urbanisme » qui a caractérisé son édification.

Il faut en deuxième lieu **sortir le bassin stéphanois de son isolement géographique**. Ce sera en grande partie chose faite vers l'Est lorsque sera terminée (fin 1970) l'autoroute de la vallée du Gier. Saint-Etienne, alors replacée dans le grand courant Nord-Sud, doit également être ouverte vers le Massif Central (Clermont-Ferrand) et l'Ouest de la France, et se placer ainsi dans un nouveau courant d'échanges Est-Ouest.

Ce bilan des activités stéphanoises pourra sembler un peu trop assombri. Mais il fallait poser nettement le problème stéphanois, montrer l'importance des efforts déjà accomplis et à accomplir, surtout en raison de la dimension et du poids de ce pôle industriel. **Ce problème n'est pas seulement local : de sa solution dépend en effet la puissance économique et l'existence même de la métropole tout entière.**

## II - 4. — LE POLE GRENOBLOIS

Les auteurs du « livre blanc pour l'aménagement de la région grenobloise » ont remarquablement analysé la situation actuelle et les perspectives de développement du troisième pôle métropolitain. C'est pourquoi nous nous contenterons ici de rappeler quelques traits essentiels, qui montrent la possibilité et la nécessité de la réalisation d'une métropole.

### II - 4.1. — Une croissance démographique et industrielle remarquable

Le livre blanc met à juste titre l'accent, sur **l'aspect « phénoménal » de la croissance de la ville** : Grenoble est passée de 31 000 habitants en 1851 à 165 000 en 1968, les communes périphériques de 20 000 à 148 000 dans le même temps.

L'industrialisation a été le facteur déterminant de l'urbanisation et ceci dès le XIX<sup>e</sup> siècle grâce aux industries traditionnelles : le textile, qui emploie encore un peu plus de 8 % des effectifs et la papeterie qui s'est installée à l'origine en raison de la présence d'eau, de bois et d'énergie bon marché et s'oriente, depuis que ces avantages naturels ont disparu, vers des fabrications de qualité.

L'accélération de l'expansion industrielle réside en partie dans la priorité donnée à l'énergie hydraulique par le premier Plan à la fin de la guerre. La construction des barrages, des centrales et des infrastructures de transport a suscité à proximité des chantiers la création d'usines fabriquant l'équipement nécessaire. Une demande

en expansion a entraîné un accroissement de la dimension de ces établissements, en même temps qu'un nombre considérable d'innovations pour répondre à des spécifications techniques de plus en plus contraignantes. Beaucoup d'entreprises de moindre importance ont par contrecoup bénéficié de cet effet d'entraînement.

Le rythme de construction des usines hydro-électriques se ralentissant, la plupart de ces entreprises ont su diversifier leur production, aussi bien dans le secteur de la métallurgie que dans celui de la construction électrique. **Cette évolution a abouti à la création d'industries « de pointe » dont la réputation est mondiale.**

A côté de ces deux secteurs, relativement anciens et pourtant à la pointe du progrès technique, s'est développé ces dernières années **le complexe chimique** dont nous avons parlé à propos de Lyon. Cet ensemble est extrêmement intégré : utilisation réciproque des sous-produits, utilisation de services communs, centrale d'achats ; un « saumoduc » ouvert en 1966 entre Hauterives dans la Drôme et Pont-de-Claix facilite l'approvisionnement en sel, tandis que le gazoduc d'éthylène relie ces usines à Feyzin.

Plus que le volume de l'ensemble industriel grenoblois, c'est sa qualité qu'il convient de mettre en avant. **Cette qualité particulière est due en grande partie à des facteurs humains, à la présence de nombreux entrepreneurs dynamiques, à l'existence d'un climat propice à l'immigration de cadres et d'ouvriers hautement qualifiés, de créateurs et d'innovateurs.**

#### II - 4.2. — Une étroite liaison université-industrie

**Le secteur tertiaire paraît, dans son ensemble, sous-représenté à Grenoble :** les commerces, les entreprises de spectacle, les ser-

vices aux particuliers, ne se sont pas développés au même rythme que la population. Le « centre » ancien est manifestement trop exigu pour une agglomération de cette dimension. Le choix est très limité pour les loisirs de fin de journée : tout est reporté sur la fin de semaine et les champs de neige très proches.

Les services aux entreprises n'ont pas non plus l'ampleur que l'on pourrait supposer : ils sont relativement moins nombreux qu'à Lyon en raison de la plus faible dimension du marché : le recours à Paris devient d'autant plus nécessaire.

Par contre **l'Université de Grenoble a été très tôt liée à l'industrie et s'est développée parallèlement.** Certaines entreprises sont même pratiquement nées dans les laboratoires universitaires. Des professeurs ont participé non seulement à la découverte de procédés de fabrication, mais à leur application industrielle. **Il existe une symbiose entre université et industrie, sans qu'il soit possible de distinguer laquelle est le moteur de l'autre.** Mais le Centre d'Etudes Nucléaires a certainement un effet d'entraînement sur certains types d'industries, pas seulement grenobloises d'ailleurs.

#### II - 4.3. — Quelques motifs d'inquiétude

Malgré cette conjonction d'éléments favorables, les grenoblois manifestent quelques inquiétudes pour les développements futurs de leur économie. Depuis 1962, le rythme de l'expansion s'est sensiblement ralenti et le nombre des emplois industriels est resté stable. Il est vrai que parallèlement on assiste à une croissance rapide du tertiaire qui, du point de vue des emplois, prend le relais et continue à assurer une expansion globale, mais à un rythme plus lent.

Des **causes diverses**, qui se cumulent, peuvent expliquer ce tassement de l'expansion industrielle : citons la décroissance de la demande d'équipements hydro-électriques, les conséquences des concentrations et des regroupements d'entreprises, l'absorption de certaines d'entre elles par des groupes plus importants et, ici encore, le départ des centres de décision ayant parfois provoqué des déplacements d'établissements dont la localisation à Grenoble n'était plus rationnelle. Aucune importante implantation nouvelle n'a été effectuée depuis 1962.

Les **contraintes du site** et le manque de place sont également intervenus et l'ouverture vers la zone de Voiron-Moirans dans un premier temps, puis sur l'autre branche de l'Y vers Montmélian et le confluent Arc-Isère, proposée par l'agence d'urbanisme de Grenoble, devient un impératif urgent : la cuvette grenobloise est déjà saturée.

Par ailleurs, ce site, malgré sa position sur le couloir qui va de Genève à Valence, est **enclavé** en raison de l'absence de voies rapides le reliant à des pôles plus importants. Nous avons déjà mentionné la difficulté et la lenteur des liaisons avec Lyon. Les réalisations, parfois spectaculaires, imposées par l'organisation des jeux olympiques, ont très sensiblement amélioré aussi bien le fonctionnement des activités à l'intérieur de l'agglomération que ses liaisons extérieures, mais ce n'est qu'une ébauche de ce qu'il faudrait achever dans un avenir assez proche pour intégrer les économies complémentaires de Grenoble, Chambéry, Annecy, et surtout Lyon et Saint-Etienne.

Car cet isolement physique se double d'une **relative autonomie économique**, assez paradoxale si l'on sait la part importante de la

production des industries grenobloises destinée à des marchés extérieurs. Cette autonomie tient à la nature même du dynamisme industriel, qui a résulté de l'expansion des entreprises existantes avec un minimum d'apports extérieurs ; l'ensemble industriel ainsi créé a fonctionné pratiquement seul, et il s'essouffle quelque peu. Un trop grand pessimisme n'est pourtant pas justifié : l'acquis est considérable et efficace. **Il lui manque sans doute pour progresser encore un nouveau « moteur », complexe industriel s'appuyant sur des activités liées à des techniques nouvelles ou sur la pétrochimie déjà en place.** Mais il faut surtout un changement d'échelle géographique, **la prise de conscience de la nécessité de participer à une expansion régionale et non plus étroitement locale, pour acquérir, avec les deux autres pôles, la « dimension métropolitaine »** qui permettra seule une confrontation à armes égales avec les grandes concentrations européennes.

En fin de compte, il est fort probable que, au moins à moyen terme, la croissance de Grenoble continuera à être rapide. En 1985, l'ensemble constitué par la cuvette grenobloise et le « quadrilatère voironnais » devrait rassembler 590 à 680 000 habitants ; en fin de siècle on y compterait entre 700 à 900 000 habitants, selon l'importance prise par le développement, extérieur à cet ensemble, des carrefours de Montmélian et Arc-Isère.

## II - 5. — CONCLUSION : UNE METROPOLE COMPETITIVE

Il nous paraît indispensable, pour terminer ce bilan, de revenir sur quelques points fondamentaux que nous avons dégagés de l'analyse de la situation actuelle.

S'il est certain que la réalisation de la métropole suppose la convergence des dynamismes, jusqu'alors parallèles, des trois pôles et que des actions judicieuses d'aménagement peuvent faciliter cette mise en commun des efforts, l'**objectif essentiel** que la métropole doit s'assigner est le **renforcement - et la valorisation - de son potentiel économique**. L'accroissement de son attractivité tant à l'égard des hommes que des activités permettra la réalisation de cet objectif, les perspectives chiffrées de population et d'emploi présentées plus loin étant en quelque sorte « déduites ».

Le renforcement de l'économie métropolitaine, indispensable dans un contexte européen où la concurrence entre les grands ensembles urbains sera de plus en plus vive, se concrétisera par une **intégration croissante des secteurs industriels et tertiaires des trois pôles**. Deux préoccupations particulières doivent être soulignées : promouvoir un **milieu industriel dynamique**, suscitant un **environnement de services de niveau supérieur**, et, pour ce faire, développer de façon coordonnée la **recherche** et la **formation**.

**II - 5.1. — Chaque pôle doit reposer sur un milieu dynamique, composé d'activités motrices**, créatrices d'une valeur ajoutée, qui entraînent en amont comme en aval d'autres activités. Toutes les études menées aussi bien au plan national que régional conduisent à retenir une vocation privilégiée de la métropole dans la mécanique, la construction électrique et électronique, ainsi que la pétrochimie et les industries aval, en particulier textiles synthétiques.

Ce milieu industriel sera principalement le fait de deux types d'agents économiques. La responsabilité en incombe en premier lieu aux **entrepreneurs** déjà localisés dans la métropole. **Leur capacité d'adaptation à la mutation générale de l'économie, leur pouvoir d'innovation** et parfois **leur volonté de conversion** sont des facteurs indispensables pour que se réalise la métropole. La présence de ce milieu dynamique peut alors inciter des entrepreneurs étrangers à la région à venir s'y installer, contribuant ainsi à la croissance de l'ensemble. Mais la **puissance publique** doit également jouer un rôle important dans cette politique d'expansion et d'attraction, notamment **en préparant des structures d'accueil** pour recevoir des transferts ou des créations d'établissements. Ces nouveaux établissements choisiront de s'implanter dans la métropole si des actions sont menées d'une part pour la formation des hommes, afin de pouvoir fournir du personnel hautement qualifié, d'autre part pour l'équipement de zones d'activités qui puissent satisfaire à l'éventail des conditions de localisation.

Ainsi doit se développer un milieu industriel qui saura attirer les services qui lui sont indispensables. En effet, pour être compétitif, il devra sans cesse innover et aura donc besoin de recourir à des unités spécialisées de recherche. Il lui faudra aussi appliquer les découvertes fondamentales et, pour ce faire, transformer ses méthodes de production. Des bureaux de conception et d'engineering l'assisteront pour ces problèmes. Il utilisera de plus en plus les matériels modernes de gestion ; des organisations spécialisées l'y aideront.

**Un milieu industriel dynamique induira donc nécessairement un environnement de services de qualité**. Ceux-ci se localiseront dans les différents pôles de la métropole quand le marché de chacun d'eux sera suffisamment large pour qu'ils puissent escompter une

rentabilité normale ; pour certains de ces services, le marché est régional ou même national ; leur localisation s'imposera alors généralement dans le pôle le plus important de la métropole, la région urbaine de Lyon.

Là encore, la décision de création d'un service dans la métropole revient essentiellement à des agents économiques privés ; est-il possible d'influencer leur choix ? Il apparaît au moins indispensable d'orienter leur politique en matière d'implantation. S'ils recherchent un marché, ils cherchent aussi souvent un milieu intellectuel ainsi que des interlocuteurs valables dans l'administration et les établissements de crédit. **Ainsi se trouve posé le problème de la décentralisation, dont la responsabilité revient à la puissance publique.**

L'attraction à l'égard des centres de décision des entreprises dépend en partie de l'organisation, dans l'ensemble urbain, des autres éléments qui en feront une métropole. Mais nous avons vu plus haut que d'autres facteurs jouent pour déterminer leur localisation, les plus contraignants étant les facteurs économiques et financiers et qu'une attitude optimiste serait à cet égard peu réaliste.

Par contre on peut espérer que, parallèlement à l'effort de décentralisation qui doit être fait dans l'administration, se développe la décentralisation des décisions au niveau des unités de production. Les techniques modernes de gestion, les nouveaux moyens de traitement de l'information rendent possible et même provoquent cette décentralisation. Celle-ci sera notamment intéressante dans la mesure où elle freinera l'évasion des élites intellectuelles vers la capitale. Ce doit être un souci majeur de la métropole que de chercher à conserver ou à attirer un milieu de responsables ayant une attitude régionale plus affirmée et capables, par exemple, d'élaborer une politique de développement industriel régional.

## **II - 5.2. — Une condition essentielle de la réalisation de ce premier objectif est le développement de la recherche.**

Le monde futur aura un caractère scientifique de plus en plus marqué ; si l'on perçoit encore mal les transformations et les mutations qui risquent de se produire dans les trente ans qui viennent, on sait par exemple que la moitié des produits chimiques que nous utiliserons dans dix ans ne sont pas encore découverts.

Le rôle de la recherche apparaît alors déterminant pour le développement économique régional. Si le potentiel scientifique de la métropole se montre capable de découvrir de nouveaux produits, on peut espérer que des entreprises seront attirées et prendront le relais de la recherche scientifique pour faire passer au stade de la consommation de masse ces découvertes. Il nous faut insister fortement sur ce point, qui paraît être la carence essentielle de la recherche en France. Notre recherche fondamentale se trouve à un niveau assez satisfaisant ; mais il manque des innovateurs, des entrepreneurs qui assurent le passage de la science pure à ses applications techniques. Les décalages souvent dénoncés entre les Etats-Unis et l'Europe concernent surtout ce processus d'exploitation des résultats.

Si la recherche peut jouer, par les innovations qu'elle suscite, un rôle prépondérant dans l'expansion de la métropole, elle est aussi importante par la dynamique qu'elle imprime à l'environnement : son rythme même, le haut niveau de salaires qu'elle entraîne, l'activation du milieu industriel et universitaire qu'elle provoque, en font un atout majeur du développement régional. Elle doit aussi être le moteur de la conversion.

**Les responsabilités de la Puissance Publique en ce domaine sont importantes** et l'Etat doit participer de plus en plus aux risques

de l'innovation. Il ne suffit plus seulement de financer la recherche fondamentale : l'ampleur de la recherche et la possibilité de faire passer rapidement les résultats au stade des applications dépendent pour une large part du volume des crédits injectés presque à fonds perdus à chacune des étapes. L'aide de l'Etat semble indispensable jusqu'à la mise au point des matériels nouveaux, de plus en plus coûteux. La Puissance Publique pourrait alors intervenir progressivement pour orienter les nouvelles équipes de chercheurs vers les métropoles d'équilibre.

**En ce qui concerne la métropole Lyon - Saint-Etienne - Grenoble, des vocations transparaissent déjà qu'il convient de renforcer.** Il ne peut être question d'envisager pour chaque pôle tous les types de recherches : il semble bien que Lyon s'oriente vers les domaines chimique et médical, Saint-Etienne vers la mécanique et Grenoble vers la physique et les mathématiques. Cependant l'on sait que la découverte naît souvent de la rencontre de plusieurs sciences : l'instauration de liaisons de toute nature entre les trois pôles, considérés comme un ensemble cohérent, est d'autant plus indispensable.

**II - 5.3. — La formation joue un rôle indéniable dans la croissance économique. Aussi la métropole doit-elle renforcer et peut-être redistribuer les moyens dont elle dispose en ce domaine, qu'il s'agisse de la formation comprise comme l'ensemble des connaissances que l'on peut recevoir ou de la formation plus spécialisée et réservée pour l'instant à une minorité qu'est l'enseignement supérieur.**

On ne soulignera jamais assez que la formation est la condition nécessaire du développement. Et il ne faut donc plus seulement

concevoir des moyens de formation réservés aux classes jeunes de la population, mais aussi de nouvelles méthodes adaptées à toute la vie professionnelle. Elles permettront de réaliser plus facilement les reconversions qui vont s'avérer indispensables dans certains secteurs.

Si cette nouvelle forme d'enseignement n'est pas mise en place rapidement, des goulots d'étranglement risquent d'apparaître dans le domaine du personnel qualifié, rendant difficile l'expansion de certaines entreprises régionales et pouvant freiner l'implantation de nouveaux établissements.

On sait que la présence d'une main-d'œuvre qualifiée est un critère non négligeable de localisation pour une firme. L'œuvre de formation étant longue, une vue très prospective permettra de prévenir les besoins qui se manifesteront dans quelques années. Les vocations industrielles affirmées plus haut pour les trois pôles pourraient guider le choix des secteurs de formation à développer particulièrement.

Les **universités** proprement dites, qui doivent être des **centres d'éducation permanente privilégiés**, sont un facteur indéniable de localisation pour certaines sociétés ; elles sont aussi, et peut-être surtout créatrices d'un climat favorable à l'innovation. L'enseignement supérieur est inséparable de la recherche et celle-ci ne peut éclore, ne peut se diffuser, que s'il existe un milieu universitaire dynamique, capable de susciter de nouveaux chercheurs et des entrepreneurs pour appliquer les recherches des premiers. **Le rôle moteur de l'université n'apparaît donc pas seulement dans l'action de formation et de recherche qu'elle doit assurer mais aussi dans la mutation de l'environnement qu'elle favorise par la diffusion d'un esprit, d'un climat propice à l'innovation.**

# chapitre 3

## Les conditions de vie

- III - 1. Les aspects positifs et négatifs de l'augmentation de la mobilité
  - III - 1.1. La mobilité quotidienne
  - III - 1.2. La mobilité professionnelle et la mobilité résidentielle
- III - 2. La vie sociale doit s'organiser autour des centres
- III - 3. Les problèmes de l'habitat doivent être pensés dans le long terme
- III - 4. L'augmentation des besoins de loisirs entraîne des besoins d'espace
- III - 5. Conclusion : L'espace n'est pas neutre à l'égard des conditions de vie

Aux yeux de certains lecteurs ce chapitre apparaîtra sans doute comme superflu ; pour d'autres ce sera au contraire un chapitre fondamental. En effet, si l'amélioration des conditions de vie des habitants de la métropole est bien la finalité essentielle de l'aménagement, on peut aussi considérer qu'elle ne sera que la résultante du développement économique général et un moyen d'assurer ce développement en créant un environnement favorable.

La controverse sur ce point pouvant se développer à l'infini, nous voudrions seulement montrer dans ce chapitre que l'organisation spatiale de la métropole, qu'il est difficile d'appréhender à cette échelle, a pourtant des conséquences sur la vie quotidienne de tous ses habitants. La forme générale des villes — qui jusqu'ici paraît être le fait du hasard, c'est-à-dire que personne ne peut prétendre en avoir la maîtrise — nous contraint à vivre de manière plus ou moins agréable, à travailler ici plutôt qu'ailleurs, à faire des investissements plus ou moins lourds pour permettre l'écoulement de la circulation, etc...

Etant donné l'accélération du phénomène d'urbanisation et l'importance de l'enjeu, on ne peut plus accepter que se décide le sort d'une ville d'une façon aussi aveugle. Mieux vaut **tenter d'explicitier les principes qui vont guider certains choix et qui surtout devraient inspirer le passage des grandes options d'aménagement aux propositions précises et concrètes.**

Ces principes sont évidemment contestables. Ils reposent sur une **analyse critique de la vie urbaine actuelle** telle qu'on a pu la saisir à Lyon, à Saint-Etienne et dans les autres villes de l'aire métropolitaine. Ils tiennent compte également des **réflexions prospectives** qui ont pu être faites sur l'évolution des modes de vie et

des besoins. En effet, certaines transformations sont prévisibles ; ainsi l'estimation faite il y a quelques années (1) semble se vérifier : en 25 ans, de 1960 à 1985, les revenus seront multipliés par 2,5.

De même l'élévation du niveau de qualification et le développement du secteur tertiaire entraîneront probablement une plus grande aptitude à la mobilité et au changement, ainsi qu'une meilleure adaptation au mode de vie urbain. Il faut citer encore, parmi les transformations prévisibles, les modifications dans l'utilisation du temps : l'allongement des congés hebdomadaires ou annuels, diversification des horaires, étalement des périodes de vacances, etc.

Ceci montre bien que les principes que nous allons tenter de dégager, **autour des thèmes de la mobilité et de la centralité** principalement, ont leur racine dans une situation actuelle qu'il s'agit de modifier et tiennent compte des transformations prévisibles, mais ne peuvent être considérés comme valables indéfiniment.

---

(1) **Réflexions pour 1985.** La documentation Française, 1964.

### III - 1. — LES ASPECTS POSITIFS ET NEGATIFS DE L'AUGMENTATION DE LA MOBILITE

La mobilité croissante des individus est souvent considérée comme un indice de la transformation rapide de la société. L'augmentation des dépenses consacrées aux transports et l'accroissement parallèle du parc automobile en sont la concrétisation la plus évidente. En 1985, les trois quarts des ménages posséderont au moins une voiture ; les déplacements quotidiens deviendront encore plus nombreux, sur de plus longues distances, sinon plus longs.

A cette mobilité quotidienne s'ajoute une mobilité géographique, des changements de résidence plus fréquents, liés eux-mêmes à une mobilité professionnelle accrue. Il est nécessaire de ne pas confondre dans une même appréciation ces différentes formes de la mobilité car elles n'ont pas toutes la même signification pour ceux qui les vivent.

#### III - 1.1. — La mobilité quotidienne

Nous entendons par là l'ensemble des déplacements quotidiens pour le travail, les achats, la vie sociale... La majorité d'entre eux se font dans le cadre de la commune ou de l'agglomération ; mais nous avons vu que de plus en plus nombreux sont les habitants, qui chaque jour, font de longs trajets. Les plus importants de ces déplacements ne se font pas pour le plaisir mais bien par nécessité ; et **si une minorité ne tient plus compte des distances et volontairement se loge loin de son lieu de travail, on peut penser que, pour longtemps encore, la majorité souhaitera conserver le plus de temps possible disponible pour d'autres activités.**

Or, la croissance urbaine dans sa forme actuelle s'accompagne d'une dispersion accrue des fonctions. La localisation au jour le jour des équipements publics, des logements et des entreprises résulte des disponibilités immédiates de terrains et de leur coût, plus que de considérations sur les besoins globaux d'une aire géographique donnée. Il en est ainsi de l'urbanisation dans l'Ouest lyonnais ; comme d'une part on ne peut y implanter des emplois industriels en grand nombre et que d'autre part la densité de l'habitat et des équipements y est assez faible, les individus doivent disposer de deux voitures par ménage pour vivre agréablement.

Il nous semble donc qu'un des objectifs de l'aménagement urbain est de **diminuer le temps des déplacements quotidiens ou du moins d'enrayer son augmentation.** Pour réaliser cet objectif, il faut offrir à une part importante de la population la possibilité de travailler à une faible distance de son domicile et ceci d'autant plus que les femmes travailleront de plus en plus en raison des changements prévisibles dans les conditions d'exercice des activités des ménagères. Dans les agglomérations anciennes, où l'on tend à dissocier les fonctions, on semble aller à contre-courant de cet objectif. Les centres se spécialisent dans les bureaux ; la couronne, où se trouvaient mélangés entrepôts, ateliers, petites usines et logements, tend à devenir uniquement résidentielle.

**Le prix du terrain, qui est d'autant plus élevé qu'il est plus proche du centre de la ville, est ici un facteur déterminant : on cherche à rentabiliser les superficies abandonnées par les activités en y construisant des immeubles d'habitation.**

L'exemple lyonnais mérite encore d'être cité : l'opération de restructuration du secteur « Garibaldi » va s'accompagner de la

disparition de bon nombre des activités qui s'y trouvaient. A Villeurbanne, où zones d'activités et habitat s'interpénètrent étroitement, beaucoup d'entreprises seront tôt ou tard contraintes de se « desserrer » hors de l'agglomération ; il faudra songer à conserver à une partie des espaces libérés une vocation industrielle : certains types d'industries non nuisantes et grosses utilisatrices de main-d'œuvre féminine pourraient et devraient s'y installer.

A côté de ces emplois mêlés à l'habitat, il doit y avoir nécessairement de grandes zones d'emplois plus excentrées, certaines devant même être impérativement éloignées. Il faudra dans ce cas pallier la distance par d'excellentes liaisons et faciliter ainsi la mobilité quotidienne ; certaines zones industrielles de la banlieue de Lyon, par exemple, n'attirent pas d'industries en raison de leurs difficultés d'accès.

S'il faut souhaiter une répartition plus équilibrée des lieux de travail et de résidence, cela ne doit pas aboutir à une fragmentation complète de la ville en quartiers autonomes. Il faut au contraire **promouvoir une certaine forme de mobilité dans l'ensemble de la région urbaine, un cadre général de vie permettant les échanges et les rencontres, les suscitant mais ne les imposant jamais.**

### III - 1.2. — Mobilité professionnelle et mobilité résidentielle

Si une plus grande mobilité quotidienne ne nous a pas paru nécessairement le signe d'une amélioration, une mobilité professionnelle, accrue, se traduisant souvent par des promotions et permettant les adaptations nécessaires, nous paraît être une caractéristique positive des grandes villes.

Mais il faut prendre garde à ce que, si un important effort de formation n'est pas fait, cette mobilité ne se réduise à une succes-

sion de changements professionnels peu bénéfiques. Par ailleurs, si l'on ne veut pas allonger les déplacements quotidiens, les changements d'emplois doivent se traduire le plus souvent par des changements de résidence. Si l'on veut offrir aux habitants de toute la région les plus grandes possibilités de promotion professionnelle sans toutefois les pousser à la quitter, il est indispensable que se réalise une large information sur les marchés régionaux du travail et du logement afin que puissent s'effectuer sans difficultés de nombreux échanges de population entre toutes les villes de la région.

Actuellement cette situation est loin d'être réalisée et certaines villes comme celles du bassin stéphanois, qui en elles-mêmes n'offrent pas une diversité d'emplois suffisante pour que la mobilité professionnelle puisse s'exercer sur place, « bloquent » leur population. En effet celle-ci, qui a souvent quitté son milieu rural d'origine par nécessité, souhaite s'en éloigner le moins possible ; et plutôt que de se résoudre à un déracinement insupportable, beaucoup préfèrent conserver leur emploi malgré l'avenir incertain ou limité qu'il leur offre.

Ces quelques réflexions permettent de dégager une ligne de conduite pour l'aménagement : **il faudra éviter absolument toute création urbaine qui risque d'aboutir à une situation de « cul de sac »** comparable à celle que nous venons de décrire. Il faudra de façon complémentaire **permettre une mobilité quotidienne relativement réduite et multiplier les possibilités de mobilité professionnelle ; cela passera le plus souvent par un accroissement de la mobilité résidentielle à l'intérieur des régions urbaines, comme entre elles.** A l'échelle qui est la nôtre, il serait souhaitable que s'établissent des échanges privilégiés entre les trois pôles de la métropole de sorte que chacun ait à sa disposition les possibilités d'emploi de l'ensemble.

### III - 2. — LA VIE SOCIALE DOIT S'ORGANISER AUTOUR DES CENTRES

La ville, dans son ensemble, peut être considérée comme un gigantesque équipement collectif dont chacun dispose librement. En fait toutes les études montrent que, dans le système de croissance urbaine actuel, les avantages et les inconvénients de la grande ville ne se distribuent pas également entre ses habitants (1).

Si l'on oppose, en caricaturant à l'extrême, un ménage d'ouvrier spécialisé à un ménage de cadre supérieur, on constate que ce dernier a généralement les moyens de pallier les inconvénients de la grande ville : s'il habite le centre, ce ne sera pas un appartement surpeuplé ; s'il habite la banlieue, ce sera la plus agréable, la dispersion des équipements ne sera alors pas un obstacle majeur car le ménage disposera de deux voitures ; quant à la durée des trajets, il est facile pour un cadre supérieur de décaler ses horaires et d'éviter ainsi les heures de pointe.

Ajoutons encore que, plus fréquemment qu'un autre, ce ménage aura à sa disposition une résidence secondaire pour les week-ends et les vacances.

Un ménage d'ouvrier spécialisé habitera dans le centre dans de mauvaises conditions de confort ou dans une banlieue peu équipée donc dans un cadre médiocre. Comme il disposera tout au plus d'une voiture, elle sera utilisée par le mari car les transports en commun entre banlieues sont très déficients. Si sa femme ne travaille

pas, elle s'efforcera de résoudre tant bien que mal, à pied, les problèmes quotidiens : conduire les enfants à l'école, assurer le ravitaillement, etc. Si elle travaille, fréquemment comme employée dans le centre-ville, elle perdra alors un temps considérable dans les autobus et devra trouver souvent des solutions de fortune pour faire garder ses enfants. L'environnement proche n'offrira que peu de possibilités de détente ; pourtant ce ménage n'aura qu'une chance infime de disposer d'une résidence secondaire.

Quant aux avantages de la ville, une bonne part ne le concerne pas. En effet ce ménage a surtout des relations fréquentes dans son quartier ; à l'extérieur il voit principalement les membres de sa famille. Il ne fréquente que très peu le centre-ville ; c'est vrai des commerces mais plus encore des divers équipements de loisirs : cinémas, théâtre : les équipements collectifs tels que centres sociaux ou maisons de jeunes ne sont connus et fréquentés que s'ils sont proches du domicile. Si les ouvriers retirent, semble-t-il, peu de bénéfice de la grande ville, ils en restent néanmoins extrêmement tributaires par la sécurité d'emploi qu'elle leur offre.

L'augmentation de la mobilité et l'élévation du niveau de vie pourraient laisser présager une meilleure utilisation par tous des avantages de la ville et de son centre principalement. Mais l'inertie est grande en ce domaine et il restera toujours de fortes minorités peu mobiles comme les enfants, les femmes, les personnes âgées et les catégories sociales les plus défavorisées. Il est donc probable que, **dans l'avenir comme aujourd'hui, la ville dans son ensemble et surtout étendue à une grande région urbaine, ne sera pas une réalité pour un grand nombre de ses habitants. Il est alors essentiel de trouver, au sein même de la ville, des relais accessibles aux fractions les moins mobiles de la population ; les banlieues ne doivent**

(1) L'attraction du centre, étude sociologique de l'agglomération lyonnaise. C.S.U. 1967.

**plus être des étendues indifférenciées mais s'organiser autour des centres.**

Le centre de Villeurbanne est significatif de ce que l'on a su réaliser à une époque. Grâce à lui les habitants de Villeurbanne n'habitent pas la banlieue mais une ville située dans une très grande ville. Actuellement le sous-équipement et l'inorganisation des banlieues tiennent davantage à un manque de volonté ferme et à une mauvaise coordination dans le temps qu'à une impossibilité fondamentale ; en effet la croissance des agglomérations se fait pour une part appréciable par grosses unités, les « Z.U.P. », qui devraient favoriser une conception d'ensemble. Par contre les banlieues pavillonnaires, qui marquent souvent une réaction contre la volonté d'organisation et d'ordre et contre le souci esthétique des urbanistes, peuvent entraîner une telle dilution du tissu urbain qu'il deviendra extrêmement difficile de limiter les déplacements quotidiens et que les ménages ne possédant pas de voiture ou une seule seront fortement pénalisés de ce fait.

Mais s'il apparaît indispensable en milieu urbain de créer ou de favoriser le développement de centres à tous les niveaux, en particulier dans le bassin stéphanois très pauvre à cet égard, **il faut veiller à ce que les quartiers qui s'organiseront autour de ces centres constituent des milieux assez diversifiés.** On ne peut dire encore par quels mécanismes et pourtant le développement de la vie sociale nous apparaît très lié à la répartition par âges et par groupes socio-professionnels des habitants. Les insuffisances constatées à Saint-Etienne tiennent sûrement en partie à la trop grande homogénéité de sa population. La région stéphanoise, admirablement bien dotée en espaces verts proches et de qualité, grâce au Parc du Pilat et aux Gorges de la Loire, dispose de deux maisons de la culture, d'un Palais des Sports, de piscines et, depuis

peu, d'une Université, mais l'infrastructure commerciale est encore à compléter. Or le renforcement de certaines catégories socio-professionnelles attirées par la présence de ces équipements de niveau supérieur entraînera nécessairement des modifications de l'offre en matière de commerce. A une échelle plus réduite, le même phénomène peut produire les mêmes effets ; cela ne signifie pas qu'il faille systématiquement mélanger toutes les catégories de population au niveau d'une même montée d'escaliers, mais il se pose un délicat problème de répartition afin d'éviter des tensions excessives tout en maintenant constamment une ouverture et une diversité nécessaires.

### **III - 3. — LES PROBLEMES DE L'HABITAT DOIVENT ETRE PENSES DANS LE LONG TERME**

Nous avons parlé jusqu'ici de l'organisation de la ville, de la disposition relative de ses différentes composantes. Tout ceci n'aura aucune portée tant que subsisteront les difficultés actuelles en matière d'habitat. **La mobilité professionnelle, la mobilité résidentielle, la liberté de choix dans l'emplacement du logement supposent que l'offre soit abondante et qu'elle soit variée,** cette variété concernant aussi bien les localisations que la nature et la qualité des logements.

La situation actuelle est loin de répondre à ces objectifs. L'offre est insuffisante, quantitativement et surtout qualitativement : elle n'est pas adaptée aux besoins dans la mesure où elle concerne des appartements trop petits ou trop chers ou s'ils sont assez grands et leur loyer abordable, situés trop loin du lieu de travail, des écoles, d'un centre de ville ou de quartier.

Cette inadéquation de l'offre à la demande, même solvable, entraîne une grande insatisfaction et une immobilité forcée de la population ; des situations « transitoires » comportant soit de longs déplacements quotidiens, soit des conditions d'habitat inadmissibles, se prolongent indéfiniment. Le surpeuplement des logements atteint à Lyon des proportions inquiétantes.

L'insuffisance de l'offre s'explique en partie par la vétusté du parc immobilier. Aussi bien à Lyon qu'à Saint-Etienne plus de 50 % des immeubles ont été construits il y a cinquante ans ou plus. Leur principale caractéristique est alors l'inconfort et l'inadéquation à la vie quotidienne actuelle. A Saint-Etienne, leur vétusté est accentuée par une plus mauvaise qualité de la construction, l'étroitesse du site et la poussière noire qu'a laissée partout la houille.

L'ancienneté du parc immobilier a une conséquence plus grave : ces logements ont été conçus et construits en fonction des besoins de l'époque, en fonction des conditions économiques et sociales d'alors, par couronnes concentriques autour du centre de la ville ; c'était la solution la plus rationnelle. Mais cette solution est aujourd'hui inadéquate aux nouvelles conditions de vie dans des agglomérations qui ont considérablement grandi.

Or, les immeubles que l'on construit aujourd'hui sont eux aussi conçus pour durer au moins cinquante ans, bien au-delà de « l'horizon 2000 » qui est le nôtre, alors que les cinquante années à venir verront les conditions de vie évoluer sûrement plus rapidement encore qu'entre le début du siècle et aujourd'hui. Cependant la tendance générale est toujours à l'extension des villes par couronnes concentriques. Dans de nombreux pays, rompant avec cette tradition, on a tenté de reporter l'urbanisation dans des sites éloignés

#### Ancienneté du parc immobilier dans les agglomérations de Lyon, Saint-Etienne et Grenoble

Ancienneté du parc	Agglomération de		
	LYON	ST-ETIENNE	GRENOBLE
Plus de 98 ans .....	20,1 %	21,6 %	10,5 %
de 54 à 98 ans .....	23,9 %	32,8 %	13,6 %
de 20 à 54 ans .....	19,9 %	16,6 %	19,5 %
de 8 à 20 ans .....	17,5 %	16,0 %	27,2 %
moins de 8 ans .....	18,6 %	13,0 %	29,2 %
<b>nombre total de logements</b>	<b>375 584</b>	<b>123 136</b>	<b>115 132</b>

(Source INSEE 1968)

de l'agglomération-mère et de construire des villes vraiment nouvelles, tant par leur localisation et leur organisation que par la conception des logements, pour tenter de combler le retard pris par rapport aux nouveaux besoins de la population.

Un objectif essentiel que les uns et les autres doivent se fixer est **d'offrir aux habitants, actuels et futurs, des localisations de l'habitat qui offrent un très grand nombre d'avantages, en particulier un environnement de qualité, un site agréable et la proximité, en distance-temps, de nombreuses possibilités d'emplois et de services.**

Il faut ensuite donner aux ménages des possibilités de choix parmi une diversité beaucoup plus grande de types et de tailles de logements. Il faut en même temps tenir compte de l'évolution des besoins dont la tendance générale est vers l'augmentation du confort et des superficies.

Ces trois objectifs, dont certains éléments peuvent paraître contradictoires, nous paraissent dominés par un impératif commun : il faut « élargir le terrain de jeu », **rompre définitivement avec la politique d'urbanisation et de densification dans les sites anciens, dont les équipements arrivent à saturation ou à leur proximité immédiate.** C'est à cette condition seulement que l'on pourra répartir comme il convient, zones d'habitat, zones d'activités et centre, réaliser un type d'urbanisation où la vie sociale pourra normalement se développer, où les communications seront favorisées.

Car le principal avantage de cet élargissement est de permettre de se débarrasser des contraintes du site et d'atténuer l'incidence du coût du terrain. Son abaissement au fur et à mesure que l'on s'éloigne du cœur des villes permet de réaliser sur des sites agréables des types d'habitat moins denses, au ras du sol, susceptibles d'être adaptés à l'évolution des besoins, voire démolis après 20 ou 30 ans pour reconstruire autre chose à la place.

### III - 4. — L'AUGMENTATION DES BESOINS DE LOISIRS ENTRAINE DES BESOINS D'ESPACE (1)

Dans notre civilisation les loisirs sont devenus paradoxalement un phénomène sérieux que l'on tente de prévoir et d'organiser ; ceci en raison de la spécialisation croissante du temps et des espaces qui leur sont consacrés.

Les temps de loisirs sont de plus en plus coupés du temps de travail et peuvent ainsi apparaître comme des activités spécifiques. Celles-ci jouent un tel rôle de compensation qu'elles sont fortement valorisées ; de ce fait les citoyens formulent des exigences, des revendications quant aux loisirs. Dès lors le planificateur doit en tenir compte.

Les espaces où « se prennent » les loisirs se spécialisent aussi : la rue ne peut plus servir de terrain de jeux ; les appartements modernes réduisent à rien les espaces de jeux et ne laissent pas davantage de place pour le bricolage ; les promenades sont transformées en parkings ; les abords des villes sont couverts de propriétés privées et clôturées, etc. Force est donc de **prévoir des espaces « réservés » pour les loisirs des citoyens.** Nous ne dirons pas qu'il s'agit là d'une amélioration du service offert, mais seulement d'une tentative pour compenser la dégradation du cadre de vie qui se produit lorsque la ville se densifie inconsidérément ; on peut d'ailleurs penser que la compensation offerte par la création

---

(1) Sur tout ce paragraphe voir le « cahier de l'O.R.E.A.M. », N° 6 : Les loisirs.

de grands « espaces de loisirs réservés » n'est pas pleinement satisfaisante.

Il est tout à fait impossible et tel n'est pas notre propos, de prévoir par le menu les loisirs des citoyens dans quinze ou trente ans. Nous voudrions seulement montrer par quelques exemples qu'il faut prévoir suffisamment d'espaces et aux endroits qui paraissent les mieux adaptés, pour que toute forme de loisir puisse trouver sa place.

- Nous savons qu'aux différents temps de loisir correspondent des espaces privilégiés, encore que bien entendu la correspondance ne soit pas absolue : ainsi **chaque jour** les citoyens ont besoin d'espaces libres qui prennent des formes multiples mais qui ont pour caractéristiques d'être très dispersés dans la ville et proches des logements : promenades, places, jardins publics et particuliers, terrains de sports... Dans les agglomérations anciennes il est nécessaire de se livrer à une patiente reconquête et, en tout cas, de ne pas amenuiser les espaces libres actuels. Dans les nouvelles extensions ces préoccupations pourront plus aisément être prises en compte dès le départ.

- **Le dimanche** ou le samedi, en soirée même pour certains, les citoyens quittent massivement la ville et cette tendance ne peut être limitée que par l'encombrement complet des sorties de la ville. Ils vont se délasser en s'installant en famille au bord d'un champ, d'une rivière ou de n'importe quel plan d'eau ; ce sont les pique-niques, promenades à pied ou en voiture. D'autres pratiquent des sports sur des terrains spécialisés. Il faut donc prévoir, pour satisfaire ces besoins, des parcs au pourtour des villes, facilement accessibles et

#### Estimation des besoins en loisirs de plein air vers l'an 2000.

ACTIVITE	% des sortants la pratiquant	BESOINS
promenades à pied	30 %	27 000 km de sentiers
excursions à pied	1 %	500 km d'itinéraires de grandes randonnées
circuits en voiture	18 %	52 000 km de routes touristiques
pique-nique	20 %	110 000 places de pique-nique
natation	10 %	45 km de plages aménagées
pêche	6 %	820 km de berges
équitation	—	800 km de pistes cavalières
sites aquatiques	—	1 900 km de berges à raison de 800 personnes au km linéaire

assez bien équipés car les utilisateurs seront nombreux. A titre d'illustration le tableau ci-joint montre comment on a tenté de chiffrer les besoins des populations lyonnaise et stéphanoise lors de leurs sorties du dimanche en l'an 2000 (1).

- Enfin un nombre croissant de citoyens souhaite pouvoir s'éloigner davantage et passer une nuit au moins hors de la ville. Actuellement c'est principalement l'**utilisation d'une résidence secondaire** qui satisfait ce besoin. Mais on observe que progressivement les espaces proches des grandes villes sont presque totalement appropriés si bien que les nouveaux acquéreurs doivent de plus en plus s'éloigner. Avec l'accroissement prévisible de la demande, il paraît indispensable **de trouver de nouvelles formes pour la satisfaire et en même temps de préserver de grands espaces naturels à distance raisonnable des villes pour l'usage de tous les citoyens et particulièrement de ceux qui ne disposeront pas de résidence secondaire.**

On voit donc que l'objectif principal que l'on peut se fixer pour les loisirs est de **réserver à temps des espaces suffisants et disposés de telle façon qu'ils permettent une utilisation souple et adaptée aux différents besoins qui se dégageront ; de prévoir la possibilité d'accéder à ces différents équipements.**

---

(1) Il est bien évident que cette présentation détaillée n'est faite que pour illustrer l'importance très grande des besoins d'ensemble à satisfaire. On trouvera à l'O.R.E.A.M. un dossier « loisirs » donnant les informations à partir desquelles a été fait ce calcul.

### III - 5. — CONCLUSION : L'ESPACE N'EST PAS NEUTRE A L'EGARD DES CONDITIONS DE VIE

**La satisfaction des besoins essentiels et le bon déroulement des simples faits de la vie quotidienne sont étroitement liés à la répartition géographique des zones d'emplois et d'habitat, des centres commerciaux comme des jardins publics, au niveau des quartiers et de la ville toute entière.**

L'effort d'organisation qu'impose cette répartition est amplifié par la prise en compte de l'augmentation rapide de la population. Nous avons vu que, dans bien des cas, les réalisations d'aujourd'hui hypothèquent lourdement le futur, même lointain, de même que celles du passé, peut-être judicieuses à leur heure, gênent souvent les hommes et les activités d'aujourd'hui. Des erreurs considérables peuvent être commises même si, ne construisant pas « n'importe quoi n'importe où », l'on ne considère néanmoins que les nécessités à court terme. **Si une vision prospective de l'urbanisation n'existe pas, nous risquons de voir se réaliser un colmatage progressif des agglomérations : une succession de couronnes d'habitat dense ne laissant plus assez de place pour les espaces de loisirs et les équipements, les activités repoussées de plus en plus loin, les centres de villes abandonnés parce qu'inaccessibles.**

Cette organisation de la croissance urbaine, nécessaire dans un souci non d'ordre mais d'agrément de la vie quotidienne de tous les habitants, suppose une discipline collective qui n'est pas facilement admise. Si notre ambition n'est pas seulement de permettre aux groupes influents dans la ville d'y vivre agréablement mais d'en faire un véritable équipement collectif à la portée de tous et contribuant à améliorer le niveau de vie de ses habitants, il faudra que les multiples conflits dans l'utilisation de l'espace soient arbitrés conformément à cet objectif.

# **Du développement à l'aménagement**

**Les trois chapitres qui précèdent ont essayé de prendre la mesure de l'avenir et d'éclairer les conditions de réalisation d'une métropole dans notre région.**

Avant d'aborder la seconde partie de l'ouvrage, qui proposera un plan d'aménagement de l'espace métropolitain, il nous faut tirer les enseignements de cet essai.

Deux attitudes extrêmes sont possibles. La première consisterait à considérer que l'avenir entrevu est inéluctable et que l'évolution y conduit à coup sûr : concentration humaine et économique, croissance de la production et des échanges, élévation du niveau de vie, etc. Le plan proposé serait alors un **schéma d'organisation** qui chercherait à utiliser l'espace dans les meilleures conditions pour éviter les freins, les congestions et pour permettre l'amélioration des conditions de vie. C'est l'objectif d'un plan comme celui de la région parisienne, qui ne prétend pas promouvoir la capitale de la France — elle existe déjà et semble plutôt menacée d'hyper-trophie —, mais seulement l'organiser.

La seconde attitude serait beaucoup plus dynamique et partirait d'un constat d'échec — ou du moins d'insuffisance notoire — de la métropole. L'avenir serait alors entièrement à construire et le schéma devrait être un **plan de redressement ou un plan de promotion** de la métropole. Il s'agirait alors de renverser des tendances néfastes, de susciter les activités nécessaires au développement, de créer, en somme, un courant dynamique. Des métropoles telles que Lille ou Marseille doivent se placer dans cet état d'esprit et leur schéma d'aménagement sera très volontaire.

Pour Lyon - Saint-Etienne - Grenoble, nous nous trouvons à mi-chemins de ces situations : malgré des variations liées à la conjonc-

ture et des différences notables entre les trois régions urbaines, **le développement économique et démographique de l'ensemble métropolitain est continu et paraît solide. Mais il y manque les quelques éléments indispensables qui en feraient une véritable métropole, maîtresse de son destin et rayonnant sur un vaste territoire.**

**Le présent schéma d'aménagement devra donc, non seulement proposer une organisation pour une expansion facilement prévisible, mais aussi préconiser et promouvoir les actions permettant de mieux « réussir » la métropole.** Bien sûr, nous l'avons vu, cette réussite dépend d'abord des efforts des agents économiques et des pouvoirs publics ; toutefois, **certains principes d'aménagement, certains équipements pourront mieux que d'autres favoriser ces efforts** et leur permettre de porter tous leurs fruits.

Nous allons ci-après expliciter les principes qui nous ont guidés dans l'élaboration du schéma, puis donner, en annexe, quelques chiffres et ordres de grandeur concrétisant les perspectives d'avenir et donnant la mesure de l'organisation à prévoir.

1. — Tout d'abord, il est certain que dans l'avenir qui nous préoccupe, 20 à 30 ans, **la proximité** sera encore une nécessité et un facteur de progrès.

Il faut bien s'entendre sur cette affirmation qui signifie seulement que les progrès technologiques en matière de transports, communications, information et télé-information ne seront pas si rapides que bientôt « tout sera permis ». Pendant encore longtemps, une très grande partie de la population ne pourra habiter au-delà de vingt ou trente kilomètres de son lieu de travail ou d'achats ; de même on ne remplacera pas totalement avant plusieurs décennies, par des systèmes économiques de télécommunications, les avantages du contact personnel entre des chercheurs, entre un industriel et son client ou fournisseur, entre l'administration et les administrés, etc. Dans de nombreux domaines, il sera encore nécessaire jusqu'en 1990 ou 2000 de rapprocher et de rassembler dans une certaine mesure les hommes et les activités. On peut le regretter, mais une vision réaliste du proche avenir doit tenir compte de ce fait très généralement reconnu.

C'est dire que, **si l'on veut favoriser le progrès économique, on doit prévoir des régions urbaines fortes et peuplées, dont il s'agit d'organiser — et non de subir — la croissance.** La reconquête totale du milieu rural, souhaitée par de nombreux humanistes, ne pourra devenir une réalité pour la masse que dans un avenir plus lointain. L'objectif d'une métropole forte et compétitive, dont nous avons vu dans le chapitre II quelle complexité d'activités elle suppose, passe encore pour l'instant par une certaine concentration, une « polarisation ».

Or, étant donné leur éloignement à 60 et 100 kilomètres, Saint-Etienne et Grenoble ne pourront, avant très longtemps, constituer une « région urbaine » unique avec Lyon. **Il faudra donc, d'ici la fin du siècle, rassembler autour de ces trois villes, en trois vastes régions urbaines distinctes, tout ce qui fera la métropole :** hommes, activités, équipements, sans vouloir tenter de les souder artificiellement pour en faire une agglomération continue. Si d'ailleurs le principe de proximité ne suffisait pas à justifier cette position, d'autres considérations y conduiraient : le caractère rural et impropre à l'urbanisation des Terres Froides entre Bourgoin et Voiron sur l'axe Lyon-Grenoble, la vocation agricole du plateau de Mornant entre Lyon et Rive-de-Gier imposent des coupures évidentes entre les trois régions urbaines. De même les caractéristiques économiques et sociales de ces trois villes leur donnent des personnalités si différentes qu'il ne peut être question, dans un avenir de 20 à 30 années, d'en faire une « conurbation » indifférenciée où les échanges quotidiens pour le travail, les achats et les services seraient nombreux.

Il nous faut donc prévoir un développement spatial particulier à chacune des régions urbaines de Lyon, Saint-Etienne et Grenoble, qui tienne compte de leur vocation et de leurs possibilités, afin que chacune soit puissante et bien organisée, mais ne pas chercher à les rejoindre artificiellement. **L'unité et la force de la métropole seront le fait de relations économiques, intellectuelles,** que l'on doit faciliter au maximum par des communications rapides, mais qui ne se traduiront pas par des échanges massifs de personnes ou de biens au niveau de la vie quotidienne.

2. — Un second principe découlant des analyses qui précèdent est l'affirmation que, **si la métropole est constituée par Lyon, Saint-Etienne et Grenoble, l'ensemble de la région Rhône-Alpes est une**

**région « d'équilibre »** : dès maintenant et contrairement à la plupart des autres régions françaises, le contrepoids à Paris est assuré par toutes les villes de la région.

Il en résulte que, si le schéma d'aménagement préconise pour les trois villes métropolitaines un avenir ambitieux, particulièrement pour les activités supérieures qui font une métropole, cette croissance laisse sa place à un développement important, économique et démographique, du reste de la région et notamment des villes principales telles que Roanne, Valence, Annecy, Chambéry et Bourg-en-Bresse. Les chiffres prévisionnels de population donnés ci-après expriment bien ce souci.

**Le « projet de métropole » proposé ne conduit donc pas à la situation justement redoutée de « Lyon et le désert rhonalpin » comme on a déploré « Paris et le désert français ».** La région est, dans son ensemble, suffisamment dynamique pour que l'on puisse globalement prévoir un doublement de la population des villes de plus de 10 000 habitants d'ici la fin du siècle (cette croissance devant évidemment être différente suivant les possibilités de chacune d'entre elles). Mais si l'on voulait, dans cette perspective générale, stopper aujourd'hui la croissance de la région urbaine de Lyon, il faudrait en compensation presque tripler la population de toutes les agglomérations de 10 à 100 000 habitants de la région ! Et ce serait plus du quadruplement si l'arrêt brusque concernait aussi Saint-Etienne et Grenoble !

En tout état de cause, la maîtrise des hommes sur la croissance des villes n'est pas suffisante pour leur permettre de décider à ce point de leur avenir ; d'ailleurs, aucune volonté politique ne pourrait se dégager pour faire admettre la nécessité de ne plus accueillir

de nouvel habitant dans les villes métropolitaines ou d'y limiter strictement l'immigration. Leur croissance dans des limites raisonnables est normale et même souhaitable et accompagnera un développement parallèle des autres agglomérations.

**L'exposition urbaine dans laquelle nous sommes engagés jusqu'à la fin du XX<sup>e</sup> siècle — en attendant la reconquête rurale évoquée plus haut — pourra donc, dans la région Rhône-Alpes, intéresser aussi bien les villes moyennes et les grandes villes que la métropole tricéphale.** Mais celle-ci a un rôle particulier à jouer qui lui impose de scruter son avenir avec un soin particulier et de prévoir dès aujourd'hui une organisation lui permettant de remplir au mieux, dans l'intérêt de tous, cette fonction.

3. — Un troisième principe concerne l'aménagement proprement dit des trois régions urbaines métropolitaines. A l'échelle du développement prévu, **il n'est plus possible, à Lyon, Saint-Etienne et Grenoble, de résoudre au jour le jour les problèmes de croissance.** Si l'on peut envisager dans une ville de 20, 50 ou 70 000 habitants de doubler — mais non de quadrupler ou quintupler — la population en l'espace de trente années en utilisant des solutions traditionnelles pour l'habitat, la voirie et les équipements publics, ces solutions ne sont plus valables pour des agglomérations de 400 000 à un million d'habitants qui doivent, elles aussi, doubler.

A Lyon, par exemple, l'augmentation de 200 000 habitants en 50 ans (1900-1950) n'a pas posé de graves problèmes. Cependant, la croissance récente de l'agglomération, qui a gagné 340 000 habitants en 14 ans (1954-1968) a déjà appelé des solutions nouvelles telles que la construction de Z.U.P. ou des travaux spectaculaires de voirie. Mais ce genre d'opérations, dont les inconvénients sont

d'ailleurs bien connus, n'est plus à la mesure du million — ou plus — d'habitants nouveaux attendus dans les 25 à 30 prochaines années.

Que ce soit en matière d'habitat, d'équipements, de zones d'activités, de circulation, les besoins prévisibles obligent donc à **voir grand et à prévoir large**. La poursuite des errements actuels ne pourrait, en effet, qu'aggraver les difficultés de fonctionnement de l'économie et amener une détérioration des conditions de vie ; on aboutirait peut-être à une agglomération lyonnaise de deux millions et demi d'habitants, à une agglomération grenobloise de 700 000 à 900 000 habitants, ou à une région stéphanoise peuplée de 720 à 800 000 personnes, mais ces agglomérations-monstres seraient répulsives et le « projet métropole » aurait échoué.

**Le schéma d'aménagement devra donc proposer, pour Lyon, Saint-Etienne et Grenoble, des structures nouvelles à l'échelle des problèmes posés ; il faudra, pour cela, se dégager d'une conception souvent trop étroite de la ville et de l'agglomération et considérer le vaste espace que constitue chacune des « régions urbaines » comme un tout à aménager globalement.**

Il conviendra, dans chacune d'elles, de préparer la croissance prévue en satisfaisant à la fois les besoins des habitants et ceux des activités économiques tels qu'ils ont pu être dégagés dans les chapitres qui précèdent. Le schéma portera une attention toute particulière aux impératifs concernant les relations — relations habitat-travail, habitat-services, habitat-loisirs, industries-services, universités-industries, transports extérieurs, etc. — de façon que l'organisation projetée ne soit pas une juxtaposition d'éléments placés aux endroits favorables, mais un ensemble capable de fonctionner économiquement et de façon satisfaisante.

**En définitive le schéma d'aménagement repose sur quatre préoccupations essentielles :**

— favoriser l'intégration économique des trois pôles de la métropole afin de renforcer sa compétitivité ;

— concevoir, pour chacune des trois régions urbaines, de nouvelles structures aptes à attirer les activités et les habitants qui renforceront leur potentiel ;

— prévoir un développement simultané de l'ensemble des villes de la région, en réservant à Lyon, Saint-Etienne et Grenoble les activités plus spécifiquement métropolitaines ;

— ouvrir la métropole, et donc la région, sur l'extérieur ;

ces quatre préoccupations expriment le souci de conserver équilibre et réalisme dans la poursuite de l'ambition du schéma : promouvoir une métropole régionale.

# Annexe

Les principes généraux dégagés ci-dessus doivent être complétés par quelques chiffres, seulement destinés à marquer **les ordres de grandeur les plus significatifs** : pour alléger cet ouvrage, nous n'avons pas voulu, en effet donner le détail des calculs qui y ont conduit, ni présenter les justifications qui, pourtant, seraient nécessaires. Le lecteur qui le souhaiterait pourra trouver ces éléments directement à l'O.R.E.A.M.

Nous traiterons successivement de la population, des emplois, et des surfaces.

(1) Les agglomérations prises en compte ici sont celles définies par l'I.N.S.E.E. lors du recensement de 1968.

(2) Les Z.P.I.U., zones de peuplement industriel et urbain, sont des zones nettement plus larges que les agglomérations, où la population (mais non le paysage) a déjà perdu un caractère rural prédominant. Celles prises en compte ici ont été déterminées d'après le recensement de 1962, selon les critères I.N.S.E.E.

(3) Les régions urbaines de Lyon et Saint-Etienne comprennent les Z.P.I.U. jointives de la ville principale et des villes voisines.

(4) La « région urbaine » de Grenoble considérée ici est en fait la zone d'étude, ou « zone d'action » de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Grenobloise (non compris la région de Pontcharra - Montmélian).

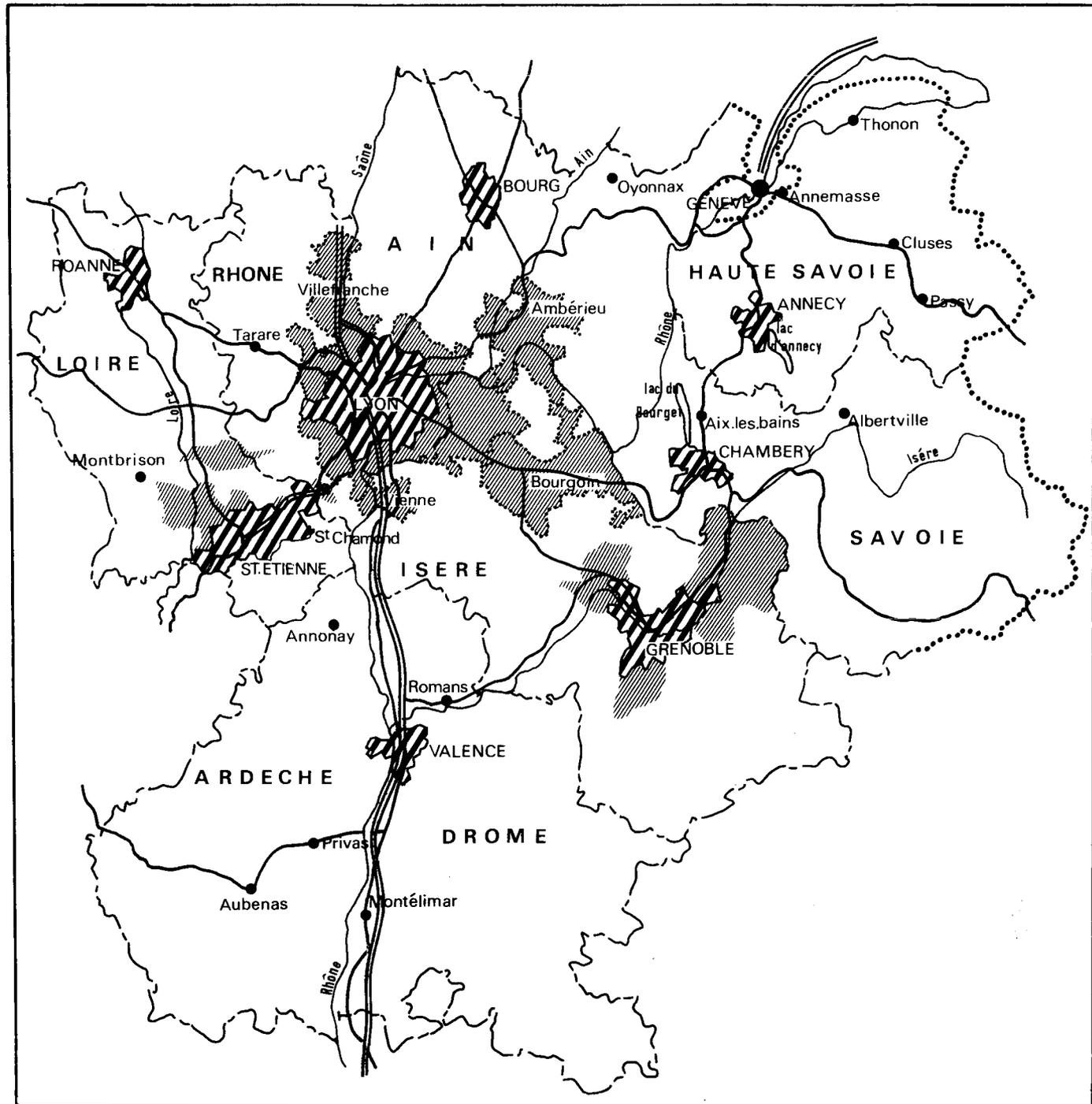
(5) Il s'agit de : Romans-sur-Isère, Montélimar, Thonon-les-Bains, Annonay, Aix-les-Bains, Oyonnax, Annemasse, Albertville, Cluses, Tarare, Aubenas, Passy, Privas et Montbrison, toutes les autres communes de plus de 10 000 habitants (comme Firminy, Saint-Egrève ou Oullins) étant comprises dans les agglomérations ou régions déjà comptées auparavant.

## 1. — Population.

La situation de l'ensemble de la région était la suivante, au recensement de 1968 :

Agglomération de Lyon (1) .....	1 075 000
Environnement proche de Lyon .....	128 250
<b>Z.P.I.U. de Lyon (2) .....</b>	<b>1 203 250</b>
de Villefranche-sur-Saône .....	66 530
d'Ambérieu .....	39 080
de Bourgoin .....	76 830
de Vienne .....	38 290
<b>Région urbaine de Lyon (3) .....</b>	<b>1 423 980</b>
Agglomérations de Saint-Etienne et Saint-Chamond (1) ...	408 000
Environnement .....	55 760
<b>Région urbaine de Saint-Etienne (3) .....</b>	<b>463 760</b>
Agglomération de Grenoble (1) .....	332 000
Environnement (non compris région de Montmélian) .....	65 000
<b>Région urbaine de Grenoble (4) .....</b>	<b>397 000</b>
<b>Trois régions urbaines métropolitaines .....</b>	<b>2 284 740</b>
Agglomération de Valence (1) .....	92 000
d'Annecy .....	82 000
de Roanne .....	78 000
de Chambéry .....	75 000
de Bourg-en-Bresse .....	51 000
<b>Cinq grandes agglomérations .....</b>	<b>378 000</b>
<b>14 autres villes de plus de 10 000 h. (5) .....</b>	<b>254 000</b>
<b>Petites villes et communes rurales .....</b>	<b>1 506 060</b>
<b>TOTAL REGION RHONE-ALPES .....</b>	<b>4 423 000</b>

Région Rhône Alpes  
 agglomérations  
 régions urbaines



-  Autoroutes
-  Routes
-  Limites départementales
-  Agglomérations définition 68 INSEE
-  Régions urbaines de la métropole
-  Privas
-  Villes de plus de 10.000 habitants hors des agglomérations et régions urbaines

Des perspectives globales pour 1985 et 2000 peuvent être établies en tenant compte des évolutions passées, des potentialités actuelles et des volontés d'aménagement.

**Dans la métropole :**

— La région urbaine de Lyon a augmenté très régulièrement sa population depuis quinze ans, de 1,9 à 2 % par an ; il ne serait pas raisonnable de forcer ce rythme, mais la vocation tertiaire et industrielle de Lyon, à affirmer, amène à penser que la croissance démographique peut atteindre 2,05 à 2,1 % par an.

— La population de la région urbaine stéphanoise a cru annuellement de 1,15 et 0,85 % dans les deux dernières périodes entre recensements ; un redressement ne peut être brutal, et, d'ici 1985, selon le degré de réussite des efforts de conversion, ce taux pourra être de 1,15 ou 1,45 % ; au-delà, le développement rapide escompté devrait le porter à 1,6 ou 2,1 % par an.

— Dans la région grenobloise — « quadrilatère voironnais » compris, mais région de Pontcharra-Montmélian exclue —, la très forte croissance annuelle est passée de 3,75 % entre 1954 et 1962 à 3,40 % entre 1962 et 1968 ; d'ici 1985, le développement se poursuivra, mais moins vite : 2,1 ou 3 % par an. Au-delà, la saturation de la cuvette grenobloise et la maîtrise nécessaire du développement urbain obligent à prévoir que la population ne devrait pas augmenter de plus de 1,25 à 2 % chaque année, le dynamisme se reportant essentiellement sur le haut Grésivaudan.

Le tableau ci-après récapitule ces perspectives et indique les taux annuels de croissance démographique qui en résultent, dans chaque période, pour l'ensemble de la métropole :

Pourcentage annuel d'augmentation de la population	Périodes passées		Perspectives futures	
	1954 à 1962	1962 à 1968	1968 à 1985	1985 à 2000
Région urbaine de Lyon ...	1,90 %	2,00 %	2,05 %	2,10 %
Région urbaine de St-Etienne	1,15 %	0,85 %	1,15 à 1,45 %	1,60 à 2,10 %
Région urbaine de Grenoble (Secteur Pontcharra - Montmélian exclu) .....	3,75 %	3,40 %	2,10 à 3,40 %	1,25 à 2,00 %
TOTAL des trois régions urbaines métropolitaines ...	1,85 %	2,00 %	1,90 à 2,10 %	1,80 à 2,10 %

La population de la métropole évoluerait donc comme l'indique le tableau ci-après :

Population de la Métropole (en milliers d'habitants)	1968	1985	2000
Région urbaine de Lyon .....	1 424	2 050	2 740
Région urbaine de Saint-Etienne .....	464	570 à 600	720 à 800
Région urbaine de Grenoble (secteur Pontcharra - Montmélian exclu) .....	397	590 à 680	700 à 900
TOTAL des trois régions urbaines métropolitaines .....	2 285	3 210 à 3 330	4 160 à 4 440

La population totale ferait un peu moins que doubler de 1968 à la fin du siècle. Il s'agit là d'une hypothèse cohérente avec l'objectif d'une métropole qui, certes, accroît singulièrement sa puissance économique, mais qui entraîne aussi dans son développement la région toute entière.

Un rapprochement avec les perspectives élaborées par d'autres instances pour le reste de la région montre bien que les autres villes, grandes ou moyennes,

Population de la Région Rhône-Alpes (en milliers d'habitants)	1968	1985	2000
La Métropole (les 3 régions urbaines métropolitaines) .....	2 285	3 210 à 3 330	4 160 à 4 440
Agglomération de Valence .....	92	150	200
d'Annecy .....	82	140	200
de Chambéry .....	75	125	160
Région de Montmélian Arc-Isère .....	25	60	160
Agglomération de Roanne .....	78	100	120
de Bourg-en-Bresse .....	51	85	120
TOTAL grandes agglomérations .....	403	660	960
14 autres villes de plus de 10 000 habitants ...	254	350	500
Petites villes et communes rurales .....	1 481	1 500	1 500
TOTAL Région Rhône-Alpes .....	4 423	5 720 à 5 840	7 120 à 7 400

peuvent simultanément connaître une croissance démographique encore plus rapide, tandis que l'ensemble des petites villes et communes rurales, — excepté celles situées dans les « régions urbaines métropolitaines » — confronté au redoutable problème de la conversion des activités agricoles, verrait sa population, actuellement en diminution, se stabiliser ; cette stabilisation correspond d'ailleurs à un regain de vigueur des petites villes et centres ruraux, qui polariseront l'espace rural environnant, notamment dans les régions de plaines ou plateaux.

**Ces perspectives ne doivent en aucun cas être prises à la lettre ;** il ne s'agit que d'ordres de grandeur permettant de prendre la mesure des évolutions possibles.

Pour le schéma d'aménagement de la métropole Lyon - Saint-Etienne - Grenoble, les chiffres ci-dessus sont à prendre en compte :

— avec une certaine vraisemblance pour 1985,

— avec une grande incertitude pour l'an 2000 ; mais les populations indiquées à cette date s'y trouveront effectivement rassemblées un jour ou l'autre, **que ce soit avant ou après la fin du siècle, et il est nécessaire d'étudier et de prévoir dès maintenant une organisation pour cette dimension.**

## 2. — Emplois.

En tout état de cause, les chiffres de population ne font que refléter — en réalité de façon partielle — une évolution économique, qui est ici supposée se placer dans une hypothèse de croissance continue.

De fait, les hommes ne viendront dans la région Rhône-Alpes, et notamment dans ces villes, que **parce que l'emploi s'y développera.** Il convient donc d'examiner l'évolution du nombre d'emplois qui sous-tend les perspectives démographiques présentées ci-dessus **pour les trois régions urbaines métropolitaines :**

Comme pour les populations, ces chiffres ne sont que des **prévisions approchées.**

Leur progression plus ou moins rapide recouvre **une réalité extrêmement complexe.** Tout d'abord le taux d'activité — nombre d'emplois pour 100 habitants — évolue en fonction de différents facteurs : à la baisse par suite de la prolongation de la scolarité, à la hausse à cause du développement du travail féminin et des activités du troisième âge.

Mais surtout **l'augmentation des chiffres** dans les périodes considérées **suppose des « emplois créés » bien plus nombreux,** car chaque année, des emplois dispa-

raissent et doivent être compensés par les créations nouvelles. Ce phénomène est sensible partout, mais actuellement d'une façon particulièrement nette dans la région stéphanoise où, si le nombre d'emplois n'augmente que faiblement, les créations d'emplois pour conversion sont chaque année très nombreuses.

Emplois dans la Métropole (en milliers)	1968	1985	2000
Région urbaine de Lyon .....	620	880	1 150
Région urbaine de Saint-Etienne .....	180	230 à 240	300 à 340
Région urbaine de Grenoble (secteur Pontcharra - Montmélian exclu) .....	175	235 à 270	290 à 370
TOTAL des trois régions urbaines métropolitaines .....	975	1 345 à 1 390	1 740 à 1 860

Le tableau ci-avant mérite un commentaire particulier :

— **Dans la région urbaine de Lyon,** c'est-à-dire dans l'agglomération lyonnaise et dans toutes les villes moyennes et petites environnantes, il faudrait augmenter de 240 000 le nombre d'emplois de 1968 à 1985, soit en moyenne 14 000 par an. Le nombre **d'emplois à créer** devra être supérieur, car des conversions sont nécessaires, aussi bien pour les zones agricoles que dans de nombreuses branches industrielles.

Les créations, qui ont surtout concerné l'industrie entre 1954 et 1962 (période d'expansion de la production) puis le secteur tertiaire entre 1962 et 1968 (période de restructuration de l'industrie et de développement des services), devront à l'avenir être plus équilibrées entre ces deux secteurs, les services prenant une part croissante dans les activités nouvelles.

— **Dans la région urbaine de Saint-Etienne,** le nombre d'emplois augmenterait de 50 à 60 000 entre 1968 et 1985, soit en moyenne de 3 000 à 3 500 par an ; mais, comme indiqué plus haut, en raison des conversions nécessaires, **le nombre d'emplois à créer annuellement est d'au moins 6 à 7 000,** ce qui entraînera donc 120 à 130 000 postes de travail nouveaux d'ici 1968. Une part de ces emplois nouveaux devra concerner les services, très déficitaires en région stéphanoise et permettre ainsi d'absorber une main-d'œuvre féminine sous-employée.

— **Dans la région grenobloise,** on trouverait en 1985 55 000 à 95 000 emplois supplémentaires, soit une augmentation moyenne de 3 200 à 5 500 par an, aux-

quels il faut ajouter, mais en moindre quantité qu'à Lyon et Saint-Etienne, des emplois nouveaux « pour conversion ». Cette croissance concernerait pour près des deux tiers les services, insuffisamment développés, et pour plus du tiers l'industrie.

Ces objectifs peuvent paraître ambitieux, car ils représentent une certaine accélération dans les créations d'emplois ; **ils manifestent la volonté de développer dans les régions urbaines métropolitaines à la fois la fonction de production et le niveau des services.** Si ces emplois nouveaux sont qualifiés — et il faut s'y efforcer —, la métropole tendra alors vers la dimension et la qualité qui lui permettront **d'être compétitive dans l'économie moderne.**

### 3. — Besoins en surface.

Il est évidemment impossible de calculer avec exactitude les besoins d'espace pour le développement de l'urbanisation, des activités et des équipements dans la métropole. Nous ne donnerons ici que des ordres de grandeur significatifs pour Lyon et Saint-Etienne, dont la justification peut être trouvée à l'O.R.E.A.M.

En matière **d'urbanisation**, les surfaces nécessaires pour l'habitat et tous les équipements urbains peuvent se chiffrer grossièrement sur la base de 20 à 30 logements à l'hectare, soit 35 à 50 ha pour 1 000 logements. D'ici la fin du siècle, il faudra accueillir :

— dans la région urbaine de Lyon, environ 1 300 000 habitants, soit 400 000 logements, auxquels il faut ajouter 120 à 150 000 autres logements pour les besoins de la rénovation, du desserrement et pour compenser ceux que certaines opérations publiques amèneront à détruire. L'urbanisation correspondant à ces 520 à 550 000 logements exigera environ **20 à 25 000 hectares.**

— dans la région urbaine de Saint-Etienne, entre 250 et 340 000 habitants, soit 80 à 110 000 logements ; il faut en ajouter 60 à 70 000, car la vétusté et la surpopulation du domaine immobilier actuel nécessitent de nombreuses reconstructions, rénovations et des desserrements ; au total, 140 à 180 000 logements nouveaux amèneront l'urbanisation de **6 à 8 000 ha.**

Pour **l'industrie**, les besoins en surface sont également considérables. Compte tenu du développement attendu et souhaité des activités de production dans les régions urbaines de Lyon et Saint-Etienne, l'augmentation des emplois industriels, cumulée avec un besoin d'espace beaucoup plus grand pour chaque emploi — qu'il s'agisse d'établissements nouveaux ou d'anciens établissements desserrés — amène à prévoir l'occupation de :

— **environ 10 000 hectares** industriels nouveaux d'ici la fin du siècle dans la région urbaine de Lyon,

— **et 2 500 à 3 000** dans la région urbaine de Saint-Etienne.

Il s'agit là d'une véritable « explosion » déjà commencée ces dernières années par la prolifération visible, dans des zones industrielles aménagées ou de façon « sauvage », de très nombreuses usines largement installées sur de vastes terrains dans les banlieues de Lyon et Saint-Etienne.

Enfin de nombreux équipements non directement compris dans l'urbanisation (aéroports, autoroutes de liaison, foires, centres de recherches, zones de loisirs aménagées, etc.) exigeront en plus des surfaces prévues ci-dessus des **milliers d'hectares.**

**Au total, le développement des deux régions urbaines métropolitaines de Lyon et Saint-Etienne amènera à occuper d'ici la fin du siècle 50 à 60 000 hectares** de terrains, pour la plupart actuellement utilisés par les activités agricoles.

**Nota.** — Dans tout ce qui précède, nous avons considéré la région Rhône-Alpes dans son ensemble, ou les « régions urbaines » de Lyon, Saint-Etienne et Grenoble, et nous n'avons pas donné de chiffres concernant **l'ensemble de l'« aire métropolitaine » Lyon - Saint-Etienne**, qui comprend, en sus de leurs deux régions urbaines, l'agglomération de Bourg-en-Bresse, de nombreuses petites villes isolées et de vastes territoires ruraux. Cette entité n'étant qu'une zone d'études particulières et ne comprenant pas Grenoble, les chiffres globaux la concernant présentent en effet moins d'intérêt que, par exemple, ceux des trois régions urbaines métropolitaines, qui seront le siège des futures activités ou populations composant « la métropole ». Nous pouvons cependant indiquer ci-après les perspectives globales pour cette « aire métropolitaine » :

Population de l'Aire Métropolitaine (en milliers d'habitants)	1968	1985	2000
Région urbaine de Lyon .....	1 424	2 050	2 740
Région urbaine de Saint-Etienne .....	464	570 à 600	720 à 800
Agglomération de Bourg-en-Bresse .....	51	85	120
Petites villes et zones rurales .....	351	385	420
<b>TOTAL AIRE METROPOLITAINE .....</b>	<b>2 280</b>	<b>3 090 à 3 120</b>	<b>4 000 à 4 080</b>

# deuxième partie

## Le schéma

### Chapitre IV — L'aménagement de l'espace

- IV - 1. L'aménagement de la région urbaine de Lyon
- IV - 2. L'aménagement de la région urbaine de Saint-Etienne
- IV - 3. L'aménagement de la région urbaine de Grenoble
- IV - 4. Organisation urbaine générale et espaces ruraux

### Chapitre V — Aspects fondamentaux du schéma

- V - 1. Espaces d'activité et emploi
- V - 2. L'habitat
- V - 3. Les loisirs
- V - 4. La formation supérieure
- V - 5. Les centres urbains

### Chapitre VI — Les transports

- VI - 1. La demande de transport et les besoins
- VI - 2. L'organisation proposée pour les transports

# chapitre 4

## **l'aménagement de l'espace**

### **IV - 1. L'aménagement de la région urbaine de Lyon**

**IV - 1.1. Les ambitions et les problèmes**

**IV - 1.2. Les « stratégies » possibles**

**IV - 1.3. Description de l'aménagement de la région urbaine de Lyon**

### **IV - 2. L'aménagement de la région urbaine de Saint-Etienne**

**IV - 2.1. Les ambitions et les problèmes**

**IV - 2.2. Les « stratégies » possibles**

**IV - 2.3. Description de l'aménagement de la région urbaine de Saint-Etienne**

### **IV - 3. L'aménagement de la région urbaine de Grenoble**

**IV - 3.1. Objectifs et problèmes**

**IV - 3.2. Propositions d'aménagement pour la région urbaine de Grenoble**

### **IV - 4. Organisation urbaine générale et espaces ruraux**

**IV - 4.1. L'ensemble urbain métropolitain**

**IV - 4.2. L'aménagement des villes moyennes et des zones rurales**

Dans l'ensemble de la métropole Lyon - Saint-Etienne - Grenoble, des problèmes particuliers se posent pour :

— **les trois régions urbaines principales :**

— celle de Lyon est beaucoup plus vaste que l'agglomération et la Communauté Urbaine ; il faut examiner avec Lyon, les problèmes du développement sur les axes en direction de Villefranche, Vienne, l'Arbresle, Ambérieu et Bourgoin.

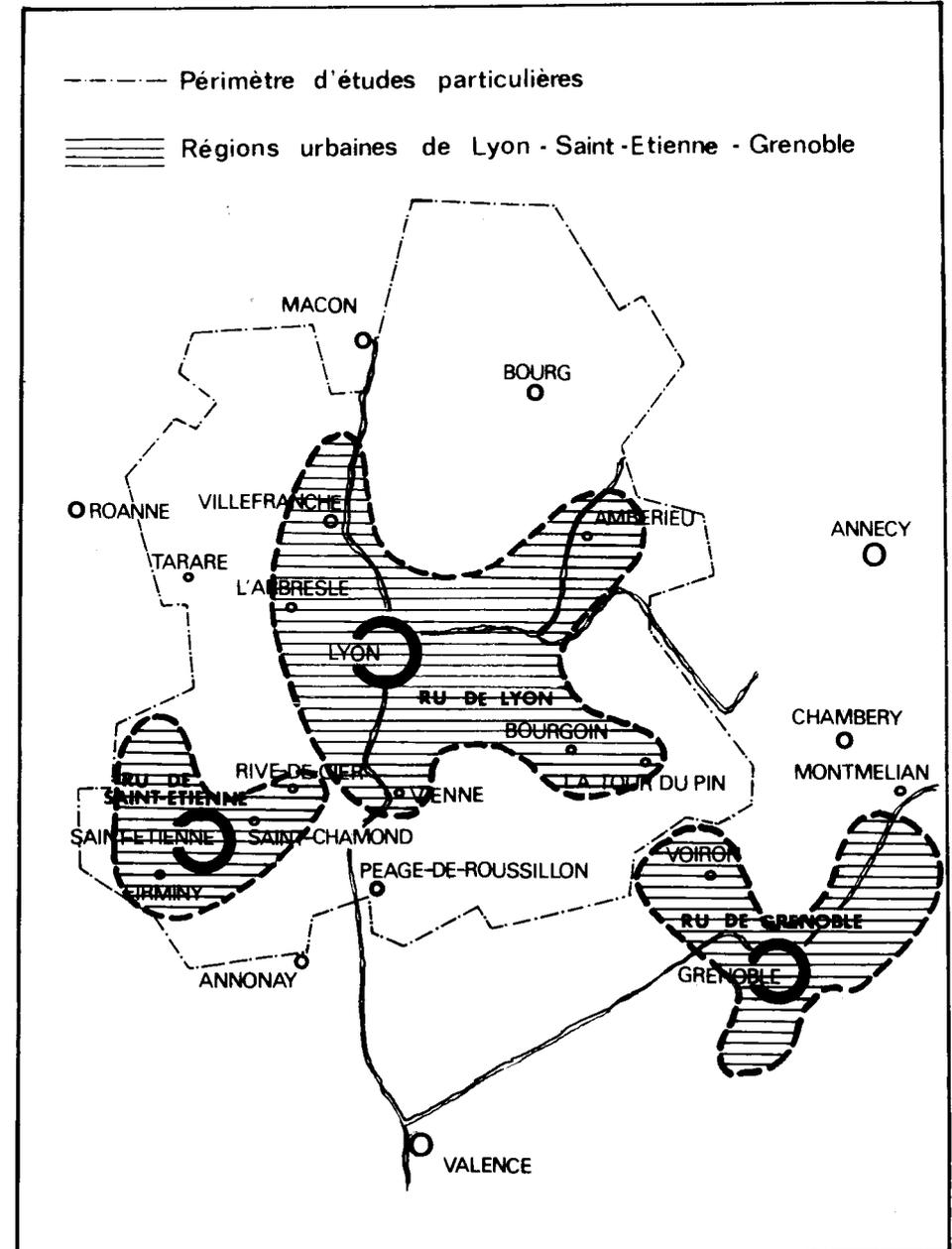
— celle de Saint-Etienne recouvre les « trois vallées » et le Sud de la plaine du Forez ; c'est la zone d'étude de l'E.P.U.R.E.S. légèrement étendue au Nord ;

— celle de Grenoble, correspondant au « Y Grenoblois » recouvre la zone d'étude de l'A.U.A.G.

— **les villes moyennes**, telles que Bourg-en-Bresse, Tarare, Péage-de-Roussillon, etc.

— **les zones rurales** ; l'examen de l'O.R.E.A.M. ne porte que sur les zones rurales comprises dans le périmètre d'études particulières.

Ce chapitre examinera successivement l'aménagement de ces différentes zones, puis de l'ensemble de la région.



## Introduction

Avec la **seconde partie de cet ouvrage**, nous abordons la présentation du schéma d'aménagement proprement dit de l'aire métropolitaine, c'est-à-dire les propositions concrètes d'organisation de l'espace pour les trente années à venir. Cette organisation s'inspire très étroitement des considérations exposées dans la première partie sur l'avenir de la métropole et les meilleures conditions de son développement.

**Le premier chapitre est essentiellement descriptif** : il expose les **grandes lignes de l'aménagement** pour la fin du XX<sup>e</sup> siècle. Cette présentation sera géographique, c'est-à-dire que nous aborderons successivement les schémas proposés pour les trois « régions urbaines » intéressées, grossièrement délimitées sur la carte ci-contre (1) ; les problèmes de Lyon, Saint-Etienne et Grenoble sont en effet tellement différents — et nous avons vu dans quelle mesure — qu'un examen séparé s'impose.

Toutefois, si cette présentation satisfait à la clarté nécessaire, les schémas de ces trois zones doivent concourir à un même projet et il convient, dans un paragraphe suivant, d'examiner comment ils contribuent, ensemble, à une meilleure organisation de la métropole et de la région.

Enfin, le sort des espaces ruraux est tellement lié, dans l'avenir, à celui des villes, qu'il faut aussitôt après aborder leur vocation,

face à leurs potentialités propres et à « l'armature urbaine » proposée. Cet examen se fera essentiellement dans le cadre territorial de l'aire métropolitaine.

Cette présentation un peu « scolaire » est nécessaire pour bien comprendre le schéma et pour lire avec fruit les **chapitres suivants**, qui sont plus **synthétiques** et qui s'intéresseront à ses **différents aspects** : emploi, habitat, loisirs, transports, etc. C'est seulement dans la troisième partie que nous aborderons l'aspect « dynamique » du schéma et que nous examinerons les différentes étapes du développement préconisé, ainsi que les actions et moyens à mettre en œuvre pour le réaliser effectivement.

---

(1) Pour Grenoble, le lecteur voudra bien excuser une présentation rapide qui reprendra l'essentiel des propositions formulées par l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Grenobloise (AUAG).

#### IV - 1. — L'AMENAGEMENT DE LA REGION URBAINE DE LYON

Pour Lyon, et il en sera de même pour Saint-Etienne, nous examinerons successivement les ambitions et les problèmes de l'aménagement à long terme, puis les stratégies possibles et celle proposée ; enfin nous donnerons une brève description de l'organisation prévue pour la fin du siècle.

##### VI - 1.1. — Les ambitions et les problèmes

Lyon a indiscutablement vocation, de par son passé, sa situation et son « poids » actuels, à être le **pôle principal de la métropole** Lyon - Saint-Etienne - Grenoble. Mais cette vocation ne concerne que **l'accueil des pouvoirs administratifs et politiques décentralisés de la capitale, ainsi que quelques activités privées** qui s'y rattacheront naturellement : organismes de crédits, sociétés d'assurances, délégations régionales ou sièges sociaux de quelques entreprises, etc.

Les autres « services supérieurs » — conseils juridiques ou en organisation, bureaux d'études, publicité, enseignement supérieur et recherche, etc. — seront sans doute partagés avec les deux autres villes métropoles selon leur importance économique et leur spécialisation.

De plus, il semble illusoire de vouloir limiter à ces pouvoirs et services supérieurs l'avenir de Lyon et de lui refuser **une vocation industrielle**. Ce serait en effet :

— ignorer les potentialités actuelles, aussi bien géographiques qu'économiques, de Lyon et par conséquent délaissier un atout majeur pour le développement de l'ensemble de la région,

— risquer de manquer la vocation « tertiaire » de l'agglomération, qui nécessite une base industrielle locale ; les exemples sont rares de villes orientées uniquement vers les activités de « direction » et, sauf cas particuliers à origine historique, les **métropoles régionales rassemblent toujours services supérieurs et appareil de production**, qui s'épaulent mutuellement.

Ce rappel de l'objectif fondamental du développement de la région urbaine de Lyon doit s'accompagner de quelques chiffres concernant la **population**, les **emplois**, les **surfaces** nécessaires, donnés sur les graphiques ci-contre.

Le problème consiste à rechercher **une organisation de l'espace** qui :

- satisfasse aux besoins chiffrés, considérables,
- permette un fonctionnement harmonieux des activités,
- offre aux habitants un cadre de vie agréable,
- soit réaliste et ouvert sur l'avenir.

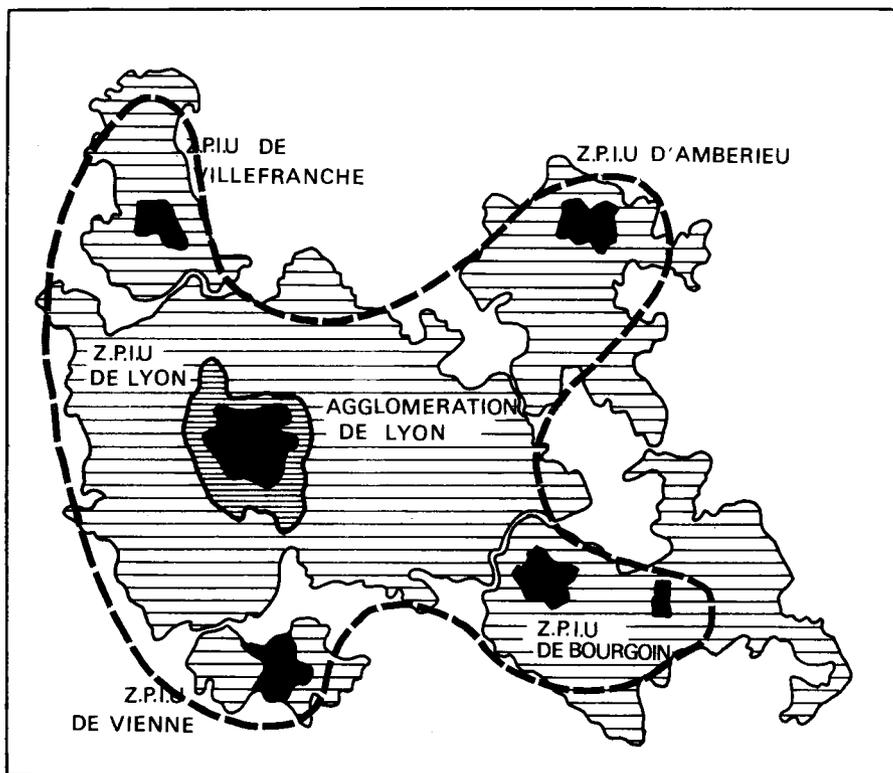
Face à ces ambitions, quelle physionomie présente actuellement la région urbaine de Lyon ?

**Le site est fortement marqué par l'existence du couloir rhodanien**, Nord-Sud, de 25 à 40 km de large entre les contreforts du Massif Central, du Jura et des Alpes. Ceux-ci sont assez abrupts et le dominant souvent de 5 à 700 m, qu'il s'agisse des Monts du Beaujolais, du Lyonnais et du Massif du Pilat à l'Ouest, ou du Bugey et de l'île-Crémieu à l'Est.

## Région urbaine de Lyon

L'ensemble des Z.P.I.U. (zones de peuplement industriel et urbain correspondant à une définition statistique déjà évoquée dans ce document) de Lyon, Villefranche, Vienne, Bourgoin et Ambérieu, correspond assez bien à la zone où se pose très concrètement le problème du développement de Lyon.

Malgré le terme « urbain », cette zone recouvre des secteurs à vocation urbaine et d'autres à vocation rurale.



### Population :

La population de l'ensemble de la zone devrait pratiquement doubler de 1968 à la fin du siècle, poursuivant ainsi la tendance actuelle.

La croissance des communes de Lyon et Villeurbanne est déjà très faible, car elles ont presque « fait le plein ». Il s'agit de savoir où localiser et faire travailler les 1,3 à 1,4 millions d'habitants nouveaux attendus.

### Taux d'activité :

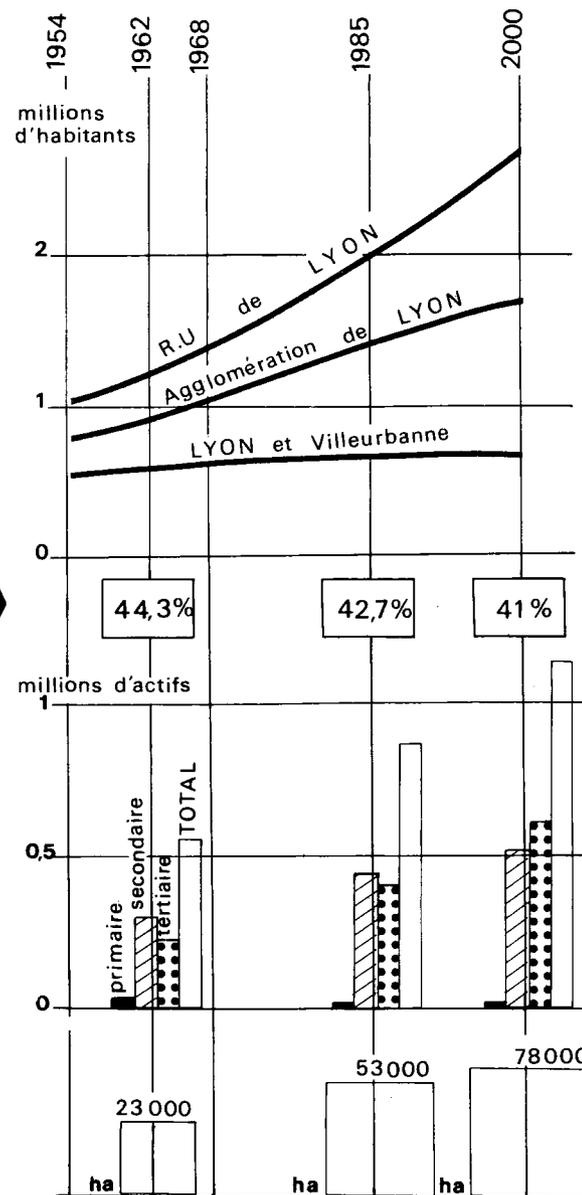
$$\text{Rapport} \frac{\text{Population active}}{\text{Population totale}} \rightarrow$$

### Emploi :

La prépondérance des emplois industriels (secteur « secondaire ») très nette actuellement, doit diminuer relativement.

### Surfaces :

Les surfaces occupées par les villes, leurs équipements et par l'industrie devront presque tripler.



La Saône et le Rhône au sud de Lyon coulent dans une vallée relativement étroite, parfois encaissée et calée à l'Ouest du couloir. Le restant de celui-ci est constitué, au Nord du Rhône amont et de l'Ain, par le plateau de la Dombes, aux rebords abrupts, qui domine les fleuves de 60 à 80 m, puis par la plaine de l'Est lyonnais et la plaine de l'Ain et enfin, à la latitude de Vienne et Bourgoin, par des collines morainiques, généralement Est-Ouest, découpant des vallées assez planes de même direction.

**Le site de Lyon proprement dit** est marqué par le confluent de la Saône et du Rhône et accuse un net contraste entre les collines situées au Nord et à l'Ouest et les plaines de l'Est.

**La ville de Lyon s'est développée** d'abord sur les collines, puis sur la presqu'île et elle a débordé sur la rive gauche du Rhône lorsque celui-ci a été domestiqué, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle.

Il est assez remarquable que, jusqu'à la dernière guerre, l'agglomération ait gardé un caractère très dense et soit restée dans des limites assez étroites au-delà desquelles les villages environnants restaient très ruraux. Un seul débordement notable existait au Sud-Est avec les grandes installations industrielles de Saint-Fons et Vénissieux ; les autres usines étaient étroitement imbriquées dans le tissu urbain, notamment à Vaise et Villeurbanne.

Ce corset a éclaté à partir de 1950 et l'agglomération a commencé à se développer **par couronnes successives** de lotissements, d'immeubles, de grands ensembles et d'usines, avec une différenciation très marquée entre les collines de l'Ouest résidentielles et la plaine de l'Est industrielle et ouvrière. La ville a aussi poussé des « antennes » jusqu'à une dizaine de kilomètres à l'Ouest et une quinzaine à l'Est, notamment le long des axes routiers, trans-

formant les communes rurales en dortoirs pour les travailleurs employés à Lyon. Des secteurs agricoles restent imbriqués entre ces antennes, mais leur survie est aléatoire...

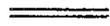
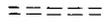
Au-delà de cette zone fortement marquée par l'urbanisation provenant de Lyon, se trouvent **des régions rurales et des villes moyennes**.

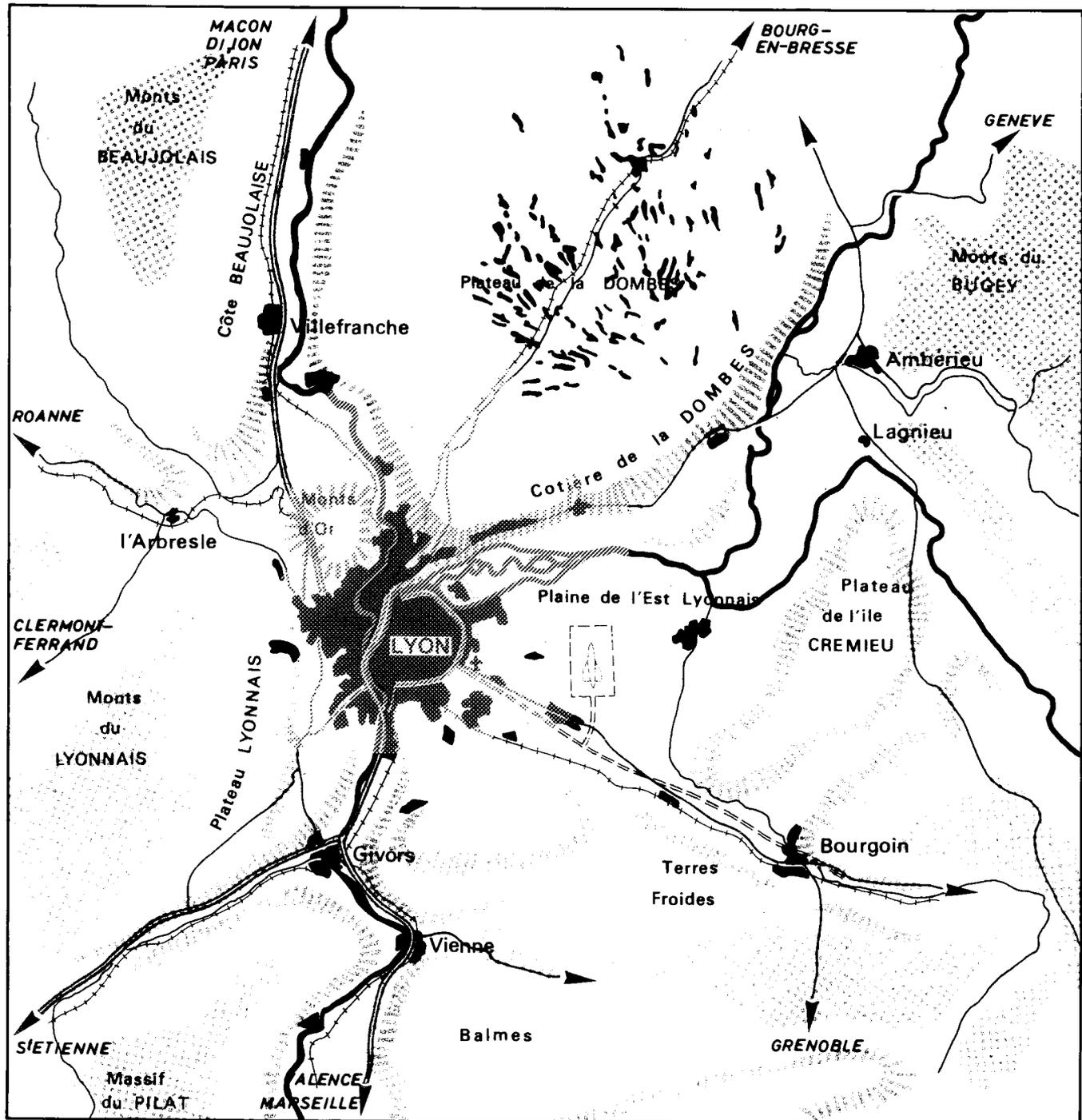
Les premières sont, soit nettement agricoles, comme la Dombes, au paysage encore heureusement préservé, ou les Terres Froides au Sud-Est, soit à dominante de forêt et d'élevage comme les zones montagneuses, soit d'aspect agricole, mais avec une population en cours d'évolution vers le type urbain et industriel, comme la plaine de l'Est lyonnais.

**Les villes** de la grande couronne, l'Arbresle, Villefranche, Ambérieu, Lagnieu, Pont-de-Chéruy, Bourgoin, Vienne, Givors..., situées à une distance de 20 à 40 km de Lyon, sont presque toutes en rebord du couloir rhodanien, dans des sites de transition entre montagne et plaine. Pour la plupart d'origine ancienne, elles ponctuent les zones rurales de la vaste « région urbaine » sans vraiment les animer. Nous avons vu dans le chapitre II comment elles profitaient ou pâtissaient de la proximité de Lyon.

Dans l'ensemble, **la région urbaine de Lyon possède encore un capital de valeur en sites agréables, mais ce capital est sérieusement menacé** dans le polygone Villefranche, l'Arbresle, Givors, Vienne, Bourgoin, Ambérieu par le développement rapide et anarchique de l'agglomération lyonnaise. **Le problème posé consiste à ordonner cette croissance** qui doit, nous l'avons vu, se prolonger et même s'accélérer.

Région urbaine de Lyon  
état actuel

-  villes et zones urbanisées
-  fleuves et rivières
-  reliefs et montagnes
-  autoroutes existantes ou en construction
-  routes principales
-  autoroutes programmées
-  voie ferrée
-  projet de nouvel aéroport à Satolas.
-  aéroport de Bron



**Les problèmes d'aménagement** sont finalement de plusieurs natures :

- **quantitatifs**, d'abord. Il s'agit de trouver de la place pour :

- l'urbanisation et l'habitat. Nous avons déjà calculé que, pour 520 à 550 000 logements à construire d'ici la fin du siècle, il fallait urbaniser 20 à 25 000 hectares, comprenant tous les équipements normaux, la voirie et les espaces verts. Cela signifie la construction de 16 à 17 000 logements par an (15 000 dans les prochaines années et plus par la suite) et l'utilisation de 600 à 800 hectares chaque année.

- l'industrie. Il a déjà été indiqué un besoin d'une dizaine de milliers d'hectares pour les industries nouvelles, l'extension et le desserrement des industries existantes ; d'ores et déjà, près de 200 hectares sont utilisés chaque année, soit dans des zones aménagées, soit sur des terrains particuliers.

- les grands équipements : l'aéroport demandera, dans sa forme définitive, plus de 3 000 hectares, les zones de loisirs occuperont de façon exclusive plusieurs milliers d'hectares et, en « cohabitation » avec l'agriculture et les forêts, plusieurs dizaines de milliers d'hectares. Les centres de recherche, universités, parcs d'exposition, zones d'entrepôt et d'échanges, etc. ont des besoins se chiffrant par centaines d'hectares.

A titre de comparaison, Paris intra-muros s'étend sur 9 000 hectares, Lyon et Villeurbanne sur moins de 7 000. Les chiffres ci-dessus consistent à prévoir, pour les urbanisations nouvelles du futur grand Lyon, une densité moyenne environ moitié plus faible que celle de Lyon-Villeurbanne et de l'ordre du quart de celle de Paris.

- mais **qualitatifs**, surtout.

La région urbaine de Lyon, au sens large, a beaucoup de terrain disponible, mais il ne faut pas le gaspiller et l'on doit organiser au mieux la vie des hommes et les activités économiques : c'est la raison d'être du présent schéma...

- Tout d'abord, dans « **l'agglomération restreinte** » telle que représentée sur la carte ci-contre, il ne s'agit plus tellement d'accueillir beaucoup d'habitants nouveaux que d'**organiser la vie de ceux qui s'y trouvent** par le développement d'équipements commerciaux, de loisirs et de transports ; il convient surtout de **transformer le centre** en le modernisant hardiment, de façon à éviter la dispersion des activités supérieures qui ont besoin d'être rassemblées et à conserver le « cœur » de la ville.

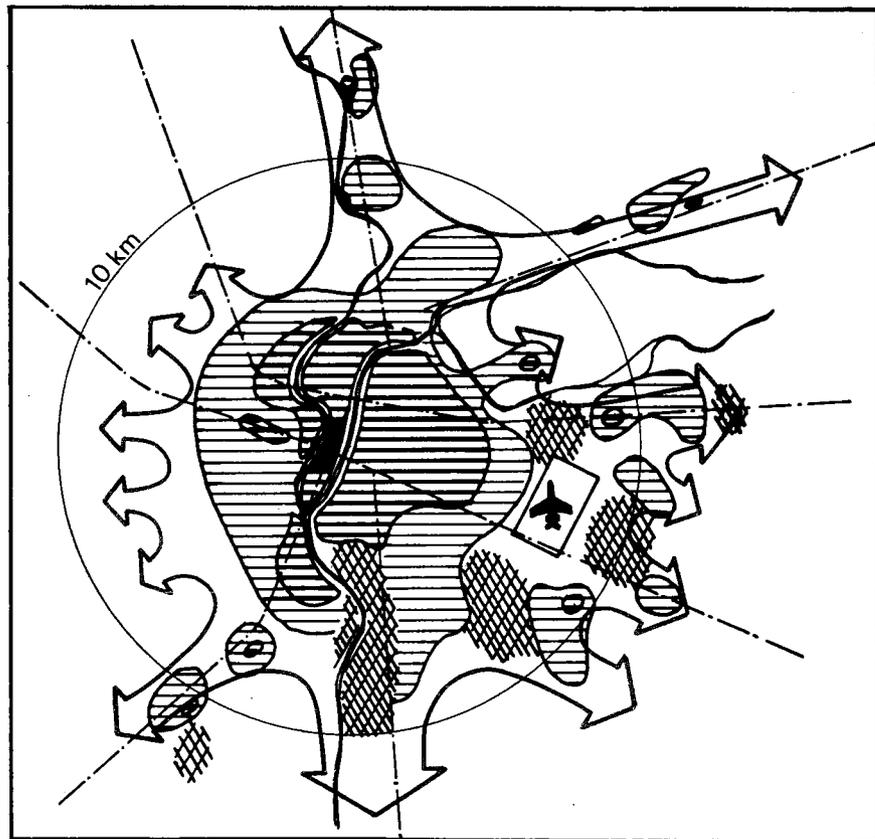
- C'est à **l'extérieur de cette agglomération restreinte** que se trouvera l'essentiel de l'habitat, des industries et des équipements nouveaux nécessaires. Les observations faites montrent qu'il faut :

- **essayer de rompre la ségrégation** croissante entre l'Ouest résidentiel et l'Est proche abandonné aux immeubles de faible standing, ainsi que la ségrégation excessive entre zones d'habitat et zones d'activité, notamment industrielles,

- **donner une « structure » à ces nouveaux quartiers** extérieurs pour que la vie sociale, culturelle et commerciale puisse s'y développer,

- **organiser les transports** afin de créer une bonne cohésion et de permettre une certaine fluidité dans l'ensemble de la région urbaine, notamment pour que le marché de l'emploi y soit le plus unifié possible.

## Tendances naturelles du développement de Lyon

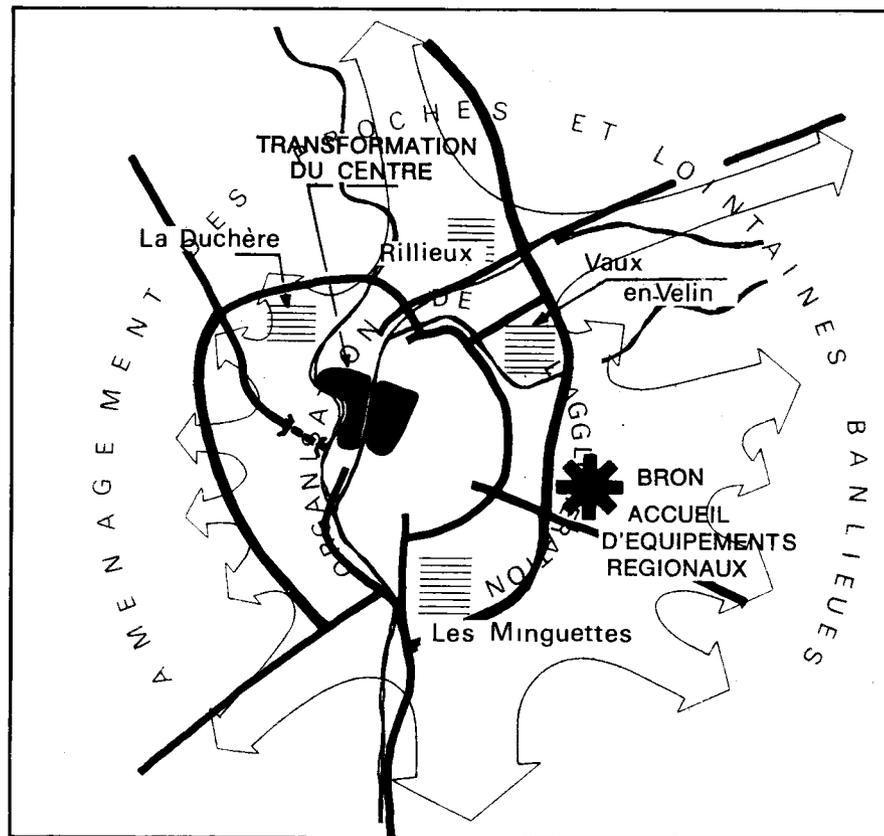


-  Implantations industrielles
-  Habitat dense
-  Habitat plus dispersé

Ce schéma, qui synthétise les développements observés dans les dernières années ainsi que les tendances manifestées, montre bien que la "poussée" de l'agglomération s'effectue dans tous les sens, mais :

- avec prédominance sur les axes routiers
- avec une différence entre l'Ouest résidentiel et l'Est industriel.

## Problèmes d'aménagement de Lyon



Les problèmes de l'agglomération sont en résumé :

- la transformation du **centre**, presque île et rive gauche pour qu'il puisse accueillir les activités supérieures de la métropole,
- l'organisation de l'**agglomération restreinte**, entre les deux futures rocade, dans une recherche de qualité de la ville et de ses équipements de quartiers, car le développement en population est limité,
- l'aménagement, pour **plus d'un million** d'habitants nouveaux, **des proches et lointaines banlieues** (à 10, 20 ou même 30-40 km du centre),
- la détermination des **sites industriels** les plus favorables à la production diversifiée qui doit se développer dans la région urbaine de Lyon.

#### IV - 1.2. — Les « stratégies » possibles

Pour résoudre ces problèmes et par conséquent voir loin et suffisamment grand, il convient d'adopter une ligne de conduite, une « stratégie », qui soit claire et réaliste.

On a déjà vu qu'il n'était pas souhaitable de chercher à **rejoindre les deux agglomérations de Lyon et de Saint-Etienne** par une ville continue occupant essentiellement le plateau lyonnais.

De même, **un développement uniquement concentré sur l'axe fluvial** de Mâcon à Valence, ou de Villefranche à Roussillon ignorerait les tendances puissantes ainsi que les possibilités de développement à l'Est de Lyon et conduirait à une « rue industrielle » le long des fleuves, où de plus les conflits seraient aigus entre l'agriculture et l'urbanisation, ou l'industrialisation. Celle-ci ne trouverait d'ailleurs pas les quelque 10 000 hectares nécessaires.

Il nous a semblé que deux partis, deux stratégies représentaient assez bien les possibilités extrêmes qui s'offrent pour organiser la région urbaine de Lyon ; ils sont schématiquement décrits ci-après :

##### ● **Stratégie A : développement périphérique de l'agglomération lyonnaise**

C'est la poursuite des tendances actuelles disciplinées. Le premier schéma de la double page suivante montre les zones de développement préférentielles, ainsi que les obstacles (zone de nuisance de l'aéroport, reliefs, secteurs à préserver) qui modèleraient ces extensions.

Les inconvénients de cette stratégie seraient les suivants :

— habitat massif et peu agréable dans les plaines Est et Sud-Est de l'agglomération,

— destruction progressive de sites à conserver « verts » : la Dombes au N-E, les plaines agricoles des Chères (N) et de Genas-Mions-Saint-Pierre-de-Chandieu (SE) occupées par les seules grandes zones industrielles possibles, le plateau de Mornant (S-O) qui devrait constituer la coupure verte d'avec Saint-Etienne,

— manque probable de zones industrielles bon marché de grande capacité, offrant une diversité suffisante ; c'est un schéma plus adapté à une ville « tertiaire » dont la majorité des emplois est rassemblée dans le centre (ex. Stockholm) qu'à une métropole régionale et industrielle,

— ségrégation habitat-industrie, celle-ci pouvant difficilement s'installer dans les secteurs tels que la Dombes et les plateaux de l'Ouest et Sud-Ouest peu accessibles,

— inconvénients pour l'agglomération actuelle, qui aura de plus en plus de mal à résoudre ses graves problèmes de circulation, pollution de l'air, police, etc.

— difficulté d'organiser l'avenir plus lointain, car les développements sur les axes naturels (Nord, Sud, Nord-Est et Sud-Est) n'auront pas été préparés et les sites en auront cependant été peu à peu occupés par des « tirailleurs » implantant au gré de leurs besoins quelques lotissements, industries, super-marchés, etc.

### ● **Stratégie B : développement sur centres d'équilibre**

Il s'agit d'une option extrêmement volontaire consistant à stopper pratiquement la croissance de l'agglomération lyonnaise au niveau de ses rocares et à reporter exclusivement et massivement, au-delà d'une ceinture verte et de l'aéroport, les nouveaux habitants et les nouvelles activités sur des centres de développement préférentiels, villes nouvelles ou villes anciennes très grossies, au nombre de 4 (ou plus) sur les axes Nord, Sud, Nord-Est et Sud-Est.

Les inconvénients en seraient les suivants :

— difficulté de réalisation, d'une part pour maintenir effectivement une ceinture verte si importante et si près de Lyon, d'autre part pour développer jusqu'à environ 300 000 habitants chacune, dans l'espace d'une génération, 4 ou 5 agglomérations nouvelles,

— chances assez faibles de réaliser une certaine cohésion, notamment du marché de l'emploi, dans un ensemble aussi dispersé ; les possibilités d'échanges quotidiens de travailleurs entre Villefranche-Belleville, ou Vienne-Roussillon portés à 250 ou 300 000 habitants et les trois autres pôles de l'ensemble : Lyon, Ambérieu et Bourgoin, sont modestes, surtout en matière de transports en commun (voies S.N.C.F. existantes mais très encombrées),

— risque de négliger les améliorations importantes à apporter à l'agglomération lyonnaise pour en faire le pôle principal de la métropole (aménagement et accessibilité du centre notamment), devant l'effort considérable demandé par l'organisation des 4 ou 5 villes nouvelles.

● Les deux propositions précédentes sont évidemment caricaturales et finalement dépourvues de réalisme. Leur présentation a cependant le mérite de mettre en relief l'échelle des problèmes

posés, ainsi que les difficultés qui apparaissent lorsque l'on cherche une solution. Elle nous permettra également de mieux faire comprendre la nature de la **stratégie proposée par le schéma.**

**Celle-ci s'inspire en fait de l'une et de l'autre propositions ; elle retient les aspects positifs de chacune d'elle et les associe dans un processus de développement adapté aux réalités.**

L'essentiel de celui-ci consiste en **un passage progressif d'une stratégie de type A, qui ne bouleverse pas le développement radio-concentrique actuellement observé, à une stratégie de type B où l'on décentralise, par un acte volontaire, la croissance de l'agglomération sur quelques pôles privilégiés dans l'espace naturel d'expansion.**

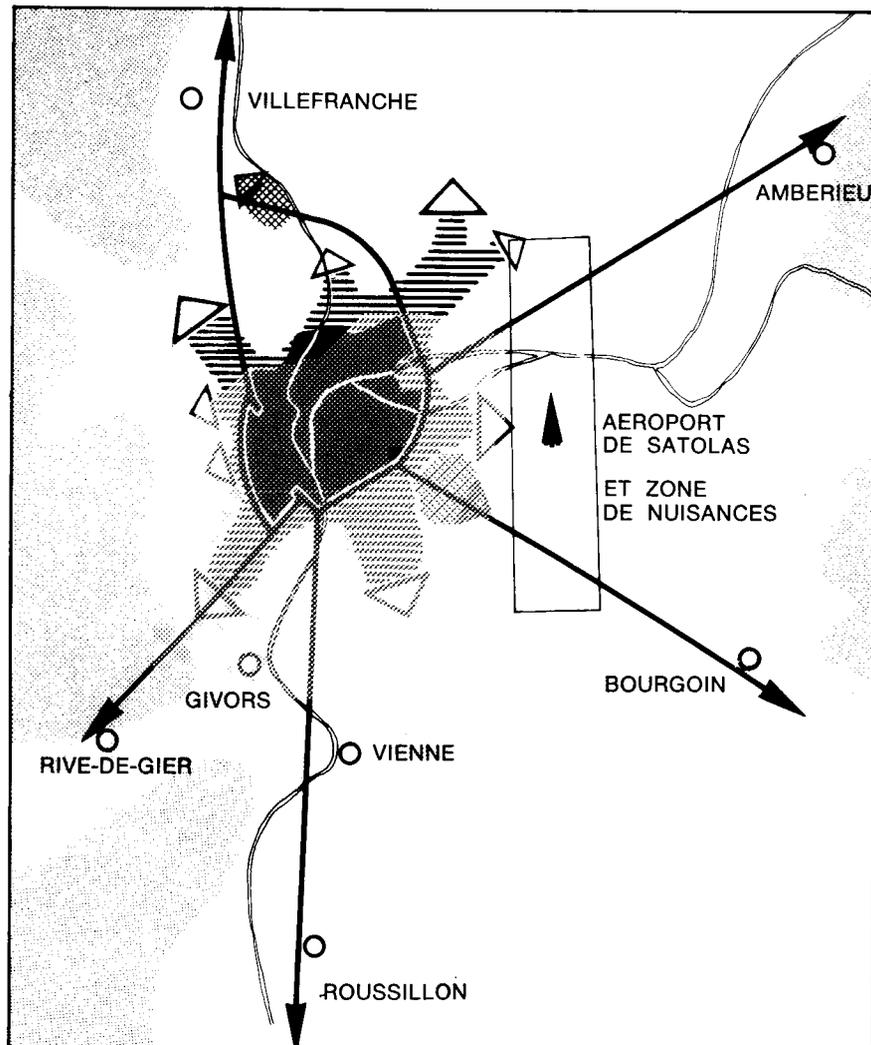
**L'essentiel de celui-ci consiste en un passage progressif d'une stratégie de type A, qui ne bouleverse pas le développement radio-concentrique actuellement observé, à une stratégie de type B où l'on décentralise, par un acte volontaire, la croissance de l'agglomération sur quelques pôles privilégiés dans l'espace naturel d'expansion.**

On amalgame ainsi deux modes de croissance adaptés, l'un à une agglomération tertiaire de haut niveau tournée vers son centre et l'autre à une région urbaine industrielle recherchant à l'extérieur de l'agglomération les espaces industriels nécessaires à son expansion. La vocation de Lyon, qui mêle ces deux ambitions, autorise — et même recommande — de combiner ces deux stratégies : l'aménagement et le renforcement de l'agglomération actuelle permettront surtout de développer les services tertiaires caractéristiques de la métropole tandis que l'organisation de centres urbains satellites, principalement industriels, favorisera la croissance nécessaire de la production.

## Stratégie A — Développement périphérique

Les extensions de l'agglomération lyonnaise sont :

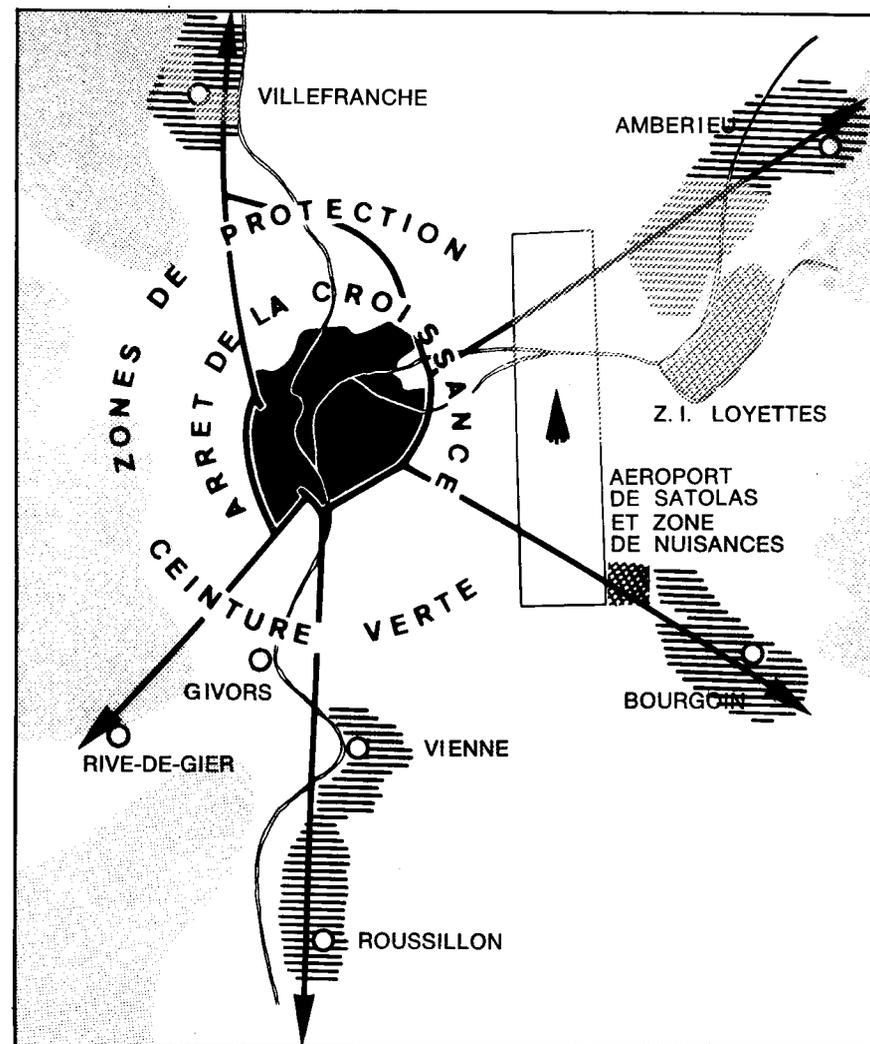
- massives et limitées dans les plaines de l'Est et du Sud-Est,
- importantes, avec des prolongements jusqu'à 20 ou 30 km au Nord-Est et Sud-Ouest,
- dispersées sur le plateau de l'Ouest lyonnais.



## Stratégie B — Développement sur centres d'équilibre

Des villes nouvelles sont créées dans les sites préférentiels situés sur les grands axes Nord, Sud, N.-E. et S.-E., à 30 ou 40 km de Lyon.

Une zone de protection très stricte — ceinture verte — doit être établie sur 10 à 15 km d'épaisseur, autour de l'agglomération de Lyon dont le développement est stoppé.



## Schéma de la stratégie proposée

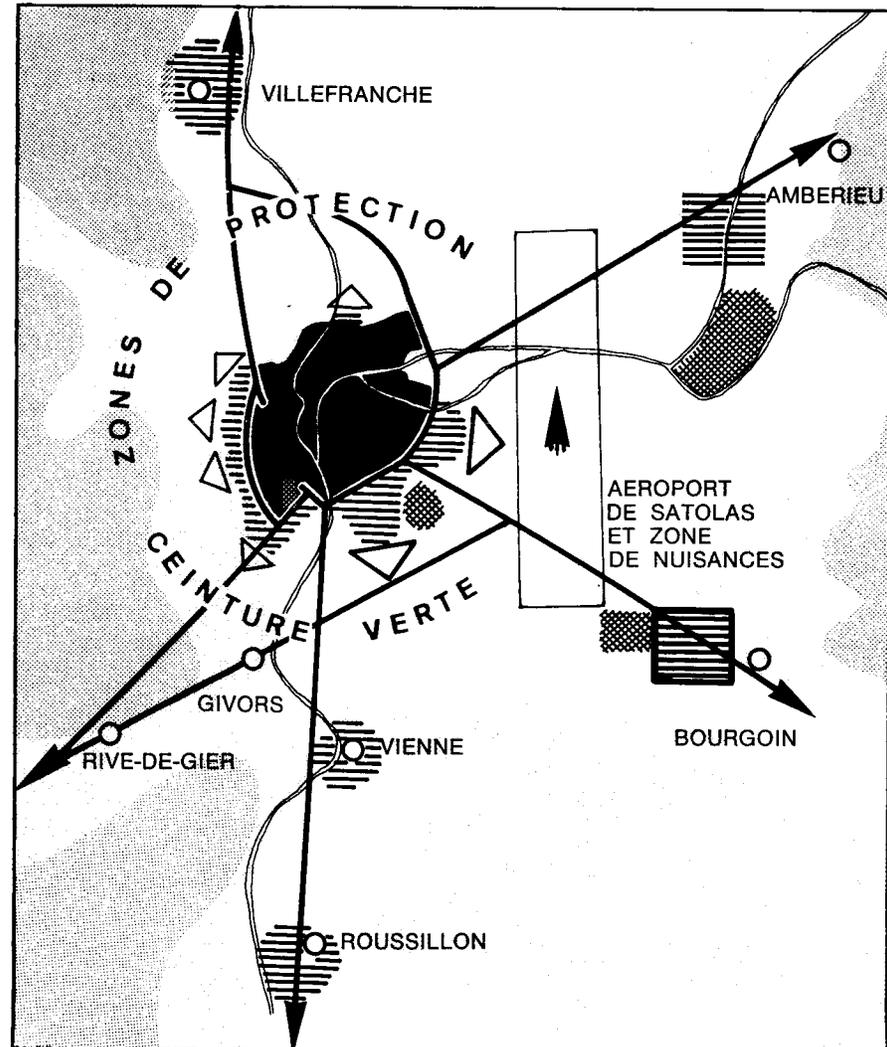
L'agglomération de Lyon, orientée de plus en plus vers les activités tertiaires, s'organise sur les sites les plus propices et facilement reliés au centre.

Les activités industrielles s'installent progressivement dans les villes « satellites », nouvelles ou anciennes, qui s'organisent en unités le plus autonomes possible pour la vie quotidienne, mais qui sont fortement reliées à Lyon.

Le dessin ci-contre schématise le parti proposé. Il faut bien voir qu'il ne s'agit pas là d'un compromis, mais d'une politique volontaire de développement nécessitant des actions énergiques de freinage ou d'incitation. Le ralentissement de l'extension périphérique de l'agglomération lyonnaise doit être rapide et sélectif :

- arrêt des tendances naturelles dans les trois directions les plus néfastes : sur la Dombes au Nord-Est, sur le plateau de Mornant au Sud-Ouest et vers la plaine des Chères au Nord,
- limitation stricte et organisation du développement à l'Ouest,
- préparation d'une croissance modérée à l'Est dans le respect d'une « ceinture verte » nécessaire à une certaine distance.

De même le développement sur centres d'équilibre recevra un commencement d'exécution immédiat, afin que son application porte ses fruits à une échéance rapprochée. Dès maintenant les efforts de revitalisation de Villefranche et Vienne participent de ce souci ; mais l'axe Nord-Sud ne dispose pas, à terme, d'espaces industriels suffisants ni de possibilités de liaisons puissantes avec Lyon et les tendances n'y sont pas pressantes. Deux centres urbains nouveaux sont envisagés sur les axes Lyon-Grenoble et Lyon-Genève. La Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau placée sur l'axe Lyon-Grenoble à proximité de Satolas doit être engagée le plus rapidement possible. Elle canaliserà les fortes poussées d'urbanisation et d'industrialisation qui se manifestent dans ce secteur de la région urbaine. Quant à l'Ensemble Urbain Meximieux - Ambérieu prévu sur l'axe Lyon-Genève, son principe a été retenu mais les études devront être approfondies pour en préciser l'ampleur et l'organisation souhaitable.



#### IV - 1.3. — Description de l'aménagement de la région urbaine de Lyon

La stratégie proposée ci-dessus doit être complétée par une description plus précise de l'organisation projetée pour la zone de Lyon. Il s'agit de l'aménagement « **fin de siècle** », pour lequel on ne peut entrer dans de nombreux détails ; la troisième partie du schéma précisera les étapes du développement et les actions nécessaires dans un premier temps.

Le schéma ci-joint, accompagné de quelques chiffres qu'il ne faut prendre que comme des ordres de grandeur, représente l'essentiel de l'aménagement proposé.

a) Celui-ci, si l'on veut simplifier, s'organise en une sorte de **triangle constitué par Lyon et les deux centres urbains nouveaux, dans lequel s'inscrit l'aéroport de Satolas et relié par l'axe Nord-Sud traditionnel à des villes existantes développées.**

En exceptant les centres urbains nouveaux, dont il sera parlé plus loin, les **points forts de cet ensemble urbain lyonnais** sont les suivants :

● **le centre de Lyon**, d'abord, où l'on espère rassembler à la fois des activités supérieures au service de toute la région et les services rares nécessaires à l'ensemble de la population de la région urbaine de Lyon.

Ce centre sera composé de la presqu'île (150 ha) où l'on respectera le cadre actuel en s'efforçant de l'améliorer (rues piétonnières), car il constitue l'image traditionnelle de Lyon, et du secteur rive gauche jusqu'aux lignes S.N.C.F. (4 à 500 ha) où des opérations de restructuration et de rénovation peuvent se développer largement à partir de l'opération Part-Dieu en cours (30 ha) sur l'axe Garibaldi notamment.

Il sera irrigué essentiellement par des transports en commun (gares grandes lignes et régionale, métro) et par un réseau de voies rapides aboutissant à des parkings en nombre limité : il ne peut être question de permettre à tout le monde d'y accéder en voiture.

● **l'aéroport de Satolas**, dont l'activité, en fin de siècle, dépassera largement celle d'Orly, aujourd'hui.

Autant par ses **nuisances** — les zones à protéger contre le bruit s'inscrivent dans un rectangle de 40 km x 8 km — que par son **pouvoir d'attraction** sur les hommes et les activités tertiaires ou industrielles de haute valeur, il constitue au centre du triangle un élément d'organisation essentiel de la région urbaine de Lyon, et son accessibilité est très bien assurée. Il est aussi un équipement indispensable pour l'ouverture de la région Rhône-Alpes toute entière vers l'extérieur.

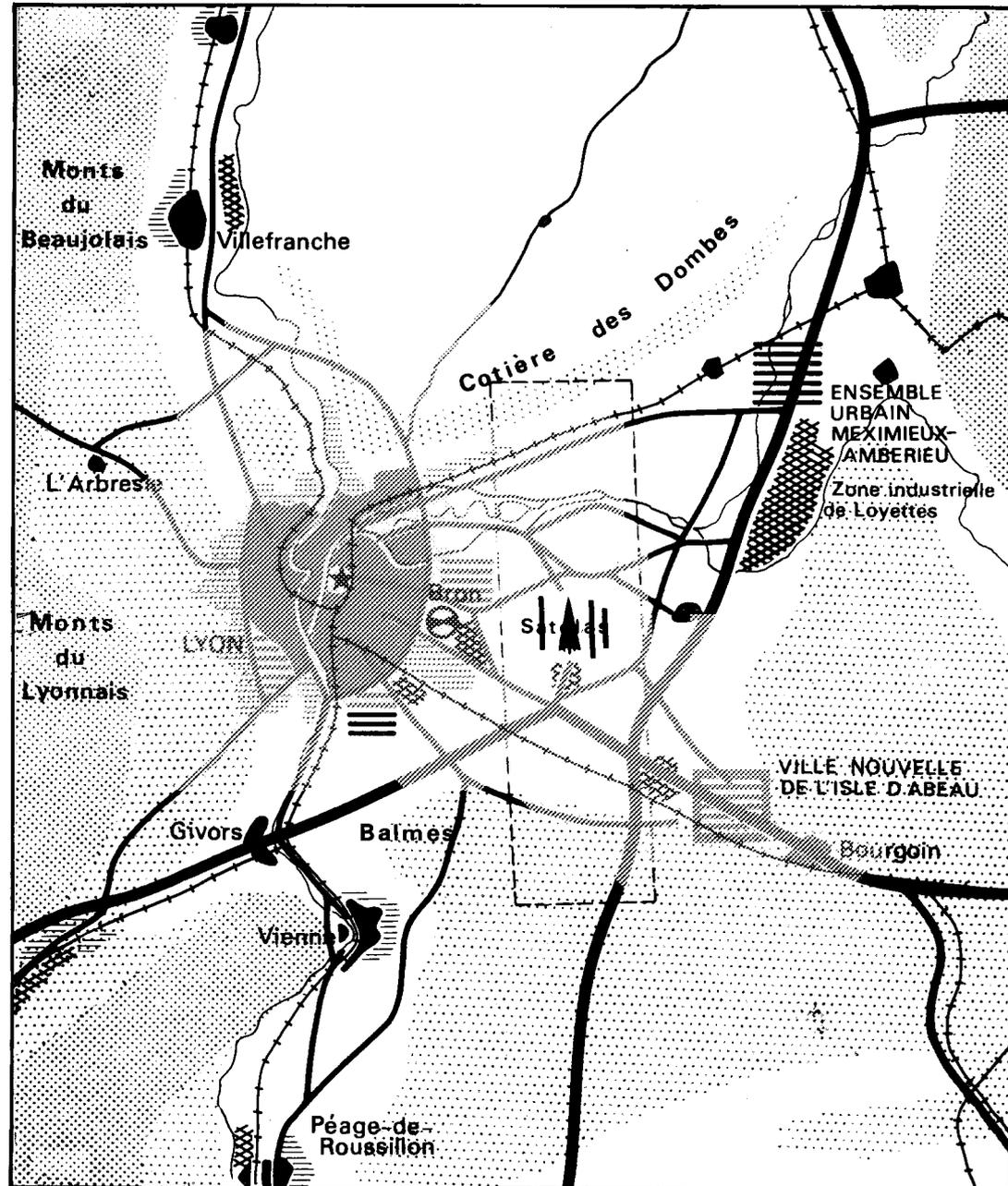
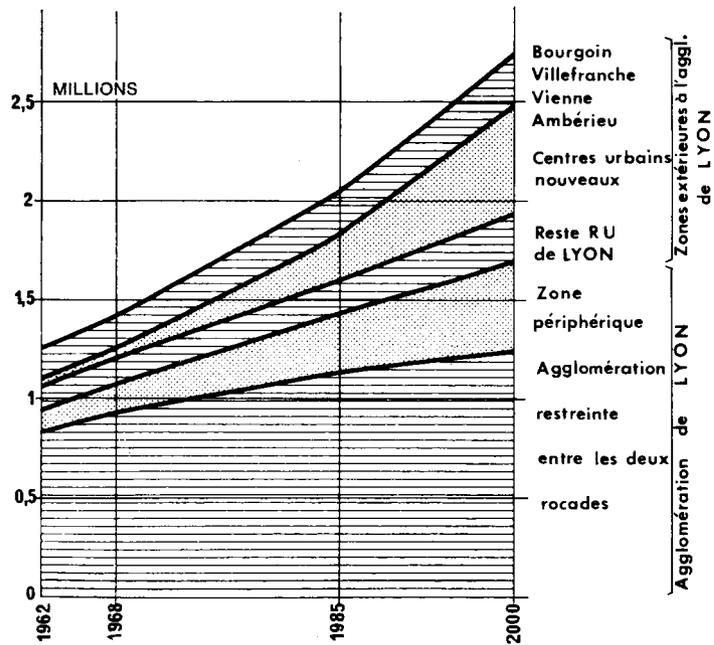
● **le site de Bron-aérodrome**, libéré d'une grande partie de sa surface et de ses servitudes par le transfert de l'aviation de ligne à Satolas et bien placé à proximité des grandes relations futures (autoroutes, Satolas) et du centre de Lyon (10 km).

Sa vocation n'est certainement pas de recevoir des logements ; sa remarquable localisation le destine plutôt à accueillir des **équipements de caractère métropolitain et régional qui demandent beaucoup de terrain**, par exemple les suivants :

- enseignement supérieur, universités,
- centres de recherche,
- expositions, foires, congrès, hôtellerie,
- entrepôts, centre routier,
- centres régionaux de distribution (bureaux et stockage)

# Schéma d'aménagement de la région urbaine de Lyon

Evolution de la population de la région urbaine de LYON



Nous verrons par ailleurs qu'il serait possible et souhaitable de conserver une petite partie de l'aéroport actuel pour un trafic d'affaires, dont les nuisances seraient d'ailleurs bien plus faibles que celles d'un aéroport de ligne.

● **les grands sites industriels**, qui sont essentiellement les suivants et qui constituent un atout majeur pour le développement de la zone de Lyon :

— la zone de Loyettes, de 3 à 3 500 ha d'un seul tenant, disposant de l'eau industrielle à volonté (Rhône) et située à proximité de l'Ensemble Urbain Meximieux - Ambérieu,

— les différents sites localisés sur la voie d'eau, économiquement reliés au complexe de Fos, Villefranche, Neuville, Genay et Roussillon, notamment,

— les zones à proximité immédiate de l'aéroport, pour les industries légères à haute valeur ajoutée.

b) **Cette organisation autour de points forts utilise au maximum les sites favorables et permet une organisation urbaine équilibrée et diversifiée.**

Si certains **sites intéressants** de la couronne lyonnaise (plaine des Chères, Ouest et Sud-Ouest, Dombes) ne sont pas retenus pour une urbanisation importante, c'est à la fois :

— pour leur réserver une vocation plus conforme à leur nature et intéressant l'ensemble de la population : zone verte agricole ou de détente, paysage naturel, etc.

— parce que la « vie urbaine » y serait difficilement complète et équilibrée : difficulté d'y localiser un « centre », défaut d'emplois industriels à proximité, transports massifs vers le centre de Lyon, onéreux et difficiles à assurer, etc.

— parce que d'autres sites (Villefranche, Vienne et surtout Bourgoin - La Verpillière et Meximieux - Ambérieu) offrent les mêmes avantages de qualité et permettent d'y créer une vie urbaine plus équilibrée, avec, notamment, de larges possibilités d'implantation d'activités à proximité, ainsi que des zones de loisirs nautiques intéressantes.

Par ailleurs, sans vouloir instituer une hiérarchie dans les différents pôles urbains de la région urbaine de Lyon, il est à remarquer que l'organisation prévue offre une **grande diversité de cadres urbains** pouvant satisfaire à des besoins très variés :

— grande ville très « urbaine » de plus d'un million d'habitants : partie dense de l'agglomération lyonnaise,

— quartiers extérieurs plus « aérés » de cette grande ville : Ouest et Est lyonnais,

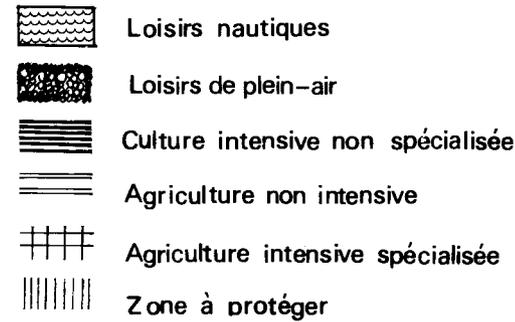
— ville moyenne de type traditionnel : Villefranche, Vienne, etc.,

— « villes nouvelles » mieux adaptées aux besoins des générations à venir et pouvant être, suivant les quartiers, à haute, faible ou même très faible densité,

— bourgs et villages ruraux.

Toutefois, la proximité de ces différents pôles et la puissance des moyens de transport prévus garantissent **l'unité et la cohésion** de l'ensemble. Si la perception du cadre de vie ne s'étend pas — et ne s'étendra pas d'ici longtemps — au-delà du quartier pour la majorité de la population, les distances d'une trentaine de kilomètres permettent cependant une adaptation du marché de l'emploi à la conjoncture, ainsi que des relations aisées pour les agents économiques de l'industrie, des services, de l'enseignement et de la recherche.

## Environnement "vert" de la zone de Lyon



c) Par ailleurs, cette organisation de la région urbaine de Lyon sur des pôles urbains plus ou moins concentrés, mais aménagés autour de centres attractifs, suppose le maintien d'un environnement « vert » qui soit de qualité et que l'on utilise au mieux des possibilités et des besoins. Sans vouloir à tout prix une ceinture verte sans faille, il est bien nécessaire de préciser les vocations des « blancs » de l'ossature urbaine et de prévoir les moyens de leur mise en valeur. La classification proposée ci-dessous est un peu rigide et certaines zones peuvent avoir plusieurs vocations : par exemple loisirs et agriculture intensive pour le Mont Pilat.

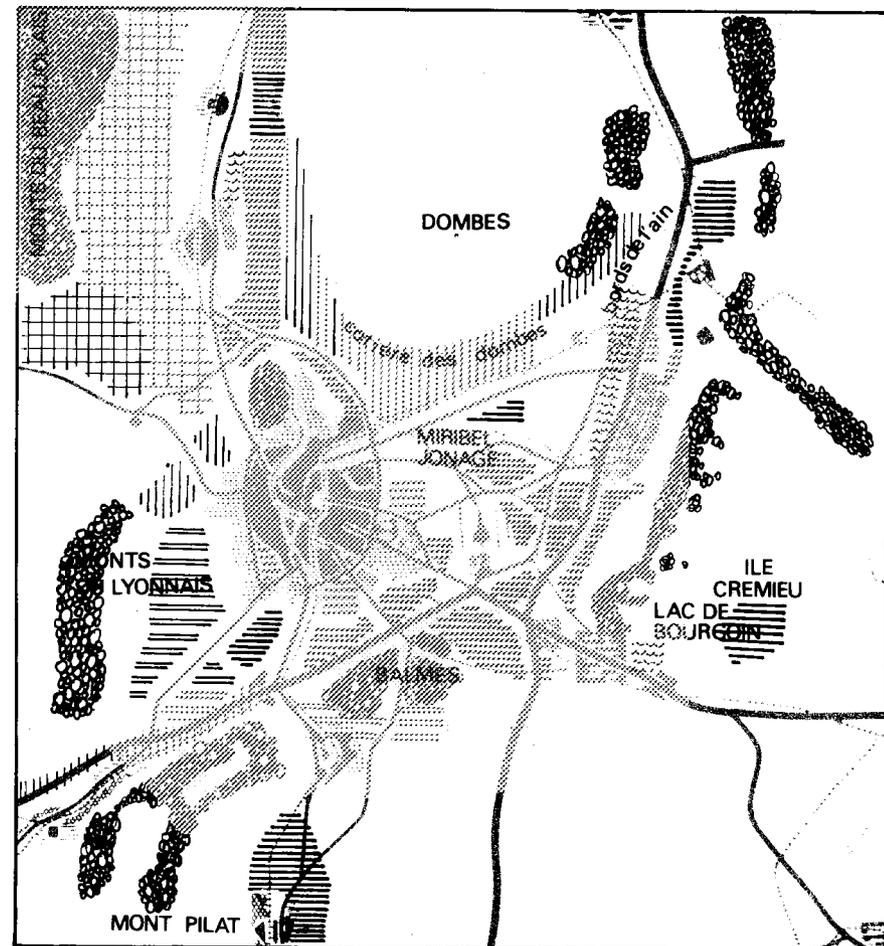
— zones de protection de la nature : notamment la Dombes et la côtère de la Dombes qui constituent une zone « humide » dont le rôle est considérable dans les migrations d'oiseaux en Europe.

— zones de loisirs de plein air : aménagées de façon plus ou moins intensive (Balme du Sud de Lyon, Monts du Lyonnais, Ile Crémieu, Monts d'Or, Monts du Beaujolais, Crêtes des Monts du Lyonnais, Mont Pilat, etc.),

— zones d'agriculture intensive, spécialisée ou non : vignoble beaujolais, vallée de la Saône, Plaine des Chères, rebords de la Dombes, Est et Sud-Est lyonnais, vallée du Rhône aval, vallée de la Bourbre et Marais de Bourgoin, partie de la plaine de l'Ain en amont de Meximieux, etc.,

— zones où une agriculture moins intensive (élevage notamment) permettra l'implantation de résidences secondaires ou de centres d'activités collectifs de week-end.

Le plan ci-contre montre les vocations proposées des secteurs péri-urbains de la zone de Lyon.



d) Enfin, bien qu'ils ne constituent pas la seule nouveauté de ce schéma, les **centres urbains nouveaux** doivent être considérés avec une attention particulière, quant à leur justification, leur nature et leur physionomie.

**Les sites de ces centres urbains nouveaux** ont été retenus :

— parce qu'ils sont sur les axes où l'on observe les phénomènes de transformation préalable à une urbanisation future : évolution de la population vers des caractéristiques de plus en plus urbaines (proportion d'ouvriers notamment), localisation préférentielle des industries qui se desserrent de l'agglomération ; la réalisation prochaine des autoroutes Lyon-Bourgoin et Lyon-Ambérieu accélèrera ces phénomènes,

— parce que leur situation géographique recèle des atouts : proximité (15 à 20 km) du futur aéroport international de Satolas, proximité du centre de Lyon (35 km) avec lequel des relations ferrées et routières rapides sont faciles à établir, proximité des Alpes et de leurs activités économiques ainsi que de leurs sites de loisirs et détente (parcs naturels, sports d'hiver), situation en limite du couloir rhodanien permettant de les placer sur un deuxième axe Nord-Sud de caractère international,

— parce qu'ils ont une valeur propre, aussi par la qualité du paysage — semblable à celui de l'Ouest lyonnais — pour l'habitat, que par les possibilités d'implantations industrielles (notamment au N-E à Loyettes) et d'aménagements de loisirs nautiques,

— parce qu'ils permettront de réanimer des régions rurales en perte de vitesse : Bas Dauphiné, Basse Plaine de l'Ain, où un rééquilibre de l'emploi est nécessaire,

— parce qu'enfin ils compléteront les possibilités de desserrement de l'agglomération lyonnaise en offrant des structures d'ac-

cueil différentes — complémentaires et non concurrentes — de celles déjà existantes sur l'axe fluvial.

**En fait la stratégie proposée se présente comme une anticipation de quelques années sur un développement qui se ferait à coup sûr,** mais qui risquerait d'être anarchique et de dégrader les sites s'il n'était préparé dès maintenant par des protections foncières, par des plans d'ensemble cohérents et par la réservation d'un véritable centre ; celui-ci devra permettre à ces urbanisations d'avoir une vie locale propre, afin qu'elles ne dépendent de Lyon que pour les services occasionnels et peu fréquents, et pour l'équilibre conjoncturel du marché de l'emploi.

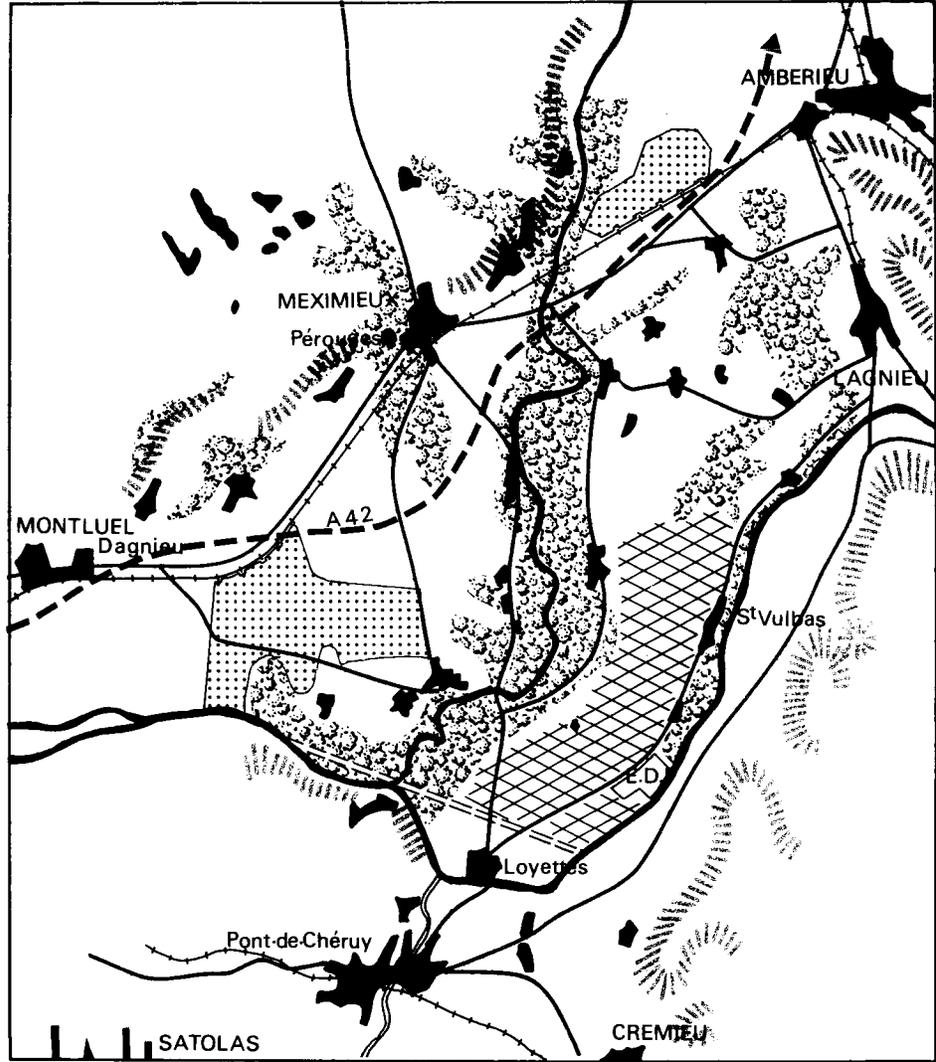
Ces centres urbains nouveaux devront, par rapport à Lyon, jouer un rôle semblable à celui que jouent, imparfaitement, des cités comme Villefranche, Vienne, Givors et à un moindre degré Tarare, Péage-de-Roussillon : centre d'animation locale, lieu de décentralisation d'activités lyonnaises ou d'implantation d'activités nouvelles, point extrême de migrations journalières de travailleurs allant trouver temporairement à Lyon l'emploi manquant sur place.

Mais si les villes actuelles, déjà animées par des centres vivants, peuvent grandir normalement, les villes nouvelles devront avoir une taille importante (au moins 100 à 150 000 habitants) — l'exemple des villes nouvelles anglaises autour de Londres le montre bien — pour qu'elles puissent susciter une vie urbaine suffisamment autonome.

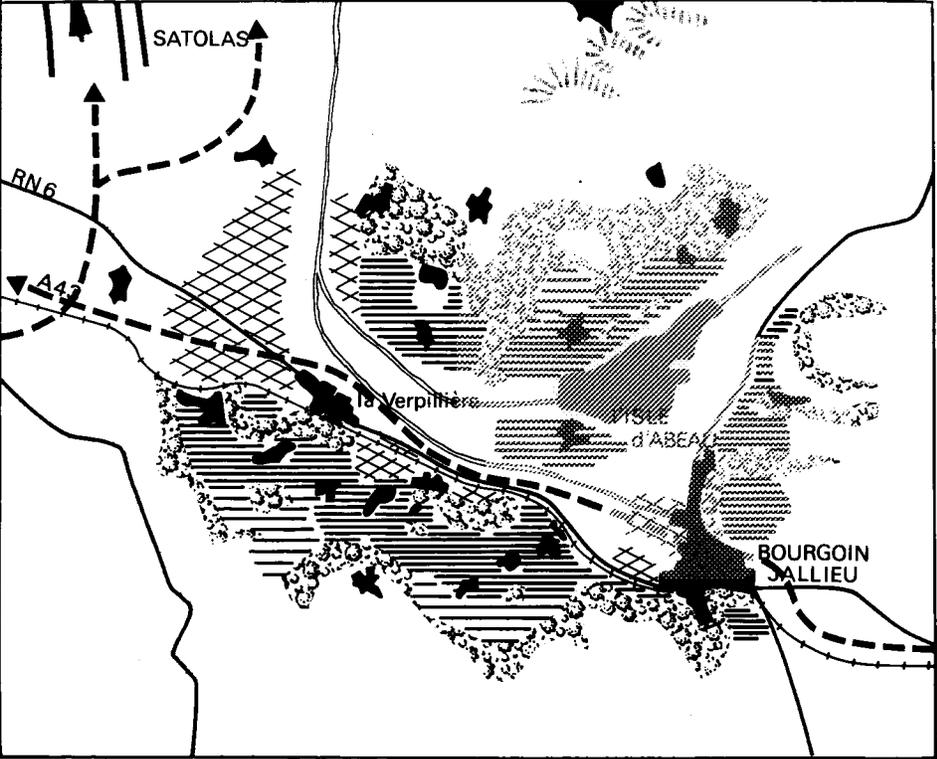
**La réalisation devra être progressive :** l'effort portera en priorité sur la Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau, située sur l'axe où les pressions seraient les plus fortes — autoroute Lyon - Grenoble et aéroport de Satolas. Parallèlement devront être poursuivies les études concernant l'Ensemble Urbain Meximieux - Ambérieu.

Quelle sera la **physionomie de ces centres urbains ?**

**Ensemble urbain Meximieux-Ambérieu \_éléments du site\_**



-  Urbanisation existante
-  Zone urbanisable
-  Zone industrielle possible
-  Terrains militaires
-  Lac existants ou à créer
-  Zones de loisirs possibles, boisements existants ou à créer
-  Voirie importante existante
-  Autoroute prévue ou programmée



**Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau \_vocation des surfaces\_**

Le présent schéma ne prétend pas donner leur plan d'aménagement interne ; celui de la Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau a été étudié par la Mission d'Etudes et d'Aménagement. La consistance et le calendrier de réalisation du projet de l'Ensemble Urbain Meximieux - Ambérieu restent à définir. Disons seulement que les principes d'aménagement suivants devront être respectés.

**Ces ensembles urbains nouveaux devront avant tout avoir un centre**, c'est-à-dire une zone où se rassemblent à la fois des fonctions commerciales de niveau supérieur à celui du quartier, des activités de bureau, des activités culturelles et de loisirs, certaines activités d'enseignement supérieur et de recherche ; une zone, aussi, où il soit possible et agréable à l'ensemble de la population de venir flâner et « regarder les vitrines ». **Les quartiers d'habitation devront être très divers**, de l'habitat concentré à l'habitat très dispersé, dans une proposition que les études locales détermineront en fonction des désirs présumés de populations, des sites, des possibilités de circulation, etc. En fait, les sites retenus, très vastes, permettent des solutions variées. Il faut par contre certainement exclure les solutions idéalistes ou utopiques de « villes pyramidales », « ville-tour » ou autres projets inapplicables dans les trente années à venir. **Les activités devront autant que possible être équilibrées**. Les qualités des sites pour l'accueil d'industries ainsi que les objectifs de desserrement envisagés pour Lyon favoriseront l'implantation d'établissements industriels. Par ailleurs l'attraction d'activités tertiaires — commerces et services — sera aussi nécessaire, pour offrir à la population résidente des équipements suffisants et pour fournir des emplois notamment à une population féminine en âge d'activité.

Telles quelles, faisant partie intégrante du futur grand Lyon, **ces villes nouvelles** doivent contribuer à développer ses activités et son cadre urbain dans le sens d'une large diversité et au sein d'une structure évitant le désordre et l'anarchie.

## IV - 2. — L'AMENAGEMENT DE LA REGION URBAINE DE SAINT-ETIENNE

### IV - 2.1. — Les ambitions et les problèmes

**Saint-Etienne est, avec Grenoble, l'une des deux villes de la région associées à Lyon dans la métropole régionale.**

Etant donné le poids prépondérant de Lyon, qu'est-ce que cela exige pour la région stéphanoise ?

— d'abord qu'elle soit un **partenaire à part entière**, c'est-à-dire qu'elle ne dépende pas de Lyon pour les services et les équipements nécessaires à une large fraction de la population et des activités : enseignement supérieur, communications, la plupart des services aux entreprises et aux particuliers, etc. Il y faut à la fois une volonté de la puissance publique et un dynamisme économique suffisants et soutenus ;

— ensuite qu'elle puisse être un **élément du dynamisme de la métropole**, c'est-à-dire d'une part que sa conversion économique, notamment industrielle, lui permette de retrouver une production de qualité dans des secteurs en développement, d'autre part que ces nouvelles activités instaurent des relations plus soutenues avec celles des autres villes et particulièrement Lyon et Grenoble, pour former un complexe où les richesses s'additionnent et se multiplient. Les relations avec l'ensemble de la région Rhône-Alpes et aussi avec l'extérieur (Auvergne) doivent être largement facilitées dans ce but.

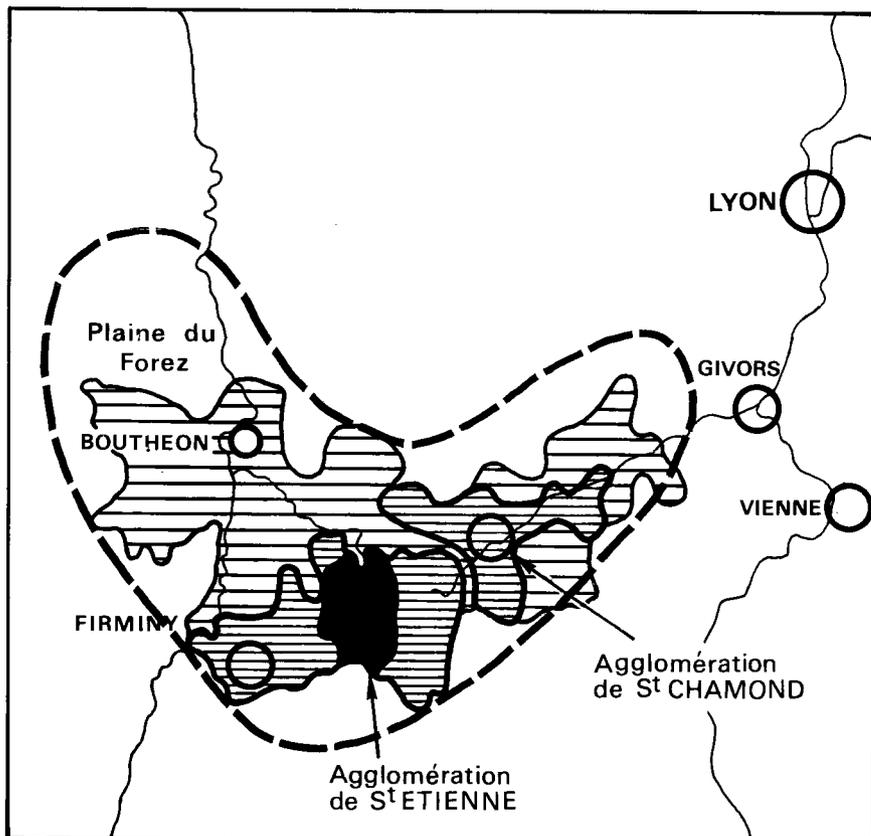
c'est sous ces conditions que les **perspectives et hypothèses démographiques et d'emploi** données dans les graphiques ci-joints ont un sens.

# Région urbaine de Saint-Etienne

## Carte de la zone considérée

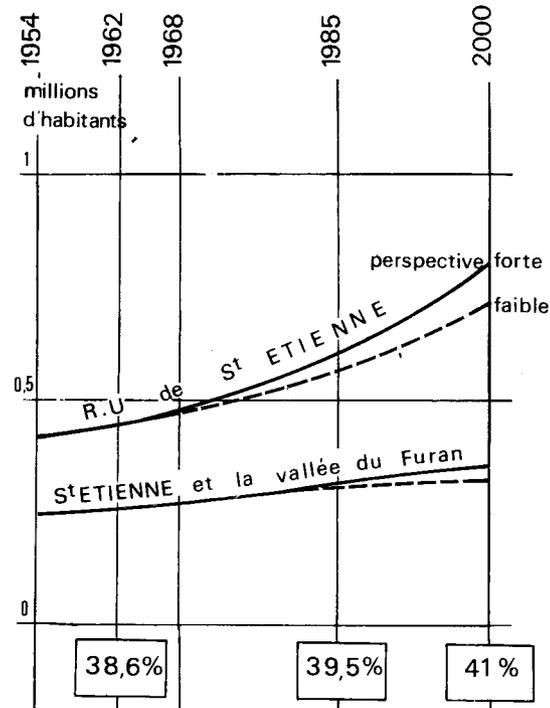
La zone où se pose le problème du développement de Saint-Etienne est assez bien définie géographiquement. En dehors des trois vallées (Gier, Ondaine et Furan) et de leurs rebords, il ne peut s'agir que des bords de la Loire au Nord-Ouest qui forment le début de la plaine du Forez.

Elle couvre pratiquement les Z.P.I.U. de Saint-Etienne et Chazelles-sur-Lyon, et déborde vers le Nord la zone d'étude de l'E.P.U.R.E.S. (Association pour l'étude des Plans d'Urbanisme de la Région Stéphanoise).



## Population :

La croissance actuelle, limitée à la " croissance naturelle ", devrait peu à peu s'accélérer par une immigration nouvelle. Il est certain que la courbe haute correspond à une hypothèse volontaire, pariant sur une conversion économique et urbaine réussie.



## Taux d'activité.

$$\text{Rapport} = \frac{\text{Population active}}{\text{Population totale}}$$

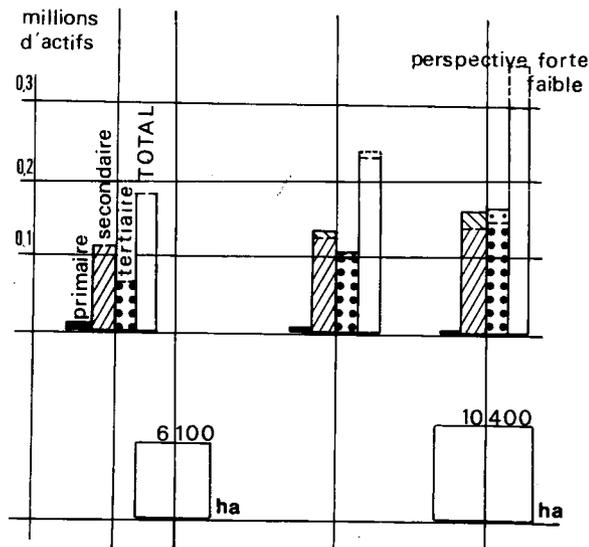
## Emplois :

La faiblesse du tertiaire et la prépondérance exagérée du secteur secondaire (industrie) doivent être rééquilibrés par des créations d'emplois, essentiellement dans les services.

Dans l'industrie, il faut prévoir une certaine croissance, mais surtout une conversion des emplois dans une meilleure qualification.

## Surfaces :

Pour une population augmentée de 60 %, la surface " urbaine " devrait au moins doubler. Les terrains industriels devraient tripler de surface (conversion).



**En définitive, il importe dans un premier temps de permettre à la région urbaine de Saint-Etienne, par des actions persévérantes et la poursuite des efforts déjà engagés, d'atteindre rapidement un rythme de croissance normal pour une agglomération déjà industrielle, pour en faire un élément du dynamisme de la métropole, en prévoyant les moyens de soutenir en deuxième phase cette croissance.**

Les contraintes d'un site encaissé, le lourd héritage de l'histoire récente et l'importance de la population en cause (450 000 habitants dans la région urbaine) imposent de s'attaquer franchement au problème, mais limitent assez étroitement la « marge de manœuvre » : **tout n'est pas possible et les actions de promotion du développement doivent être mûrement pesées pour vérifier leur efficacité.**

Devant cet avenir dont la construction est commencée mais qui doit être accompagnée, quels sont alors, concrètement, **les problèmes d'aménagement** qui se posent dans la région stéphanoise ?

— **Ce sont d'abord et avant tout des problèmes qualitatifs.**

Il s'agit en effet **de redonner à l'agglomération un visage attractif et renouveler complètement et profondément le domaine bâti**, à la fois mal construit et dégradé et où les logements et les industries s'enchevêtrent. Près de la moitié des logements existant en 1962 devraient être détruits d'ici la fin du siècle. Le renouvellement peut se faire soit sur place par des opérations de rénovation, déjà entreprises, soit par des constructions nouvelles dans des zones périphériques, déjà largement aménagées. Un grand effort a déjà été accompli depuis quinze ans qui se manifeste de façon spectaculaire, d'une part par les opérations de rénovation urbaine de Saint-Chamond et de la vallée du Gier, de Firminy et de

la Vallée de l'Ondaine, et de Saint-Etienne, d'autre part, par la création de quartiers entièrement nouveaux, tels Firminy-Vert, Saint-Etienne le Rond-Point-La Métare, Rive-de-Gier — le Grand Pont, Saint-Chamond — la Croix Berthaud. Ces actions doivent bien entendu être accompagnées par des opérations d'« embellissement » également déjà amorcées : ravalement, espaces verts, etc., et par la poursuite d'une politique d'équipements de haute qualité dans le domaine culturel et sportif.

**Il faut également aménager les centres** ; celui de Saint-Etienne, notamment est très animé, mais son attraction est plus de « nécessité » que d'agrément ; sa taille et son niveau sont très éloignés de ce qu'on devrait trouver dans une agglomération de plus de 400 000 habitants. Il ne pourra atteindre la qualité nécessaire que par une transformation, une « restructuration » très importante lui permettant d'accueillir et de faire fonctionner efficacement les services supérieurs qui doivent s'installer à Saint-Etienne.

L'aménagement de centres secondaires dans les « villes satellites » de Saint-Etienne : Firminy, Saint-Chamond, Rive-de-Gier, etc. est aussi nécessaire et, selon une constatation vérifiée, ne concurrencera pas le centre principal de Saint-Etienne mais favorisera sa fréquentation par les besoins créés dans la population.

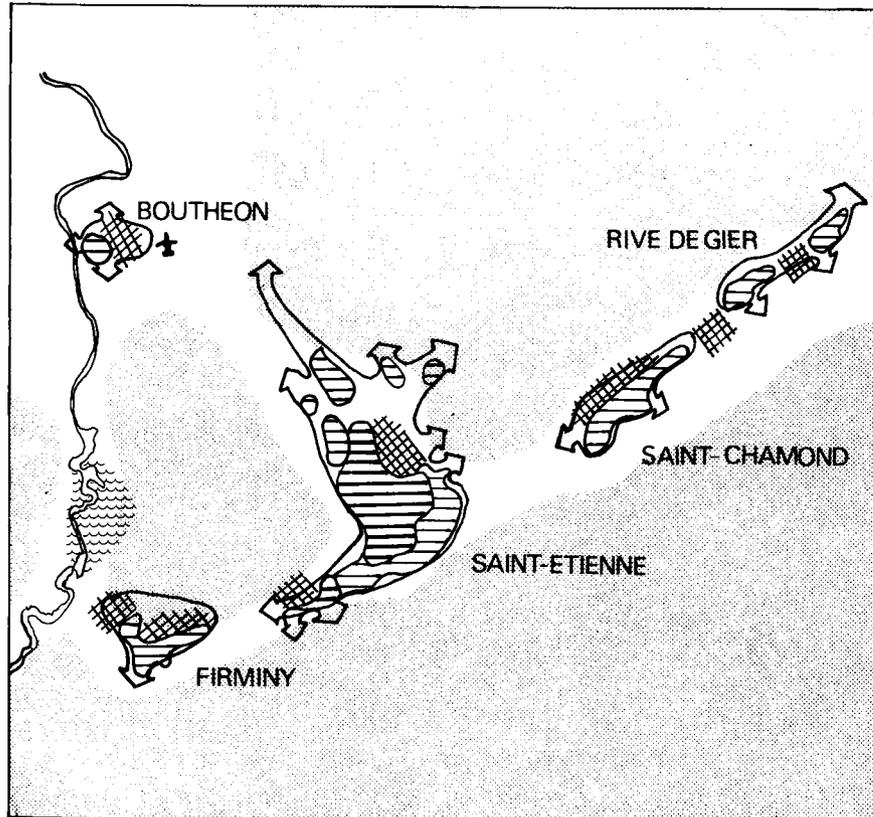
Enfin, la **structure linéaire** de l'agglomération, de Firminy à Rive-de-Gier, commandée par le relief, a permis, malgré un début de phénomène de croissance en « tache d'huile », de conserver à chacun la proximité de la campagne. Il faut utiliser cette forme de l'agglomération pour y permettre une bonne fluidité, par des transports intérieurs faciles et rapides, en évitant la fuite vers l'extérieur et notamment vers Lyon.

## Tendances naturelles de Saint-Etienne

Ce schéma, qui synthétise les développements observés dans les dernières années, ainsi que les tendances manifestées, montre que la " poussée " de l'agglomération de Saint-Etienne s'effectue surtout vers : — le Sud-Est, mais les récentes réalisations (Z.U.P. de Beaulieu la Métare) ont occupé tout le terrain disponible avant les reliefs du Pilat.

— le Nord-Est et le Nord-Ouest où l'espace est beaucoup plus considérable.

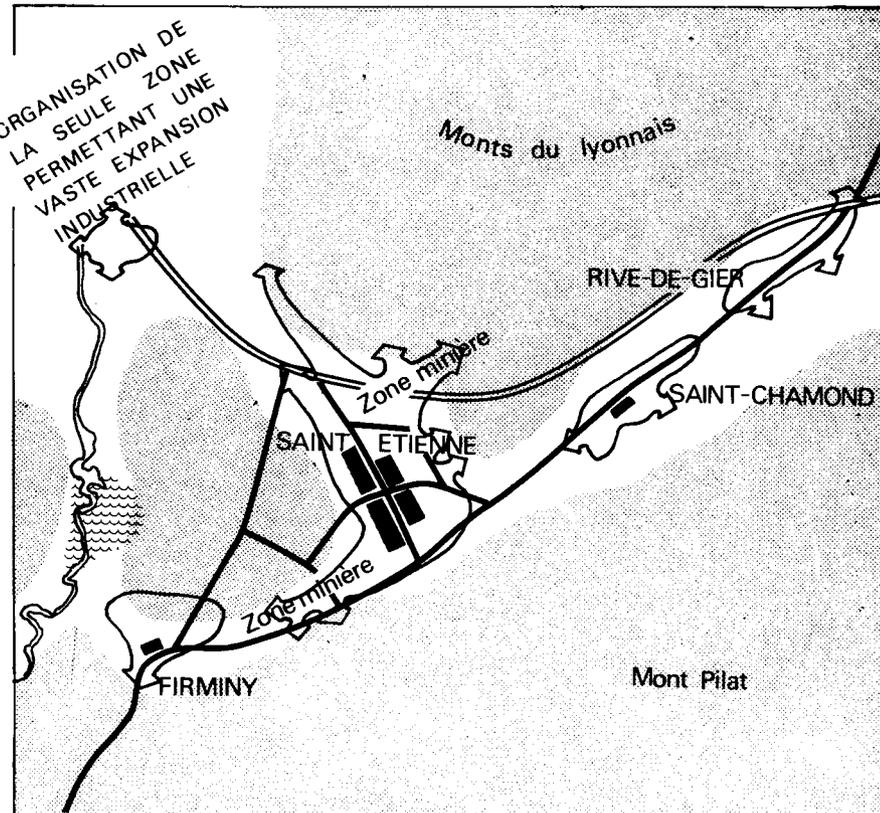
-  Habitat dense
-  Habitat plus dispersé
-  Implantations industrielles



## Problèmes d'aménagement de Saint-Etienne

Les problèmes de l'agglomération schématisés ci-dessus conduisent à :

- la restructuration du centre principal de Saint-Etienne
- la rénovation et l'amélioration du cadre urbain actuel dans les trois vallées déjà occupées.
- l'utilisation optimum du site de la plaine du Forez qui constitue la seule vaste zone d'expansion industrielle
- la mise en valeur et l'aménagement de sites naturels proches de l'agglomération.



— Mais il se pose aussi des problèmes quantitatifs.

D'une part, l'amélioration de l'habitat et la rénovation des activités, surtout industrielles, exigeront beaucoup plus de place à population égale : d'autre part, des perspectives de croissance, même limitées à 250 000 habitants nouveaux en 30 ans, augmentent encore ce **besoin d'espace**.

Ce besoin ne peut être satisfait dans les trois vallées actuellement occupées, malgré les possibilités qui sont encore offertes sur les collines et plateaux dominant la vallée du Gier et de l'Ondaine, ainsi que ceux situés à l'Est et à l'Ouest de Saint-Etienne. Par exemple, sur les 2 500 à 3 000 hectares industriels nécessaires en 30 ans, moins de 1 000 pourront y être localisés. **L'expansion vers le Nord et surtout dans la plaine du Forez au Nord-Ouest, déjà commencée à Andrézieux-Bouthéon, est inéluctable** et ne peut que se poursuivre, à un rythme et suivant des modalités qui restent à préciser. Disons seulement que ce secteur, commençant à 12-15 km du centre de Saint-Etienne, réunit des conditions favorables aux implantations industrielles (plaine), urbaines (légères collines) et de loisirs (bords de Loire).

**Ces problèmes sont en fait bien perçus** par les responsables et d'ores et déjà, des amorces de solutions leurs sont apportées à l'échelle de la région urbaine. Mais il reste beaucoup à faire et notamment à intégrer les actions dans une stratégie générale.

#### IV - 2.2. — Les « stratégies » possibles

A partir du moment où l'on rejette, pour les raisons déjà exposées, l'idée de rejoindre Lyon et Saint-Etienne et si l'on adopte les objectifs ci-dessus, on peut concevoir pour l'aménagement de la région stéphanoise deux stratégies extrêmes ou, si l'on veut, caricaturales, que nous présentons essentiellement pour bien poser les problèmes :

● **Stratégie A : aménagements sur place** (cf. schéma sur la double page suivante).

C'est l'option qui vient naturellement à l'esprit : **engageons une vaste restructuration du centre (150 ha), localisons l'habitat nouveau au plus près de l'agglomération actuelle et ne « déportons » dans la plaine du Forez que ce qui ne peut trouver suffisamment de place ailleurs** : certaines activités industrielles demandant beaucoup de surface.

Les inconvénients de cette stratégie sont alors les suivants :

— Coût très élevé et donc lenteur de la restructuration du centre, ne permettant d'espérer des résultats qu'à long terme ;

— Difficultés de liaisons entre le nouvel habitat et les zones d'activités, que ce soit le nouveau centre de Saint-Etienne ou les zones industrielles isolées dans la plaine du Forez.

— Dépréciation des sites environnant immédiatement l'agglomération et disparition de ce qui est un attrait de la ville actuelle : la proximité de la campagne.

Cette stratégie ne peut certainement pas être appliquée dans toute sa rigueur.

● **Stratégie B : création d'un « Saint-Etienne parallèle ».**

Devant les difficultés d'améliorer la région urbaine actuelle et devant l'impérieuse nécessité de rendre la zone stéphanoise attractive, **l'on crée de toutes pièces une véritable ville nouvelle, « Saint-Etienne parallèle », dans le seul site possible : la plaine du Forez.** Là se localiseraient les activités rénovées, les nouvelles industries, les bureaux et les nouveaux habitants.

Il est bien certain que cette stratégie est également impossible à appliquer brutalement :

— tout d'abord, les problèmes de Saint-Etienne sont d'aujourd'hui et doivent être résolus actuellement ; une telle création, étant donné son ampleur et son caractère volontaire, ne pourrait être réalisée et porter ses effets que trop tard,

— étant donné le faible développement stéphanois, cette réalisation devrait, pour exercer son attraction, être « sur-équipée » ; sa rentabilité serait très incertaine et son coût, considérable, devrait être supporté par la collectivité nationale et régionale dont il excéderait les possibilités à court terme,

— enfin, la population stéphanoise actuelle est très attachée à son cadre urbain, et on ne peut ni la déporter en masse ni différer les améliorations indispensables de ce cadre.

● **La stratégie proposée est, comme pour Lyon, une combinaison de ces deux stratégies extrêmes ;** il n'est pas réaliste d'espérer mener, d'ici la fin du siècle, ni un aménagement sur place parfait ni une création entièrement nouvelle ; a fortiori ne peut-on envisager de poursuivre ces deux objectifs à la fois. Il faut donc envisager un certain dosage de ces deux possibilités en fonction des moyens disponibles.

**Dans un premier temps, c'est-à-dire la période de conversion, on recherchera les actions les plus rentables, utilisant au mieux les atouts disponibles. Il s'agira :**

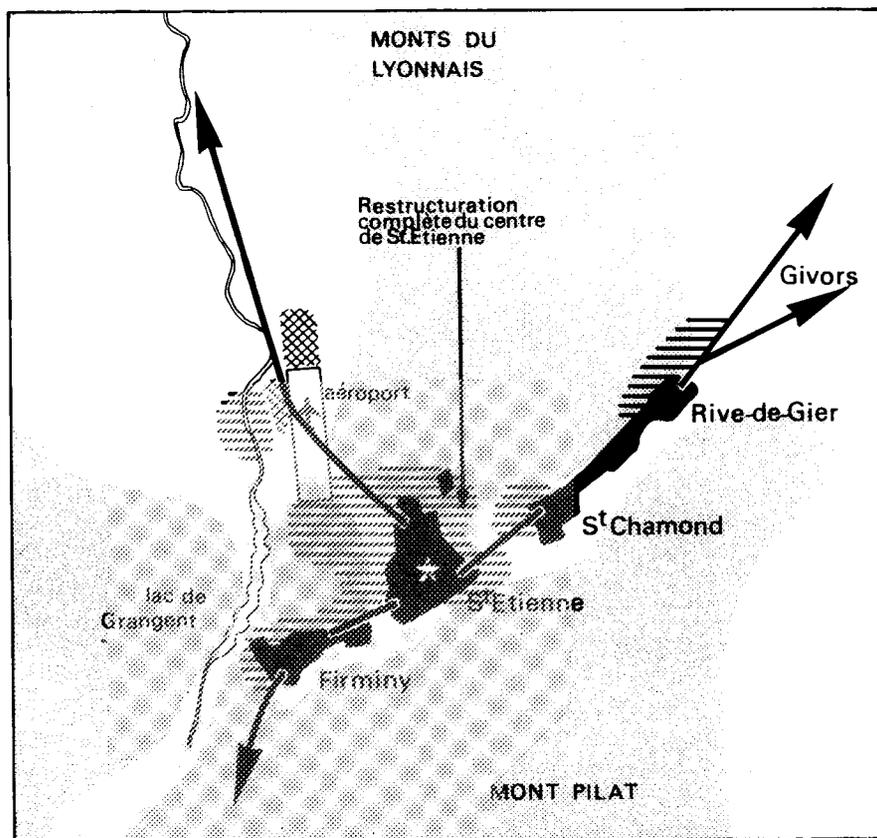
— **d'une rénovation limitée,** correspondant à une stratégie de type A, mais partielle et s'appliquant essentiellement à un **périmètre restreint du centre de Saint-Etienne.** Cet effort doit être important et rapide, afin d'éviter l'asphyxie du centre ou la fuite des commerces et bureaux vers la périphérie — ou pire vers Lyon. C'est une condition indispensable de la constitution d'une région urbaine stéphanoise partenaire à part entière dans la métropole Lyon - Saint-Etienne - Grenoble. C'est également une amélioration nécessaire pour attirer des services « supérieurs » et des industries qui les recherchent. Cette reconquête du centre pourrait s'effectuer notamment à partir des possibilités d'accès offertes par les roades Est et Ouest de Saint-Etienne dont la réalisation est déjà entamée.

— **d'utiliser l'atout que constitue le site de la plaine du Forez pour l'aménager progressivement,** en prolongeant l'opération zone industrielle — zone d'habitation de Bouthéon-Andrézieux par des opérations semblables précédant légèrement les besoins. Cette action s'inspire de la stratégie B, mais il ne s'agit pas encore d'une ville nouvelle : on cherche d'abord à offrir aux industries nouvelles ce qui ne peut être aménagé dans les trois vallées, avec le souci d'attirer dans le secteur quelques activités tertiaires, afin de ne pas créer une « banlieue » uniquement industrielle.

C'est essentiellement dans cette première phase que **l'aménagement de l'espace devra être soutenu par une action très forte en faveur de la conversion industrielle et par un développement accéléré de l'enseignement supérieur et de la recherche.**

## Stratégie A — Aménagement sur place

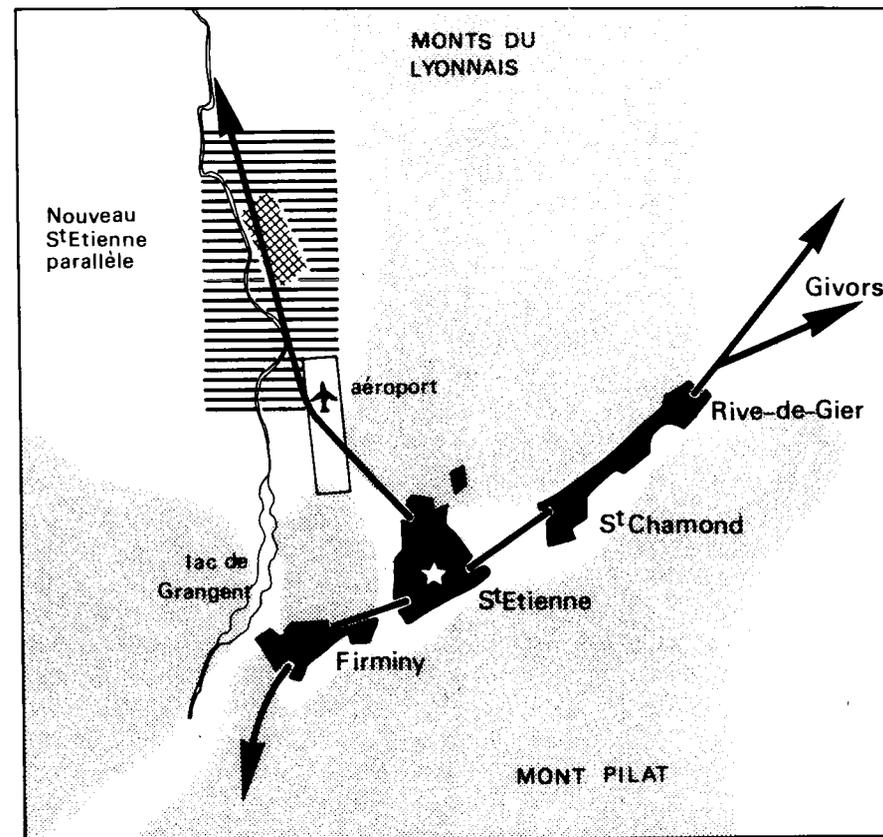
- Les efforts actuels d'amélioration sont poursuivis :
- dans le centre de Saint-Etienne où une ambitieuse opération de restructuration amène à densifier considérablement les logements et les activités tertiaires.
  - dans les zones propices de la périphérie proche (surtout N.-E., Ouest immédiat et N.-O.) où l'habitat peut se développer, l'industrie nouvelle étant localisée dans la plaine du Forez.



## Stratégie B — Saint-Etienne Parallèle

Les « trois vallées » du Gier, de l'Ondaine et du Furan sont laissées en l'état pour une amélioration ultérieure.

Tous les efforts sont reportés sur une urbanisation nouvelle, dans la plaine du Forez, où l'on pourrait réaliser un « Saint-Etienne parallèle » offrant une image radicalement opposée à celle de l'agglomération actuelle.



## Schéma de la stratégie proposée

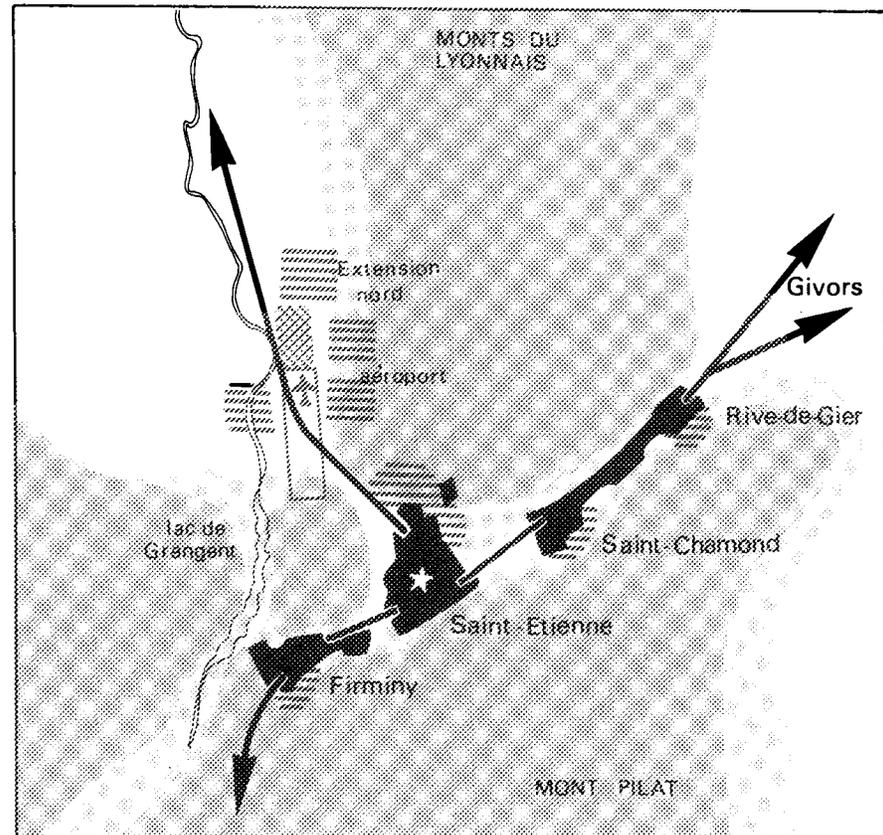
Parallèlement à la poursuite et à l'accélération des actions de **rénovation** dans l'agglomération ancienne, le développement périphérique des villes fait peu à peu place à une **extension progressive dans la plaine du Forez**. Cette extension ne concurrence pas le centre de Saint-Etienne, mais rééquilibre l'ensemble de la région urbaine sur trois axes convergeant vers lui.

**Dans un second temps, celui de l'expansion économique,**

— on sera amené à poursuivre plus énergiquement **la stratégie de type B**, en organisant dans la plaine du Forez de nouvelles zones d'accueil qui pourront peu à peu, notamment par la création d'un nouveau centre, constituer un **pôle urbain individualisé et relativement autonome**, rééquilibrant la région urbaine sur les trois axes convergeant vers le centre de Saint-Etienne.

— on aura, dans un contexte plus dynamique, la possibilité de **prolonger les actions de rénovation sur l'ensemble du tissu urbain ancien des trois vallées et de restructuration du centre de Saint-Etienne** ; cette action sera progressive et, ne pouvant s'attaquer à l'ensemble des agglomérations, devra s'appliquer suivant la conjoncture aux secteurs les plus sensibles : habitat, centres, rénovation industrielle, espaces verts, etc.

Il est certain que cette stratégie est délicate et qu'elle demande un dosage et une adaptation permanente des actions entreprises en fonction des besoins et des possibilités. **Il est en tout cas hors de doute que, au moins pendant la première période, celle de la conversion, les moyens à mettre en œuvre sont tels que l'aide de la nation et de la région sont indispensables pour atteindre les objectifs fixés.**



#### IV - 2.3. — Description de l'aménagement de la région urbaine de Saint-Etienne

Le schéma d'aménagement de la région urbaine de Saint-Etienne à la fin du siècle tel qu'il peut être dessiné à partir de la stratégie ci-dessus s'organise avec les éléments suivants :

— **un centre rénové, le centre traditionnel de Saint-Etienne**, qui constitue le cœur de l'ensemble de l'agglomération et qui regroupe les activités économiques supérieures, le commerce de luxe, l'administration et le « spectacle urbain ». Sa zone d'influence rassemble toute la moitié Sud du département de la Loire et la partie Nord-Ouest de la Haute-Loire, soit un ensemble de près d'un million d'habitants.

— **la ville de Saint-Etienne**, qui rassemblera plus du tiers des habitants de la région urbaine, dont les activités seront de plus en plus tertiaires et dont l'extension périphérique aura été limitée au profit de rénovations à l'intérieur même de la ville,

— **un ensemble de villes et urbanisations satellites centré sur Saint-Etienne, se déployant dans trois directions** et relié à son centre par une ossature de voies rapides urbaines (autoroute Firminy-Givors en voie d'achèvement et autoroute Nord) et de liaisons du type métro sur la voie ferrée SNCF. Dans cet ensemble on distingue :

\* les **vallées du Gier** (Saint-Chamond-Rive-de-Gier) et de l'**Ondaine** (Firminy) où l'aspect urbain et les activités industrielles

seront très rénovées par rapport à ce qu'on connaît actuellement. Des centres secondaires animeront ces agglomérations.

\* **l'extension Nord** où l'on trouvera dans la plaine du Forez l'essentiel des industries nouvelles exigeant de vastes surfaces, un système urbain plus ou moins lâche sur un ou plusieurs centres nouveaux bien aménagés et l'aéroport de la région urbaine pour les lignes à moyenne distance,

— **un parc naturel** aux portes de l'agglomération : le massif du Pilat aménagé et surtout protégé ; **une zone de loisirs et d'habitat aéré** : le lac de Grangent, à l'Ouest, avec ses sites de rives sauvages et boisées et un **aménagement de la Loire**, lié à l'urbanisation de l'extension Nord,

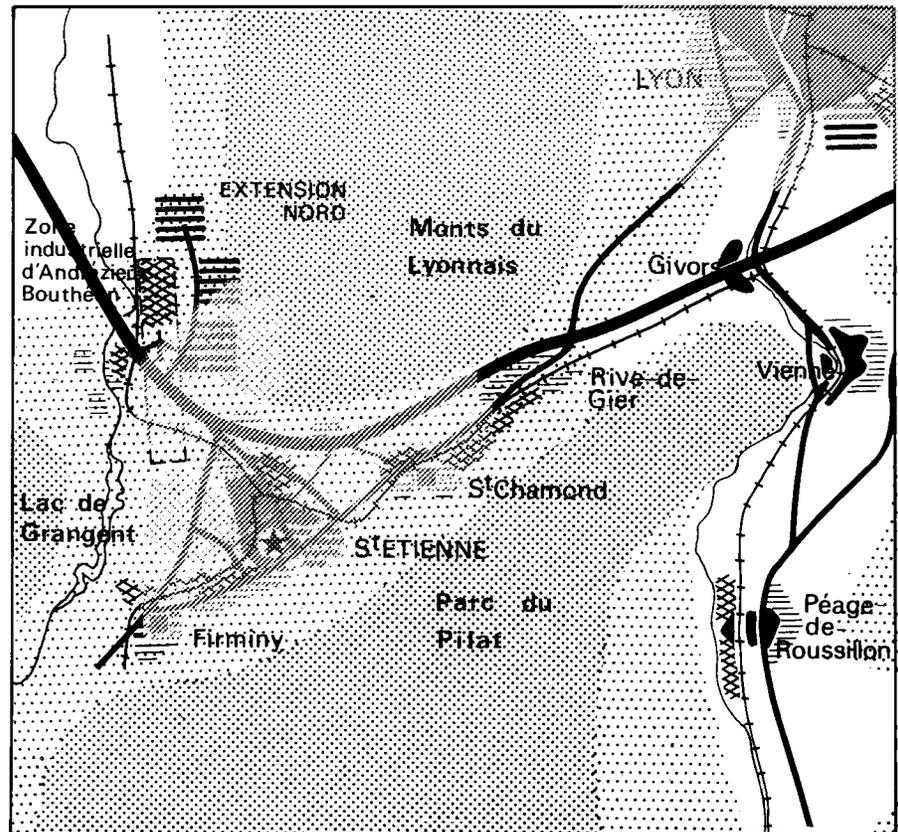
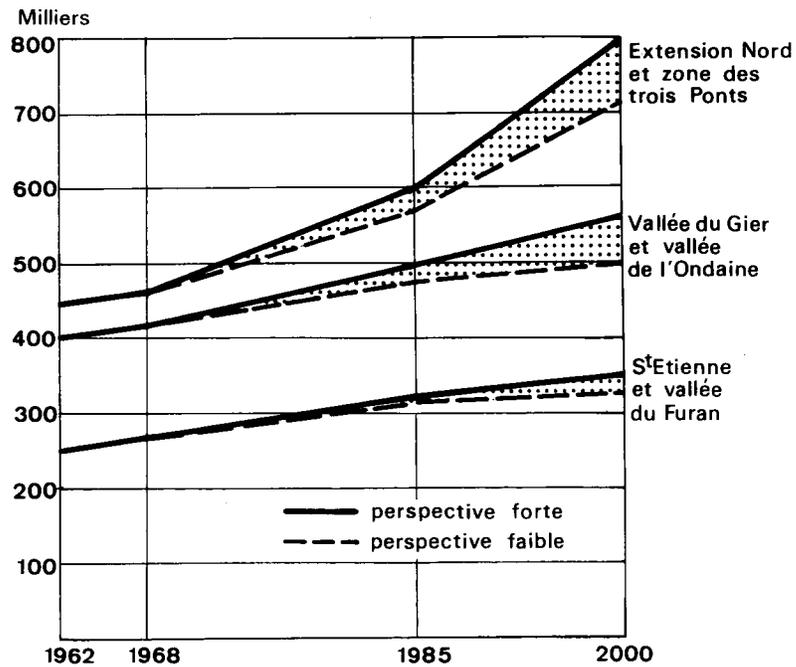
— **des coupures vertes** bien protégées entre d'une part Saint-Etienne et d'autre part Saint-Chamond et l'extension Nord ; des zones d'aménagement agricole intensif dans la plaine du Forez, notamment sur la rive gauche de la Loire,

— **un grand axe de liaisons rapides** venant de Clermont-Ferrand et traversant la région urbaine pour éclater, à l'Est, sur l'ensemble de la région Rhône-Alpes, puis au-delà sur la Suisse, l'Italie et le Midi.

Cette description très schématique paraîtra sans doute un peu abstraite et ambitieuse. Nous verrons dans la troisième partie du schéma quels efforts et quels moyens seront nécessaires.

## Schéma d'aménagement de la région urbaine de Saint-Etienne

Evolution de la population dans les différentes zones de la Région urbaine de St Etienne



### **IV - 3. — L'AMENAGEMENT DE LA REGION URBAINE DE GRENOBLE**

#### **IV - 3.1. — Objectifs et problèmes**

Nous ne ferons dans ce document de l'O.R.E.A.M. qu'esquisser les problèmes et la stratégie d'aménagement de la région urbaine de Grenoble, dans le seul but d'examiner ensuite la cohérence des projets et ambitions des trois villes métropolitaines. Nous ne donnons donc ci-après qu'un **résumé extrêmement schématique des propositions de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Grenobloise.**

**L'objectif global de cet aménagement est de favoriser une croissance et un développement qui permette à la région de Grenoble d'atteindre la qualité et la taille d'un ensemble urbain fort et organisé,** à la fois pour renforcer l'ensemble de la métropole Lyon-Saint-Etienne-Grenoble, et s'y intégrer à sa juste valeur et pour améliorer la qualité des services et les conditions de vie de la population.

Grenoble doit apporter à la métropole et à la région l'impulsion de son dynamisme démographique, économique et intellectuel, en sortant du relatif isolement actuel né de ses relations plus nationales et internationales que régionales ; mais Grenoble doit aussi profiter de l'effet de masse que produira une meilleure intégration des activités, notamment industrielles, des trois pôles de la métropole, pour former un complexe économique de grande dimension.

**Les perspectives démographiques et d'emploi** représentées sur le tableau ci-contre tiennent compte de la forte attraction qu'exerce Grenoble sur les populations et particulièrement les cadres, mais

sont tempérées par les difficultés que rencontrera une production industrielle très jeune qui devra se consolider et, comme les autres, se transformer au fur et à mesure de l'évolution technologique.

**Les problèmes d'aménagement tiennent essentiellement à l'exiguité du site.**

La cuvette grenobloise, au carrefour de trois vallées encaissées entre les massifs de la Chartreuse, du Vercors et de Belledonne, sera rapidement occupée en totalité. L'implantation de nouvelles industries et une urbanisation non contrôlée dans ces vallées, au-delà de la cuvette proprement dite, entraîneraient la congestion de toutes les voies d'accès et, à terme, l'asphyxie de l'agglomération. En outre, elles provoqueraient la disparition d'espaces agricoles de valeur.

#### **IV - 3.2. — Propositions d'aménagement pour la Région Urbaine de Grenoble**

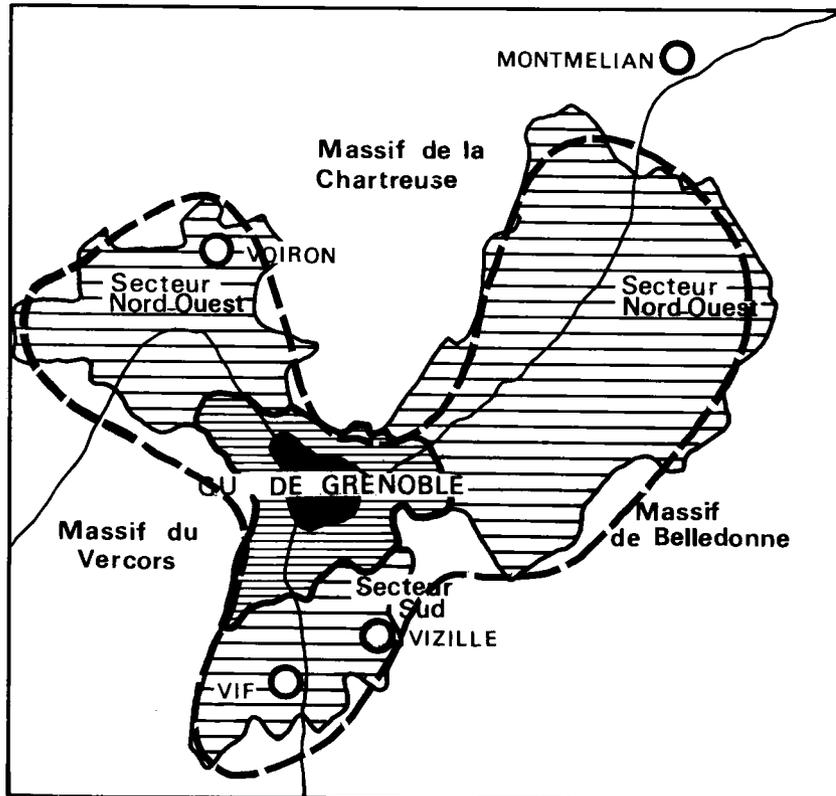
Les propositions du SDAU de la région urbaine grenobloise expriment clairement la volonté des responsables de s'inscrire dans les perspectives régionales.

Elles visent essentiellement à permettre le passage d'une croissance jusqu'ici concentrée sur Grenoble — qui doit désormais affirmer ses fonctions métropolitaines —, à un développement réparti à la fois sur l'agglomération principale et sur des pôles urbains nouveaux extérieurs.

Sil est nécessaire, notamment dans un premier temps, de prévoir la poursuite de la croissance de **l'agglomération grenobloise,**

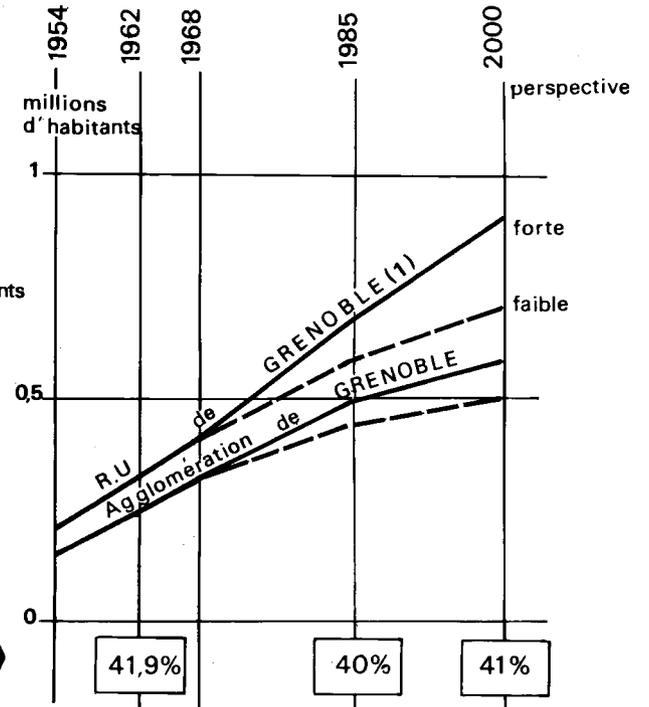
# Région urbaine de Grenoble

La " zone d'action " de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Grenobloise comprend l'ensemble des trois vallées formant un Y autour de Grenoble. Elle correspond assez exactement au territoire dans lequel se pose le problème de développement dans la génération à venir.



## Population :

La population de la zone devrait plus que doubler d'ici la fin du siècle, pour arriver à 900.000 habitants dans une hypothèse haute. Le G.U. de Grenoble ne pourra dans cet ensemble, pour des raisons de site, dépasser 550.000 à 600.000 habitants.

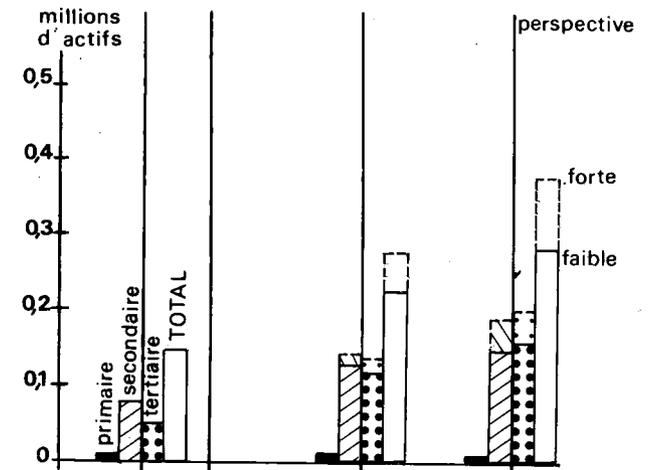


## Taux d'activité :

$$\text{Rapport} = \frac{\text{Population active}}{\text{Population totale}}$$

## Emplois :

A Grenoble, comme à Lyon et Saint-Etienne les emplois secondaires (industrie) sont prédominants. L'on prévoit une croissance beaucoup plus rapide du tertiaire (services) pour arriver pratiquement aux environs de 1985.



(1) La « région urbaine » de Grenoble considérée ici est la zone d'étude, de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Grenobloise (non compris la région de Pontcharra - Montmélian).

deux motifs principaux justifient la **limitation volontaire du peuplement** de la cuvette (550 000 habitants en l'an 2000) :

- l'exigüité du site,
- l'augmentation constante des besoins par habitant en sol urbain.

Dans l'agglomération, **ce plafonnement garantira la qualité et l'agrément du cadre de la vie urbaine future** contre le risque contraire d'une dégradation de l'environnement urbain et d'un sous-développement systématique des équipements et des services. Les principes qui doivent guider l'organisation de l'agglomération relèvent à la fois du rôle régional et de la vie propre de l'agglomération grenobloise :

- renforcement notable et répartition équilibrée des fonctions centrales notamment entre le centre traditionnel rénové et le centre Sud (cœur de la Villeneuve de Grenoble Echirrolles),

- répartition polynucléaire des équipements de service pour les rapprocher au maximum des usagers,

- desserte par un réseau maillé de voies rapides couplé avec un réseau de transport en site propre,

- rénovation ou réhabilitation suivant les cas de l'habitat ancien notamment dans le centre traditionnel,

- conservation du cadre naturel entourant la cuvette, avec aménagement des sites les plus attractifs en secteurs de loisirs.

A l'extérieur de l'agglomération proprement dite, le **parti d'organisation proposé se fonde sur le principe de l'essaimage volontaire** ; pour éviter l'urbanisation en tache d'huile, l'envahissement progressif des vallées et leur inéluctable colmatage à terme par un grignotage de l'espace agricole péri-urbain, il n'est d'autre solution que la **création de nouveaux pôles urbains suffisamment éloignés les uns des autres** et suffisamment importants pour qu'ils acquièrent et conservent une autonomie relative.

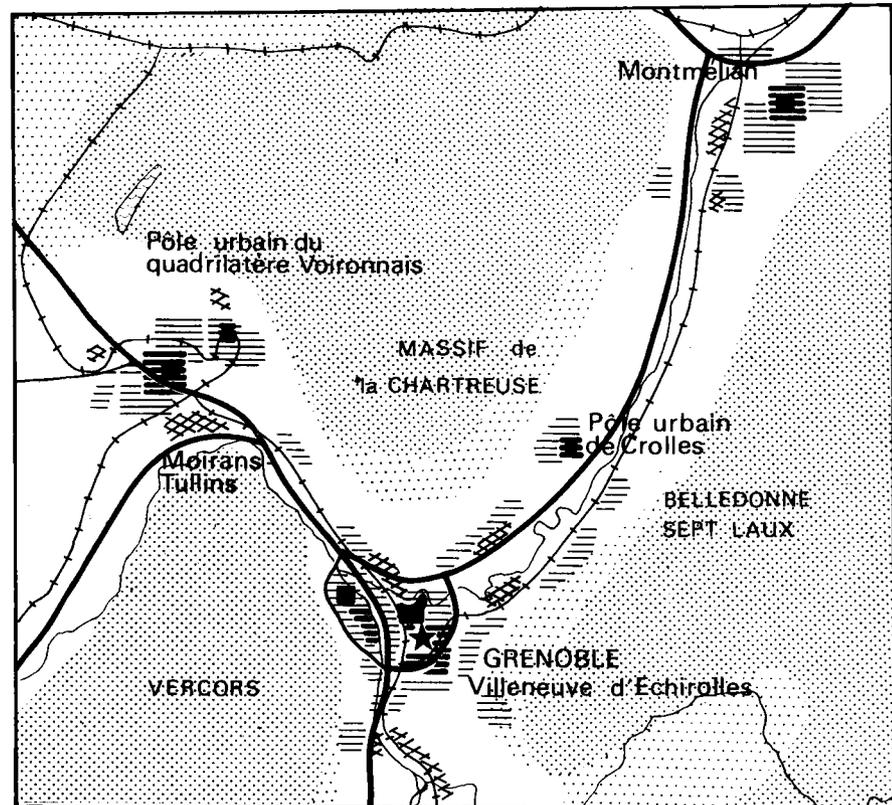
Dans le secteur Nord-Ouest, la création d'un ensemble urbain d'un type original au cœur du Quadrilatère Voironnais, constitue le premier et principal point d'appui de cette volonté d'essaimage. Ce pôle urbain nouveau s'inscrit sur l'axe métropolitain : Lyon — aéroport de Satolas — ville nouvelle de l'Isle d'Abeau et Grenoble et renforcera le concept de métropole tricéphale.

Dans le secteur Nord-Est, le pôle urbain de Bernin-Crolles-Villard-Bonnot, avec un poids plus modeste, assume toutes les fonctions d'un centre de service à l'égard du Moyen Grésivaudan.

Le secteur de Pontcharra-Montmélián dans le Haut-Grésivaudan dispose de potentialités remarquables (carrefour sur le réseau des autoroutes alpines notamment) et offre des sites de qualité pour le développement industriel et urbain, mais il est encore trop tôt pour définir son rôle futur, important dans l'armature urbaine du sillon alpin, mais davantage lié à l'avenir de Chambéry qu'à celui de Grenoble.

Au Sud de l'agglomération enfin, c'est autour de Vif et de Vizille que doit se poursuivre la croissance urbaine tandis que divers sites proches (plateau de Champagnier, colline d'Herbeys, Brié Angonne) devront être préservés.

# Schéma d'aménagement de la région de Grenoble



#### IV - 4. — ORGANISATION URBAINE GENERALE ET ESPACES RURAUX

La description de l'aménagement de chacune des trois régions urbaines de Lyon, Saint-Etienne et Grenoble doit maintenant être complétée d'abord par une réflexion sur la façon dont peuvent s'harmoniser les schémas proposés entre eux et avec l'extérieur et ensuite par une proposition pour l'aménagement général des zones rurales et villes moyennes de l'aire d'études particulières.

##### IV - 4.1. — L'ensemble urbain métropolitain

Le schéma ci-joint rassemble dans un même dessin les trois schémas présentés pour les zones de Lyon, Saint-Etienne et Grenoble.

A la fin du siècle, cet ensemble représentera une masse de population de 4 400 000 habitants soit autant que l'ensemble de la région Rhône-Alpes et la moitié de la région parisienne en 1968. Une activité économique intense y règnera, tant dans la production industrielle que dans les services et les transports.

**Mais l'originalité de ce projet est que cette importante « masse » d'hommes et d'activités ne sera pas rassemblée, comme dans beaucoup de grandes conurbations mondiales, en une agglomération unique continue, mais répartie sur différents pôles présentant une grande diversité.**

Globalement, on y distingue **trois régions urbaines bien différenciées** dont l'une, celle de Lyon, domine nettement les deux autres, trois à quatre fois moins peuplées. Les rivalités et concurrences

classiques des ensembles urbains à deux pôles sensiblement équivalents seront ainsi évités ; mais surtout on économisera les graves problèmes qui se posent inévitablement dans les agglomérations plurimillionnaires.

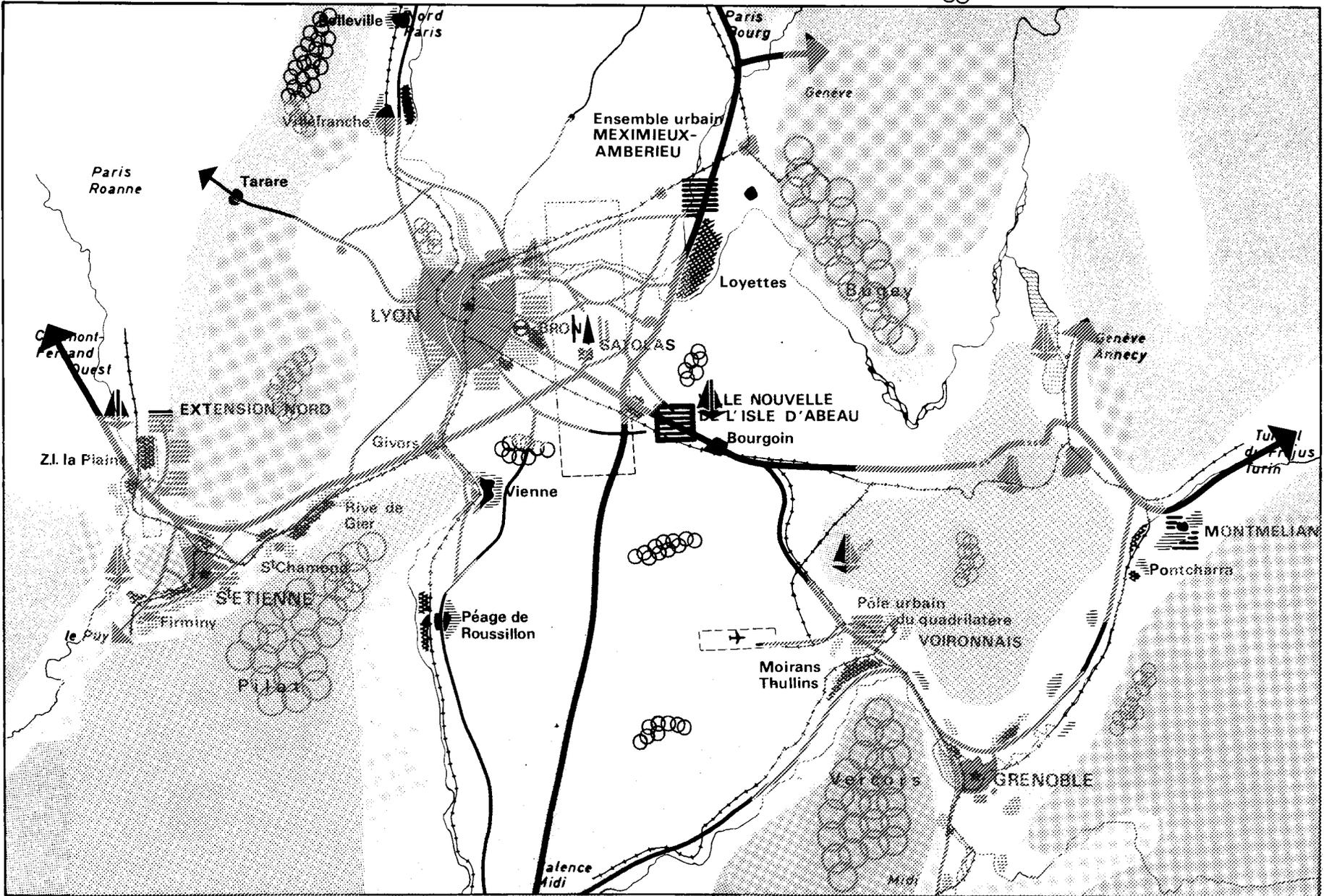
De plus, **chacune de ces régions urbaines est composée de plusieurs agglomérations, en fait, d'une ville principale et de plusieurs satellites** qui se seront développés à une certaine distance ; pour Lyon, par exemple, les deux tiers seulement des 2,7 millions d'habitants résideront dans l'agglomération principale, les autres étant répartis sur les villes anciennes ou dans les centres urbains nouveaux qui forment la couronne de la région urbaine.

Il est bien certain que la **vie quotidienne** se développera essentiellement au niveau du quartier ou de l'agglomération. On peut souhaiter, et les transports devront être prévus pour cela, que des **marchés unifiés de l'emploi** s'organiseront au niveau de chacune des trois régions urbaines, les mutations dans l'économie exigeant une fluidité du travail dans des ensembles assez vastes ; dans certains cas, les échanges pourront même se faire sur l'ensemble de la métropole.

**Cette organisation en unités de plusieurs niveaux doit favoriser la création et le développement de centres de villes**, qui sont l'expression la plus significative du mode de vie urbain de tous les siècles et dont l'existence permettra seule d'éviter le phénomène de banlieue avec tous ses inconvénients. Le schéma ci-joint serait aussi représentatif si, au lieu de figurer les dimensions des villes et urbanisations, il n'était dessiné que les centres avec une taille proportionnée à leur importance. Parmi ces « cœurs de ville », trois posséderont une fonction particulière dépassant les besoins des habitants : ce sont ceux de Lyon, Saint-Etienne et Grenoble, de caractère métropolitain et régional.

# Schéma d'aménagement de la métropole Lyon-Saint-Etienne-Grenoble

-  Villes et centres
-  Grande zone industrielle
-  Equipements métropolitains et régionaux
-  Autoroutes de grandes liaisons
-  Autoroute
-  Aéroport
-  Voie ferrée
-  Grandes zones de loisirs nautiques
-  Parcs naturels
-  Sites de loisirs et de tourisme



**La véritable unité des trois régions urbaines métropolitaines ne sera pas physique, ni géographique, ni même sociologique, mais économique.** Les pouvoirs de décision en matière administrative — et parfois économique — seront sans doute localisés pour l'essentiel à Lyon, mais la recherche, l'enseignement supérieur, les services rares aux entreprises seront organisés et concertés entre les trois régions urbaines ; les industries seront pour une bonne part intégrées dans des complexes intéressant les trois pôles de la métropole et parfois d'autres villes de la région ; la circulation des hommes et des idées sera importante — et fructueuse — dans l'ensemble métropolitain tout entier.

**Cette unité s'exprimera notamment par la réalisation, parfois même par la prise en charge en commun, de certains équipements de caractère métropolitain.** Le schéma ci-joint représente les plus marquants d'entre eux.

Ceux dont le caractère commun est le plus évident sont les équipements de liaison, c'est-à-dire **de transports et communication**. L'autoroute transversale Saint-Etienne, Lyon-Satolas, Grenoble a un rôle évident à jouer, de même qu'une liaison rapide par transport en commun (voie ferrée ou technique nouvelle) entre les trois villes, qu'il faudra promouvoir rapidement. La voie d'eau, directement pour Lyon et au moyen de transbordements pour Saint-Etienne et Grenoble, sera aussi un équipement intéressant l'ensemble de la métropole. Enfin l'aéroport international de Satolas ne sera pas seulement lyonnais, mais métropolitain et régional.

Les **grands sites industriels**, dont l'aménagement est à prévoir dans les décennies à venir : Loyettes dans la région urbaine de Lyon, la plaine du Forez dans celle de Saint-Etienne et Moirans-

Tullins dans celle de Grenoble, n'intéresseront pas que leur environnement proche, mais sont des atouts à mettre en commun pour développer une industrie moderne et intégrée.

Les **sites de loisirs et de tourisme**, qu'il s'agisse de parcs naturels ou de zones à aménagement intensif, sont aussi un capital commun à mettre en valeur.

Les **centres des villes métropolitaines**, les équipements les plus importants **d'enseignements et de recherche**, certains équipements **culturels**, sont à aménager de façon concertée car ils n'intéresseront pas que la ville où ils sont localisés mais l'ensemble de la métropole et de la région. Enfin le **site de Bron-aéroport**, près de Lyon, possède, nous l'avons vu, de tels atouts géographiques qu'il paraît nettement avoir vocation pour recevoir des équipements, encore difficiles à préciser en détail, dont l'intérêt dépassera l'agglomération lyonnaise.

Ce rapide panorama du schéma d'ensemble des trois régions urbaines doit être complété par une **observation qui concerne les directions préconisées pour leurs développements** ; un examen rapide révèle deux propositions qui paraissent contradictoires :

a) **les extensions principales de Saint-Etienne et de Lyon semblent « se tourner le dos »** : vers le N-O pour Saint-Etienne et vers l'Est pour Lyon. En fait, nous avons vu qu'il s'agissait, pour l'une et l'autre ville, à la fois d'utiliser les tendances naturelles de développement et d'occuper les sites les plus favorables. L'espace d'une quinzaine de kilomètres qui restera non urbanisé entre les deux zones est d'ailleurs nécessaire pour recentrer l'agglomération stéphanoise et éviter qu'elle ne soit « aspirée » vers Lyon.

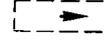
# Schéma simplifié des équipements de la métropole Lyon-Saint-Etienne-Grenoble

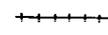
★ Centre des villes métropolitaines

⊙ Équipement métropolitains et régionaux

▨ Grands sites industriels

 Autoroutes de grandes liaisons

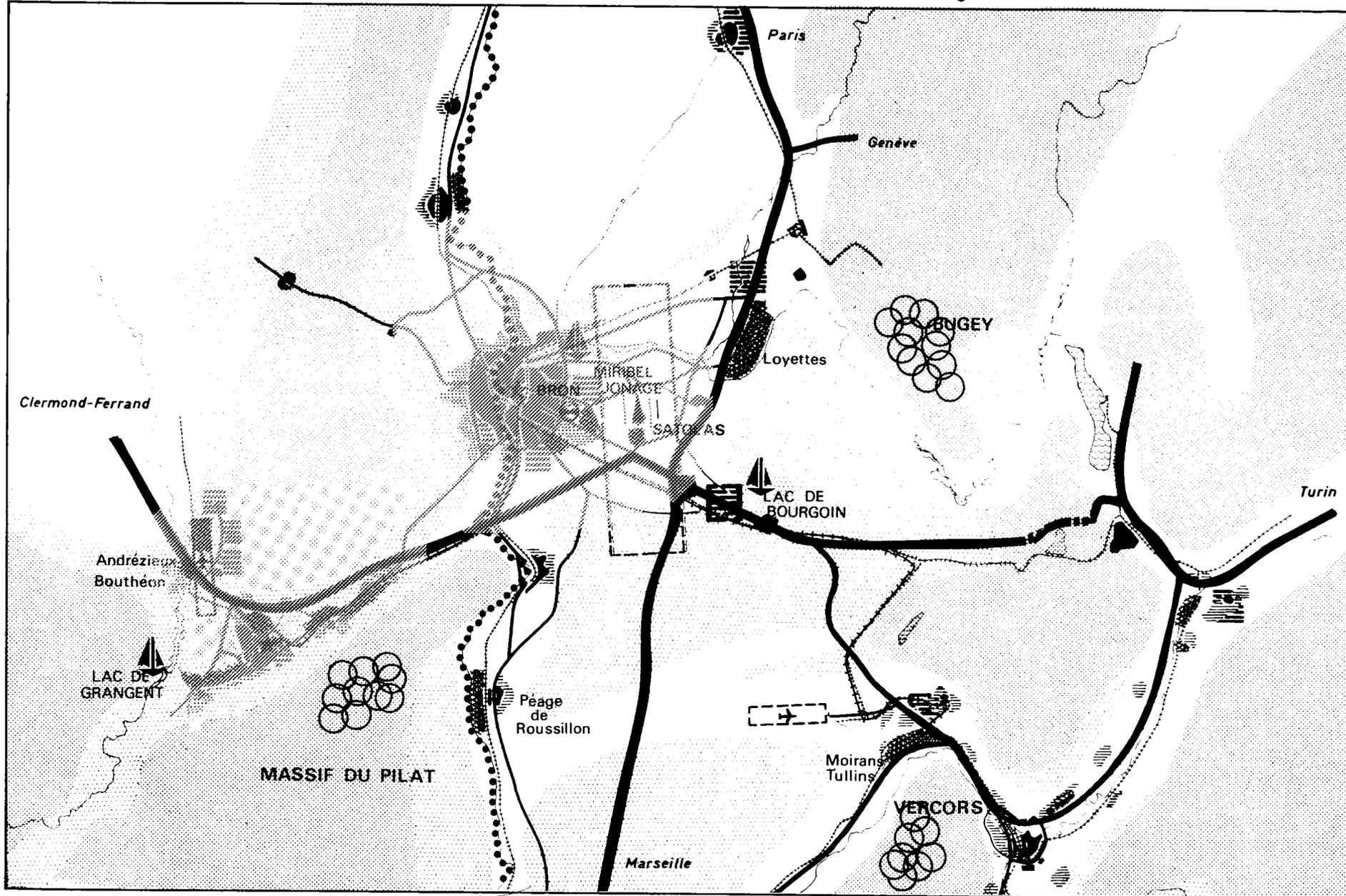
 Aéroport

 Voie ferrée

..... Axe fluvial Nord\_Sud

 Parcs régionaux

 Zone de loisirs nautiques



b) **par contre, les extensions de Lyon et Grenoble paraissent « se tendre la main »** : vers le Sud-Est pour Lyon et vers le Nord-Ouest pour Grenoble. Là aussi, les tendances et les sites ont été utilisés au mieux ; de plus, les villes sont plus éloignées et le « blanc » de 30 à 35 km qui subsiste est constitué d'un pays peu apte à l'urbanisation : les Terres Froides. Peut-on dire qu'on a, pour autant, cherché à rendre comparables les distances ressenties entre Lyon et Saint-Etienne d'une part, Lyon et Grenoble d'autre part, en « éloignant » les deux premières et en « rapprochant » les deux secondes ? Cela ne correspond certes pas à une volonté délibérée, mais c'est en fait la géographie qui a commandé et il n'est peut-être pas interdit d'en espérer un certain effet psychologique...

Si on le considère à une autre échelle, celle de la région Rhône-Alpes et du Sud-Est français, **cet ensemble métropolitain sera aménagé à la fin du siècle pour permettre une bonne organisation de l'espace :**

— **Dans la région Rhône-Alpes** (et la frange des régions voisines d'Auvergne, Bourgogne et Franche-Comté), les trois régions urbaines métropolitaines sont bien situées dans la couronne des villes distantes de 60 à 100 km de Lyon pour animer chacune leur sous-région : le couloir rhodanien Nord-Sud pour Lyon, l'Ouest pour Saint-Etienne et l'Est pour Grenoble.

La disposition prévue pour la zone de Lyon, avec le second axe Nord-Sud passant par Châlon-sur-Saône, Bourg-en-Bresse, les deux villes nouvelles et Valence, marque bien **la volonté d'occuper d'une façon organisée mais non pas anarchique et en réservant de larges espaces ruraux, la totalité de l'espace du couloir rhodanien au niveau de la métropole.** Ce nouvel axe Nord-Sud possède, à hauteur de Bourg-en-Bresse, un embranchement vers le Nord-

Est pour assurer des liaisons rapides avec l'Alsace, le Sud de l'Allemagne et la Rhénanie. Cette ville est ainsi placée dans une position privilégiée qui justifie le développement important prévu.

Les transversales les plus importantes, dont le trafic « de bout en bout » ne peut qu'être modeste, ont leur pleine utilité car elles passent en bordure des régions urbaines de Lyon, Saint-Etienne, Grenoble ou Genève.

— **Pour l'ensemble du Sud-Est français, l'aménagement prévu permet d'organiser et de promouvoir des relations développées :**

- **dans le sens Nord-Sud**, pour que la région Rhône-Alpes tire tout le parti possible de sa proximité du Midi, où l'industrialisation de Fos induira des activités nouvelles et où les aménagements de tourisme constitueront un secteur de plus en plus attractif.

- **dans le sens Est-Ouest**, pour rattacher Clermont-Ferrand, dans son intérêt, à l'économie rhône-alpine et pour permettre un essor des relations économiques et financières avec Genève, la Suisse et l'Italie du Nord : Turin et Milan. Il faut bien considérer que les aménagements autoroutiers sur Genève et sur Turin (avec le tunnel du Fréjus) raccourciront du tiers ou de la moitié la durée des liaisons, ce qu'on appelle la « distance-temps ».

Il est bien évident que, en supposant cette image satisfaisante et en se donnant pour objectif de tenter de la faire passer dans la réalité au cours de la prochaine génération, les vrais problèmes qui se poseront seront les **priorités** à déterminer et les **choix** à faire, car tout ne peut être réalisé en l'espace de deux, ni même trois plans quinquennaux. Cette question sera abordée dans la dernière partie de ce document.

## La métropole Lyon-Saint-Etienne-Grenoble et la région Rhône-Alpes dans le Sud-Est français

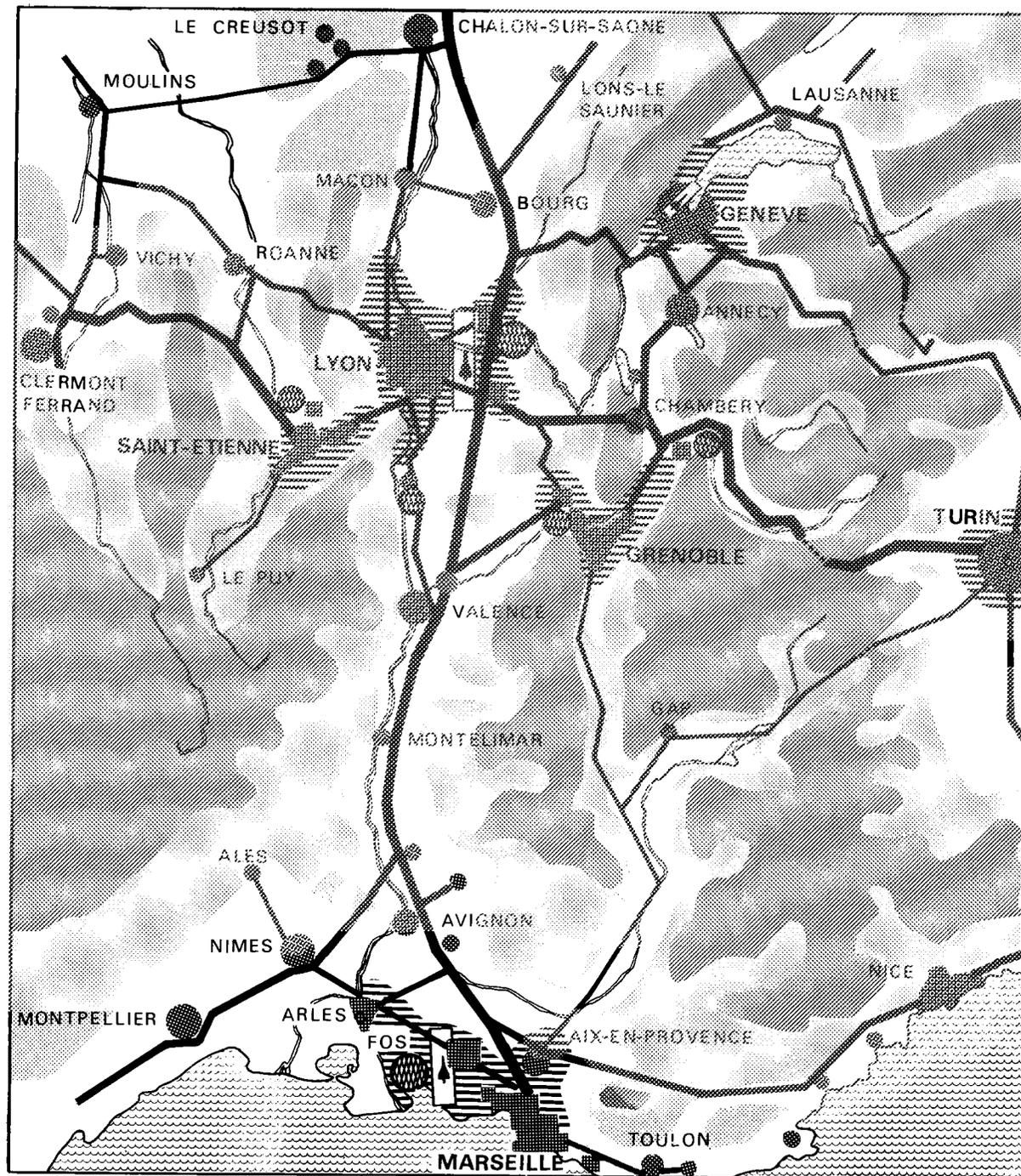
Cette carte schématique représentant l'organisation urbaine en fin de siècle dans le Sud-Est français permet de se rendre compte :

— de l'intention d'aménager complètement, au niveau de Lyon, le couloir rhodanien dans toute sa largeur de 40 à 50 km,

— de la disposition des différentes régions urbaines métropolitaines entre elles et chacune dans son aire,

— de l'articulation des grandes trames autoroutières Nord-Sud dans le sillon rhodanien (avec un large dédoublement de Chalon-sur-Saône à Valence) et dans le sillon alpin, et Est-Ouest, notamment par Clermont-Ferrand, Saint-Etienne, Lyon, Chambéry, le Tunnel du Fréjus et Turin,

— de l'aménagement nécessaire des liaisons et relations économiques avec Genève, Turin et Milan, Fos-Marseille, le Languedoc et la Provence.



#### **IV - 4.2. — L'aménagement des villes moyennes et des zones rurales**

Revenant à l'échelle de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Etienne, objet des études particulières de l'O.R.E.A.M., il nous faut maintenant examiner comment pourront être organisées les villes moyennes et les zones rurales d'une part pour elles-mêmes et d'autre part en fonction du schéma proposé pour les grandes zones urbaines.

##### **IV - 4.2.1. — Les villes moyennes**

Il ne s'agit pas pour l'O.R.E.A.M. de définir précisément les perspectives des villes moyennes situées en dehors des régions urbaines mais seulement d'évoquer le rôle qu'elles peuvent jouer. Tarare, la Tour-du-Pin, Pont-de-Beauvoisin, Roussillon et Bourg ont des situations très diverses dans l'armature urbaine régionale. Les trois premières villes seront des centres industriels et des pôles de services pour leur environnement. Péage-de-Roussillon, du fait de sa place privilégiée, connaîtra certainement des développements importants. L'aménagement du Rhône, dégageant des centaines d'hectares à vocation industrielle, devrait susciter de nouvelles grandes implantations mais le risque persistant de mono-industrie ne sera peut-être pas écarté, phénomène dommageable pour l'équilibre de la population.

Bourg-en-Bresse enfin joue un rôle particuliers dans le schéma. Sa situation très favorable à terme par rapport aux grands axes de circulation a déjà été soulignée dans le paragraphe précédent : placée en particulier sur le deuxième axe Nord-Sud, l'agglomération

burgienne possède en effet de notables atouts. Son dynamisme récent, sa fonction de centre d'échanges ainsi que l'attraction qu'elle a suscitée auprès de certaines entreprises lyonnaises permettent de considérer comme plausible un objectif de triplement de sa population. Confirmée comme ville majeure de l'armature urbaine régionale, Bourg-en-Bresse se verra doter des équipements et services nécessaires à son développement et à la desserte de son environnement. Les possibilités de faire participer largement cette agglomération au desserrement des activités lyonnaises seront analysées dans le cadre de l'étude du développement du secteur du Haut-Rhône.

##### **IV - 4.2.2. — Les zones rurales (1)**

a) **A l'intérieur même des régions urbaines** de Lyon et Saint-Etienne, l'organisation urbaine est loin d'occuper entièrement l'espace et **il a été proposé, de maintenir un « environnement vert » de qualité aux portes des villes.**

D'une façon générale cet environnement vert ne pourra être maintenu qu'en décidant des affectations strictes du sol dans le cadre d'un zonage défini sur les plans d'urbanisme et localisant avec précision les activités suivantes :

— **développement d'activités agricoles modernes sur des zones d'assez vastes dimensions**, au minimum 1 000 à 1 500 ha (par exemple la zone de Thil-Balan sur la rive droite du Rhône en amont de

(1) Le texte qui suit est un condensé du « rapport sur l'aménagement des espaces ruraux » présenté le 11 février 1969 au Conseil de Coordination de l'O.R.E.A.M., et auquel le lecteur pourra se référer.



Lyon ou celle de Quincieux sur la rive droite de la Saône également en amont de Lyon) ; on pourrait organiser dans ces zones non seulement une production agricole de qualité, mais aussi un complexe intégré depuis l'approvisionnement jusqu'à la transformation et la commercialisation, réalisant ainsi des « zones d'aménagement agricole concerté ». Cette organisation permettra notamment de mieux répondre à la demande du marché urbain dans certains domaines.

Les seuls besoins pour le maraîchage, les pépinières et l'horticulture ont été estimés à 3 000 hectares en 1985 pour Lyon et Saint-Etienne. Nous reviendrons dans la dernière partie du schéma sur les moyens propres à assurer le maintien de ces activités agricoles face aux demandes pressantes de terrain urbain.

— **aménagement de zones de loisir et de détente proches des villes, à occupation plus ou moins intensive** ; leurs dispositions essentielles sont décrites par ailleurs, mais elles sont reprises sur le plan ci-joint pour montrer la cohérence de l'ensemble de l'environnement vert. Quelques sites dont la côtière de la Dombes ont été classés « site à protéger ». Des mesures énergiques seront à mettre en œuvre pour empêcher que l'urbanisation ne les gagne.

Pour Grenoble, le problème se pose avec une acuité encore plus grande, car les espaces verts à préserver se trouvent dans les trois étroites vallées où la pression de l'urbanisation est forte. Le schéma d'aménagement de Grenoble précisera, en dehors du présent document, les dispositions à prendre dans cette zone.

**Il faut bien prendre conscience que les aménagements préconisés sont le corollaire obligé du développement urbain décrit dans le schéma** et que leur programmation doit être établie en même temps que celle des équipements urbains ou de transport. Les sites

préférentiels retenus pour l'extension des villes et pour les Centres urbains nouveaux ne seront effectivement et correctement occupés que si l'on dissuade les constructions dans les zones dont la vocation est de rester vertes.

b) **Dans les zones proprement rurales de l'aire métropolitaine**, à l'extérieur des « régions urbaines », le problème posé est, nous l'avons vu dans la première partie, bien différent. **Il ne s'agit plus généralement de résister à la poussée de l'urbanisation, mais d'aménager un cadre de vie adapté aux transformations inéluctables des activités.**

**La principale de ces transformations est la diminution considérable du nombre de personnes employées dans l'agriculture**, diminution nécessaire pour obtenir un relèvement du niveau de vie dans des régions dont les potentialités agricoles sont très inégales. Les estimations montrent que, dans les zones proprement rurales de l'aire métropolitaine, cet objectif serait atteint par une diminution de 67 620 (1962) à 27 000 environ (1985) du nombre de ces personnes (ces chiffres ne comprennent pas les « actifs agricoles » des différentes régions urbaines ; dans celles-ci, l'effectif baissera plus lentement). Face à cette perspective, il ne faut pas céder à la tentation d'en retarder l'accomplissement, ce qui n'aurait pour effet que d'aggraver le problème ; **il paraît au contraire réaliste de porter ses efforts sur la création ou le développement d'activités de complément, qui prendraient le relais de l'agriculture et permettraient, en maintenant un certain volume de population, de développer les services nécessaires à une vie rurale équilibrée.**

Quelles activités peut-on développer pour atteindre cet objectif ?

— **l'industrie sur place** peut être soit aidée dans les secteurs

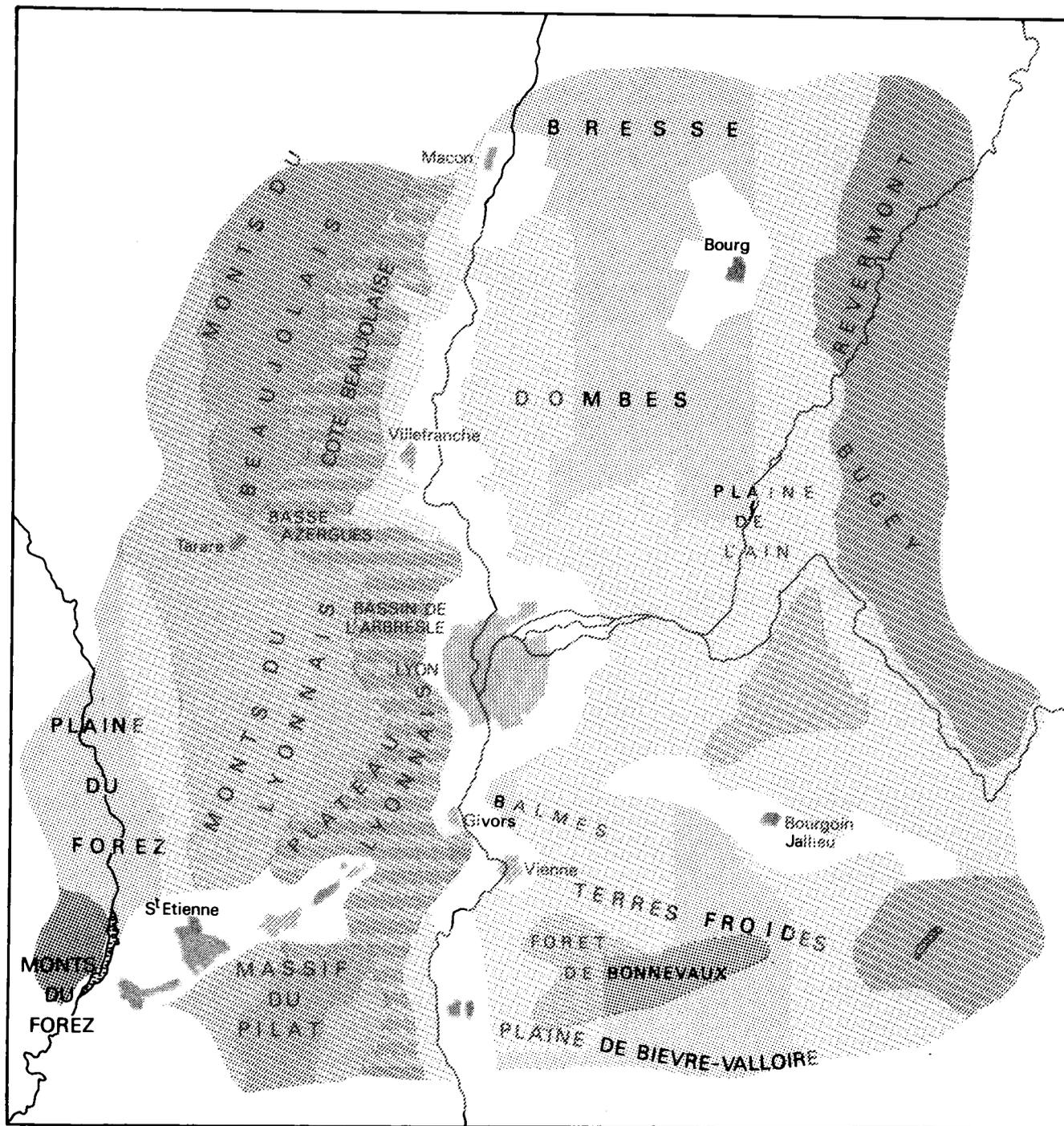
## Types de zones rurales de l'aire métropolitaine

La présente carte ne constitue pas un plan d'aménagement. Elle délimite seulement les différents types de zones rurales existant actuellement dans « l'aire métropolitaine » Lyon - Saint-Etienne en dehors des régions urbaines (dont l'aménagement de la partie restant rurale a déjà été présenté).

La distinction de quatre types est évidemment un peu arbitraire et correspond à une simplification importante ; elle a pour principal mérite de bien marquer que les problèmes d'avenir se posent de façon bien différente dans les secteurs de montagne assez isolés, dans les zones de plateaux plus accessibles, dans les plaines ou les zones dites « de contact ».

C'est en fonction de la situation géographique et des potentialités propres de chacune de ces zones que leur évolution peut être pressentie et organisée et qu'un plan général d'aménagement peut être esquissé.

-  zones de moyennes montagnes
-  zones de plateaux
-  zones dites "de contact"
-  zones de plaines



de vieille industrie déclinante (Cours, Thizy, Amplepuis, etc.) sans qu'on puisse espérer des résultats importants, soit surtout encouragée dans les petites villes les mieux placées, les « centres ruraux principaux », en évitant une dispersion utopique et vouée à l'échec.

— **les services sur place** : c'est dans ce domaine qu'une politique de modernisation de l'agriculture, d'élévation du niveau de vie et de maintien d'une population pourra permettre la création d'emplois nouveaux intéressants, par les besoins qui seront suscités.

— **Le tourisme** : dans l'aire métropolitaine les activités de cette nature, même développées, ne seront jamais d'un niveau économique élevé et le nombre d'emplois créés ne pourra être à la mesure du vide à combler.

— **Les migrations alternantes**, c'est-à-dire un travail en ville pour des personnes résidant en zone rurale. Cette formule, malgré les longs déplacements journaliers, peut convenir à ceux qui acceptent, ou même préfèrent, un mode de vie rural.

**Il nous reste à voir comment, concrètement pourrait s'appliquer une telle ambition dans les différents types de zones rurales délimités sur la carte de la page précédente.**

### Régions de moyenne montagne

En dehors de la forêt, l'agriculture n'y a pratiquement pas d'avenir et l'industrie non plus en raison de l'isolement. Le tourisme, à développer, n'y sera qu'un palliatif très partiel. C'est dans ces secteurs que la collectivité — au sens large — devrait prendre à

son compte la charge de « jardinier du paysage » pour maintenir la qualité et l'attrait de celui-ci. La vocation de ces régions est essentiellement d'être des « parcs naturels » et il est inévitable que la population y diminue.

### Régions de plateau

L'agriculture devra y devenir extensive et s'orienter vers l'élevage pour rester compétitive ; l'industrie ne peut y avoir un grand avenir. Par contre, une certaine forme de tourisme ou de loisirs peut s'y développer (résidences secondaires, aménagements de loisirs collectifs de week-end, etc.).

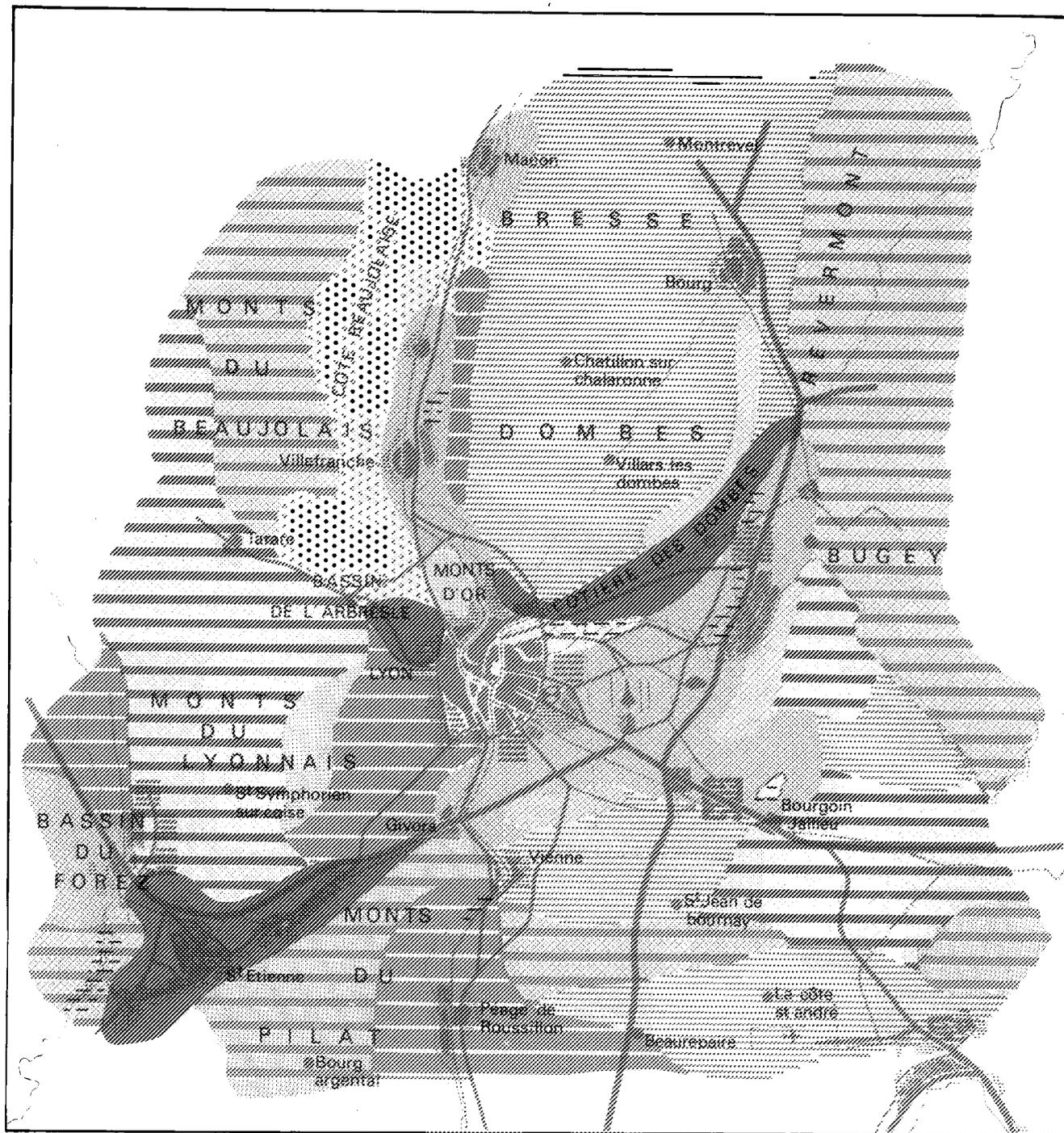
Toutefois ces évolutions ne permettront pas le maintien de la population et l'on peut espérer que des migrations alternantes avec les zones urbaines voisines, plus faciles que dans les zones de moyenne montagne, éviteront une dépopulation importante : emplois à Roanne, Lyon et dans la future extension Nord de Saint-Etienne pour le Bassin d'Amplepuis, les Monts de Tarare et du Lyonnais ; emplois à Vienne et Roussillon pour le rebord du Pilat et le plateau de Pélussin, emplois à Bourgoin, La Tour-du-Pin et surtout dans la ville nouvelle de l'Isle-d'Abeau pour le plateau de Crémieu et les Terres Froides orientales, etc.

### Régions de contact entre montagne et plaine

L'agriculture, souvent spécialisée, peut s'y intensifier ; de plus, ce sont des zones favorables pour des résidences secondaires et même des résidences principales de personnes travaillant en ville (migrants alternants). La population devrait s'y maintenir, voire augmenter et la proximité des villes permettra d'y avoir un bon niveau

# Carte d'aménagement des zones rurales

-  Site à protéger
-  Parc de détente péri-urbain
-  Loisirs nautiques
-  Zone d'aménagement touristique et élevage
-  Zone d'élevage associée au Tourisme
-  Zone de haute productivité agricole
-  Zone de production viticole
-  Zone de production agricole intensive
-  Zone d'aménagement agricole péri-urbain



de service. Le problème sera plutôt d'éviter des constructions anarchiques détruisant le paysage.

### Régions de plaine

Elles ont un avenir agricole prometteur, car on peut y organiser une agriculture de haute productivité, à condition de prévoir des transformations importantes dans les structures agricoles (taille des exploitations notamment, commercialisation, etc.). C'est aussi dans ces régions, traversées par des axes de communication importants, que l'on peut le mieux développer des activités industrielles dans quelques centres bien situés. Cet apport d'emplois, s'ajoutant au développement de l'emploi dans les services et commerces et éventuellement à quelques migrations alternantes vers les villes, permettra de maintenir une population suffisante pour justifier ces services.

Dans ces zones plus encore qu'ailleurs, il conviendra de choisir des **centres ruraux principaux**, au nombre de 7 ou 8 dans « l'aire métropolitaine », rayonnant sur une population de 15 à 25.000 habitants (1), où l'on regroupera industries et services. Le choix est difficile mais certainement nécessaire pour éviter un éparpillement des activités et des équipements qui ne permettrait pas d'atteindre le niveau souhaitable — et même indispensable.

---

(1) Il s'agit de région de plaine ou de plateaux ; les chiffres pourraient être très différents dans le Massif central, le Jura ou les Alpes.

### Conclusion

A la fin de ce chapitre où l'on a embrassé des zones urbaines ou rurales, la métropole, la région, le Sud-Est français et où l'on a proposé une certaine forme d'organisation de l'espace pour la fin du XX<sup>e</sup> siècle, le lecteur reste sans doute un peu sur sa faim.

Tout d'abord, la description est restée bien générale et n'y figurent pas de propositions précises d'aménagement pour telle ville, tel secteur rural : précisons une fois encore que tel n'est pas le but du présent schéma ; **les orientations qu'il donne doivent être reprises dans les études locales pour lesquelles il a seulement l'ambition de constituer un cadre ou un guide.**

Mais surtout il reste à voir comment tout ceci peut fonctionner et par quels moyens, en choisissant quelles priorités, cet ensemble métropolitain peut être réellement aménagé. Ce sera l'objet des chapitres qui suivent, lesquels apporteront à la fois des justifications et des précisions aux pages précédentes.

Signalons seulement que le chapitre IV reçoit une illustration complémentaire par les cartes ci-après jointes au présent document :

- esquisse du schéma 2.000 de la Métropole Lyon - Saint-Etienne - Grenoble, au 1/250.000<sup>e</sup>,
- la métropole Lyon - Saint-Etienne - Grenoble, sa région et les régions voisines, au 1/1.000.000<sup>e</sup>.

# chapitre 5

## Aspects fondamentaux du schéma

### V - 1. Espaces d'activité et emploi

- V - 1.1. Organisation des principales zones d'activités économiques
- V - 1.2. Les pôles d'emplois vers l'an 2000 à Lyon et Saint-Etienne

### V - 2. L'habitat

- V - 2.1. La région urbaine de Lyon
- V - 2.2. La région urbaine de Saint-Etienne

### V - 3. Les loisirs

- V - 3.1. Les espaces de loisirs dans les villes
- V - 3.2. Les espaces de loisirs péri-urbains
- V - 3.3. Les espaces régionaux de loisirs
- V - 3.4. Les résidences secondaires

### V - 4. La formation supérieure

- V - 4.1. Evaluation des besoins de formation supérieure
- V - 4.2. Enseignement supérieur et aménagement du territoire
- V - 4.3. Les projets actuels

### V - 5. Les centres

- V - 5.1. Bilan et tendances d'évolution des centres actuels
- V - 5.2. Principes et propositions pour l'organisation des centres
- V - 5.3. Esquisse de stratégie en matière commerciale

## Introduction

La présentation géographique du schéma à laquelle nous venons de procéder ne permettait pas de développer toutes les conséquences des propositions qu'il contient.

C'est pourquoi il semble indispensable de reprendre cet exposé sur quelques points fondamentaux en examinant comment certains problèmes essentiels, tels que l'emploi, les loisirs, les centres, etc. y trouvent une solution.

Cela n'ira évidemment pas sans redites ; mais les lecteurs plus spécialement préoccupés par tel ou tel sujet trouveront ainsi rassemblées, avec davantage de précision, les explications et les propositions qui les intéressent plus directement.

Cependant, malgré tout l'intérêt que peuvent avoir certaines questions pour la réalisation de l'ambition métropolitaine, comme par exemple la formation professionnelle, il ne semble pas possible de les traiter en restant à l'échelle du schéma de l'aire métropolitaine, car les équipements correspondants sont plutôt du niveau du quartier ou de la commune que de l'agglomération ou de la région urbaine. C'est pourquoi nous ne nous intéresserons dans ce chapitre qu'à cinq aspects du schéma : l'emploi, l'habitat, les loisirs, la formation supérieure et les centres urbains.

L'organisation des transports, autre aspect particulier du schéma, sera traitée dans un chapitre spécial qui suit immédiatement celui-ci.

**Nota.** — Pour les raisons déjà exposées, ce chapitre **ne concerne le plus souvent que Lyon et Saint-Etienne**. Les problèmes de même nature qui se posent dans la région de Grenoble sont traités dans les travaux et publications de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Grenobloise.

## V - 1. — ESPACES D'ACTIVITE ET EMPLOI (1)

Le développement économique de la métropole se manifestera par la création de nouveaux emplois dont des estimations ont été données dans les chapitres précédents. Cette création pourra être le fait d'industries déjà implantées dans la région qui voudront élargir leurs productions afin de conquérir de nouveaux marchés ou d'établissements venus de l'extérieur à qui il apparaîtra intéressant de se localiser dans la métropole Lyon - Saint-Etienne - Grenoble. Mais ces nouveaux emplois seront surtout dus à la croissance très forte que va connaître le secteur des services ; l'expansion industrielle suscitera vraisemblablement des besoins de formation qui ne pourront être satisfaits que par un nombre beaucoup plus élevé d'organismes d'enseignement, les prestataires de services aux entreprises seront plus recherchés et assureront nombre de tâches actuellement effectuées par les entreprises elles-mêmes, etc.

Il est intéressant d'examiner comment le schéma, par les dispositions d'aménagement qu'il propose, permet d'accueillir ces activités économiques et offre des possibilités d'implantations suffisamment larges et diversifiées ; ce sera le premier point de ce paragraphe.

Dans un second point, on appréciera globalement comment, en fin de siècle, pourront se répartir les quelque 1 600 000 emplois que compteront les régions urbaines de Lyon et Saint-Etienne.

---

(1) Nous n'envisagerons pas dans ce paragraphe les emplois agricoles : leurs espaces d'activités ont déjà été évoqués dans la présentation spatiale du schéma.

### V - 1.1. — Organisation des principales zones d'activités économiques (1)

Nous avons évoqué, dans la description géographique du schéma, certains aménagements d'importance métropolitaine - grandes zones industrielles, centres métropolitains de Lyon, Saint-Etienne et Grenoble, zone d'activités régionales de Bron, etc. Il convient de voir maintenant, de façon assez globale, comment ils répondent aux besoins. A cet effet, on esquissera ci-après une « **typologie** » des activités en fonction de la nature des espaces qu'elles recherchent et l'on appréciera, pour chacun des types retenus, les possibilités qu'offrent les dispositions du schéma.

a) **Activités économiques réparties de façon diffuse.** Ce sont les activités induites par la population, les commerces banaux ou « anormaux », certains services aux particuliers, la majorité de l'artisanat, ainsi que des petites unités de production qui emploient surtout du personnel féminin, lequel cherche souvent à trouver du travail près de son domicile. Pour ce type d'activité, les dispositions à prévoir concernent les plans de détail de villes ou de quartiers, mais ne sont pas à l'échelle du présent schéma.

---

(1) On observera que la distinction actuelle entre les secteurs secondaire (en principe industries) et tertiaire (en principe commerces et services) devient de plus en plus floue. Les fonctions de production, de gestion, de recherche, de service et de commerce s'interpénètrent souvent et de nombreuses zones encore appelées « industrielles » ont vocation à recevoir des activités non directement productrices de biens. Aussi nous parlerons dans ce paragraphe plutôt d'espaces ou de zones d'activités que de zones industrielles « stricto sensu ».

b) **Activités économiques et emplois centraux à vocation métropolitaine.** Les principales administrations départementales et régionales, les centres de décision de la vie économique, certaines catégories de services aux entreprises et aux particuliers, quelques commerces doivent obligatoirement être localisés dans les centres principaux des régions urbaines. **Les nouveaux emplois à créer dans ces activités seront très nombreux et cela justifie les importantes opérations de restructuration et de rénovation projetées,** ainsi que des changements d'affectation de certains locaux (logements transformés en bureaux, par exemple). **La Part-Dieu et ses extensions futures,** à Lyon et **les centres à rénover de Saint-Etienne et Grenoble** offriront un cadre de prestige susceptible d'attirer des centres de décision, des sièges sociaux ou directions régionales d'entreprises et ces « services supérieurs » tant recherchés.

c) **Activités « courantes » de service et de production. Un certain nombre d'activités dites « tertiaires » ne sont plus attirées par les centres des villes.** Elles ne peuvent y trouver les surfaces nécessaires à leur développement, surtout aux prix qui y sont pratiqués et sont également découragées par les difficultés d'accès et de stationnement. Le premier exemple qui vient à l'esprit est celui des grandes surfaces commerciales qui tendent à se localiser près des voies rapides de circulation, à la périphérie des agglomérations. Mais cet exemple n'est pas le seul ; les centres de recherches, certains établissements universitaires, une grande partie des établissements de traitement de l'information, les « usines à papier », spécialement tous les services administratifs qui n'ont pas besoin de contacts fréquents avec le public (clients ou administrés), les équipements régionaux de type foire, gare routière ainsi que les commerces de gros sont intéressés par des **zones d'activités périphériques, mais bien desservies par les transports en commun. Certaines unités de production pourraient** aussi se localiser dans

ces zones si leur demande d'espace n'est pas trop importante et si elles créent peu de nuisances (textile, habillement, industries de montage). Mis à part quelques implantations dispersées, notamment certains centres de recherches ou zones industrielles de petite taille (de quelques hectares à quelques dizaines d'hectares), qui ne sont pas précisées par le schéma, celui-ci propose **quelques sites privilégiés où les plus importantes de ces activités pourraient se regrouper.** Les quatre principaux sont :

— **le site de Bron,** à l'Est de Lyon, dont nous avons dit l'intérêt qu'il présente pour la région urbaine de Lyon, la métropole et même l'ensemble de la région,

— **le débouché sur la plaine du Forez,** au Nord de Saint-Etienne, remarquablement placé à la charnière entre l'agglomération ancienne dans les trois vallées et les développements nouveaux prévus dans cette plaine,

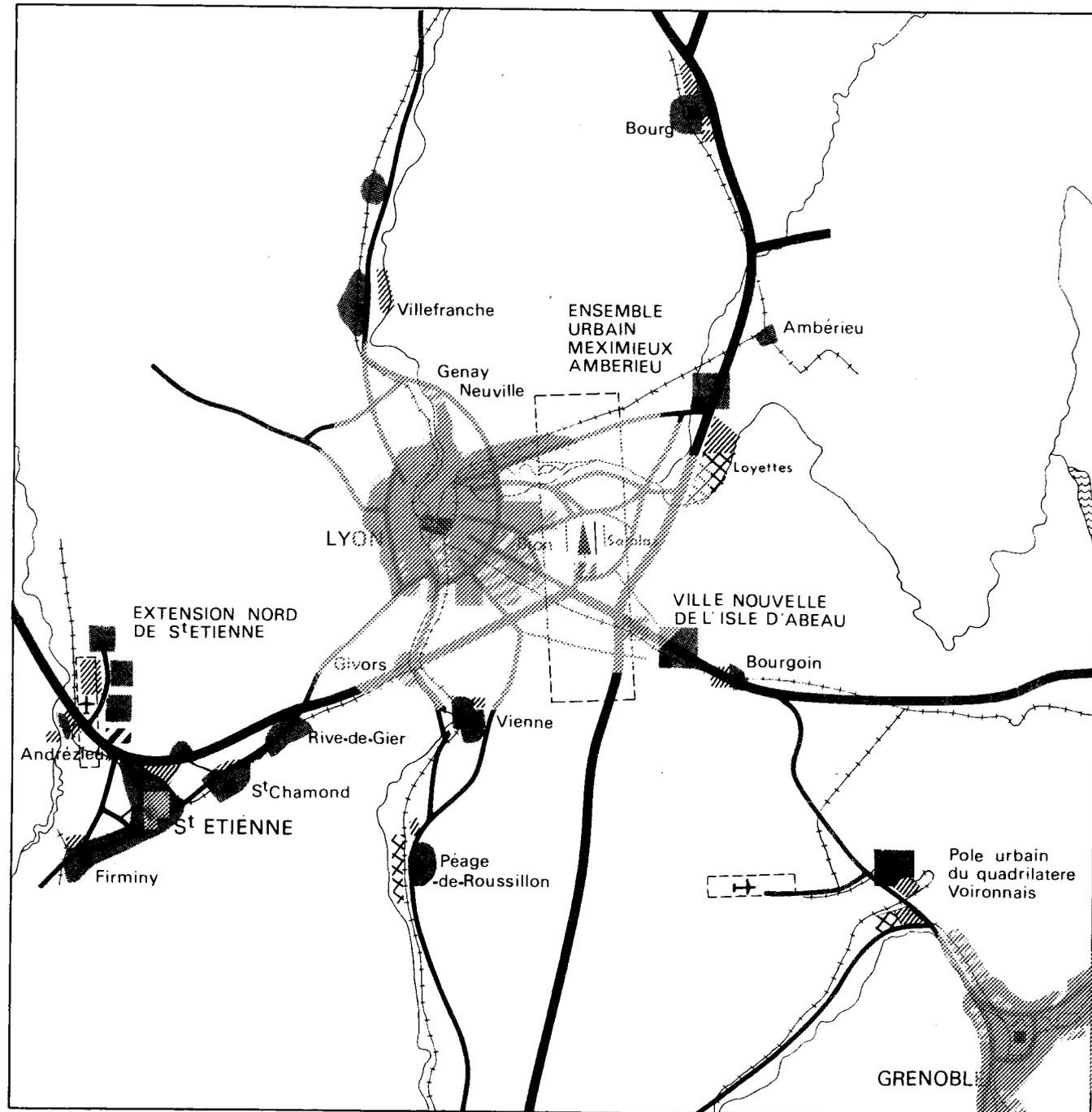
— **le secteur de Meylan-Monbonnot** à proximité du domaine universitaire de Grenoble, où sera expérimentée une ZIRST (Zone Industrielle de Recherche Scientifique et Technique), structure d'accueil conçue pour le regroupement d'activités orientées vers la recherche développement et l'innovation technologique,

— **l'aéroport de Satolas et son environnement immédiat,** car bon nombre des activités de cette nature recherchent les possibilités de liaisons très rapides avec l'extérieur, ou des transports faciles par fret aérien. Il convient notamment d'y réserver des espaces importants pour des entrepôts.

d) **Activités et emplois industriels « classiques ».** La majorité des établissements de production industrielle recherchent la proximité d'autres entreprises et du domicile de leurs travailleurs. Ils pourraient se localiser de façon assez dispersée si leurs nuisances

**Différents types de zones d'activités proposés dans les régions urbaines de Lyon - StEtienne-Grenoble**

-  emplois centraux à vocation métropolitaine
-  emplois centraux
-  emplois de services et de production
-  emplois diffus dans tissu urbain
-  emplois industriels produisant quelques nuisances
-  emplois industriels très nuisants



n'imposaient généralement un relatif isolement des zones d'habitation et un certain regroupement, lequel facilite d'ailleurs la mise en commun d'équipements et services divers. Ils demandent des surfaces de l'ordre de un à quelques dizaines d'hectares et **sont les principaux clients des zones industrielles de taille moyenne (100 à 200 hectares) aménagées en périphérie des agglomérations. Nombre de zones dans la métropole peuvent accueillir ces activités :** on citera seulement les zones industrielles de la périphérie lyonnaise depuis Villefranche, Neuville-Genay, Brignais, Saint-Priest, Vienne et Péage-de-Roussillon, jusqu'aux espaces d'activités à prévoir dans la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau et dans l'ensemble urbain Meximieux-Ambérieu. Dans la région stéphanoise, les industries, trop souvent insérées dans le tissu urbain, ont gravement porté atteinte au visage de Saint-Etienne, Saint-Chamond et Firminy et les nouveaux espaces industriels proposés dans la plaine du Forez, à Andrézieux-Bouthéon par exemple, apporteront un début de solution à ce problème. Dans la région grenobloise, les zones de St-Egrève Murianette, Pont-de-Claix et Vif devraient satisfaire à la demande.

**e) Activités industrielles demandant de très grands espaces.** Quelques activités de production de base comme la pétrochimie ou la mécanique de très grande série, ont besoin de surfaces considérables, jusqu'à plusieurs centaines d'hectares par établissement, sans pour autant créer de très nombreux emplois. Il est indispensable, si l'on veut que la métropole connaisse un développement économique important, que des structures d'accueil soient proposées à ce dernier type d'activité. En effet, même si, comme il vient d'être dit, elles n'utilisent qu'un personnel assez restreint, elles entraînent le développement de nombreuses autres activités industrielles, fournisseurs ou clients, qui, elles, créent de nombreux emplois. **Elles ont des conditions de localisation assez contraignantes en raison des très grandes surfaces nécessaires, des nui-**

**sances qu'elles suscitent souvent, des consommations d'eau et d'énergie qu'elles réclament et des infrastructures de transport de grande capacité (voie d'eau, voie ferrée, autoroute) dont elles ont impérativement besoin.**

Un site important s'offre tout naturellement : celui de **Loyettes-Saint-Vulbas**. Cette grande plaine de 3 à 4 000 hectares située entre Rhône et Ain en amont de leur confluent possède en effet de nombreux avantages :

- terrain plat et facilement constructible,
- eau industrielle abondante à puiser dans le Rhône,
- proximité (15 km) du futur aéroport de Satolas,
- présence de la centrale électrique nucléaire de Saint-Vulbas,
- proximité de futures grandes voies autoroutières Nord-Sud et Lyon - Genève,
- proximité des voies S.N.C.F. (Lyon - Ambérieu) et des pipelines de pétrole brut et d'éthylène,
- possibilité éventuelle de desserte par voie d'eau,
- proximité (30 km) de Lyon.

Son utilisation par de grandes industries ira de pair avec le développement de l'Ensemble Urbain Meximieux - Ambérieu, qui en sera proche tout en pouvant être suffisamment à l'abri de ses nuisances.

Dans la région grenobloise, le site de **Moirans-Tullins** offrira 600 hectares à des activités grandes consommatrices d'espace mais produisant peu de pollutions. De même dans la région stéphanoise, la plaine du Forez permettra l'implantation d'activités de ce type.

Il faut également citer les **sites industriels placés le long de la voie d'eau** Mer-du-Nord-Méditerranée : Il faut les réserver aux

activités industrielles importantes qui utiliseront les productions de base de Fos. Bien qu'il n'existe pas de sites ayant l'importance de celui de Loyettes, un zone d'environ 1 000 hectares peut être créée à **Péage-de-Roussillon**. Si l'on estime que les besoins de ce type pourront être importants lorsque l'industrialisation de Fos sera bien lancée, il importe de ne pas obérer ces sites, d'ici là, par des implantations non directement intéressées par la voie d'eau.

**Le rapide examen qui précède montre que le schéma prévoit de nombreux espaces d'activités aux caractéristiques variées qui permettront de satisfaire les besoins extrêmement divers de toutes les activités économiques, industrielles ou non, qui feront la métropole.** Il est certain que ce large éventail de possibilités, depuis les zones centrales à forte densité d'emplois de bureau jusqu'aux très grands espaces industriels d'un seul tenant en passant par les zones d'entrepôt proches du futur aéroport international, représente **un atout exceptionnel à exploiter avec discernement et méthode.** Seules manquent des zones portuaires maritimes, mais la voie d'eau aménagée rendra celles de Marseille-Fos extrêmement proches.

#### **V - 1.2. — Les pôles d'emplois vers l'an 2000 à Lyon et Saint-Etienne**

Après l'examen des espaces d'activités, il est intéressant de tenter une vue globale de la répartition des emplois en fin de siècle dans l'aire métropolitaine, telle qu'elle résulterait de la réalisation du schéma.

**La région urbaine de Lyon aura le poids économique le plus important avec environ 1,1 million d'emplois, mais à l'intérieur de celle-ci on assistera à un élargissement, à une dispersion des pôles d'emplois.** Meximieux, Ambérieu, Loyettes, l'Isle-d'Abeau,

Saint-Quentin-Fallavier, Satolas, Villefranche, Vienne, Péage-de-Roussillon, représenteront un volume assez imposant d'emplois nouveaux créés à l'extérieur de l'agglomération lyonnaise telle qu'on la connaît actuellement. Un marché unique de l'emploi se créera-t-il entre tous ces pôles ? On sait que l'ampleur du marché est différente suivant les catégories socio-professionnelles : plus l'on monte dans l'échelle des qualifications, plus l'espace appréhendé est large (le cadre supérieur considère déjà actuellement que son marché de l'emploi est au moins national alors que le manœuvre ne connaît que le marché local). On peut espérer que dans une trentaine d'années, grâce aux réseaux d'information mis en place et aux liaisons rapides aménagées entre les différents pôles, la région urbaine de Lyon formera un ensemble assez cohérent en matière d'emploi pour toutes les catégories professionnelles.

**Le même phénomène se retrouvera dans la région stéphanoise** qui verra un nouveau pôle important d'emplois se développer au débouché de la plaine du Forez. Près de 60 000 emplois de toute nature y seront localisés qui participeront à l'expansion stéphanoise et en seront même vraisemblablement le moteur. Les trois vallées de la région urbaine connaîtront surtout une mutation qualitative des emplois qui y sont déjà localisés ; certains espaces actuellement occupés par des industries qui ne devraient pas rester dans le tissu urbain verront donc leur affectation changer et des activités moins nuisantes ou des logements les utiliseront ; les efforts de rénovation effectués à Saint-Etienne entraîneront des implantations importantes de bureaux et de commerces. Au total, les quelque 300 000 emplois de la région urbaine de Saint-Etienne devront former un marché très unifié, étant donné les facilités de liaisons existantes et prévues, par voitures individuelles mais surtout par transport en commun, dans l'ensemble stéphanois.

## V - 2. — L'HABITAT

**Le logement est un aspect essentiel de la vie quotidienne et bien souvent les habitants apprécient leur situation d'ensemble et expriment leur satisfaction ou leurs critiques sur la ville au travers du jugement qu'ils portent sur leur logement.**

Mais cette satisfaction est complexe. Elle tient bien sûr à la **qualité propre**, à la taille, au prix du logement, c'est-à-dire à sa plus ou moins bonne adaptation aux besoins des ménages. Nous ne rappellerons pas à cet égard les objectifs présentés dans la première partie et dont la réalisation dépend principalement de l'évolution économique d'ensemble et de la politique du logement.

Dans la satisfaction des habitants entre aussi ce qui entoure le logement et d'abord **le milieu humain environnant** qu'il est important de pouvoir choisir ; elle dépend également des relations qui s'établissent avec les « autorités » : organisme constructeur, municipalités, etc. ; si une amélioration n'est pas apportée en ces domaines, tous les autres efforts seront ruinés.

Ce qui entoure le logement, c'est encore **le quartier**, ses commerces, ses équipements, les relations possibles avec le reste de la ville. Il n'est pas indifférent à un ménage, locataire d'un H.L.M., qu'il soit situé à Lyon même, dans la banlieue, au sein d'une Z.U.P., ou encore à Vienne, à l'Arbresle ou dans une ville nouvelle. Le logement pourra être le même, mais ce ménage n'y vivra pas de la même façon.

Nous voudrions donner dans ce paragraphe un aperçu des diverses possibilités que pourra offrir l'aire métropolitaine aux environs de l'an 2000, du point de vue non pas des logements, car ce n'est pas à notre échelle, mais des différents « tissus urbains ».

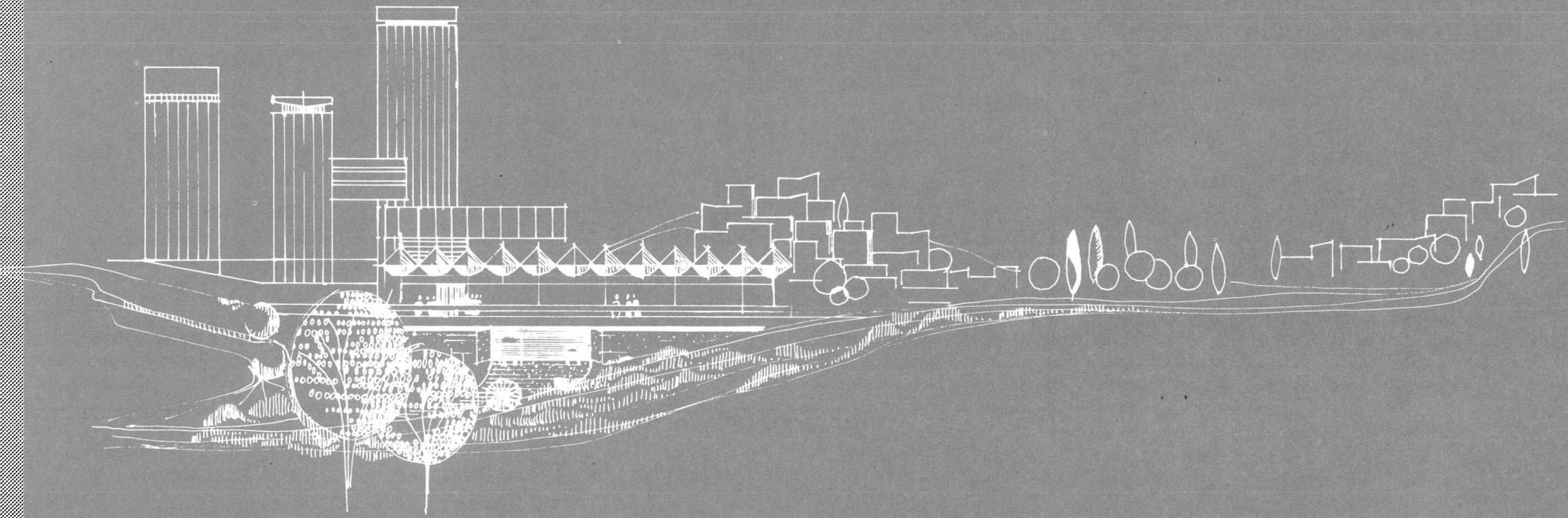
### V - 2.1. — La région urbaine de Lyon

**Le cœur de l'agglomération**, constitué des communes de Lyon et Villeurbanne, aura une population grossièrement constante d'environ 700 000 habitants ; mais alors qu'en 1968 ceux-ci étaient plus nombreux que les habitants des banlieues (575 000), vers l'an 2000 ils seront nettement minoritaires. Ces habitants bénéficieront de la densité et de la proximité d'activités de toutes sortes, ainsi que d'une qualité urbaine renouvelée par différents équipements, dont l'existence d'un réseau de métro. Les logements, d'une variété considérable, devront faire l'objet de rénovations très importantes. Le nombre d'habitants ne changera pas beaucoup, mais les groupes sociaux résidant dans le noyau urbain se modifieront sous l'effet de la rénovation et des relèvements de loyers.

**Les habitants de la périphérie ne cesseront par contre d'augmenter et c'est pour eux qu'il faut inventer de nouvelles formes d'urbanisation.** On peut estimer très approximativement que les 1 200 000 nouveaux « banlieusards » de la région lyonnaise, s'ajoutant aux 5 à 600 000 vivant déjà hors du « noyau » Lyon-Villeurbanne, se répartiront vers la fin du siècle de la manière suivante :

— **environ 350 000 habiteront dans des zones assez densément peuplées**, du type grand ensemble ou Z.U.P. Ces Zones à Urbaniser en Priorité devront être liées au développement des transports en commun, particulièrement du métro ; les fortes densités prévues permettront de réaliser des centres urbains secondaires complets, intégrant de grandes surfaces commerciales grâce aux conditions satisfaisantes de rentabilité qui leur seront offertes.

— **400 000 habitants environ s'installeront de manière diffuse tout autour de l'agglomération** à une distance plus ou moins grande



suivant les commodités de la circulation ; il pourra s'agir aussi bien de villas, de lotissements de maisons individuelles ou « en bande », que de petits ou grands immeubles isolés ; l'automobile paraît dans ces cas-là le moyen de transport indispensable permettant la fréquentation d'équipements dispersés ou éloignés. Il est certain que si la part de cet « habitat diffus » devait être plus importante, il serait impossible d'organiser la ville, de maintenir des coupures et des contrastes dans le paysage entre des zones très urbaines et des espaces ouverts, d'empêcher que les axes routiers ne deviennent de véritables rues sur des dizaines de kilomètres — comme on l'observe déjà sur la route de Genève de Lyon jusqu'à Dagneux.

— **450 000 habitants s'installeront dans les centres urbains nouveaux** qui offriront au plus grand nombre un travail sur place. Ce seront de véritables entités urbaines avec des équipements commerciaux, culturels, d'enseignement, etc., proportionnés non seulement à la population propre de la ville mais à celle de la région environnante. Elles permettront de réaliser sur des sites très agréables un cadre de vie nouveau, qui intégrera dès la conception toutes les fonctions de la ville et non plus seulement le logement. La possibilité de travailler sur place ainsi que l'accent mis sur l'agrément de la vie quotidienne seront leurs principaux attraits. Le logement sera individuel ou collectif dans une proportion non encore fixée et qui dépendra de l'évolution des goûts des français.

**Un dernier type de résidence concerne les 300 000 personnes** (dont 100 à 130 000 nouvelles) **qui habiteront dans les villes anciennes ou à leur proximité** (Villefranche, l'Arbresle, Givors, Vienne, etc.). Le caractère traditionnel de cet habitat, même s'il s'agit de logements neufs, conviendra à une partie de la population qui devra trouver sur place les emplois nécessaires et l'essentiel des « commodités » de la vie courante.

## V - 2.2. — La région urbaine de Saint-Etienne

On y trouvera vers l'an 2000, 720 000 habitants en hypothèse basse, 800 000 en hypothèse haute ; l'habitat risque de rester plus qu'à Lyon marqué par celui d'aujourd'hui. Rappelons qu'en l'hypothèse haute il faut prévoir entre 1968 et la fin du siècle la construction de près de 200 000 logements dont 60 000 environ qui remplaceront ceux que l'on détruira, soit en moyenne près de 6 000 logements par an. **Cette importante rénovation transformera petit à petit l'habitat urbain du XIX<sup>e</sup> siècle et améliorera ainsi le « visage » de cette région ;** les extensions, surtout au Nord dans la plaine du Forez, permettront comme à l'Est de Lyon de mettre en œuvre des conceptions nouvelles, de construire des villes qui allieront un caractère très urbain à une vie quotidienne agréable et en particulier intégreront des espaces naturels de qualité. D'autre part, la valeur des sites collinaires autour des vallées permettra un grand développement de la construction individuelle qu'il faut conduire selon des conceptions nouvelles de lotissements, d'architecture et de réalisation.

**Les formes nouvelles d'urbanisation, centres urbains nouveaux de Lyon et extension Nord de Saint-Etienne, qui ont valeur exemplaire pour manifester une volonté d'améliorer le cadre de la vie quotidienne dès aujourd'hui, n'absorberont pourtant que moins du tiers de la croissance de la population et abriteront environ 15 % des habitants de l'aire métropolitaine en fin de siècle (550 à 600 000 sur 4 millions).**

**La majeure partie des logements seront encore construits selon la forme habituelle d'unités résidentielles implantées en périphérie des villes existantes et un effort important devra être fait pour en améliorer la qualité.**

### V - 3. — LES LOISIRS

Compte tenu de l'évolution prévisible des besoins, nous avons déjà, dans la première partie, fixé quelques objectifs en matière de loisirs. Il nous faut rappeler qu'à l'échelle de l'aire métropolitaine, les propositions ne recouvrent qu'un des aspects de la demande, celui des loisirs de plein air. Si les autres aspects ne sont pas abordés, il faut se garder d'en conclure qu'ils sont négligeables.

#### V - 3.1. — Les espaces de loisirs dans les villes

Les centres urbains nouveaux, en raison des sites choisis et de l'effort qu'y feront les aménageurs, permettront d'intégrer cette dimension très quotidienne des loisirs qui ne peut se réduire au respect d'une norme fixant la quantité d'espaces verts par habitant. Dans les grandes villes, en particulier à Lyon, l'intégration sera extrêmement difficile à réaliser. Il faudra une volonté soutenue pour que les possibilités actuelles soient maintenues ; la tendance naturelle serait en effet de reporter les espaces libres à la périphérie, par grosses unités, qui alors ne joueront plus le même rôle. Pour ces problèmes, nous renvoyons le lecteur aux documents plus précis que sont les schémas directeurs d'agglomération.

#### V - 3.2. — Les espaces de loisirs péri-urbains

Ces espaces doivent permettre la pratique des sports assez spécialisés et consommateurs d'espaces tels que voile, équitation, golf ; les citadins utiliseront ces équipements le soir en semaine, ou durant le week-end. Ils offriront aux familles un lieu de sortie

agréable le dimanche toute la journée ou pour l'après-midi seulement ; elles pourront s'y promener, pique-niquer, se baigner, pêcher, se distraire dans de grands parcs d'attraction, etc.

Ces espaces très polyvalents devront être facilement accessibles au moment où les gens en ressentent le besoin, c'est-à-dire souvent tous en même temps ; ceci pose un redoutable problème car ces parcs connaîtront probablement une fréquentation intense. Des transports en commun seront indispensables, ne serait-ce que pour les utilisateurs, jeunes ou familles, qui ne disposent pas de voiture ; ils devraient aussi être utilisés par une bonne partie des « clients normaux », sous peine d'avoir à réaliser une infrastructure routière démesurée, mais le recours aux transports en commun suppose un changement de mentalité car, pour l'instant, l'automobile et la liberté qu'elle procure sont très fortement associées aux loisirs.

**Autour de l'agglomération lyonnaise**, les projets du schéma sont essentiellement les suivants :

— **Le parc de Miribel-Jonage** sera dominé par les loisirs nautiques. La proximité de plusieurs zones résidentielles permettra probablement une utilisation quotidienne de ses équipements. Il serait très intéressant de le relier au parc de la Tête-d'Or par une promenade pour les piétons.

— **Les Monts-d'Or** constituent de fait une sorte de parc aux portes de la ville ; il ne s'agit pas tellement de l'aménager, mais surtout d'empêcher que les résidences secondaires ou principales ne grimpent plus haut sur les pentes.

— **Les crêtes des Monts du Lyonnais**, un peu éloignées, sont

déjà très fréquentées par les lyonnais. Les bois en sont la principale caractéristique, qu'il faut bien sûr préserver. Leur vocation est d'être surtout une zone de promenade, comportant déjà des routes touristiques et où se développeront sentiers piétonniers et pistes cavalières. Quelques secteurs connaîtront une fréquentation plus intense : baignade, escalade, camping...

— **Les Balmes**, zone boisée au Sud-Est de l'agglomération lyonnaise, doivent être rapidement équipées. En effet ce « parc » pourrait desservir tout le secteur Sud-Est de l'agglomération dont la population va augmenter très fortement, car il y sera très bien relié ; c'est une direction que les lyonnais ont peu coutume d'emprunter le dimanche et qui permet donc une rentrée plus facile. Le site n'est évidemment pas comparable à celui des Monts du Lyonnais, mais il peut être rendu très attractif par quelques équipements pour la baignade.

— **Les rives de l'Ain** sont très attractives et leur utilisation, notamment pour la pêche, est déjà très importante. Cependant le risque est grand de les voir se couvrir de résidences secondaires de qualité parfois contestable. Il convient donc tout d'abord de les protéger. Les études sur l'ensemble urbain Meximieux-Ambérieu chercheront ensuite à les intégrer au projet global.

— **La ville nouvelle de l'Isle d'Abeau** bénéficiera de la création du lac de Bourgoin, ainsi que de la proximité de l'île Crémieu, zone accidentée et partiellement boisée très propice à la détente et à la promenade.

Pour l'**agglomération stéphanoise** : le problème des loisirs se pose de manière très différente, étant donné l'extension linéaire de l'agglomération :

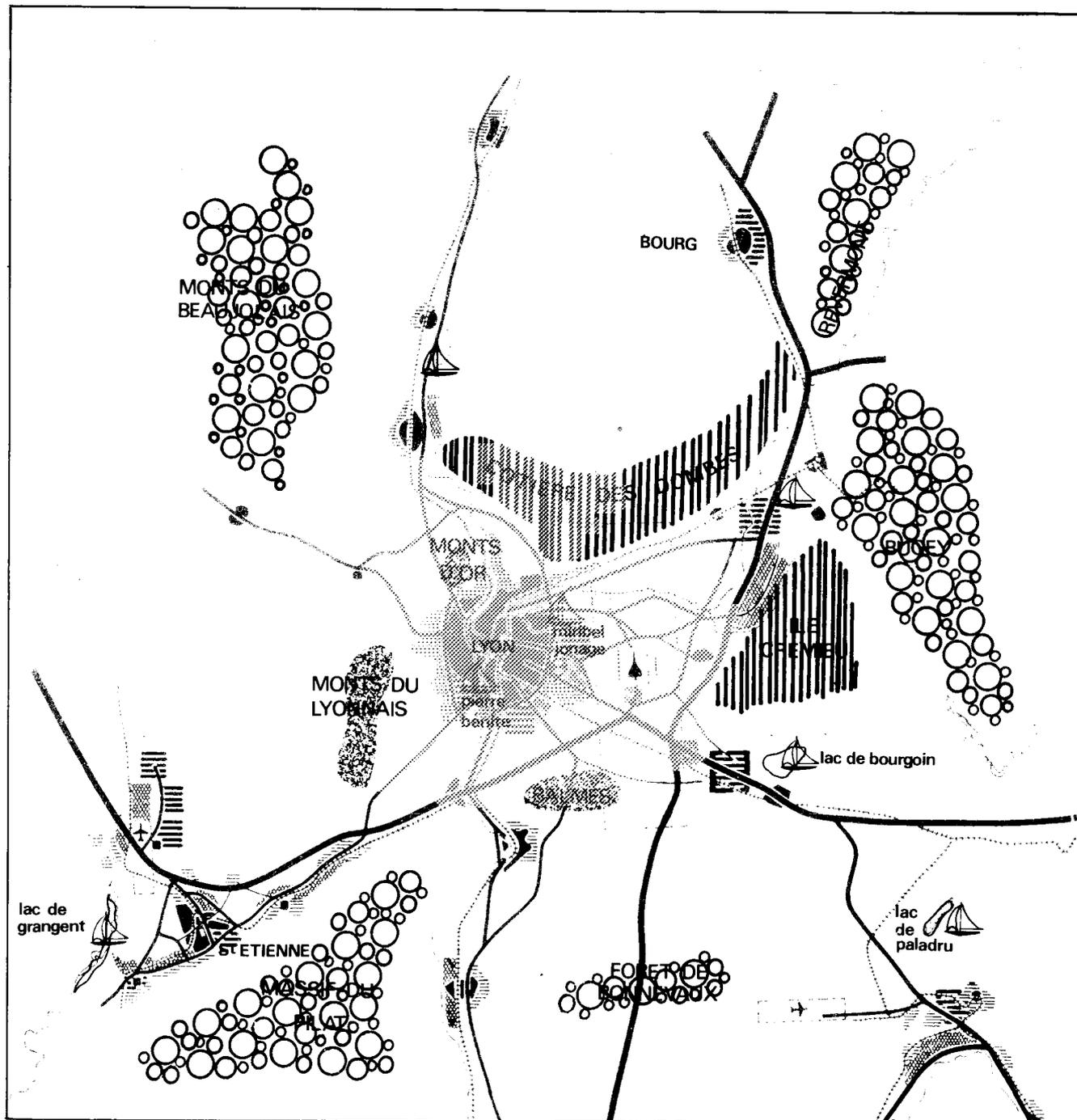
en effet chaque habitant se trouve proche, soit des **Monts du Lyonnais**, soit du **Massif du Pilat**, soit des **Monts du Forez**, soit du **Plan d'eau de Grangent**. L'aménagement de celui-ci, qui a une superficie de plus de 300 hectares, est commencé ; il s'agit d'un complexe touristique et sportif de haute qualité qui groupera dans un cadre naturel et monumental remarquable, des installations nautiques et sportives très variées (centres hippiques, sentiers pédestres, terrains de tennis et volley-ball, etc.). Ultérieurement ces aménagements devront se poursuivre **le long de la Loire**, en aval, dans la plaine du Forez.

Pour conclure sur ce point, on remarquera la diversité de ces espaces de loisirs péri-urbain au point de vue naturel. Les actions à entreprendre sont très différenciées : à côté du Parc de Miribel-Jonage et de celui des Balmes qui postulent à des niveaux différents d'importants travaux, les parcs situés dans des régions naturellement très attractives posent surtout des problèmes de protections foncières.

### V - 3.3. — Les espaces régionaux de loisirs

Ils rempliront plusieurs fonctions : ce seront des aires naturelles de détente pour les citadins qui souhaiteront et pourront s'éloigner davantage de la ville pendant le week-end, ainsi que des zones de protection de la nature et des sites dans des régions intéressantes ; enfin ils pourront constituer un apport à l'économie de secteurs ruraux où l'agriculture n'est plus rentable. **On y trouvera sans doute tous les types de loisirs : résidences secondaires groupées, clubs de week-end, tourisme social, grandes zones sauvages, baignade, équitation... Mais l'essentiel est l'effort que l'on fera pour maîtriser l'utilisation du sol et éviter une indifférenciation, un émiettement complet du paysage. Comme on voit, il s'agit davantage d'un problème de contrôle du sol que d'investissements importants.**

# Tourisme et loisirs dans l'aire métropolitaine



-  Espaces naturel à protéger
-  Espaces de loisirs péri-urbains
-  Loisirs nautiques
-  Espaces régionaux de loisirs

**Le Massif du Pilat**, dont la beauté naturelle attire déjà, le dimanche, ainsi que l'ont montré récemment des sondages précis, de nombreux touristes de la Loire, du Rhône, de l'Isère, fait actuellement l'objet d'études en vue de son classement en **Parc Naturel Régional** ainsi que le principe en a été admis par la Délégation à l'Aménagement du Territoire.

Il faudra y ajouter la zone de loisirs du **Beaujolais** comprenant la Haute Azergues et les Monts du Beaujolais, et au sud-est la **forêt de Bonnevaux** ; l'intérêt de cette dernière réside plus dans l'utilisation par les citadins d'une direction peu fréquentée que dans la sauvegarde d'un site de tout premier plan. **La Dombes** enfin doit être mentionnée bien que sa vocation ne soit pas seulement touristique mais aussi agricole. L'ensemble très important d'étangs constitue une des « zones humides » françaises les plus intéressantes et la première réalisation de **parc ornithologique** à Villars-les-Dombes augure bien des actions à mener pour préserver ce caractère exceptionnel.

Intéressant directement les habitants de la Métropole, il faut aussi citer le **parc du Vercors** ainsi que le **Bugey et le Revermont**. La **forêt de Chambaran** pourra aussi constituer une zone de loisirs privilégiée. Nous ne ferons que mentionner les **sport d'hiver**, dont la pratique hebdomadaire se développe largement, mais dont les sites se trouvent presque tous en dehors de l'aire métropolitaine.

La liste peut paraître longue, mais il ne faut pas oublier qu'il s'agit non seulement de répondre aux besoins des citadins, mais aussi de protéger un patrimoine naturel dont la rareté va davantage se faire sentir. En outre il paraît beaucoup plus intéressant de disperser les citadins en fin de semaine, plutôt que de renforcer, par la localisation de l'offre, une ou deux directions de sortie.

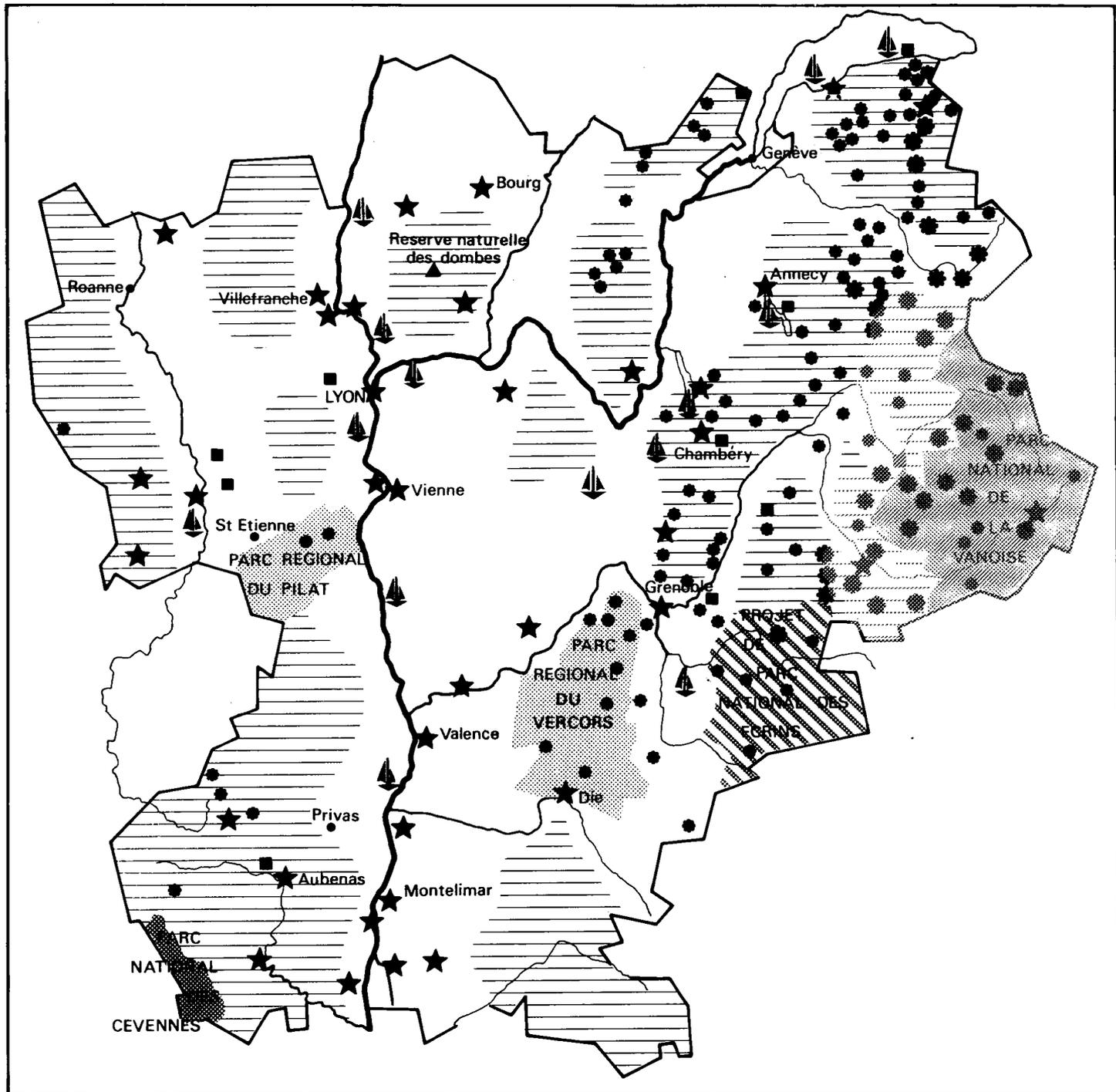
#### V - 3.4. — Les résidences secondaires

La poussée très forte des résidences secondaires va inévitablement créer des conflits. En effet, tant que la « campagne » est occupée par l'agriculture, les citadins en profitent largement, trop largement au gré de certains ; dès lors que les terrains sont progressivement vendus pour la construction de résidences secondaires et clôturés, il n'y a plus d'espaces libres pour le simple promeneur.

**L'effort doit donc s'orienter dans deux directions : d'une part la recherche de nouveaux moyens pour satisfaire le désir d'une résidence secondaire, qui ne s'accompagnerait pas de la fragmentation actuelle de l'espace ; d'autre part la préservation d'espaces naturels et leur utilisation par tous les citadins.**

# Tourisme et Loisirs dans la région Rhône-Alpes

-  Parc régional
-  Parc national
-  Projet de parc national
-  Principales zones d'activités nautiques
-  Zones d'intérêt touristique
-  Stades de neige
-  Stations de séjour
-  Villes possédant un ensemble de monuments
-  Stations hydrominérales



## V - 4. — LA FORMATION SUPERIEURE

Il paraît très hasardeux ou prétentieux de parler actuellement de ce que sera l'enseignement supérieur en 1985 ou en 2000. Il est fort compréhensible que les autorités compétentes et les intéressés eux-mêmes soient entièrement absorbés par la multitude de problèmes très immédiats qui se posent à eux ; néanmoins nous voudrions **attirer l'attention sur la prévision indispensable à moyen et long terme et sur la vue d'ensemble nécessaire des problèmes de formation.**

### V - 4.1. — Evaluation des besoins de formation supérieure

Il est très remarquable que l'on ne traite pratiquement jamais dans leur ensemble des besoins de formation. On pense à l'enseignement supérieur proprement dit en distinguant :

- les facultés,
- les grandes écoles,
- les instituts universitaires de technologie.

On ne sait pas très bien où situer la formation professionnelle, souvent dispensée dans des établissements privés, tels que les écoles de secrétariat de direction, d'infirmières et d'assistantes sociales, etc.

On oublie aussi généralement toutes les formes d'enseignement qui touchent des adultes : formation technique (C.N.A.M. par exem-

ple) recyclage des cadres (informatique, gestion, relations publiques, langues étrangères par exemple), etc.

Il nous semble parfaitement impossible de concevoir une politique efficace de la formation tant que l'on ne considèrera pas en même temps :

- l'enseignement des jeunes de 18 à 27 ans et la formation permanente des adultes,
- la formation universitaire, technique et professionnelle,
- les établissements publics et privés,
- les établissements dépendant des différents ministères (éducation nationale, agriculture, affaires sociales, industrie, jeunesse et sports, etc.).

Il est très caractéristique qu'on ne puisse donner d'estimation correcte du nombre actuel « d'étudiants » au sens très large que nous venons de décrire, c'est-à-dire **toute personne de plus de 18 ans qui, dans un cadre ou un autre, reçoit une formation.**

Partant de cette définition, qui nous semble correspondre au niveau de concertation qu'il faut atteindre, nous avons calculé pour l'aire métropolitaine et surtout pour ses grandes villes les effectifs étudiants en 1985 et 2000 ; comme nous l'avons dit, la comparaison avec la situation en 1969 est difficile.

Nous ne présenterons pas ici le détail des évaluations mais seulement leur signification. Le nombre de **73 000 étudiants** (au sens large donné ci-dessus) **à Lyon en 1985** correspond à deux hypothèses majeures :

— on aura atteint la proportion d'« étudiants » pour cent habitants actuellement observée aux U.S.A., où l'on retient aussi une définition très large (2,7 pour cent),

— l'attractivité actuelle de Lyon se maintiendra dans une zone d'influence inchangée sauf sur la région stéphanoise en raison de la création d'une université locale.

**Pour Saint-Etienne la prévision pour 1985 est de 30 000 étudiants.** Elle repose en partie sur l'hypothèse suivante : le rayonnement de Saint-Etienne s'étendra en ce domaine sur presque toute la Loire et une grande partie de la Haute-Loire.

**En l'an 2000, à titre indicatif, on peut estimer qu'il y aura 140 000 « étudiants » à Lyon, et 46 000 à Saint-Etienne,** ces chiffres correspondant à une proportion de 4 étudiants pour 100 habitants.

**Ces effectifs ne peuvent se traduire immédiatement par un nombre de « places » nécessaires. En effet une des conséquences d'une politique globale de la formation serait de permettre une utilisation plus rationnelle et complète des différents locaux d'enseignement.** Afin de donner un ordre de grandeur, il s'agirait pour la région lyonnaise de construire l'équivalent d'une université de 10 à 15 000 étudiants tous les 10 ans, sans compter bien sûr le retard déjà pris qu'il convient d'abord de rattraper.

Ces quelques ordres de grandeur suffisent à montrer que désormais, dans le domaine de la formation universitaire, sous peine d'être pris constamment au dépourvu, il faut établir des plans à long terme.

#### V - 4.2. — Enseignement supérieur et aménagement du territoire

Nous voudrions indiquer **combien sont importantes les répercussions sur l'aménagement du territoire de la politique qui sera adoptée en matière de formation supérieure.**

En effet, si **au niveau régional** on décide de disperser les établissements de formation supérieure, il faudra prévoir assez rapidement des implantations à Annecy, Chambéry, Valence, Roanne, Bourg et dans les centres urbains nouveaux dès qu'ils auront la taille suffisante, etc. La progression du nombre d'étudiants à Lyon, Grenoble ou Saint-Etienne serait alors freinée d'autant. En un sens cette politique peut faciliter la solution du « problème étudiants » dans les grandes villes et entraîner une plus grande animation dans les autres. Par contre elle peut provoquer des réticences de la part des intéressés dans la mesure où les milieux étudiants et enseignants perdraient, avec la concentration et la diversité, une part de leur richesse.

**Au niveau d'une grande agglomération comme Lyon,** il est évident qu'il y aura une multiplicité d'établissements de formation supérieure. La question est de savoir si l'on optera pour la **construction de plusieurs ensembles « universitaires » à peu près complets, desservant plus particulièrement un secteur de l'agglomération,** avec certaines spécialisations propres à chaque ensemble et par conséquent des échanges entre eux. Cette solution, qui permettrait de diminuer les problèmes de transports pour les étudiants comme pour des enseignants, aurait probablement pour conséquence de consacrer les différences sociales entre les quartiers.

En effet la ségrégation résidentielle et sociale qui se manifeste à l'intérieur de l'agglomération se traduirait par des aires de recrutement différentes au plan sociologique. On peut cependant y trouver un intérêt : rapprocher ces équipements de certains secteurs où les besoins ne sont pour l'instant que potentiels serait un facteur non négligeable d'accroissement du taux de fréquentation universitaire, alors qu'actuellement, par exemple, ce taux est deux fois plus élevé à Ecully qu'à Vénissieux.

On peut aussi, dans l'optique d'une **Université unique pour toute l'agglomération, répartir les différentes formations suivant bien d'autres critères** : par niveau d'étude, par discipline ou orientation de la première à la dernière année, par affinités intellectuelles entre enseignants, ce qui donnerait des établissements ayant une orientation homogène, s'appliquant le plus souvent à des domaines situés aux frontières de plusieurs disciplines.

Ces dernières hypothèses se traduisent toutes par une mobilité contrainte plus forte des étudiants et posent donc un problème de transport et un problème de localisation des équipements para-universitaires. Suivant les cas, les dimensions des établissements et donc leurs conditions de localisation, varient aussi. Quelle que soit la solution adoptée, il est nécessaire qu'un choix soit fait pour que l'on puisse en tenir compte dans l'organisation de la ville.

#### V - 4.3. — Les projets actuels

Après avoir évoqué les diverses orientations que l'on pourrait

adopter en matière de formation supérieure, nous pouvons résumer les projets de l'Education Nationale tels que nous les connaissons en ce milieu d'année 1969, en soulignant d'une part qu'ils ne concernent qu'une catégorie des « étudiants » envisagés et d'autre part qu'il conviendrait de les intégrer, dès qu'ils auront été précisés, dans une politique d'ensemble des implantations à long terme.

**A Lyon, l'enseignement médical**, se rapprochant davantage des hôpitaux, a maintenant une politique d'implantation autonome ; elle consiste à développer trois centres hospitalo-universitaires : Grange-Blanche, Saint-Genis-Laval et Sainte-Foy, la Croix-Rousse.

**Dans les autres domaines**, les affectations de locaux sont assez variables et nous signalerons donc seulement les grands projets : celui de la Doua est maintenant achevé ; un établissement de 10 000 étudiants est prévu dans de rapides délais à Bron ; le domaine de la Croix-Laval devrait accueillir 10 à 15 000 étudiants.

**Etant donné le retard pris dans l'agglomération lyonnaise, ces projets ne suffiront plus aux besoins dès 1980. Il faut donc prévoir d'autres implantations, qui, suivant le point d'avancement des centres urbains nouveaux, pourraient éventuellement s'y localiser.** De toutes façons, ces villes devant atteindre plus de 150 000 habitants chacune, il est indispensable d'y réserver des terrains pour des établissements de formation supérieure et de recherche.

En fonction de tous ces projets, il est nécessaire de réfléchir à la meilleure utilisation qui pourrait être faite des bâtiments actuels situés au centre de la ville de Lyon.

**A Saint-Etienne le problème universitaire se pose assez différemment puisque l'on se trouve pratiquement au point de départ ; la croissance des effectifs sera de ce fait très rapide.** Les trois implantations principales seront la Métare pour les Sciences, la partie Sud du centre de Saint-Etienne pour le Droit et les Lettres et le secteur de Ratarieux, au Nord de l'agglomération, pour la médecine. Assez rapidement il faudra prévoir un débordement au Nord de Saint-Etienne qui viendrait alors compléter le centre hospitalo-universitaire.

**Mais l'intégration de l'université à la ville, à Saint-Etienne comme à Lyon, n'est pas seulement un problème de bâtiments. L'université, entendue dans un sens beaucoup plus large et plus souple qu'actuellement, doit participer bien davantage au développement économique et au rayonnement culturel de la métropole et de la région.** Pour ceci elle doit développer ses activités de recherche et les appuyer sur les activités économiques dans lesquelles se spécialise la région ; ce développement permettra à son tour à l'industrie d'être plus dynamique, d'améliorer sa productivité et ses débouchés. Ainsi nous avons vu que les industries lyonnaises, stéphanoises et grenobloises devaient s'orienter vers des vocations complémentaires ; il en est de même au niveau de la recherche et il faut que la répartition des crédits en tienne compte.

**L'université doit aussi participer au rayonnement culturel de la métropole.** D'une part la formation dispensée, dans sa pédagogie comme dans son contenu, devrait davantage s'adapter au contexte local, d'autre part enseignants et étudiants, qui font partie de l'élite d'une ville, devraient apporter leur contribution aux problèmes de gestion, d'extension et d'animation qu'elle pose.

## V - 5. — LES CENTRES

Ce dernier paragraphe traite d'un des problèmes les plus importants pour le développement urbain : celui des centres. Il s'agit d'apprécier comment pourront évoluer les centres de Lyon et Saint-Etienne et de prévoir une organisation structurée pour les centres secondaires. Un bilan nous conduira d'abord à définir quelques principes fondamentaux et ensuite à esquisser des propositions ; on évoquera enfin les problèmes de « stratégie » qui peuvent se poser, notamment en matière commerciale.

### V - 5.1. — Bilan et tendances d'évolution des centres actuels

#### a) le centre de Lyon

**Pour les Lyonnais, le centre-ville s'étend du bas de la Croix-Rousse à la place Bellecour.** Il représente une superficie très faible par rapport à la population desservie. Chacun connaît par expérience les difficultés de circulation et de stationnement que l'on y rencontre ; à titre d'exemple on a calculé qu'environ 13 000 places de parking auraient été nécessaires en 1964, alors qu'on en trouvait seulement la moitié.

#### **Spontanément, la zone centrale s'est étendue :**

— la partie de la Presqu'île comprise entre Bellecour et la gare de Perrache comprend quelques rues très commerçantes qui connaissent actuellement d'importantes transformations ; leur clientèle s'accroîtra en raison du débouché proche du tunnel sous Four-

vière et des possibilités de stationnement prévues dans les projets d'aménagement du cours de Verdun devant Perrache,

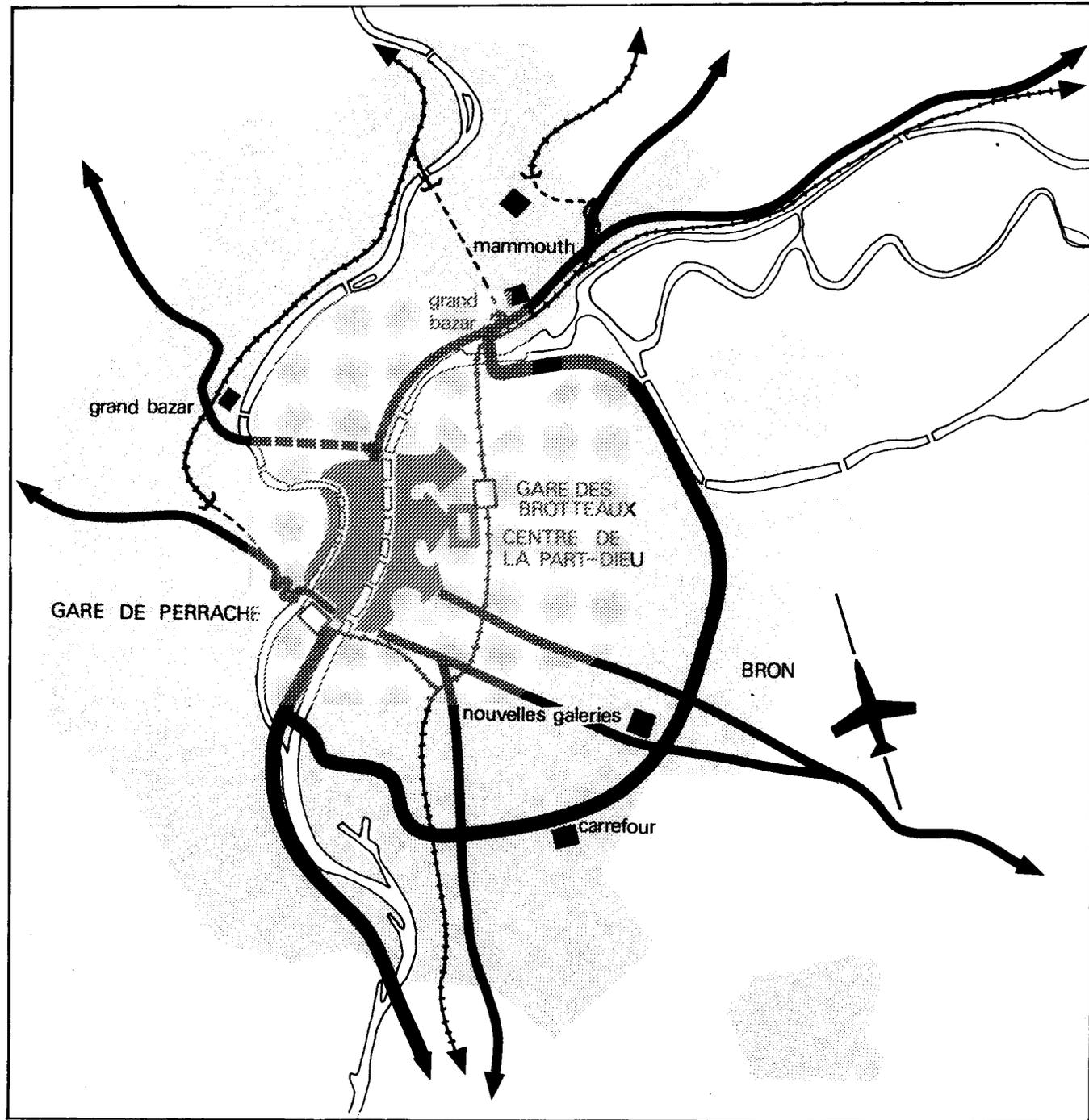
— Les activités du centre ont surtout largement débordé sur la rive gauche du Rhône : bureaux, commerces de gros, administrations s'y installent ; quelques axes commerçants se développent : cours Franklin-Roosevelt, cours Lafayette, cours Gambetta.

**Mais ces extensions naturelles ne sont pas encore perçues par les habitants comme appartenant au centre.** En effet jusqu'ici la caractéristique essentielle du centre est de mêler toutes les fonctions : tous les types de commerce, les bureaux, les services publics, les affaires, les distractions, etc., auxquelles il faut ajouter deux rôles essentiels : le centre témoigne de l'histoire de la ville et c'est le lieu privilégié du spectacle urbain.

**Le problème est de savoir si, étant donné les difficultés de transformation et d'agrandissement du centre, on ne va pas assister à un éclatement des activités qui le constituent ; on risque alors d'aboutir soit à une absence de centre caractérisé, soit à la création d'un ou deux centres concurrents.** Il convient d'examiner un peu plus en détail si ces craintes sont justifiées.

**Le commerce de détail,** dans une société dite de « consommation », est souvent l'élément le plus visible du centre et le plus attractif. Or on constate que les grands magasins périphériques, du type « Nouvelles Galeries » ou « Carrefour », ont un succès tel qu'ils ont entraîné une stagnation du chiffre d'affaires des grands magasins centraux. On peut se rassurer en pensant que ce sont surtout les achats alimentaires et courants qui sont effectués en périphérie et qu'au centre revient la fonction de commerces de

## Tendances naturelles de développement du centre de Lyon.



Les activités de type « central », et surtout les commerces, ont tendance :

— d'une part à déborder le périmètre de la presqu'île, entre Bellecour et les Terreaux, en direction de Perrache au Sud et de la rive gauche à l'Est,

— d'autre part à éclater sur de nouvelles implantations situées en périphérie de l'agglomération, en des lieux bien placés à proximité des grandes liaisons routières.

luxe, les achats plus exceptionnels qui nécessitent des comparaisons de prix et de qualité. Mais cela n'est pas certain et pour plusieurs raisons ; d'abord les produits sont de plus en plus standardisés : on peut par exemple équiper entièrement son logement de produits de marque ; ensuite la tendance est à la création de centres commerciaux de plus en plus vastes comprenant des boutiques à côté de « grands magasins ». Ainsi peuvent se retrouver, en périphérie, les mêmes conditions de densité, de variété, de concurrence que dans le centre traditionnel. D'ores et déjà on constate une modification profonde des comportements d'achat et de la répartition des surfaces de vente dans l'agglomération entre le centre et la périphérie.

**Le commerce de gros**, quant à lui, encombre encore assez inutilement la presqu'île et l'on serait tenté de le rejeter entièrement à la périphérie. Il faut cependant distinguer deux types de locaux : les entrepôts et les bureaux. Sauf dans des cas très particuliers comme la pharmacie, il semble que les entrepôts peuvent s'installer dans des zones d'activités localisées à la périphérie. Par contre les bureaux, notamment les agences régionales qui assurent une fonction métropolitaine et jouent un rôle d'exposition permanente, pourraient trouver place dans des ensembles tels que la Part-Dieu. C'est une activité importante pour Lyon, car elle lui permet d'être le centre de redistribution de toute la région Rhône-Alpes.

**Les bureaux** sont encore très concentrés dans la partie centrale et y créent une grande animation ; les employés constituent une clientèle importante pour les commerces et sont généralement

très satisfaits de cette proximité. Néanmoins ces bureaux se dispersent de plus en plus pour des motifs variés de commodité d'accès et de stationnement, de prestige, ainsi que de facilité d'extensions ultérieures. Les services publics et privés, dont la localisation est commandée principalement par l'accessibilité ne trouvent plus ces conditions dans le centre. Ils vont les chercher à la périphérie dans des zones qui offrent l'attrait supplémentaire de la nature.

Quant aux **distractions** et spectacles divers, leur tendance à la dispersion dans l'agglomération est évidente. Citons le Palais d'Hiver, le Théâtre de la Cité à Villeurbanne, le Théâtre du VIII<sup>e</sup> Arrondissement, etc. Seuls les cinémas importants paraissent encore assez groupés.

**On observe donc une tendance à l'éclatement de toutes les activités centrales. Dans certains cas elle paraît peu préjudiciable ou même souhaitable, mais dans d'autres elle entraînera des difficultés plus grandes** pour toutes les catégories d'usagers qui ne trouveront plus rassemblés les services qu'ils recherchent ; **elle risque aussi de détruire progressivement l'image que se faisaient de la ville et de son centre ses habitants et il n'est pas certain qu'une restructuration soit possible.**

#### b) le centre de Saint-Etienne

**Les tendances de localisation des activités que nous avons observées à propos de Lyon n'ont rien de spécifique et se retrouvent à Saint-Etienne, mais le problème y est encore plus aigu.**

En effet, le centre linéaire traditionnel a une qualité trop faible eu égard au volume de population de l'agglomération et ceci parce que les catégories sociales moyennes et supérieures sont peu représentées et la population ouvrière, très attachée à son quartier. Ce niveau et ce genre de vie ont entraîné un sous-équipement dans le passé, visible dans le Centre.

**De plus les commerces de luxe, sont dispersés et peu mis en valeur** en raison notamment de l'étroitesse des rues, de la perturbation apportée par le trafic automobile et de l'état de vétusté des bâtiments. L'effort de rénovation amorcé depuis quelques années porte déjà ses fruits et une amélioration sensible peut être actuellement constatée. Il doit être activement poursuivi pour permettre, aussi bien aux nouveaux arrivants qu'aux stéphanois de longue date, d'utiliser les larges possibilités que ces commerces offrent.

**Enfin ce centre dessert principalement la population de la seule ville de Saint-Etienne** ; cependant, les actions de rénovation entreprises dans les centres de Saint-Chamond et Firminy et l'amélioration des conditions de vie urbaine dans les quartiers neufs contribuent, en élevant le niveau d'aspiration de la population urbaine, à augmenter la fréquentation du centre de Saint-Etienne.

## V - 5.2. — Principes et propositions pour l'organisation des centres

### a) Principes

Devant ces constatations, le schéma d'aménagement propose

quelques solutions pour une bonne organisation des centres, solutions qui s'appuient sur les principes suivants :

— **en premier lieu, devant les menaces d'éclatement du centre, il nous semble nécessaire d'affirmer la volonté de son développement dans chaque agglomération** : il faut lutter contre l'éparpillement des activités centrales et repousser l'idée d'un deuxième centre, car ni Lyon ni Saint-Etienne ne peuvent s'offrir le luxe de deux centres riveaux. Il ne faut **qu'un seul centre principal situé au cœur de chacune de deux agglomérations.**

— nous n'avons parlé jusqu'ici que du centre principal. Cependant dans d'autres chapitres il a été dit qu'il fallait **prévoir des centres à tous les niveaux, c'est-à-dire des centres secondaires et des centres de petits quartiers qui, à toutes les échelles, constituent des relais.** Pour ceux-ci, on ne pourra parler de centre que si toutes les fonctions sont intégrées. Il faut éviter de créer des « centres commerciaux » coupés des « centres administratifs », indépendants des « centres culturels », éloignés des « centres de loisirs », tous ces pseudo-centres étant eux-mêmes souvent à l'écart des zones résidentielles.

— enfin il nous paraît qu'en matière de centres **il ne peut y avoir de hiérarchie parfaite pour toutes les fonctions** ; on ne peut dire qu'à tant d'habitants correspondent telle quantité et tel niveau de commerce. Pour qu'un centre, principal ou de quartier soit perçu comme tel, il faut une certaine surabondance, une richesse que l'on n'obtient pas par un système trop rigide.

## b) Propositions pour l'organisation des centres

### — Région urbaine de Saint-Etienne

La restructuration du centre de la ville actuelle est une action **essentielle aussi bien pour la région urbaine**, ce centre devant devenir le cœur de l'ensemble formé par les trois vallées, **que pour la métropole tout entière** ; c'est là que devront se localiser les nouvelles activités et les services que les stéphanois n'utilisaient pas jusqu'ici ou qu'ils allaient chercher à Lyon ou à Paris. Cette restructuration comprend des opérations importantes qui faciliteront l'accès au centre : transport en commun en site propre et autoroutes urbaines.

**Les centres secondaires** seront constitués, au niveau de l'ensemble de la région urbaine, par ceux des agglomérations existantes de Firminy, Saint-Chamond et Rive-de-Gier et par celui que l'on devra créer au débouché de la plaine du Forez, puis développer au fur et à mesure de l'urbanisation de l'« extension Nord » de Saint-Etienne.

### — Région urbaine de Lyon

On distinguera le centre actuel et son extension, les centres secondaires et les centres urbains nouveaux, puis on évoquera le « centre » de Bron-aéroport.

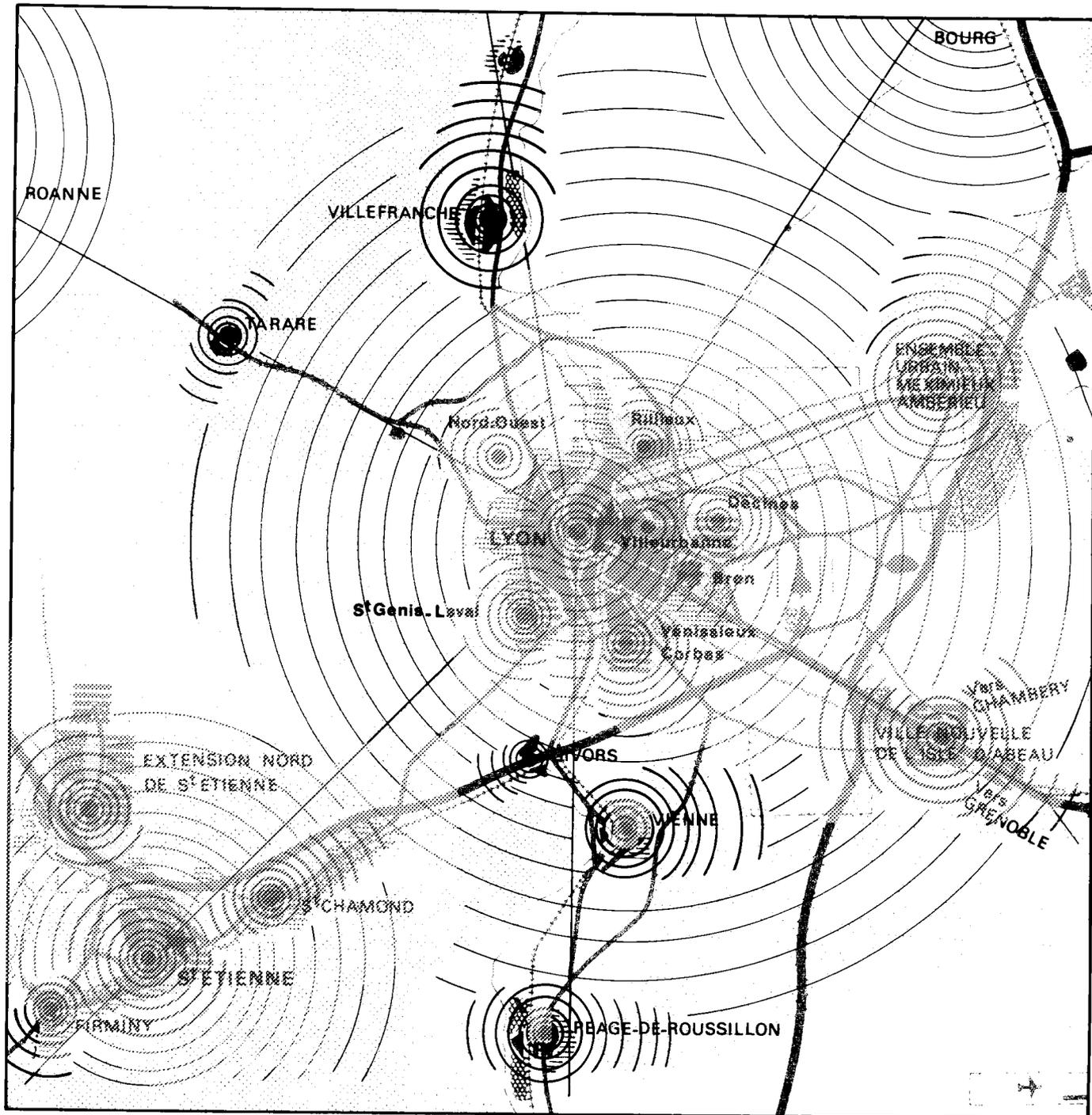
A Lyon, **il s'agit d'abord d'améliorer l'utilisation du centre actuel**, en éliminant les activités de type industriel qui n'y ont pas leur place, en créant de nouveaux moyens d'accès — essentiellement le métro — et en modifiant son fonctionnement par la création de rues réservées aux piétons, de parcs de stationnement en périphérie,

etc. **Il faut aussi donner à ce centre historique la possibilité de s'étendre** : c'est à ce besoin que répond l'opération **Part-Dieu**, ou plus exactement **rive-gauche**, qui devra s'étendre peu à peu sur quelque 100 à 150 ha. **Il s'agit à terme non d'un deuxième centre, mais bien d'une nouvelle « couche centrale » destinée à accueillir de nouvelles activités, dont la vitalité témoignera du rôle régional que doit jouer Lyon.** En effet cette extension répond à la fois à un rattrapage des retards en matière de surfaces centrales pour la population lyonnaise et à l'accroissement du rayonnement qui résultera de la création de nouvelles institutions régionales et de meilleures liaisons entre les villes de la région.

**Des centres secondaires**, intégrant commerce, habitat, bureaux, équipements culturels et administratifs, donneront aux habitants de la banlieue lyonnaise la possibilité d'une vie moins dispersée. Le centre de **Villeurbanne** joue à cet égard un rôle extrêmement important qu'il s'agit de développer en étendant quelque peu son aire d'influence. D'autres, à un niveau plus modeste, Vaise, la Croix-Rousse, le VIII<sup>e</sup> arrondissement, la Duchère même, etc. rendent des services appréciables et pourraient être améliorés. Pour les nouveaux quartiers périphériques, les extensions prévues de l'agglomération commandent de prévoir de nouveaux centres secondaires au Sud-Ouest de l'agglomération, (Saint-Genis-Laval), au Sud-Est (probablement sur Vénissieux), au Nord-Est (dans le triangle Bron-Décines-Charpieu) et au Nord-Ouest, qui est très démunie, malgré l'urbanisation légère et diffuse prévue dans cette direction.

En dehors de l'agglomération proprement dite, **les centres anciens de Vienne et Villefranche** suivront le mouvement de la population de ces villes. On peut considérer qu'actuellement ils rendent à peu près les services que devraient trouver les « banlieusards » dans leurs centres secondaires.

# Les différents centres des futures régions urbaines de Lyon et Saint-Etienne



- ★ Centre directionnel de Lyon
- ★ Centre à vocation métropolitaine de Saint-Etienne
- \* Zone d'équipements métropolitains de Bron.
- rayonnement des services de haut niveau qu'offriront les centres de Lyon et Saint-Etienne
- ⊙ centres de fréquentation quotidienne

**Les centres de l'Isle d'Abeau et de Meximieux - Ambérieu sont essentiels à la réussite de ces urbanisations nouvelles.** Si l'on veut qu'ils ne soient pas uniquement des centres de commodité distribuant les services strictement indispensables à la vie de la population, ils doivent être conçus pour toute la zone environnante ; ils doivent aussi avoir pour ambition d'attirer dans certains cas les Lyonnais et les étrangers pour une foire, un spectacle culturel ou sportif, pour leur qualité architecturale ou certaines spécialités.

**Un des facteurs de la réussite de ces centres est la diversité de la population que l'on pourra attirer dans les urbanisations nouvelles :** si le niveau de vie y est faible, les commerces de luxe qui font d'un centre autre chose qu'un lieu d'achat fonctionnel ne pourront vivre ; il faut également que se trouvent en proportion suffisante dans ces « villes » les groupes sociaux qui donnent une forme à la vie sociale et participent à son animation ; ce sont entre autre les classes moyennes et les étudiants qui peuvent jouer ce rôle. L'enseignement supérieur paraît à cet égard très important : sa présence permettra plus facilement de fixer les cadres, qui donneront une vie au centre ; celui-ci sera également animé par de nombreux jeunes qui ne resteraient pas dans une ville non universitaire.

**A l'inverse, la qualité du centre sera à la fois le signe et une condition du succès des villes nouvelles ; on peut même dire que le centre est l'élément essentiel et la raison d'être de ces urbanisations.** Nous avons vu, en effet, qu'en tout état de cause les sites de ces villes seraient urbanisés à plus ou moins lointaine échéance et de façon plus ou moins intensive. **L'opération « ville nouvelle » consiste d'abord à donner un cadre de vie de qualité à cette grande banlieue** qui risquerait d'être informe et le centre joue un rôle de premier plan dans cette ambition. Quelle que soit la forme de ces urbanisations, dispersée en hameaux ou concentrée en immeubles ; elles n'existe-

ront que si l'on arrive à rassembler dans leur centre les principales fonctions qui créent un milieu urbain au service des populations et des activités.

On ne peut terminer ces considérations sans évoquer, au sujet de Lyon, le « **centre** » de Bron-aéroport. Nous avons dit combien ce site était privilégié pour y accueillir non pas des logements, mais des équipements de caractère métropolitain et régional demandant beaucoup d'espace. **Il ne s'agit donc pas d'un « centre principal-bis » de Lyon, ni d'un centre secondaire de banlieue** (la périphérie Est de Lyon devra s'en donner un à proximité, nous l'avons vu, mais sa fonction sera très différente).

**Il s'agira en fait d'une zone où pourront se rassembler certaines des fonctions qui ne peuvent réellement plus s'exercer dans le centre principal de Lyon ou à proximité et qui éclatent vers la périphérie, tout en ne pouvant supporter un isolement complet** (congrès, foires, expositions, certains centres de recherche, éventuellement certains bureaux, enseignement supérieur, entrepôts, centre routier, etc.). Malgré leur importance pour la métropole, ces activités n'ont pas un caractère « central », car elles exigent de grandes surfaces, elles induisent une circulation très abondante et ne sont pas essentielles pour l'animation du cœur de la ville ; c'est pourquoi les centaines d'hectares qui devront leur être affectés à Bron ne constitueront pas un centre au sens complet du terme, mais **une zone d'équipements métropolitains et régionaux.**

### **V - 5.3. — Esquisse de stratégie en matière commerciale**

La fonction commerciale est déterminante pour constituer des

centres véritablement attractifs, mais l'initiative en ce domaine ne dépend évidemment pas de la puissance publique. L'intégration de la fonction commerciale dans des centres véritables n'est pas dans son principe en contradiction avec les intérêts propres des commerçants ; il se pose néanmoins de sérieux problèmes d'**harmonisation dans le temps des intérêts des uns et des autres**. Nous voudrions ici en soulever quelques-uns et en montrer l'importance.

#### a) Saint-Etienne

**Il est certain qu'à Saint-Etienne les nouvelles implantations commerciales auront tendance à se localiser au Nord**, accompagnant le déplacement des activités et des hommes dans cette direction et profitant des infrastructures de transport prévues dans ce secteur. **Mais il faut distinguer le secteur Nord immédiat** de Saint-Etienne situé au carrefour des voies rapides le liant à l'ensemble de l'agglomération (Ratarieux) **et l'« extension Nord »** située au-delà, au débouché sur la plaine du Forez.

Pour le premier, il se pose un délicat problème de développement au regard des activités centrales qu'il risque de concurrencer activement. De ce fait, **la restructuration du centre proprement dit de Saint-Etienne doit être engagée rapidement, même si ce n'est que modestement dans une première phase.**

Pour le second, l'extension Nord, le problème est inverse. Il est souhaitable qu'à **terme se crée un centre secondaire au niveau de la population qui s'installera dans ce secteur**. La difficulté devant le rythme de développement très progressif proposé pour cette extension, est d'éviter une dispersion d'embryons de centres, cela nuirait à la formation ultérieure d'un centre unique de haut niveau

et l'on pourrait n'avoir qu'une sorte de « centre-filtre », utile pour éviter l'engorgement du centre principal de la région urbaine de Saint-Etienne, mais sans doute incomplet et manquant d'une véritable animation. Il faudra donc limiter les centres des premières urbanisations à la taille de centres de quartier pour les besoins quotidiens.

#### b) Lyon

A Lyon aussi les centres secondaires, qui sont très souhaitables, risquent s'ils se développent trop rapidement de **faire concurrence aux projets importants prévus à la Part-Dieu**. Rappelons que les nouveaux « centres commerciaux » vont atteindre 30 000 à 50 000 m<sup>2</sup> de surface de vente (contre 85 000 m<sup>2</sup> actuellement dans la partie centrale de la presqu'île). Il suffirait de quelques implantations de ce genre, si le centre ville ne se développe pas aussi vite, pour déséquilibrer complètement les équipements commerciaux de l'agglomération.

Dans un autre sens, si ces centres commerciaux périphériques s'installent à une distance relativement grande de l'agglomération, comptant sur les bas prix de terrain qu'ils trouveront et sur les facilités de circulation, ils risquent d'avoir **un impact très important sur le développement des centres des villes existantes, notamment à Villefranche et Vienne**. A l'Est aussi, à 10 km près, ils peuvent apporter une gêne considérable à la naissance d'un centre de ville nouvelle.

**Une concertation est donc nécessaire au plus tôt, car les erreurs en la matière sont lourdes de conséquences sur la vie des futurs habitants et sur l'organisation des villes.**

## Conclusion

Ces quelques aperçus sur le schéma d'aménagement ont parfois soulevé plus de problèmes qu'ils n'en ont résolu ; la plupart ne sont d'ailleurs pas de la compétence stricte de l'O.R.E.A.M. et devront être traités par les autorités responsables. **Le présent document ne peut donner à leur propos que des orientations générales et un cadre permettant d'éviter, souhaitons-le, des choix qui ne tiendraient pas compte des impératifs généraux d'un aménagement global.**

Malgré cela, nous voudrions que le lecteur de ce chapitre en retienne le sentiment que l'aménagement présenté permet de satisfaire à de nombreux besoins et à des besoins qui sont de plus en plus variés et diversifiés. « L'élargissement du terrain de jeu » qu'il propose dans tous les domaines, habitat, loisirs, centres, activités, devrait répondre à cette **diversification croissante** qui sera la marque de l'avenir, surtout dans une grande métropole régionale.

# chapitre 6

## Les transports

### VI - 1. La demande de transports et les besoins

VI - 1.1. Transport de marchandises et d'énergie

VI - 1.2. Transport de personnes à longue et moyenne distances

VI - 1.3. Transport de personnes à courte distance

### VI - 2. L'organisation proposée pour les transports

VI - 2.1. La voie d'eau

VI - 2.2. Fils et tubes

VI - 2.3. Transports aériens

VI - 2.4. Transports par fer

VI - 2.5. La route

VI - 2.6. L'organisation des transports dans les zones urbaines

## Introduction

**L'organisation des transports est l'un des éléments fondamentaux d'un schéma d'aménagement.** Une bonne organisation des établissements humains et des activités économiques suppose que ce **moyen** que constitue le transport des hommes, des biens et des informations fonctionne sans blocage, sans bouchons et sans gaspillage. Il faut donc que ce moyen soit adapté à l'objectif qu'on s'est fixé, tant en ce qui concerne l'organisation interne de l'espace considéré que son ouverture sur les autres régions proches ou lointaines.

**Mais les moyens de transport dépassent souvent ce simple rôle d'« accompagnateur » de l'aménagement ; ils en sont fréquemment le « moteur », volontaire ou involontaire** et ceci résulte du caractère souvent indivisible des équipements : une ligne de métro pourra transporter le jour de son ouverture de 5 à 10 fois le nombre de personnes que prenait l'autobus ; une autoroute permettra un trafic de voitures 3 à 6 fois plus élevé que la route à 2 ou 3 voies qu'elle double, etc... **Les possibilités nouvelles ainsi offertes orientent tout autant, sinon plus, les activités et les hommes, que les plans d'urbanisme les mieux établis... et les mieux appliqués.**

**Enfin, les transports occupent beaucoup d'espace et modèlent le cadre de vie.** Qu'il s'agisse des coupures que crée dans le paysage rural une nouvelle autoroute, des nuisances de bruit qu'entraînent les mouvements des avions près d'un aéroport, du changement de caractère d'une place transformée en parking à voitures, de l'aspect d'un « échangeur » autoroutier dans une banlieue, de la modification de paysage créée dans des collines boisées par une ligne de pylônes électriques, les moyens de transport modernes ne passent pas inaperçus et il convient de porter la plus grande attention à leur établissement.

Dans ce chapitre comme dans les autres, nous ne tracerons pas de plans précis et détaillés, mais nous indiquerons seulement, à l'échelle de la métropole, quels sont les grands problèmes qui se posent et **comment orienter les solutions à leur apporter, car la qualité d'un schéma d'aménagement dépend en définitive dans de larges proportions de la valeur de son plan de transport.**

## VI - 1. — LA DEMANDE DE TRANSPORTS ET LES BESOINS

Le premier problème qui se pose est de savoir qui et quoi transporter et où. L'analyse doit être faite en partant des flux actuels et en essayant de sonder les besoins à venir, par nature de biens ou de personnes transportées et par type de distances, sans trop se préoccuper au départ des différents moyens de transport existants : eau, fer, route, air, tubes, fils etc. C'est seulement dans le paragraphe suivant que nous verrons comment adapter les infrastructures aux besoins.

Ces besoins seront analysés en distinguant, peut-être arbitrairement, trois groupes de problèmes : le transport de marchandises et d'énergie, celui des personnes à longue et moyenne distances et enfin le transport de personnes à courte distance (quelques dizaines de km au maximum).

### VI - 1.1. — Transport de marchandises et d'énergie

La caractéristique essentielle de la région Rhône-Alpes et plus particulièrement de l'aire métropolitaine, est d'être située sur une importante voie de transit Nord-Sud, le couloir Saône-Rhône, de caractère national et international.

Quelques ordres de grandeur permettront de mieux saisir ce fait. **Au Sud de Lyon, la vallée du Rhône a vu passer en 1967 près de 60 millions de tonnes de marchandises**, soit un peu plus que la vallée du Rhin en France et une fois et demie la vallée de la Seine entre Le Havre et Paris.

Sur ce tonnage considérable, la répartition a été la suivante entre les divers moyens de transport :

- près de la moitié : 28 à 30 Millions de tonnes par tube (hydrocarbures),
- plus du quart : 16 à 17 Millions de tonnes par chemin de fer,
- 10 à 11 Millions de tonnes par la route,
- environ 2,5 Millions de tonnes par la voie d'eau.

Il s'agit pour une grande part d'un trafic de transit, puisque le total des arrivages et expéditions de la Région Rhône-Alpes était pour la même année de 35 millions de tonnes environ, dont une partie empruntait des chemins autres que le couloir rhodanien (échanges Est-Ouest avec les régions voisines notamment).

L'énergie sous forme de houille tend à disparaître ; sa régression affecte le transport ferré et dans certaines régions le transport fluvial dont elle était un gros client.

Ses formes modernes, pétrole, gaz, électricité, empruntent de nouveaux moyens de transport plus économiques, tubes et fils, et les points d'approvisionnement se rapprochent de plus en plus du littoral. En effet les gisements intérieurs de houille s'épuisent ; le gaz sera de plus en plus importé et souvent sous forme liquide par bateau ; les sites rentables pour des usines hydro-électriques seront bientôt tous occupés et la production sera assurée par des centrales « thermiques », au fuel ou nucléaires, dont les problèmes de refroidissement ne pourront être résolus que le long des grands fleuves, puis sur les côtes ; quant au pétrole, il est presque entièrement importé par voie maritime.

La consommation française de pétrole pour tous usages se développe au rythme du doublement en 10 ans ; de plus de 50 millions de tonnes en 1967 elle devrait largement dépasser 100 millions de tonnes en 1985, pour arriver probablement à plusieurs centaines de millions en fin de siècle (450 millions de tonnes pour l'Europe en 1967).

**Les matières premières** sont et seront de plus en plus importées, comme le fer et le pétrole, essentiellement par voie maritime. Leur première transformation s'effectuera principalement sur le littoral et c'est bien la vocation incontestable de Marseille-Fos.

**Les produits semi-finis** seront ensuite transportés vers les établissements industriels répartis sur le territoire. La métropole Lyon-Saint-Etienne-Grenoble est alors remarquablement située, à 300 km du port de Fos à laquelle elle est reliée par des moyens de transports puissants, dont certains en voie d'achèvement (voie d'eau) et qui ont une capacité considérable : les possibilités résiduelles du fer, celles de l'autoroute A 7 et de la voie qui la doublera plus tard, les nouveaux tubes que l'on peut tirer pratiquement sans limitation et la capacité considérable de la voie d'eau permettront de multiplier plusieurs fois le trafic actuel de 60 millions de tonnes par an.

**Les produits finis** circuleront évidemment sur le territoire d'une manière beaucoup plus répartie et moins concentrée. La route et le fer, dont les lignes sont très loin d'être saturées, prendront l'essentiel de ce trafic, concurremment avec les tubes, qui commencent à servir pour les liquides et gaz et qui pourront sans doute être adaptés au transport de certains solides.

Ce bref aperçu général ne peut, surtout pour un avenir lointain,

comporter de prévisions chiffrées. Il a simplement voulu montrer **l'ampleur du développement possible des transports, notamment dans le couloir rhodanien Nord-Sud**. Il ne faut pas se dissimuler que celui-ci est fortement concurrencé, au niveau européen, par d'autres axes Nord-Sud transalpins situés plus à l'Est. Mais son évidence géographique peut être reconnue et mise en valeur par une infrastructure adaptée.

#### VI - 1.2. — Transport de personnes à longue et moyenne distances

Nous nous occuperons, dans ce paragraphe, des déplacements autres que ceux situés dans les limites d'une zone urbaine, c'est-à-dire à plus de 20 ou 30 km.

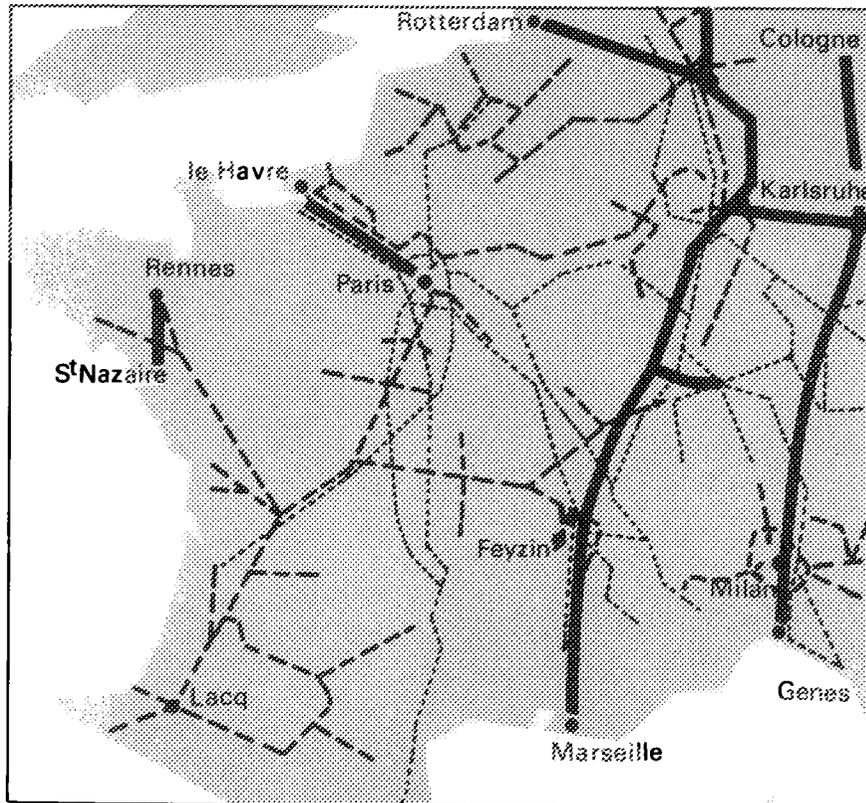
On peut classer les motifs de ces déplacements en deux grandes catégories :

— **déplacements d'affaires**, pour motifs professionnels, qui sont l'essentiel — c'est facile à observer — du trafic en semaine des trains et avions entre Paris et Lyon. Ils se développent à un rythme assez élevé et deviennent de moins en moins le privilège des cadres supérieurs ; cadres moyens et même employés et ouvriers se déplacent de plus en plus souvent et de plus en plus loin.

— **déplacements personnels**, pour motifs familiaux, de loisir et tourisme, ou de recherche de services (achats, consultations diverses, etc.) ; les plus spectaculaires sont évidemment les grandes migrations dominicales, généralement à assez faible distance, ou de vacances, de plus en plus loin, mais leur volume en jour moyen de semaine n'est pas négligeable.

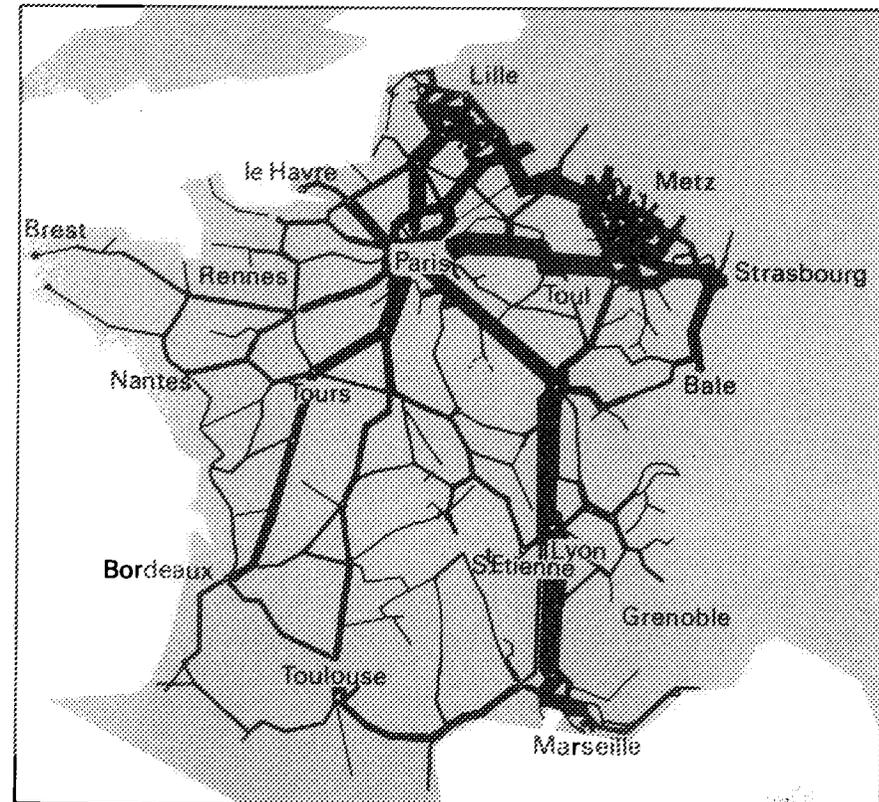
## Transport par tubes et fils

-  Oléoducs produits pétroliers bruts
-  gazoducs principaux
-  lignes électriques H.T. 380 V



## Trafic de marchandises par chemin de fer en 1966

-  10.000 tonnes transportées
-  25.000
-  50.000



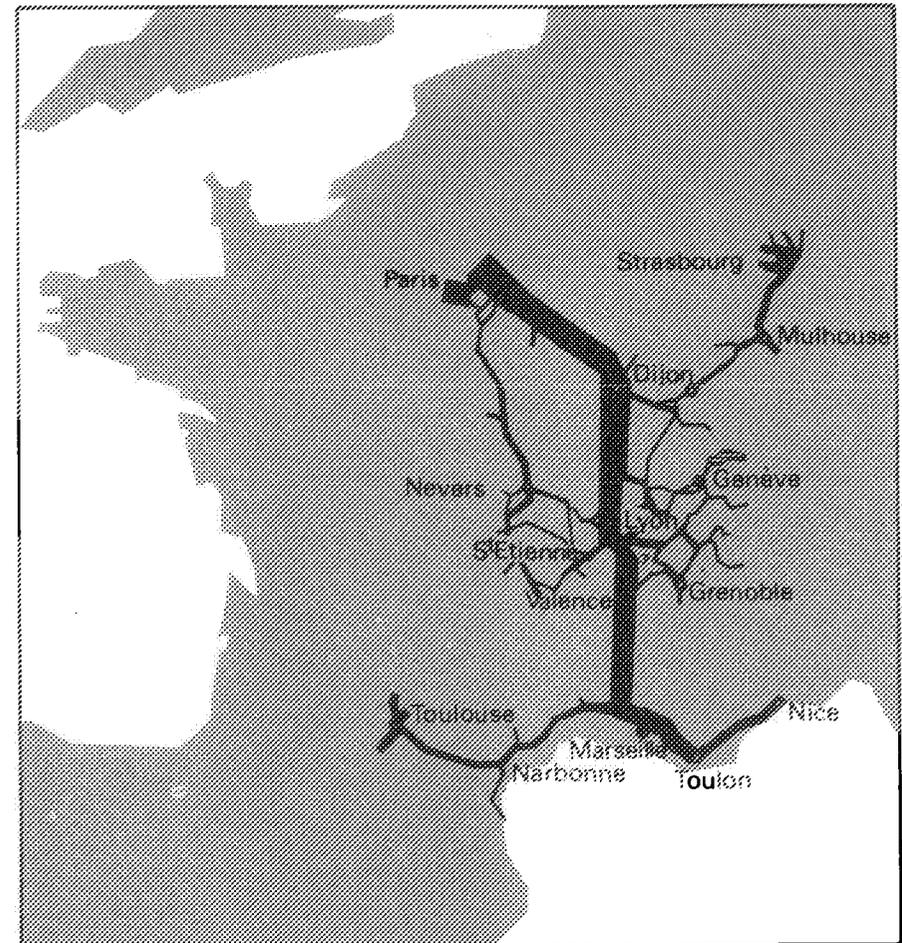
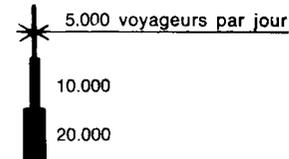
## Trafic voyageurs JOURNALIER en chemin de fer en 1967

Les statistiques détaillées sur ces déplacements sont rares, mais les grands flux globaux représentés sur les schémas ci-dessus sont significatifs.

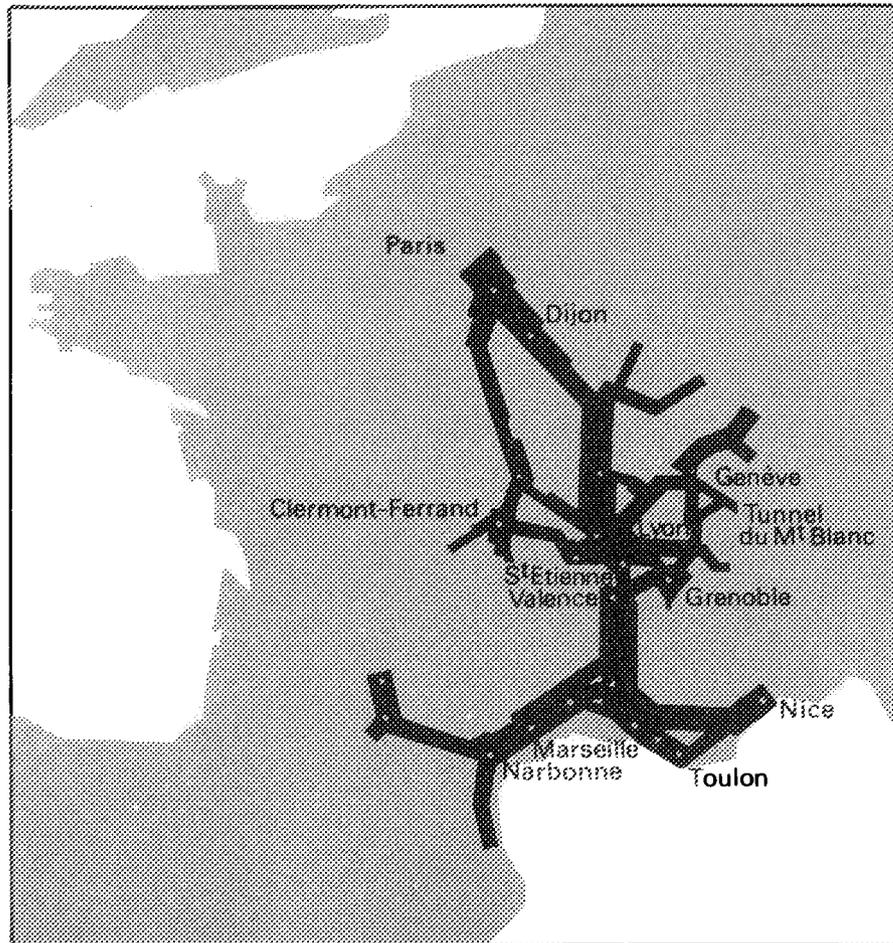
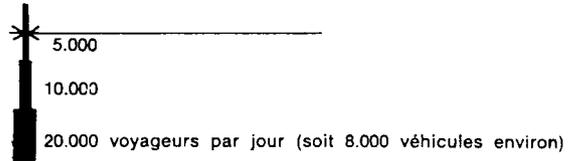
**L'essentiel des déplacements se fait sur le trajet Lyon-Paris, où passent annuellement de bout en bout 6 millions de personnes dans les deux sens, dont près du tiers s'arrête dans la région de Lyon, plus des deux tiers continuant sur Saint-Etienne, les Alpes ou le Midi. Ce chiffre croît de 6 à 7 % par an (doublement en 11 ans), le fer maintenant un trafic de 3,7 millions, le surplus étant le fait de la route ou de l'avion.**

**Mais les déplacements à longue distance se diversifient** et la multiplication des lignes aériennes à partir de Lyon le montre bien. Le développement des fonctions métropolitaines de Lyon, Saint-Etienne et Grenoble entraînera une augmentation importante des relations avec les autres métropoles européennes et mondiales, la prépondérance des liaisons avec Paris devant peu à peu s'atténuer.

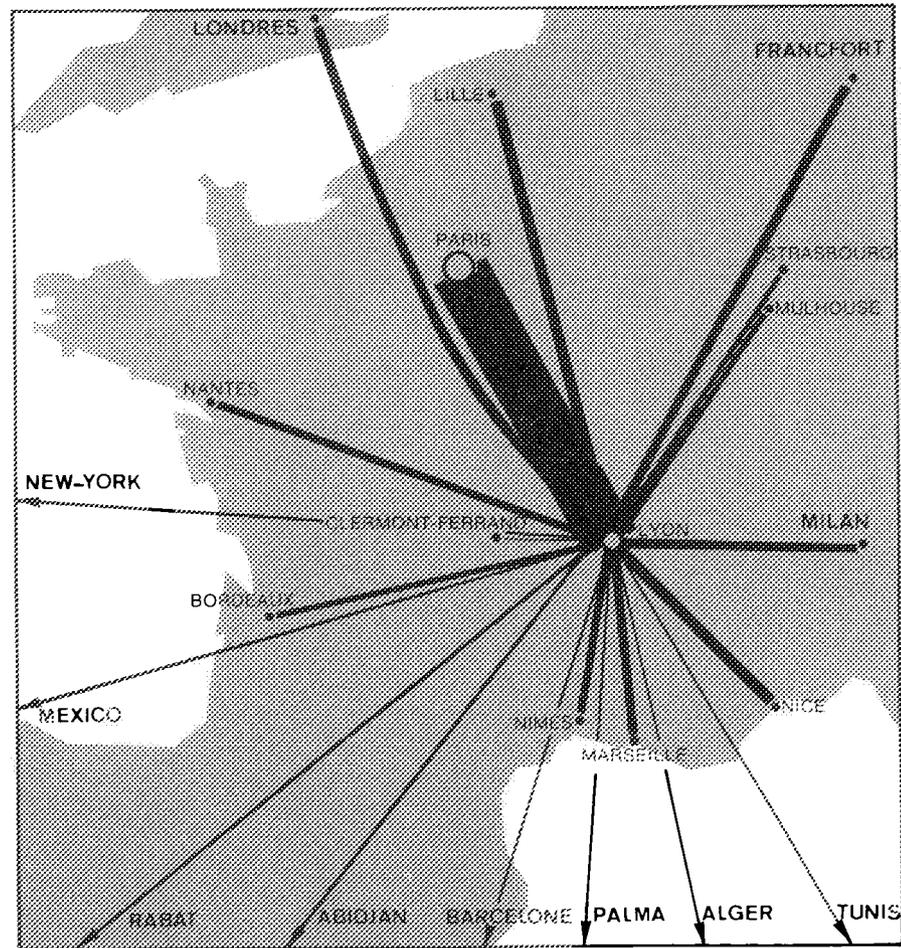
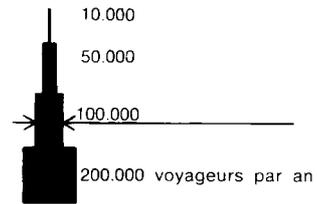
**Un phénomène très important est l'augmentation rapide des déplacements de loisirs**, que ce soit de fin de semaine ou de vacances ; les flux massifs entraînés, qui ont été estimés dans les parties de ce document traitant des loisirs, posent des problèmes d'autant plus redoutables que ce sont souvent eux, plus que les flux de semaine, qui obligeront à dimensionner les infrastructures routières à moyenne distance : Lyon-Midi, Lyon-Alpes, ou même Lyon-Beaujolais, Saint-Etienne - massif du Pilat, Grenoble - stations de sport d'hiver, etc.



## Trafic routier JOURNALIER en 1967



## Trafic aérien ANNUEL de Lyon en 1969



### VI - 1.3. — Transport de personnes à courte distance

Il s'agit essentiellement des déplacements dans les agglomérations et leurs environs et d'abord, bien entendu, des déplacements entre le domicile et le lieu de travail, dont chacun sait à quelles difficultés ils se heurtent en heure de pointe de la fin d'après-midi.

On ne peut ici que donner **quelques indications globales extraites d'études très détaillées faites sur les déplacements de personnes dans l'agglomération de Lyon en 1965.**

**Chacun de ses habitants se déplaçait pour des motifs divers en moyenne 2,6 fois par jour à l'intérieur de l'agglomération**, ce qui, pour 850 000 habitants, représentait 2 200 000 déplacements par jour et 800 millions par an. Ce chiffre moyen recouvre évidemment des situations très diverses, depuis les vieillards et enfants en bas âge qui ne sortent presque pas, jusqu'à certains adultes qui peuvent effectuer 6 ou 8 trajets dans la journée. Il convient de noter qu'à ces 2,2 millions de déplacements journaliers des habitants, **s'ajoutent ceux des personnes étrangères à Lyon** traversant l'agglomération, venant y travailler, y chercher des services ou s'y distraire.

Si l'on s'en tient aux seuls lyonnais, il était observé qu'ils effectuaient environ **la moitié de ces trajets à pied** : courses dans le quartier, aller et retour aux écoles, aller et retour au travail lorsque celui-ci est suffisamment proche, etc. **L'autre moitié, c'est-à-dire 1,1 million de déplacements, se faisait en 1965 par un moyen de transport** : véhicule individuel, autobus, « deux-roues », taxis, etc. et ceci dans la moitié des cas pour les trajets entre le domicile et le travail, dans plus d'un tiers à partir du domicile mais pour d'autres motifs et pour environ un dixième entre deux points dont

aucun n'est le domicile (lieu de travail, lieu d'achat, affaires, etc.).

Les moyens de transport utilisés, lorsque le déplacement ne se faisait pas à pied, étaient pour **la moitié la voiture**, pour près du tiers un **transport en commun** (autobus, trolleybus et autocar) et pour le **sixième un « deux-roues »**. Ces deux derniers moyens de transport sont d'ailleurs plutôt en régression au profit du véhicule individuel, dont la circulation augmente, pour les trajets intérieurs à l'agglomération dont nous nous occupons ici, de près de 10 % par an.

#### **Quelles sont les perspectives d'évolution de ces déplacements ?**

Leur nombre est en augmentation constante et rapide et d'abord pour la simple raison de **l'accroissement de population** qui, à Lyon, est actuellement de l'ordre de 2,5 % par an. Même compte tenu de la décongestion proposée sur des villes anciennes ou nouvelles, le schéma prévoit une population en fin de siècle supérieure de 60 % à celle de 1965.

Mais aussi, **chaque habitant se déplacera plus souvent et de moins en moins à pied**, en raison de l'élévation du niveau de vie et de l'accroissement des distances. Il a été prévu que, pour chaque habitant, le nombre de déplacements quotidiens par un moyen de transport devrait être multiplié par 2 à 2,5 environ d'ici la fin du siècle.

**Au total, les moyens de transports de l'agglomération lyonnaise devraient faire face — à condition d'en limiter l'extension grâce aux villes nouvelles et anciennes de la région urbaine — à une demande provenant des habitants trois à quatre fois supérieure en**

**2000 à celle de 1965.** (En 1985, cette demande serait deux fois celle de 1965). Il s'agira donc de 3,5 à 4 millions de trajets journaliers, soit environ 1,3 à 1,4 milliards par an.

**Des constatations et des prévisions similaires peuvent être faites pour l'agglomération stéphanoise ;** bien que les études de détail entreprises ne soient pas achevées, on peut penser que les phénomènes sont du même ordre de grandeur et évoluent dans le même sens.

**Enfin, nous rappellerons qu'à ces déplacements des habitants des agglomérations se superposent :**

— les déplacements des habitants de la grande banlieue ou de la région urbaine qui viennent travailler ou faire des courses (achats, services, etc.) dans l'agglomération,

— les déplacements de personnes qui, venant d'une autre ville ou d'une autre région, pénètrent dans l'agglomération où ils ont à faire et en repartent,

— les déplacements de transit des personnes qui traversent l'agglomération sans s'y arrêter.

**Il s'agit, à Lyon, de plusieurs centaines de milliers de personnes par jour.** (250 000 véhicules recensés quotidiennement en 1965 aux entrées et sorties de l'agglomération lyonnaise). Les fonctions métropolitaines des villes qui nous intéressent ne pourront en se développant, qu'accroître le nombre de personnes y ayant à faire et venant de la région ou même de plus loin. **Il ne faut pas qu'elles soient**

**empêchées de pénétrer aisément dans l'agglomération** par suite d'un encombrement provoqué par les déplacements des habitants mêmes de la ville.

**Le seul véritable problème, devant ces perspectives et ces impératifs, est d'assurer au mieux ces déplacements, qui ne pourront à l'évidence utiliser les moyens actuels.** On peut alors procéder de deux façons, d'ailleurs complémentaires :

— **éviter par divers moyens une croissance exagérée des déplacements :** journée continue, étalement des horaires de travail ; exode du centre, lieu le plus encombré, des emplois qui peuvent être localisés ailleurs et de certains commerces journaliers ; localisation des lieux d'emploi (notamment industries) près des lieux d'habitation ; création des villes nouvelles pour éviter une augmentation trop forte de la population, etc.

— **adapter les moyens de transport aux besoins :** au prix de la place de parking (5 à 20 000 F), du kilomètre d'autoroute urbain (40 à 50 millions de F) ou d'un tunnel routier à 2 x 2 voies (100 millions de F) — lesquels ne permettent de faire passer, dans chaque sens, que 3 à 5 000 véhicules par heure —, **il est exclu de permettre à tous les habitants de l'agglomération de Lyon de continuer à se déplacer de plus en plus en voiture. Une politique de transports en commun est indispensable, à Saint-Etienne comme à Lyon. Et cette politique doit être orientée par la politique suivie en matière d'urbanisme : localisation de l'habitat, des services et des emplois, pour constituer un tout cohérent.**

**La qualité de la vie urbaine et de la métropole en dépend en grande partie.**

Les deux exemples ci-dessous montrent l'importance du problème.

a) **Un grand ensemble de 10 000 logements** comme on en construit actuellement, à Lyon et dans d'autres grandes villes, abrite environ 35 000 personnes, dont 14 000 environ travaillent en dehors de chez elles.

**S'il n'y a pas d'emplois sur place** — à part les commerces et services divers de la cité — 12 à 13 000 travaillent à l'extérieur du grand ensemble et reviennent chez eux le soir. Les comptages montrent que 60 % environ, soit 7 à 8 000, effectuent ce retour dans « l'heure de pointe » (18 h 00 à 19 h 00). A cette heure rentrent également chez eux des écoliers, étudiants ou des personnes ayant effectué des achats : 2 à 3 000.

**Au total 10 000 personnes environ reviennent à l'heure de pointe de la fin d'après-midi.**

Si elles étaient toutes en voitures, avec, comme on l'observe, 1,5 personnes en moyenne par voiture, on aurait 6 à 7 000 voitures de retour dans une heure ; et si elles revenaient toutes de la même direction, **il faudrait une autoroute à quatre voies dans chaque sens pour desservir ce grand ensemble...**

Même en espérant un certain étalement des retours et en organisant plusieurs voies d'accès, **il est nécessaire de prévoir des transports en commun.**

b) **Le stationnement dans le centre de Lyon.**

La partie de la ville comprenant la **presqu'île entre Perrache**

**et la Croix-Rousse et la rive gauche du Rhône jusqu'aux voies de chemin de fer** occupe environ 550 ha.

Il y avait en 1962 140 000 emplois et l'on en prévoit 155 000 en 1976, ce chiffre devant continuer à augmenter avec le développement des commerces, services et spectacles du centre de la métropole. On y trouvait 88 000 logements, ce chiffre devant au contraire diminuer par rénovation, transformation en bureaux, etc.

Le nombre de **places de stationnement** pour voitures n'était en **1964** que de **45 000** sur voirie et hors voirie.

Un calcul a été fait des **besoins en 1980**, c'est-à-dire pour un avenir assez proche : **à condition que les Lyonnais n'utilisent pas plus leur voiture qu'en 1964, il faudrait doubler les places de parking, c'est-à-dire en construire 45 000 en 10 ans.** Ce chiffre, déjà bien trop élevé, serait très insuffisant si la circulation automobile continuait à se développer sans limitation stricte.

Il est hors de doute qu'on ne pourra le réduire à un nombre raisonnable **et résoudre véritablement le problème de l'accès au centre, que par une politique délibérée et massive de promotion des transports en commun.**

## Déplacement de personnes dans l'agglomération lyonnaise.

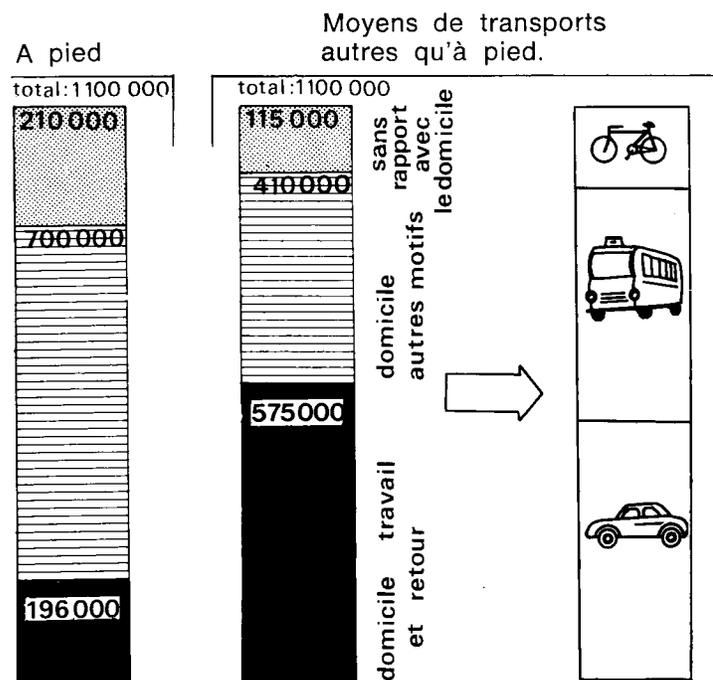
Chaque habitant de l'agglomération lyonnaise se déplace en moyenne 2,6 fois par jour : 2.200.000 déplacements en 1965 dont environ :

- la moitié à pied,
- la moitié par un autre moyen.

Les déplacements qui ne s'effectuent pas à pied sont faits :

- pour moitié en voiture, et cette proportion augmente,
- pour un tiers en transport en commun, proportion qui diminue peu à peu,
- pour un sixième sur " deux roues ", proportion qui diminue également.

### Déplacements effectués en 1965.

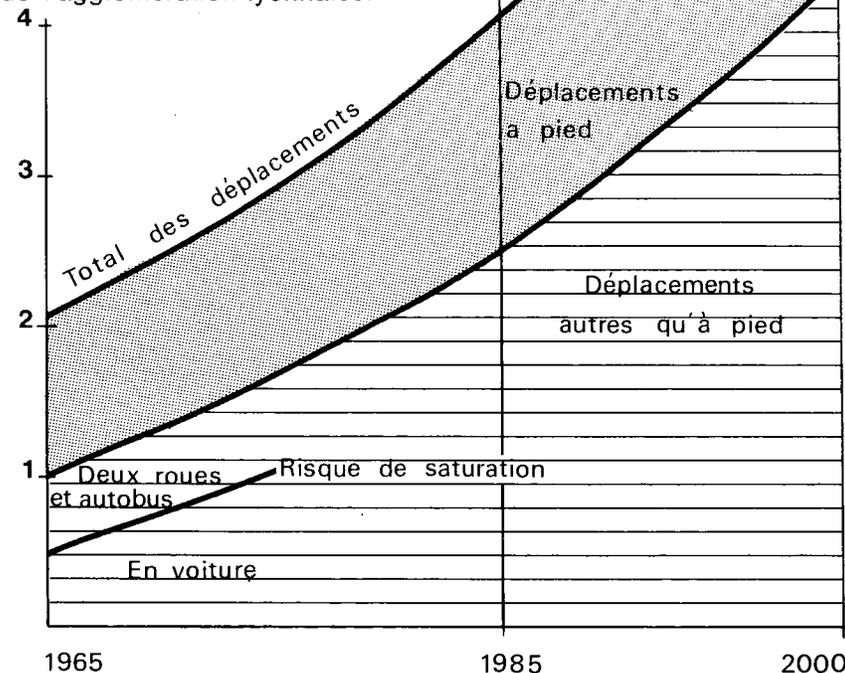


### Perspectives d'évolution

Les déplacements à pied n'augmenteront guère qu'en proportion de la population.

Les autres déplacements augmentent très rapidement. Le problème est de savoir comment les assurer, et surtout si l'on pourra continuer à accepter qu'ils se fassent en proportion croissante par voiture particulière.

Nombre de déplacements par jour des habitants de l'agglomération lyonnaise.



## VI - 2. — L'ORGANISATION PROPOSEE POUR LES TRANSPORTS

Dans la seconde partie de ce chapitre, nous examinerons comment le schéma d'aménagement propose des solutions aux problèmes évoqués ci-dessus. Cet examen sera fait par nature de moyen de transport et donc par type d'infrastructure à mettre en place, chaque moyen de transport : route, fer, etc. pouvant répondre à un ou plusieurs des besoins exprimés : marchandises, personnes, etc.

### VI - 2.1. — La voie d'eau

La canalisation du Rhône de Marseille à Lyon et l'aménagement de la Saône de Lyon à Dijon, ou plutôt à Saint-Symphorien, est une **œuvre de longue haleine entreprise depuis plusieurs dizaines d'années et actuellement en voie d'achèvement**. Les programmes mis au point permettent de présenter l'échéancier suivant :

- 1968 Mise en service de l'appointement pétrolier et du quai minéralier à Fos-Marseille.
- 1974 Mise en service de transports par « convois poussés » de Fos jusqu'à Saint-Symphorien, avec quelques restrictions de tonnage et de circulation en raison de deux aménagements encore à réaliser sur le Rhône.
- 1976 Achèvement complet de l'aménagement de Fos à Saint-Symphorien pour convois poussés de 3 000 T.

Dès 1974, l'abaissement prévisible du tarif de fret permettra des transports économiques de pondéreux de la mer jusqu'à la région Rhône-Alpes.

#### Ce programme à court terme peut se prolonger :

— **par la liaison complète avec la Mer du Nord** au moyen des jonctions par le Rhin (voie Alsacienne) et par la Moselle (voie Lorraine) ;

— **par une antenne sur le Rhône en amont de Lyon jusqu'à la zone industrielle de Loyettes**, de 3 à 4 000 ha, à proximité de l'Ensemble Urbain Meximieux-Ambérieu. Il s'agira d'examiner en temps opportun si cette réalisation est rentable en fonction du type d'industrie appelé à s'implanter à Loyettes ; il est plus probable que les industriels ayant besoin de la voie d'eau s'installeront sur l'axe principal, dans l'aire métropolitaine et en dehors.

Il est certain que ce qui intéresse le plus la métropole est la liaison économique avec son débouché sur la mer, au Sud, afin de faciliter ses approvisionnements en matière première ou produits semi-finis.

## Voie d'eau

PIERRE-BENITE : écluses réalisées

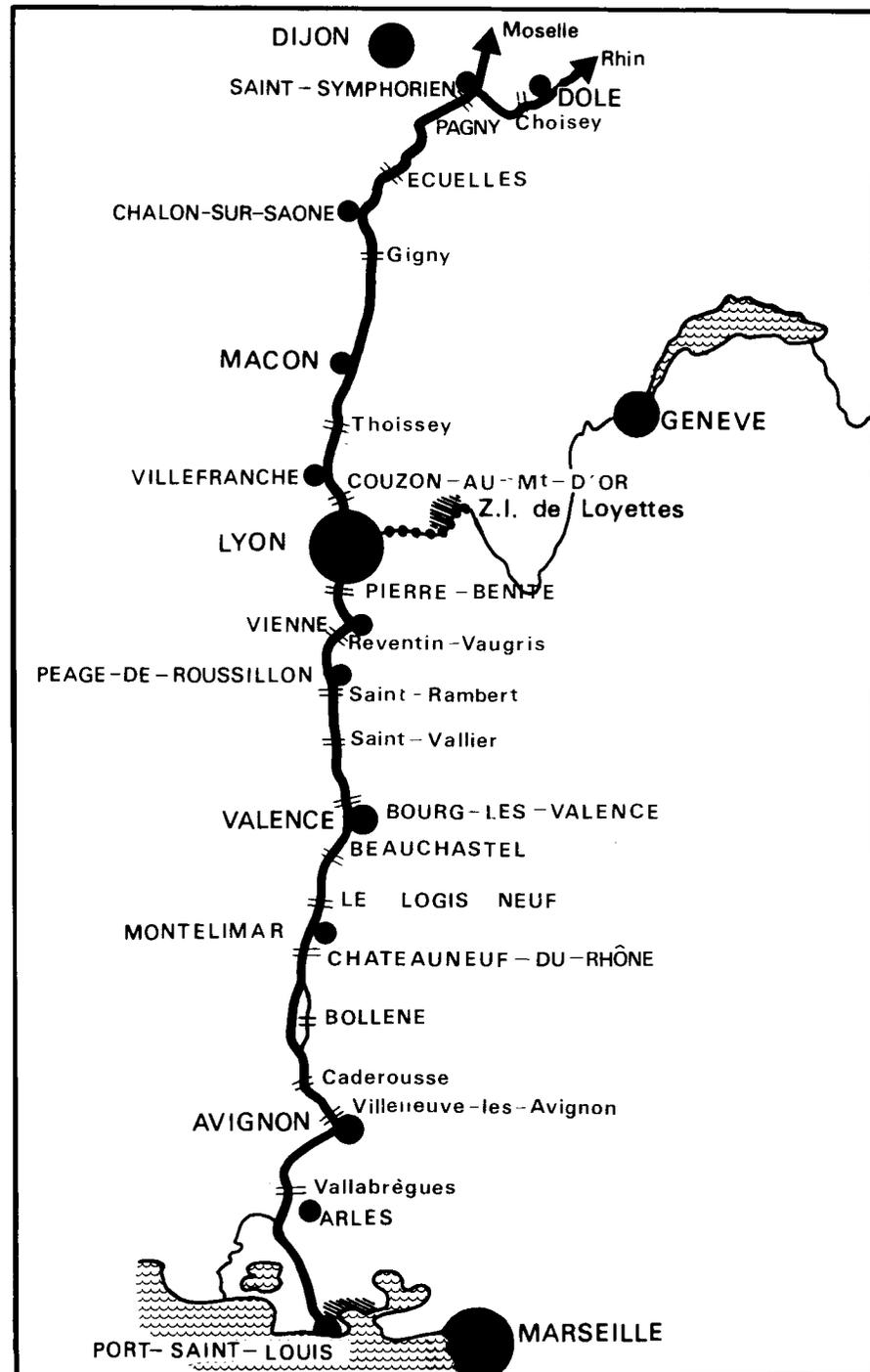
Reventin-Vaugris : écluses prévues

Le schéma ci-joint représente la voie navigable de Fos à Saint-Symphorien près de Dijon, avec l'indication des écluses réalisées et prévues, ainsi que, en pointillé, l'antenne Lyon-Loyettes dont la possibilité de réalisation doit être réservée.

Il ne représente pas les ports existants ou projetés, ceux-ci étant trop nombreux. Il faut cependant prévoir pour l'avenir deux types de ports :

— les ports publics, où le trafic se fera de plus en plus par "containers" et qui seront peu nombreux car leur équipement sera très coûteux. Dans l'aire métropolitaine, il y a place pour deux ou trois ports de ce type : à Lyon, à Villefranche et éventuellement à Givors pour la desserte de Saint-Etienne ;

— les ports industriels desservant directement les établissements situés au bord même de la voie navigable. Il s'agit alors d'un équipement des zones industrielles à réaliser au fur et à mesure des besoins.



## VI - 2.2. — Fils et tubes

Ils intéressent essentiellement le transport d'énergie, mais aussi, pour les tubes, de matières premières et produits divers liquides et sans doute bientôt solides.

**Les fils** sont destinés au transport de l'énergie électrique. Une étude réalisée par l'E.D.F. sur les besoins à long terme de l'ensemble de la région Rhône-Alpes donne les perspectives suivantes de consommations annuelles (en Terawattheure = 1 milliard de Kwh).

1968 : 16 Twh (dont 13 livrés en haute tension)  
1975 : 29 Twh  
1985 : 52 Twh  
2000 : 100 Twh (soit l'équivalent de la consommation totale française en 1966).

Une répartition de cette consommation dans les grands sites urbains et une prévision de localisation des centrales de production ont permis d'ébaucher un plan du réseau de transport 2000 des régions lyonnaises et stéphanoises, défini par de larges « couloirs » où seront rassemblées les principales lignes.

Les principaux couloirs sont représentés sur le plan ci-joint ; ils ont été étudiés pour « couper » le moins possible le paysage, notamment dans l'Est lyonnais et pour ne pas gêner les urbanisations et zones industrielles.

**Les tubes** existent déjà en nombre important dans l'aire métropolitaine :

— gazoduc apportant et distribuant le gaz, notamment celui de Lacq ;

— oléoduc de produits pétroliers bruts « Sud-Européen » desservant au passage la raffinerie de Feyzin (en cours de doublement) ;

— oléoduc de produits pétroliers finis remontant des raffineries de Berre jusqu'aux points de distribution dans la région Rhône-Alpes ;

— « pipe-line » d'éthylène reliant Feyzin aux usines utilisatrices de l'Ain et de l'Isère ;

— saumoduc Hauterives-Grenoble.

Il est difficile d'établir un plan à long terme pour ce genre de transport, tributaire des nouvelles découvertes pour l'approvisionnement en gaz (Mer du Nord ? arrivée par bateau à Fos ?), de la technologie et des nouvelles productions industrielles pour les matières premières, semi-finies ou finies.

On peut simplement :

— affirmer que la consommation croissante amènera à **multiplier les tubes** pour produits pétroliers de Fos jusque dans la région lyonnaise, ainsi que les tubes de gaz.

— recommander que soient étudiés dans les régions urbaines, comme pour les lignes électriques, quelques couloirs où l'on planterait de préférence les nouveaux tubes, bien que leurs servitudes soient faibles.

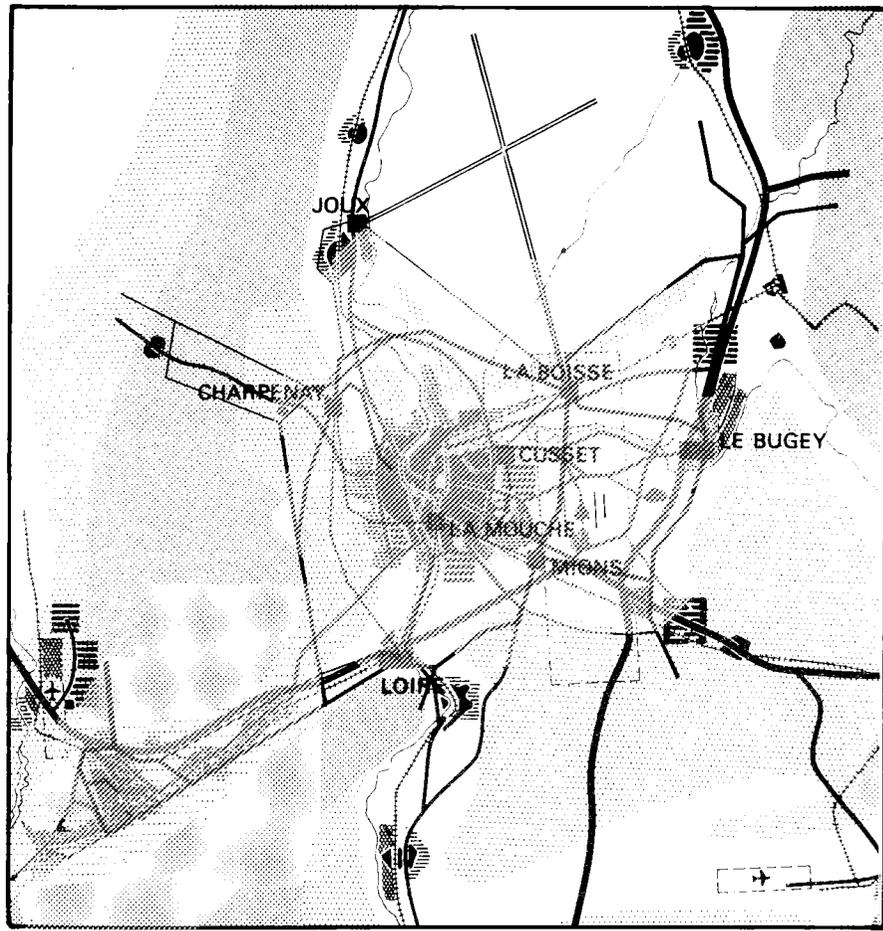
---

Le projet initial de « pipe-line » de produits pétroliers Méditerranée - Rhône prévoyait le branchement sur le tronc commun de trois antennes : Genève, Saint-Etienne, Dijon. Mais l'autorisation de construire et d'exploiter l'oléoduc ne mentionnait pas la réalisation prochaine de la branche stéphanoise. Le raccordement de la région stéphanoise à l'oléoduc est particulièrement important. Il serait de plus haut intérêt que la branche vers Saint-Etienne soit réalisée le plus rapidement possible.

# Principaux couloirs de lignes électriques dans les régions de Lyon et Saint-Etienne.

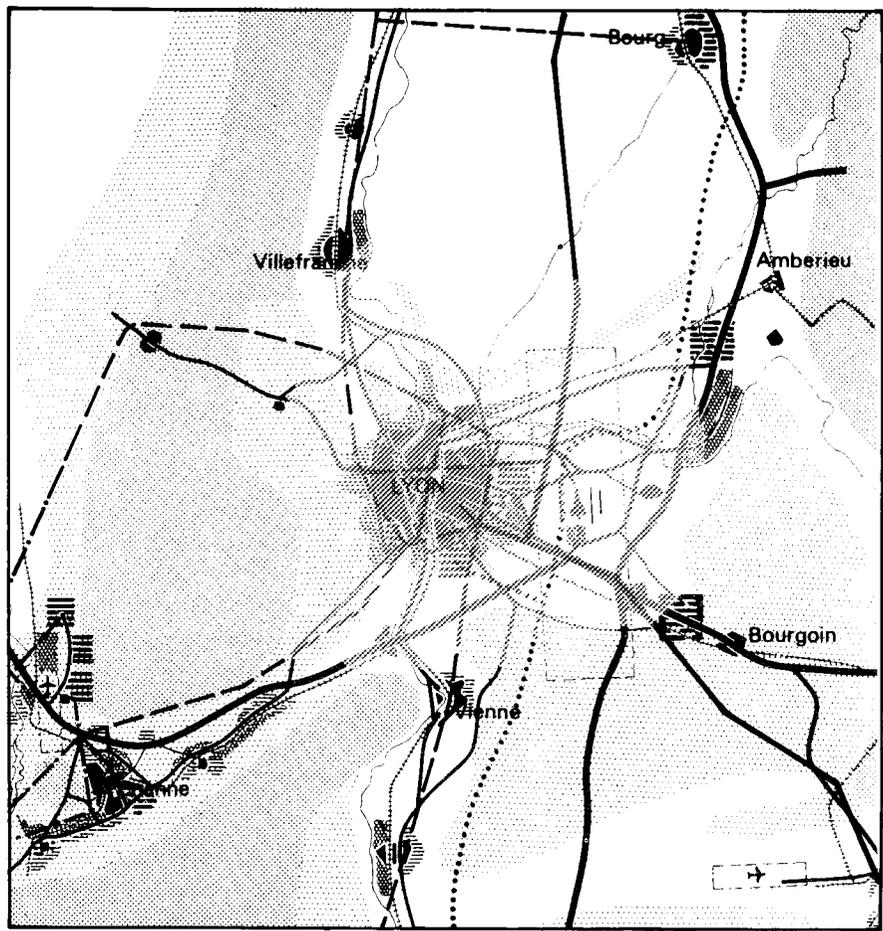
Projet E.D.F. 2000

- Centrale
- Poste de transformation



# Réseau actuel de tubes dans les régions urbaines de Lyon et de Saint-Etienne.

- Pipe Etel
- ..... Pétrole Brut
- Gaz de Lacq
- - - - Feeder de gaz de houille



### VI - 2.3 — Transports aériens

Le besoin de relations rapides et fréquentes d'une véritable métropole avec les capitales et métropoles mondiales nécessite l'utilisation des **transports aériens de personnes pour les distances supérieures à celles qui sont franchies en 2 ou 3 heures par les transports terrestres**. Mais l'activité économique métropolitaine développera aussi la demande de **fret aérien**, surtout dans une région non propice à l'industrie très lourde, dans des proportions considérables.

#### a) Transport aérien de personnes

Pour les lignes commerciales, la métropole sera équipée de trois aéroports :

— à **Saint-Etienne et Grenoble, des aéroports « moyen-courrier » reliant leur région urbaine** à Paris, puis progressivement aux villes d'Europe, Afrique et Moyen-Orient et permettant éventuellement quelques long-courriers ; il s'agit de Saint-Etienne-Bouthéon (à déplacer un peu plus loin dans la plaine du Forez si la technique l'exige un jour) et de Grenoble - Saint-Geoirs, susceptibles d'aménagement portant leur capacité jusqu'à plusieurs millions de passagers annuels.

— à **Lyon, un aéroport desservant la région urbaine de Lyon** (2,5 à 3 millions d'habitants) **pour les lignes moyen-courrier et la région Rhône-Alpes élargie** vers le Nord et l'Ouest mais peut-être amputée de la Haute-Savoie desservie par Genève (7 à 8 millions d'habitants) **pour les lignes long-courrier**. Le graphique ci-joint indique sommairement les prévisions de trafic de cet aéroport qui, très approximativement, atteindrait vers 1973 l'importance du Bourget de 1967 et vers 1985 la taille d'Orly de 1967.

Il s'agit donc d'un **équipement métropolitain de toute première importance**.

Le site de Bron permet d'attendre 1973-1974 avec des restrictions (piste un peu courte) pour les quelques long-courriers. Au-delà, il faudrait tout de suite une deuxième piste plus longue, puis doubler ou tripler les installations avant 1980, date à laquelle on ne pourrait plus augmenter la capacité : il est en effet exclu de prévoir à Bron un aéroport du type d'Orly 1967, qui serait nécessaire vers 1985 ; il faudrait alors abandonner ces investissements récents et extrêmement coûteux.

C'est pourquoi **il a été décidé de construire pour 1974 un nouvel aéroport à Satolas**, dans un site extrêmement propice situé à une douzaine de kilomètres plus à l'Est, capable de recevoir au début 3 à 4 millions de passagers annuels et susceptible d'être agrandi au fur et à mesure des besoins jusqu'à une capacité de 20 à 30 millions.

Pour l'**aviation de voyage, grand tourisme et affaires**, il faut prévoir :

— à **Saint-Etienne et Grenoble**, au moins un aéroport spécialisé supplémentaire dans 15 à 20 ans,

— **dans la région urbaine de Lyon**, en plus de Satolas, un aéroport pour chaque Centre urbain nouveau, un vers Villefranche, un autre dans les environs de Vienne - Péage-de-Roussillon et au moins deux aéroports dans la périphérie de l'agglomération. L'un doit être prévu avant 1985 et **il est tout indiqué de conserver à cet usage une partie de l'aéroport actuel de Bron, déjà suffisamment équipé**,

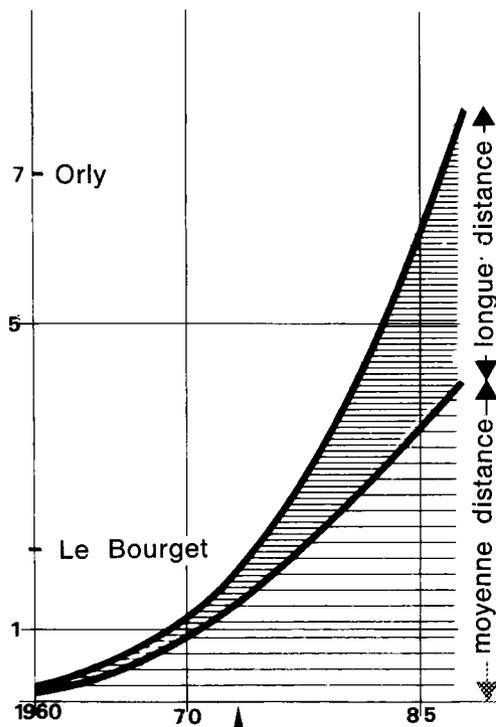
## Schéma de principe d'aménagement des aéroports de la métropole Lyon - Saint-Etienne - Grenoble.

— Satolas est remarquablement situé et facilement accessible, aussi bien pour la région urbaine de Lyon que pour les trois villes métropolitaines et l'ensemble de la Région.

— Les zones de **nuisances de bruit** ne pourront être définies avec précision qu'après études détaillées. Il faut actuellement ne construire qu'en cas de stricte nécessité dans des zones rectangulaires, orientées dans le sens des pistes ; pour Satolas, la zone mesure environ 40 km x 8 ou 9 km dans le sens Nord-Sud.

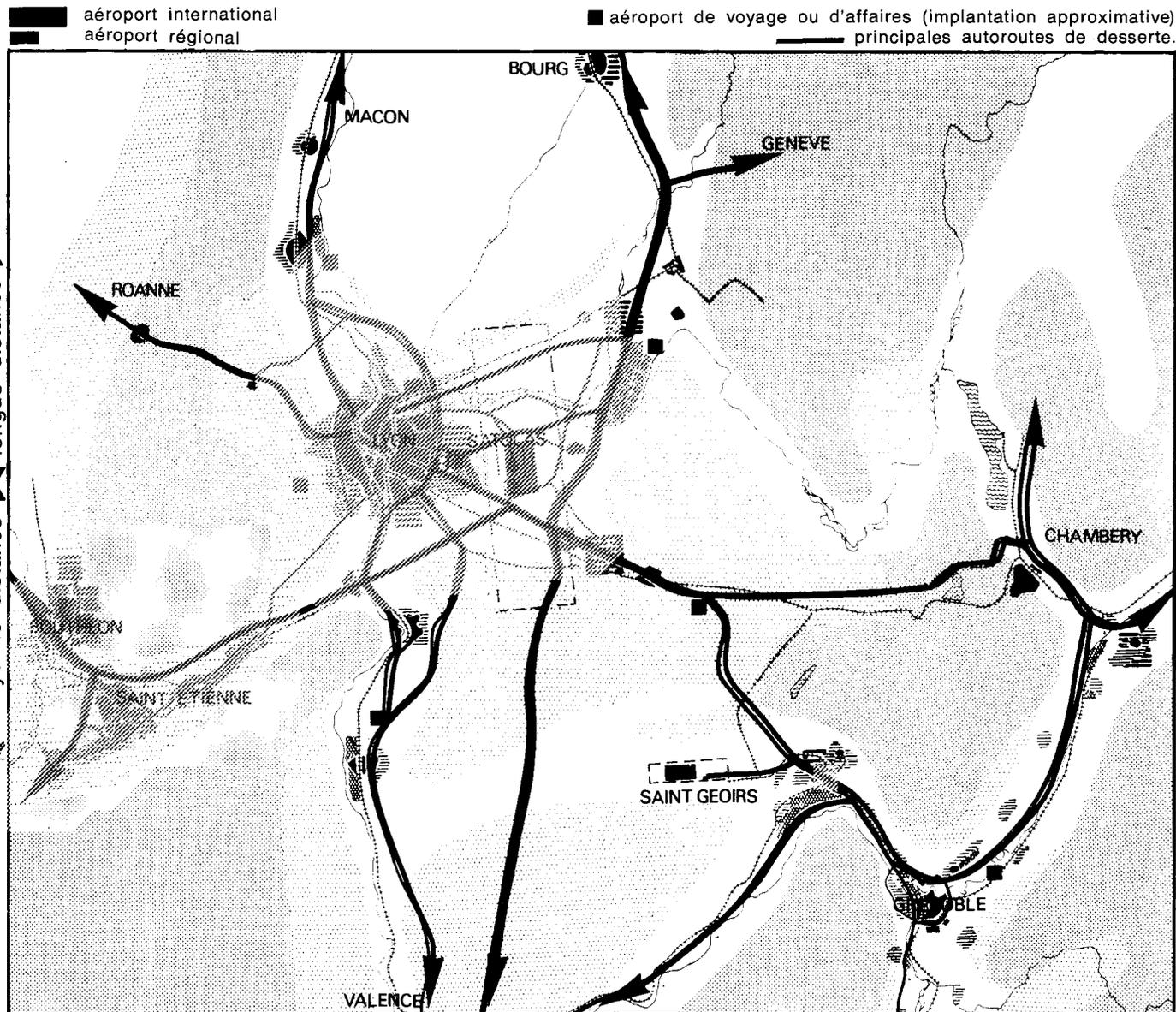
### Prévisions sommaires de trafic de passagers sur l'aéroport de Lyon

Millions de passagers annuels (arrivée + départ + transit compté une fois).



### Mise en service de SATOLAS

A partir de 1975-80, la demande est telle (augmentation de 15 % par an) que les lignes long courrier pourront progressivement être décentralisées de PARIS, où les aéroports seront de plus en plus encombrés.



**très bien situé dans l'Est lyonnais au cœur même de la zone d'équipements métropolitains et régionaux de Bron et qui sera facilement relié au centre** par le métro et deux autoroutes projetées ; ce petit aéroport entraînera d'ailleurs moins de nuisances que le trafic commercial de 1969-70 et permettra de libérer 3 à 400 hectares du terrain actuel.

L'autre, à prévoir pour après 1985, pourrait se trouver dans l'Ouest lyonnais et son site devrait être réservé le plus tôt possible.

#### b) Fret aérien

Il faut s'attendre à un développement considérable de ce moyen de transport, surtout dans une région comme celle de Lyon vouée à des industries souvent légères et à haute valeur ajoutée. Il est certain qu'un **plan à long terme doit envisager à Lyon des trafics se comptant en millions de tonnes par an** et non plus, comme aujourd'hui, en milliers ou dizaines de milliers. L'aéroport de Francfort escompte 1,2 million de tonnes en 1975 et 2 millions en 1980, et s'y prépare activement.

Même si son développement n'est pas aussi rapide, Lyon-Satolas devrait être le **grand aéroport de fret du Sud-Est français** : sa situation, les plans actuels et les disponibilités de terrains sur le site lui-même et à proximité le permettent. Il convient alors de **réserver soigneusement les abords dans un très large périmètre** pour que le moins d'habitants possible soient gênés par ce genre de trafic, qui s'effectuera souvent de nuit.

### VI - 2.4. — Transports par fer

**Le chemin de fer est un moyen de transport rapide pour les moyennes distances, affranchi des conditions atmosphériques, pénétrant au cœur des villes et surtout de très grande capacité** : l'ensemble des lignes françaises est utilisé bien au-dessous de ses

possibilités. Peu de lignes sont proches de la charge maximum : dans notre région, il s'agit essentiellement de l'axe Nord-Sud entre Dijon et Lyon (au Sud le dédoublement sur les deux rives du Rhône permet un large accroissement de trafic). Les aménagements prévus dans la métropole sont liés aux différents besoins.

#### a) Marchandises

Sur les grands itinéraires, d'abord, **un dédoublement est en cours d'achèvement (électrification) entre Dijon et Lyon par l'Est** : Louhans, Bourg-en-Bresse et Ambérieu. Les grands **triaux** seront regroupés dans des installations neuves : à Sibelin (en cours) au Sud de Lyon et à Ambérieu-Ambronay (projeté) au N.-E. de Lyon sur l'itinéraire mentionné ci-dessus. Ces réalisations permettront de faire face aux besoins pendant plusieurs décennies. Il faudra cependant **desservir les futurs grands sites industriels**, notamment celui de Loyettes, par un raccordement en cours d'étude sur la ligne aménagée précitée, raccordement profitant du futur triage d'Ambérieu-Ambronay. De plus, des aménagements et peut-être un raccordement nouveau (passant par Satolas) à la ligne Lyon-Bourgoin sont à prévoir pour la desserte des industries de l'Est lyonnais proche.

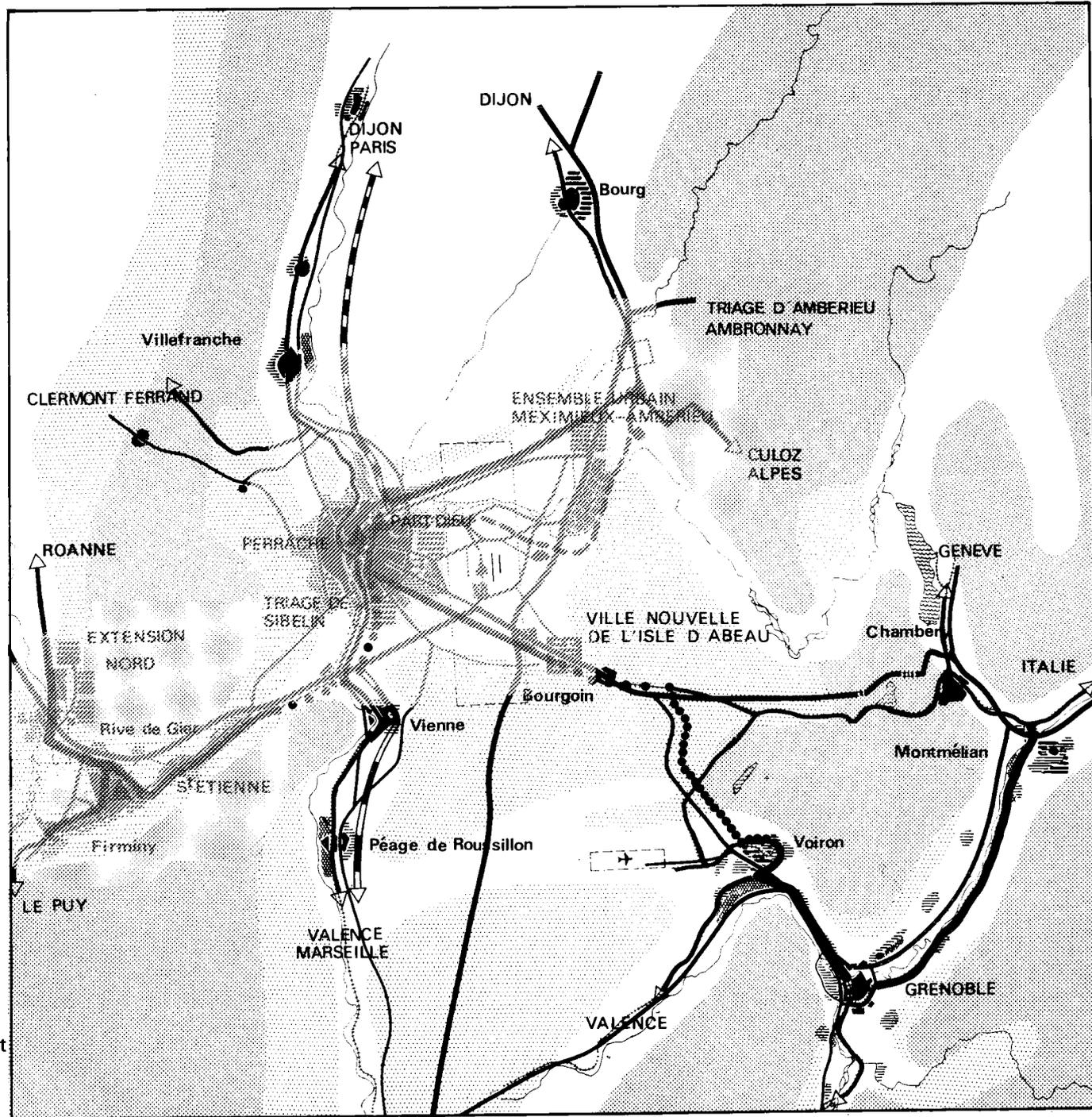
#### b) Voyageurs. Trois problèmes sont posés :

• **Les transports à moyenne distance** (intérieurs à la région, liaisons avec Paris, Bourgogne et Midi) pourront être considérablement améliorés **en rapidité et en fréquence** par les projets de trains rapides et notamment le turbo-train :

— sur Paris-Lyon, réalisable en deux heures sur une voie nouvelle se branchant sur les voies actuelles aux entrées des deux agglomérations et **donc accédant aux centres**,

— sur Lyon-Marseille, où la ligne actuelle permet de gagner un tiers du temps,

**Réseau ferré principal  
de la métropole  
Lyon-Saint-Etienne-Grenoble.**



— lignes principales existantes

**Aménagements projetés**

— lignes existantes sur lesquelles seront organisés des trains de «banlieue» rapides et fréquents

- - - nouvelle ligne projetée pour la desserte des zones industrielles de l'Est lyonnais

**liaisons métropolitaines rapides**

••••• sur infrastructure nouvelle

••••• sur ligne existante

**liaisons inter-régionales rapides**

— sur infrastructure nouvelle

— sur ligne existante

□ triage en cours d'aménagement ou projetés

▲ gares principales des centres des villes métropolitaines

— sur Lyon - Saint-Etienne et Lyon - Grenoble, où des améliorations de lignes permettraient des liaisons de centre à centre respectivement réduites à 30 ou 35 minutes et moins d'une heure.

Il conviendra évidemment, lorsque les études seront suffisamment poussées, **de comparer les avantages et inconvénients de ce type de transport avec les autres projets susceptibles de répondre aux mêmes besoins** : aérotrain ou airbus par exemple, afin d'éviter les doubles emplois et d'arriver à une bonne coordination d'ensemble.

• **Les transports à courte distance**, à l'intérieur des zones urbaines, pourront utiliser massivement, pour des trains de banlieue rapides et fréquents, les lignes encore loin d'être saturées de Lyon-Meximieux (Ensemble Urbain Meximieux-Ambérieu), Lyon-Bourgoin (ville nouvelle de l'Isle d'Abeau), les lignes en étoile autour de Saint-Etienne (vers Firminy, Rive-de-Gier et l'extension Nord) et la ligne Voiron-Grenoble-Montmélian. Nous reverrons ce point au paragraphe traitant des transports à l'intérieur des zones urbaines.

• **L'organisation des gares de Lyon** : La gare « Part-Dieu - Brotteaux » qui sera liée au centre directionnel de la Part-Dieu, sera un aboutissement normal pour un grand nombre de lignes régionales et de grande banlieue. **Mais il est indispensable qu'elle soit aussi le point d'arrivée du turbo-train**, puisque la Part-Dieu est destinée à devenir le centre d'affaires de Lyon. Sous cette réserve, on peut imaginer une répartition du trafic entre Perrache et la gare future. Cependant il paraît plus réaliste de **grouper l'ensemble du trafic dans la seule gare de la Part-Dieu**, cette seconde solution ayant l'avantage de la commodité d'exploitation.

## VI - 2.5. — La route

A l'échelle de la métropole, nous ne traiterons pas des routes ordinaires, dont le rôle dans les zones rurales est cependant irremplaçable, ni, dans le présent paragraphe, des voies rapides et autoroutes urbaines qui seront examinées plus loin. Nous nous intéresserons essentiellement aux grandes liaisons régionales et interrégionales.

Compte-tenu de ce que :

— une route à deux voies peut normalement supporter 4 à 6 000 véhicules/jour, et une route à trois voies 5 à 8 000 si la topographie permet ce type de route,

— une voie expresse ou route à quatre voies peut admettre 12 à 18 000 véhicules/jour,

— une autoroute à 2 x 2 voies permet un trafic de 30 à 40 000 véhicules/jour, soit environ 3 000 dans chaque sens à l'heure de pointe,

— le trafic général de 1968 devrait être plus que doublé en 1985 et sans doute quadruplé vers la fin du siècle,

**des études prévisionnelles ont pu être faites. Elles ont montré que le réseau de la carte ci-après satisfaisait à peu près aux besoins estimés de l'an 2000.** Il se caractérise :

a) **Dans le sens Nord-Sud, par des améliorations progressives au réseau autoroutier en cours d'achèvement en 1969 (A6 et A7) :**

— doublement par la « **rocade Est de Lyon** », de **Villefranche au Sud de Vienne** et par une « **rocade Ouest** » beaucoup plus courte dans l'agglomération lyonnaise,



Photo J.C. GOURMEL

— **nouvelle autoroute générale rapide du sillon rhodanien** de Dijon et Chalon jusqu'à Valence (pouvant être prolongée au Sud) passant par Bourg-en-Bresse (où un embranchement se fera vers l'Alsace au Nord-Est), la ville nouvelle de l'Isle-d'Abeau et l'ensemble urbain Meximieux-Ambérieu.

b) **Dans le sens transversal**, par :

— **une transversale venant de Clermont-Ferrand**, évitant Saint-Etienne au Nord, doublant l'autoroute A 47 entre Saint-Chamond et Rive-de-Gier, empruntant cette même autoroute A 47 de Rive-de-Gier à Givors, croisant l'autoroute A 7 à Givors-Chasse, passant aux abords de Satolas, se poursuivant par l'autoroute A 43 **vers Chambéry, puis Montmélián, le tunnel de Fréjus et Turin.**

— une autoroute **Bourgoin-Grenoble**, reliant les deux régions urbaines métropolitaines de Lyon et Grenoble,

— au Sud-Ouest, une autoroute **Lyon - Rive-de-Gier** joignant directement les deux régions urbaines métropolitaines de Lyon et Saint-Etienne et doublant à terme la liaison très prochainement réalisée par Givors,

— une autoroute **Pont-d'Ain-Genève** permettant les liaisons Paris-Genève et Lyon-Genève, ainsi que Midi-Genève,

— au Nord-Ouest, une autoroute **Lyon-Roanne** remplaçant à long terme la route actuelle en cours d'amélioration. La RN 82 reliant Saint-Etienne à Roanne sera, au cours du VI<sup>e</sup> Plan, transformée en autoroute jusqu'à Veauce. La prolongation au-delà de la Loire serait amorcée ultérieurement.

Ce réseau satisfait aussi bien aux besoins de la métropole elle-même et de sa région, qu'aux échanges entre celle-ci et l'extérieur, ainsi qu'au transit à travers la région.

**Il est hiérarchisé, non pas en raison du volume du trafic supporté**

**mais du caractère de ce trafic :** une autoroute interrégionale telle que le « second axe Nord-Sud » passant à proximité des centres urbains nouveaux recevra sans doute moins de véhicules que l'axe actuel A 6 - A 7 passant par Lyon, mais il sera nécessaire de donner aux usagers, qui effectueront un long parcours, la possibilité d'une grande vitesse et un « agrément » moins utiles sur de plus courtes liaisons. Le tracé devra être très coulant, les abords soignés et les échangeurs espacés. Il devra en être de même sur les axes transversaux Clermont-Ferrand-Chambéry et Lyon-Genève, dont quelques tronçons en construction ou à l'étude devront être prévus pour cette fonction.

**Ce réseau sera bien entendu réalisé progressivement**, les besoins de 1985, par exemple, n'exigeant pas une telle densité de voies et nous verrons dans le chapitre consacré aux étapes comment il conviendra d'ordonner sa construction.

## **VI - 2.6. — L'organisation des transports dans les zones urbaines**

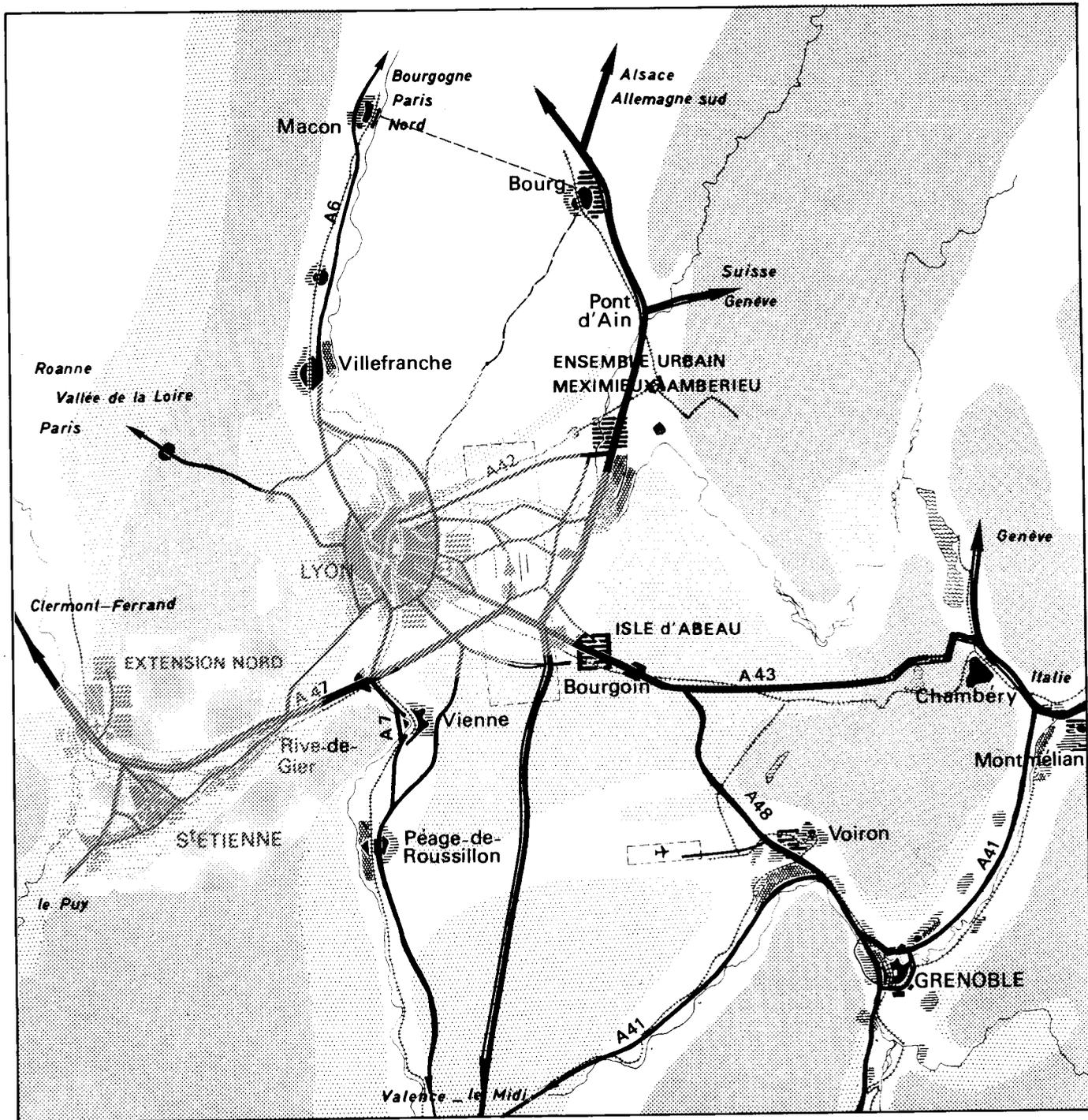
C'est, nous l'avons vu, le problème le plus crucial et sans doute le plus difficile à résoudre.

Le présent schéma ne présente pas un plan d'organisation détaillé, qu'il n'est d'ailleurs pas possible d'établir à un horizon de trente ans et qui est du ressort des études d'agglomérations, mais **il propose quelques principes et les lignes générales d'un aménagement à la mesure des besoins.**

a) **Dans la région urbaine de Lyon, il faut distinguer quatre zones :**

● **le centre de l'agglomération ;** nous avons vu que c'était le **domaine essentiel du transport en commun ;** à moins de supprimer tout trafic automobile, ce qui doit être prévu — mais seulement pour quelques rues —, les transports en commun par **autobus**, à

## Autoroutes de la métropole Lyon-Saint-Etienne-Grenoble.



**Autoroutes rapides de grand transit**

**Autoroutes régionales de liaison  
des principales régions urbaines**

**Autoroutes ou voies rapides inté-  
rieures aux régions urbaines**

Rappelons que l'épaisseur des traits n'est pas proportionnelle au trafic, qui est beaucoup plus important sur les autoroutes urbaines (souvent à 2 x 3, ou 4 ou même 5 voies) que sur les grandes liaisons, dont certaines pourront n'être qu'à 2 x 2 voies, mais qui devront être traitées avec un soin particulier (rapidité, aspect, etc...).

débit limité en heures de pointe même avec des « voies réservées » pourtant nécessaires, ne pourront suffire.

**C'est dans le centre que le transport en commun en « site propre », type métro, trouve sa pleine justification.** Les trois lignes projetées à long terme en desserviront la plus grande part, compte tenu de ce que chacune irrigue à peu près une bande de 800 à 1 000 m de largeur totale.

● **dans la zone dense d'environ 4 à 5 km de rayon qui entoure le centre, les transports en commun seront encore le moyen essentiel de déplacement, mais la surface à desservir ne permet pas de l'irriguer entièrement par le métro :** celui-ci ne passera que sur des axes ou dans des zones privilégiées (par exemple Croix-Rousse, gratte-ciels de Villeurbanne, cours Albert-Thomas et hôpitaux, Etats-Unis, Oullins, Vaise) ; le restant sera le domaine des autobus.

● **dans la couronne extérieure, entre 4 à 5 km et 10 à 12 km du centre, les déplacements :**

— en rocade seront surtout assurés en automobile,

— radiaux pourront se faire en autobus **et dans certaines directions privilégiées, par des extensions du métro.** Celles-ci seront orientées sur les secteurs où se réaliseront de grandes zones d'habitation, notamment à l'Est (Vaulx-en-Velin, Décines-Meyzieu, Vénissieux-Corbas) ainsi que vers d'importantes zones d'activités concentrées : grands centres commerciaux, centres de services, universités, zone d'activités métropolitaines et régionales de Bron ;

● **dans la grande banlieue et les centres urbains nouveaux, il faudra prévoir :**

— **un système de transport en commun intérieur** à ces centres urbains nouveaux, probablement autobus ou « minibus » sur voies ordinaires ou voies spéciales,

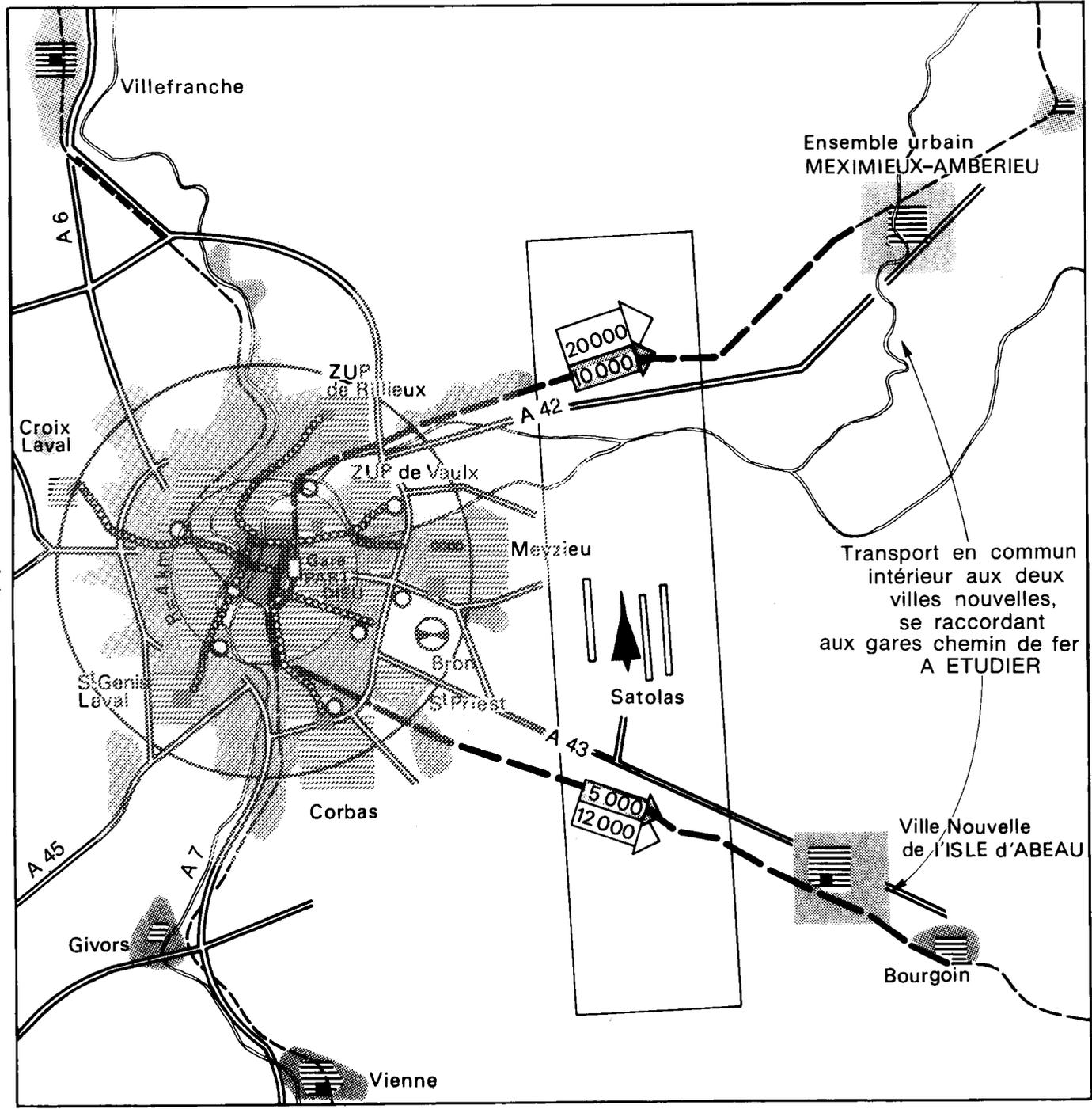
— **de bonnes liaisons avec Lyon** pour les migrants alternants et les relations de commerce ou de services. Ces liaisons seront le fait des voitures sur autoroutes ou voies rapides, avec **parkings d'échange** à la périphérie de l'agglomération et de trains rapides de grande banlieue, arrivant à la gare de la Part-Dieu, où l'échange avec le métro pourra être facile. Il ne peut être question, en effet, de prolonger un métro « urbain », avec stations rapprochées, jusqu'à 30 ou 40 km du centre.

**Un tel réseau peut être calculé et cette étude a été faite dans ses grandes lignes pour la région urbaine de Lyon dans la situation prévue par le schéma en 1985 et 2000.** Les données de base sont évidemment la population, avec ses lieux d'habitation et ses lieux d'emploi, les dispositions des principaux centres de services, aéroports, etc. ; des méthodes modernes peuvent alors, à partir des hypothèses générales exposées plus haut sur les nombres et types de déplacements prévisibles, donner des ordres de grandeur des déplacements sur les principales directions. Cette étude montre que le système de transport proposé ci-dessus doit convenir et satisfaire aux besoins estimés pour la fin du siècle. On peut aussi noter **quelques conclusions importantes :**

● **Ce réseau fonctionnera bien si les centres urbains nouveaux ont une grande autonomie d'emploi et de services ; elles ne doivent pas être des villes-dortoirs de Lyon,** mais offrir à leur population des activités industrielles, de services, d'administration, d'enseignement, de recherche, etc. Sinon, les migrations alternantes avec Lyon atteindraient un volume tel que ce ne serait plus une ligne de

# Schéma d'un système de transport en commun en "site propre" : dans la région urbaine de Lyon

- Centres et zones centrales
- ▨ Zones d'urbanisation dense
- ▩ Zones d'urbanisation diffuse
- Lignes de métro souterrain ou aérien
- lignes de chemin de fer de grande banlieue
  - à haute fréquence
  - - - à fréquence moins élevée
- Gare Part-Dieu : échange de lignes de grande banlieue avec métro et transports de surface
- Parkings d'échange totalisant environ 40.000 places pour voitures localisation approximative à 5 ou 8 km du centre
- voitures individuelles
- trains de banlieue
- Nombre approximatif de personnes revenant en heure de pointe du soir de l'agglomération de Lyon vers les villes nouvelles
- == Principales voies autoroutières de rocade et de dégagement de l'agglomération lyonnaise.



banlieue et deux ou trois autoroutes qu'il faudrait mettre en place pour les relier avec Lyon, mais plusieurs fois ces équipements ; ceux qui sont proposés correspondent à une « **évasion** » de **15 à 30 % des actifs** vers les lieux d'emploi situés à Lyon ou en un autre point de la région urbaine, évasion partiellement compensée par des échanges en sens inverse, ce qui signifie que 70 à 85 % des travailleurs habitant ces centres urbains nouveaux devront y avoir leur emploi.

**Ce mouvement prévu correspond à une hypothèse à la fois réaliste** (les villes nouvelles autour de Londres ont une évasion de l'ordre de 20 %), **volontaire**, car cela nécessitera des efforts pour attirer dans les centres urbains nouveaux suffisamment d'emplois et de services et **souhaitable** car une certaine fluidité du marché de l'emploi est nécessaire dans l'ensemble de la région urbaine si l'on veut parer aux mutations et transformations inéluctables des activités économiques.

● **Le réseau prévu sous-entend une option assez nette en faveur des transports en commun, il ne faut pas, à cet égard, se dissimuler deux choses :**

— tout d'abord, **cela nécessite des investissements très importants, surtout dans les centres villes**, bien qu'ils soient sans doute inférieurs à ceux que nécessiterait une circulation purement automobile ; dans la grande banlieue, ces investissements sont beaucoup plus modestes puisqu'ils consistent la plupart du temps à adapter une infrastructure existante (S.N.C.F.)

— ensuite **cette option va en quelque sorte à contre-courant de l'évolution actuelle vers les transports individuels**. Cependant, si l'on veut que le centre de la métropole ne périclite pas et ne soit pas gâché par l'automobile, si l'on souhaite un mode de vie où les équipements collectifs soient au service de tous, elle est nécessaire et doit être prise nettement.

#### b) **Dans les régions urbaines de Saint-Etienne et Grenoble**

**Les problèmes et les solutions sont de même nature, ramenés à l'échelle d'un ensemble urbain de 800 000 ou 1 000 000 d'habitants, et non plus de 2,7 millions.**

Dans l'état actuel des études on peut dire que :

— **dans la zone centrale**, un système de transport en commun « presque en site propre » est nécessaire : à Saint-Etienne le tramway Nord-Sud libéré des encombrements de voitures par la réalisation à très cours terme de rocade dégageant la circulation urbaine des importants trafics interurbains de marchandises notamment ; à Grenoble un réseau de transport en site propre desservant notamment le centre ancien et le nouveau centre Sud (Villeneuve d'Echirolles) ;

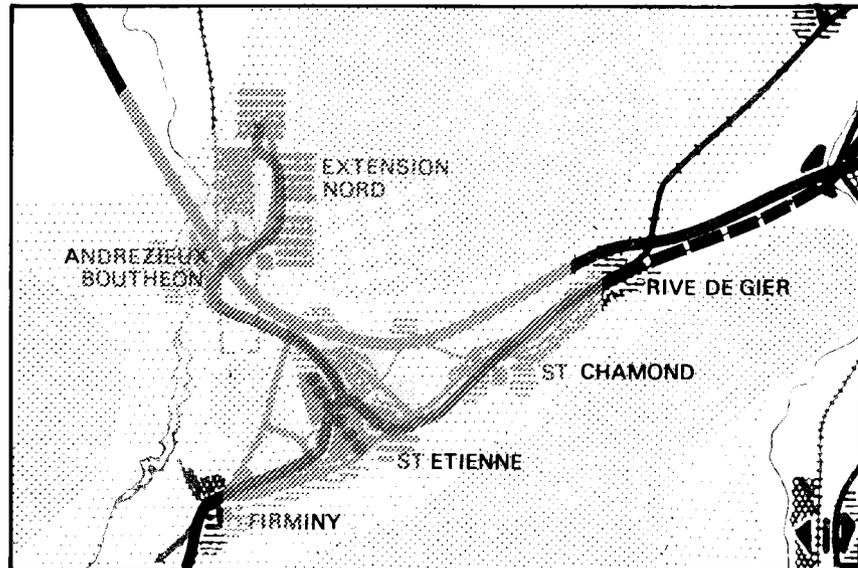
— **dans les zones denses de l'agglomération**, les transports en commun seront essentiellement assurés par des autobus roulant le plus souvent possible sur voie réservée, et par une meilleure utilisation de l'infrastructure SNCF ;

— **dans les zones plus lointaines**, où la population sera rassemblée autour de centres urbains anciens (Firminy, Saint-Chamond, Rive-de-Gier, Voiron) ou nouveaux (extension Nord de Saint-Etienne, pôle urbain du quadrilatère Voironnais et urbanisation de Pontcharra-Montmélian pour Grenoble) des liaisons avec le centre de l'agglomération seront assurées par autoroutes, mais aussi par des **lignes de chemin de fer** aménagées pour des liaisons rapides et fréquentes : système en étoile autour de Saint-Etienne et système en V au N-O et N-E de Grenoble.

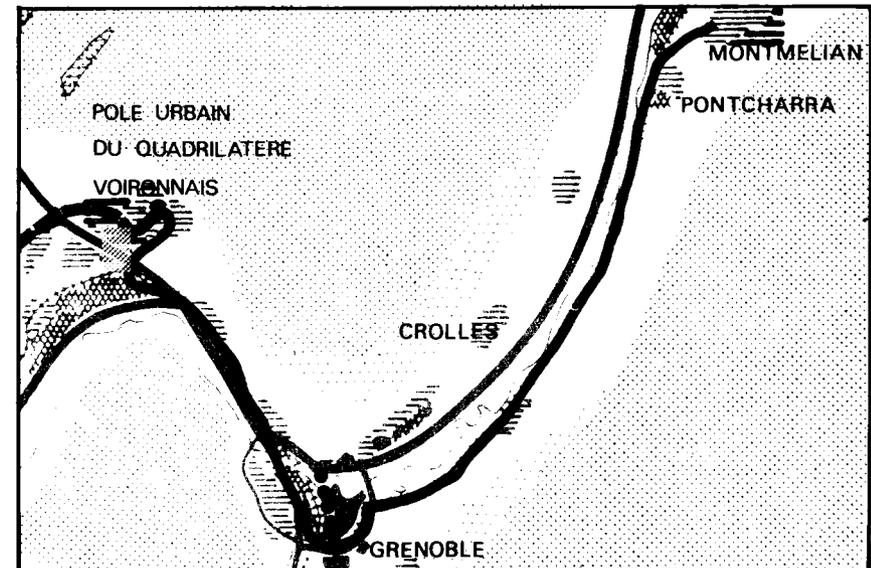
# Schéma des systèmes de transports en commun dans les régions urbaines de Saint-Etienne et de Grenoble

- Transports urbains en site propre
- ▬▬▬▬▬ Liaisons avec Lyon
- ▬▬▬▬▬ Voies ferrés rapides inter urbaines

SAINT ETIENNE



GRENOBLE



## Conclusion

On a pu voir, au long de ce chapitre, combien les transports peuvent — et pourront — modeler l'économie, le mode de vie et le cadre urbain. Dans ce domaine, **les plans à long terme sont possibles et nécessaires et l'esquisse qui en a été tracée devra être rapidement affinée par des études de détail concernant :**

- le métro de l'agglomération de Lyon, étude en cours de mise au point,
- l'utilisation nouvelle des infrastructures S.N.C.F. : trains rapides, desserte de banlieue, etc.,
- les autoroutes et voies rapides, leur environnement et les parkings d'échange qui s'y rattachent,
- les couloirs réservés pour les principales lignes électriques et les tubes,
- l'aménagement précis des différents types d'aéroports, etc.

Tel quel, cependant, **le plan de transport proposé doit être considéré comme constituant un ensemble cohérent en lui-même et cohérent avec les principales dispositions d'aménagement** présentées pour les centres, les zones d'habitation, d'activité et de loisir.

Il n'a pas été fait mention de **nouveaux moyens de transport** à l'étude tels qu'aérotrain, URBA, voitures électriques individuelles pour la ville, avions à décollage vertical, etc. Ces techniques ne sont pas encore assez élaborées pour qu'on puisse les introduire dans un plan d'aujourd'hui. Si elles sont un jour applicables, elles pourront éventuellement remplacer l'un des moyens de transport proposé, dans certains secteurs favorables, mais cela ne boulever-

sera pas le schéma ; cela lui permettrait seulement d'être un peu plus efficace, ou un peu plus économique, dans telle ou telle de ses dispositions. Dans certains cas limités, ces techniques pourraient modifier assez profondément certains types de relations, mais il n'est évidemment pas possible de se prononcer aujourd'hui à ce sujet.

Il n'a pas été fait mention non plus des **télécommunications** dans ce chapitre. Leur « trace » dans le paysage est en effet faible ou nulle ; c'est ce qui explique que les équipements n'apparaissent pas dans un schéma d'occupation de l'espace. Pourtant **leur importance est fondamentale dans la répartition des hommes et des activités sur le territoire.**

Parce qu'elles assurent la collecte, la transmission et le traitement des informations en temps réels, les télécommunications-téléphone, télex et télé-informatique — permettent d'effacer les contraintes d'espace et de temps. C'est en ce sens qu'elles sont non seulement une des conditions du développement économique mais surtout **un des instruments les plus efficaces de l'aménagement.** Pour les entreprises comme pour les ménages, elles deviennent un facteur de localisation de plus en plus contraignant dans la mesure où elles leur assurent de meilleures conditions d'accessibilité aux informations et aux services.

Le retard en matière de télécommunications étant considérable, il s'agit avant tout de satisfaire les besoins les plus urgents en commençant par l'automatisation intégrale du réseau et la desserte de tout le territoire. Mais, plus fondamentalement, il est indispensable de **coordonner ce type d'équipement avec les actions au sol, en veillant à une meilleure intégration des divers modes de communication.** Il sera même nécessaire, pour des actions volontaires d'aménagement, d'anticiper sur les développements et de veiller tant à la croissance ultérieure des besoins qu'à l'utilisation des moyens nouveaux (télé-informatique, visiophonie, transmission de documents).

# troisième partie

## Etapes et moyens de l'aménagement

### Chapitre VII — Les étapes de l'aménagement et les actions prioritaires

VII - 1. Les trois étapes du développement et de l'aménagement

VII - 2. La progression des équipements

VII - 3. Les actions d'équipement nécessaires à court terme

### Chapitre VIII — Moyens et conditions de réalisation du schéma

VIII - 1. Les incitations les plus significatives

VIII - 2. Aménagement des structures

VIII - 3. Maîtrise foncière et préservation des espaces

VIII - 4. Le problème du financement

# chapitre 7

## Les étapes de l'aménagement et les actions prioritaires

### VII - 1. Les trois étapes du développement et de l'aménagement

VII - 1.1. Première étape : 1977-78, construction de la métropole

VII - 1.2. Seconde étape : 1985, croissance de la métropole

VII - 1.3. Troisième étape : 2000, la métropole à la dimension européenne

### VII - 2. La progression des équipements

VII - 2.1. Urbanisation et zones péri-urbaines

VII - 2.2. Activités et équipements

VII - 2.3. Equipement routier

VII - 2.4. Autres transports

### VII - 3. Les actions d'équipements nécessaires à court terme

VII - 3.1. La région urbaine de Lyon

VII - 3.2. La région urbaine de Saint-Etienne

VII - 3.3. La région urbaine de Grenoble

## Introduction

Il a été dit à plusieurs reprises dans le présent document que le schéma d'organisation pour l'an 2000 n'avait d'intérêt et de valeur que si la stratégie et les étapes du développement étaient présentées en même temps. C'est l'objet du présent chapitre.

La présentation qui suit essayera donc d'**animer l'image trop figée** du schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine en indiquant les objectifs successifs que l'on peut se fixer et la progression souhaitable dans les opérations d'équipement.

Cette progression aurait pu être exposée en proposant un choix entre divers cheminements permettant d'aboutir au même objectif final, le schéma pour l'an 2000. Nous n'avons pas retenu ce type de présentation, car **il est nécessaire et réaliste de se fixer une ligne de conduite unique et précise pour le proche avenir, huit ou dix années, un des buts essentiels du présent document étant précisément d'éclairer les actions à mener à court terme.**

Au-delà de cette première période, il serait un peu illusoire de vouloir déterminer plusieurs variantes pour arriver au schéma 2000, les actions à entreprendre ne pouvant d'ailleurs être prévues avec la même précision que pour l'avenir immédiat.

Dans ce qui suit, nous examinerons d'abord **les étapes** essentielles de réalisation du schéma, prévues — un peu arbitrairement, il faut en convenir — au nombre de trois divisées par les années 1969, 1977-78, 1985 et 2000, puis nous verrons comment cette progression s'applique à divers équipements et enfin nous reviendrons en détail sur la première étape et les **actions les plus urgentes** à mener.

## VII - 1. — LES TROIS ETAPES DU DEVELOPPEMENT ET DE L'AMENAGEMENT

Bien que le découpage en trois étapes soit apparemment artificiel, nous allons voir ci-dessous qu'il recouvre une certaine réalité, en fonction de diverses échéances prévisibles et qu'il permet de bien préciser les objectifs fondamentaux.

Si l'on veut avoir une vue d'ensemble du développement proposé, on peut caractériser comme suit ces étapes :

**1<sup>o</sup> étape 1969 à 1977-78** ; il s'agit en fait du VI<sup>e</sup> plan et du début du VII<sup>e</sup>. **L'objectif principal est la constitution de la métropole Lyon - Saint-Etienne - Grenoble.**

Pour ce faire, chacun des pôles de cette métropole doit faire l'objet d'actions spécifiques le préparant au rôle qu'il aura à jouer et les liens entre eux trois doivent être resserrés ; l'aménagement de l'espace devra aider et appuyer ces ambitions :

— à Lyon, on cherchera à renverser les tendances à la fuite des centres de décision et on poursuivra l'expansion industrielle : premiers aménagements du centre et début d'essaimage des implantations industrielles (centres urbains nouveaux),

— à Saint-Etienne, il s'agira de réussir la conversion économique, d'implanter solidement l'enseignement supérieur et la recherche et de démarrer la « conversion urbaine »,

— à Grenoble, on devra étendre les activités tertiaires et organiser la croissance de la ville dans son site (Villeneuve).

L'intégration des trois pôles sera facilitée par l'aménagement des moyens de transports existants et la mise en œuvre de nouveaux équipements (autoroutes, voies ferrées...).

**2<sup>o</sup> étape 1977-78 à 1985** ; ce sera la fin du VII<sup>e</sup> plan et le VIII<sup>e</sup> plan. **A cette époque, il faudra assurer la croissance de la métropole.** Celle-ci sera entraînée par une meilleure organisation de chacun des pôles et par les effets bénéfiques d'une ouverture plus grande de l'ensemble métropolitain sur l'extérieur : Marseille-Fos, la Suisse et l'Italie du Nord seront à cette époque convenablement reliés à la région Rhône-Alpes.

La structure proposée pour les trois zones urbaines commencera à se traduire réellement sur le sol.

**3<sup>o</sup> étape 1985 à 2000** ; cette étape couvrira la durée de trois plans quinquennaux. **La métropole accèdera à une dimension européenne.** Les actions des deux étapes précédentes porteront pleinement leurs fruits et permettront une croissance économique (et démographique) nécessaire pour que l'ensemble métropolitain s'affirme comme un pôle de développement compétitif. Le terrain sera occupé de façon organisée et les extensions urbaines futures pourront s'effectuer sans que l'espace, notamment l'espace rural, soit gâché.

Cet avenir n'est évidemment pas joué et il faut examiner les principales actions qui, à chaque étape, le prépareront.

### VII - 1.1. — Première étape : 1977-78. Constitution de la métropole

Dans la région urbaine de Lyon, il s'agit de mettre en place les éléments du développement futur lui permettant de jouer son rôle de :

— **capitale de la région** : éléments d'un pouvoir politique et administratif décentralisé, aménagements urbains permettant de mettre en valeur le centre actuel : achèvement de l'opération Part-Dieu, première ligne de métro, préparation de l'opération Bron, etc.

— **centre diversifié de production et d'échanges** : préparation et début d'exécution de la stratégie consistant à déconcentrer sur l'ensemble de la région urbaine les activités et les populations qui engorgeraient inutilement l'agglomération-mère : revitalisation des villes situées sur l'axe fluvial ; démarrage de la ville nouvelle de l'Isle-d'Abeau et préparation de l'ensemble urbain Meximieux-Ambérieu (au total 30 à 40 000 habitants, 12 à 15 000 emplois).

Dans la région urbaine de Saint-Etienne, les problèmes les plus pressants sont :

— **la conversion industrielle**, qui, en dehors des efforts spécifiques qu'elle nécessite, demande que soient mis en place des équipements attractifs : université (pour 15 000 étudiants), recherche, zone de loisirs, grandes surfaces industrielles. L'ouverture sur l'extérieur par l'aménagement des communications devrait aussi être un élément essentiel pour la réussite de cette conversion : réalisation notamment de la liaison Saint-Etienne - Clermont-Ferrand.

— **la conversion urbaine** et tout d'abord le démarrage effectif de la rénovation du centre dans un périmètre d'une trentaine d'hectares, ainsi que des efforts d'amélioration de l'habitat.

Ces conversions seront complétées — aidées — par les

premières réalisations dans la plaine du Forez : achèvement de la zone d'habitat-industrie d'Andrézieux-Bouthéon et réalisation d'une seconde opération de même type.

Dans la région urbaine de Grenoble, il convient de faciliter le développement des activités et de mieux les intégrer dans le complexe métropolitain ; l'aménagement portera sur l'expansion de Grenoble dans son site (notamment « ville neuve » de Grenoble-Echirolles) et l'on préparera le desserrement dans la région de Moirans - Tullins - Voiron. Les documents de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Grenobloise précisent les actions à mener pendant cette période.

Dans l'ensemble de la métropole, les actions principales porteront sur :

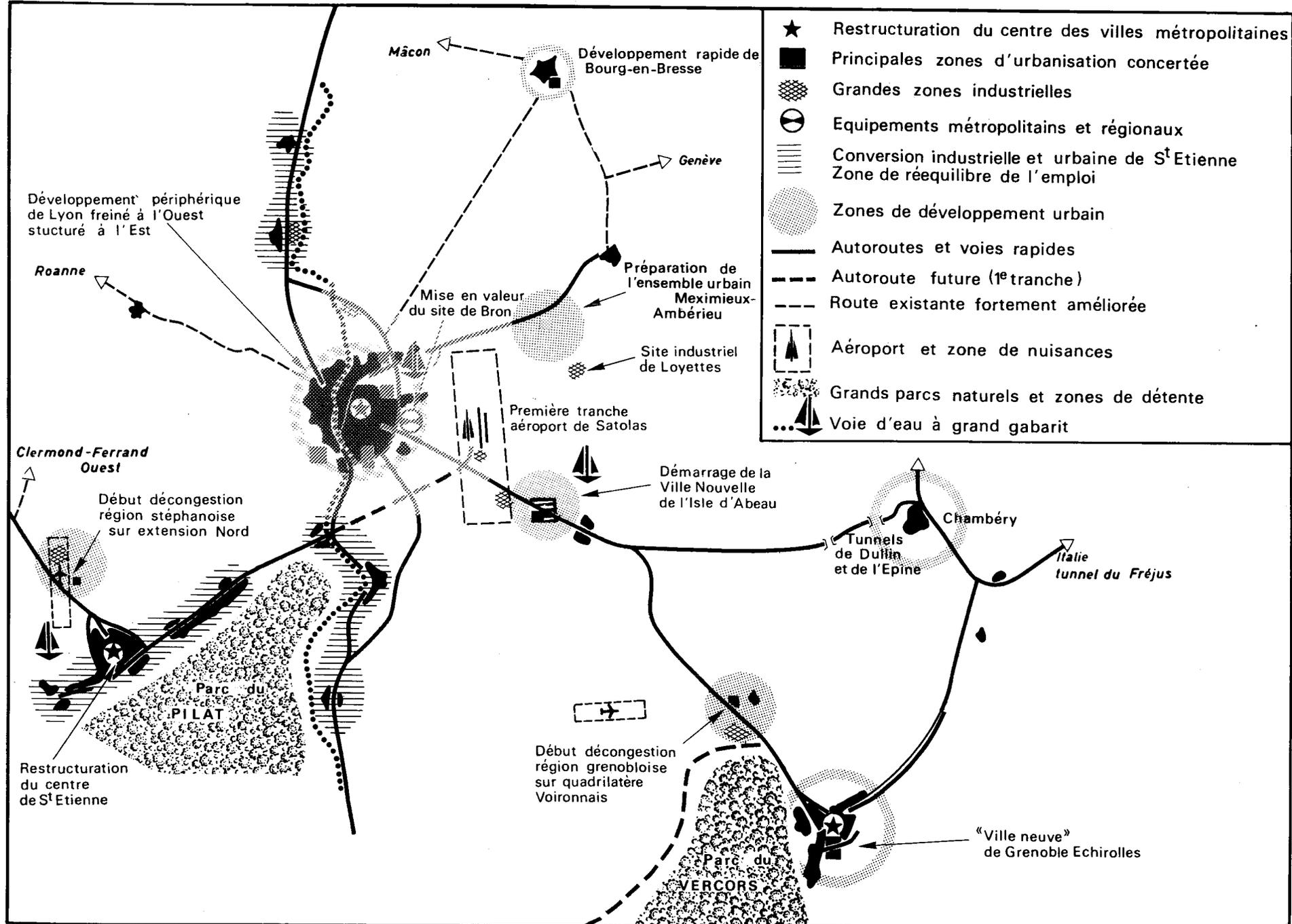
— les relations avec l'extérieur de la région, avec la mise en service de l'aéroport de Satolas, équipement non seulement lyonnais mais surtout métropolitain et régional et avec la réalisation de la liaison fluviale avec Marseille-Fos,

— les liaisons autoroutières : début de la liaison avec Clermont-Ferrand (autoroute Nord de Saint-Etienne) doublement de l'axe Nord-Sud dans la zone de Lyon par la bretelle Est, réalisation de grandes liaisons transversales régionales Lyon - Saint-Etienne, Lyon - Grenoble et Lyon - Chambéry, réalisation des rocade Est et Ouest de Saint-Etienne,

— les zones rurales : mise en valeur agricole dans certains secteurs proches des villes, zones de loisirs aménagées ou naturelles, choix de centres ruraux principaux.

Le paragraphe VII - 3 ci-après traitera plus en détail, de cette première étape où doivent se dessiner avec netteté les principales orientations du schéma.

# Schéma des actions dans la première étape 1969 à 1977-78



## VII - 1.2. — **Seconde étape : 1985. Croissance de la métropole**

Les éléments mis en place pendant la première étape permettront d'éviter les déséquilibres et d'amorcer la promotion des fonctions métropolitaines ; il convient d'accentuer certains efforts pour que celles-ci puissent croître, se développer et profiter à toute la région.

Les aménagements principaux doivent viser à :

### a) **développer largement les trois centres urbains nouveaux :**

— **à Lyon**, on continuera l'aménagement du centre par l'extension de la rénovation aux abords de la Part-Dieu (axe Garibaldi) et par la réalisation d'une seconde ligne du métro. On limitera les extensions périphériques aux secteurs faciles à desservir par autoroute urbaine (début d'urbanisation à Vénissieux-Corbas) ou par la première ligne de métro qui franchira les boulevards extérieurs (Décines-Meyzieu). Le secteur de Bron verra l'installation de quelques équipements régionaux importants : centres de recherche, d'expositions, d'échanges, etc.

A l'extérieur de l'agglomération, les centres urbains nouveaux se seront rapidement développés et atteindront au total un volume de population et d'emploi semblable à celui de l'ensemble Villefranche - Belleville et Givors - Vienne : 120 à 150 000 habitants et 40 à 50 000 emplois.

— **à Saint-Etienne**, les activités seront notablement renouvelées et elles croîtront en liaison avec celles de la région ; l'industrie nouvelle se localisera surtout dans la plaine du Forez, où des zones d'habitation se développeront ; la rénovation du centre se terminera et les efforts de rénovation porteront de plus en plus sur l'habitat et les

vieilles zones industrielles ; l'enseignement supérieur sera développé au niveau d'environ 25 000 étudiants.

— **à Grenoble**, le site de l'agglomération actuelle sera proche de la situation et on réalisera la rénovation du centre ancien (casernes), tandis que le pôle urbain du quadrilatère voironnais connaîtra un fort développement et qu'on préparera une extension ordonnée vers le Nord-Est, notamment dans le carrefour de Montmélian.

### b) **ouvrir la métropole sur sa région et l'extérieur**

Pratiquement toutes les villes de la région seront reliées aux villes métropoles par autoroute ou voie rapide et des liaisons autoroutières interrégionales seront réalisées, en plus de l'axe Nord-Sud, vers Clermont-Ferrand d'une part, Genève et l'Italie d'autre part.

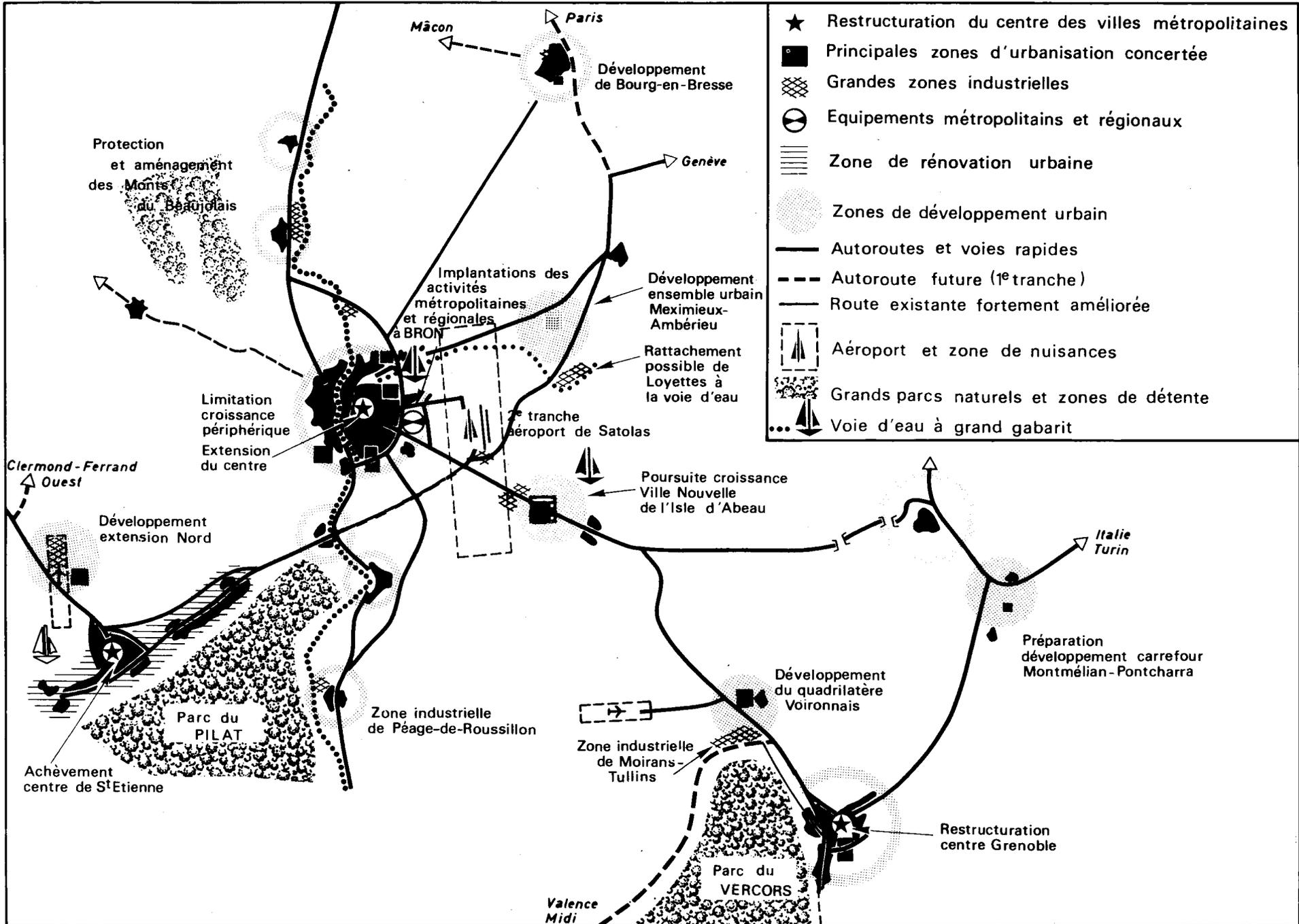
Lyon sera à 2 heures de Paris et de Marseille par des nouveaux moyens de transport terrestres rapides.

Le trafic de l'aéroport de Satolas sera équivalent à celui d'Orly des années 66-67 et la production légère et spécialisée de la région utilisera de plus en plus le fret aérien.

La voie d'eau Marseille-Dijon, éventuellement prolongée, permettra de mieux rattacher la production de la métropole à l'industrie de Fos et induira quelques développements le long de son tracé.

c) **réaliser effectivement la complémentarité ville-campagne**, par l'équipement des centres ruraux principaux animant des zones à productivité agricole au moins doublée, par l'équipement progressif des zones de détente et loisirs de la métropole et par la poursuite d'un équipement agricole de haute valeur dans les zones proches des développements urbains réalisés pendant cette période.

# Schéma des actions dans la seconde étape 1977-78 à 1985



### VII - 1.3. — Troisième étape : 2000. La métropole à la dimension européenne

La croissance de la métropole doit s'amplifier dans la troisième étape qui représente quinze années (soit l'intervalle de temps qui nous sépare des années 1954-55). Il s'agit d'atteindre l'objectif de la fin du siècle : une métropole puissante et organisée dans une région également en pleine expansion.

On ne peut, à cette échéance, indiquer les actions d'aménagement précises à mener. Toutefois, dans la ligne du schéma proposé, il faut la nécessité :

— **dans la région urbaine de Lyon**, de poursuivre le développement volontaire des centres urbains nouveaux pour utiliser pleinement les possibilités des sites et freiner définitivement l'extension en tache d'huile de l'agglomération, qui acquerra un caractère tertiaire affirmé.

— **dans la région urbaine de Saint-Etienne**, de structurer l'extension Nord par un véritable centre permettant d'y développer services et activités tertiaires, rééquilibrant ainsi toute la région stéphanoise sur trois axes convergeant vers le centre de Saint-Etienne et de persévérer dans l'amélioration de l'habitat et de l'aspect de l'agglomération actuelle,

— **dans la région urbaine de Grenoble**, de continuer le dévelop-

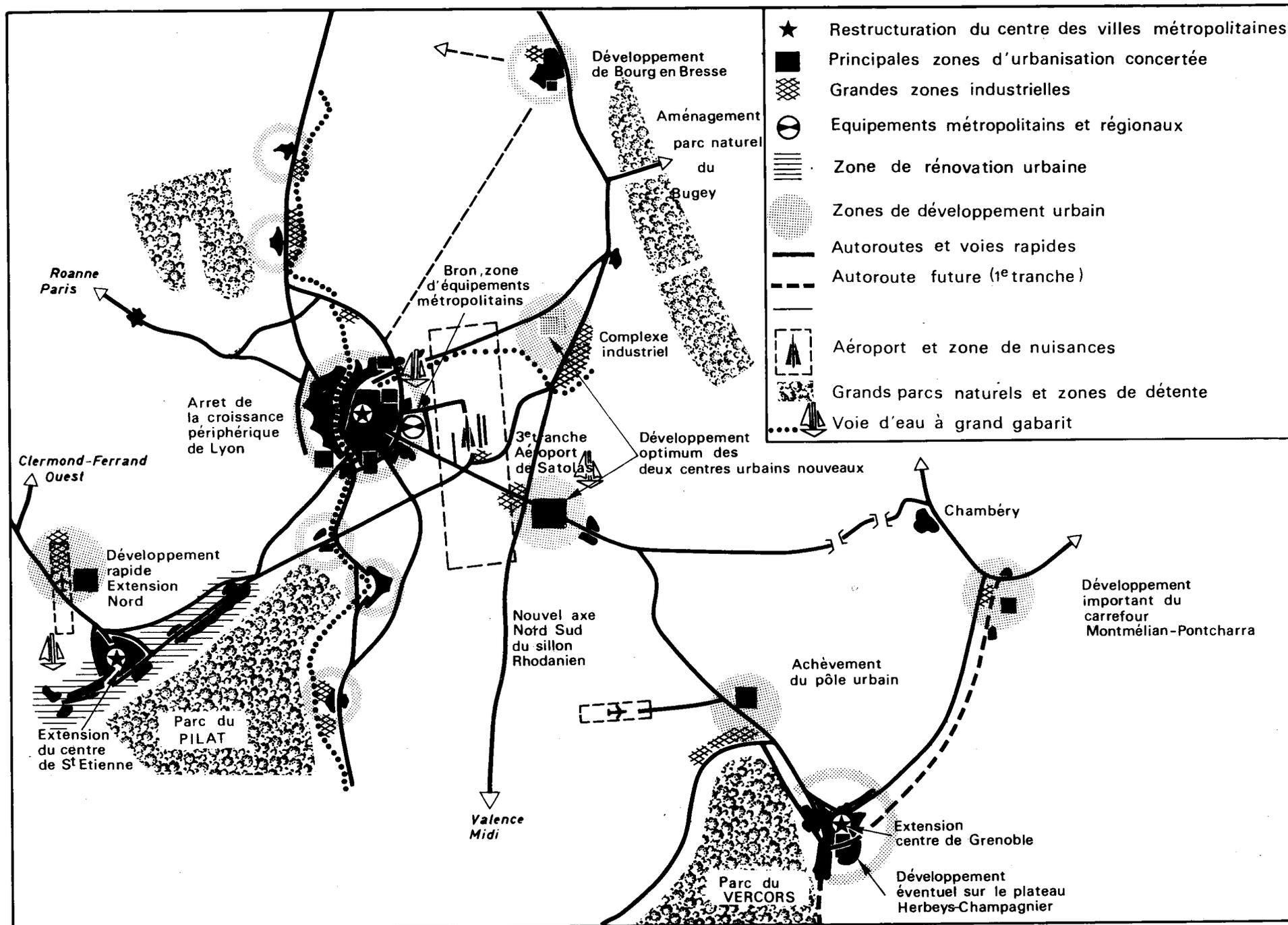
pement sur Voiron et d'organiser celui de Montmélian, tout en poursuivant les efforts d'amélioration du centre,

— **dans le couloir rhodanien**, d'organiser définitivement l'occupation de l'espace sur une structure « maillée » par les axes de circulation : l'axe ancien le long des fleuves et un axe nouveau, à l'Est, à concrétiser par une nouvelle autoroute rapide. Ce dernier axe Nord-Sud placera **Bourg-en-Bresse** et les centres urbains nouveaux sur le grand courant international qui utilisera — et valorisera — le couloir rhodanien.

Dans les **zones urbaines**, les voies rapides de liaison intérieure se seront développées, comme les transports en commun, et l'espace « vert » sera entièrement aménagé et protégé contre les débordements urbains. Dans les **zones rurales**, on aura réalisé la conversion complète vers une économie très différenciée entre zones agricoles soutenues par des centres ruraux aux activités variées et zones de forêt et montagne où le maintien du paysage sera assuré dans le but d'y favoriser la détente et les loisirs.

**Cette organisation prépare l'avenir : plus tard, en début du XXI<sup>e</sup> siècle, le développement urbain pourra se poursuivre sur les axes privilégiés et aux nœuds du « maillage » sans détruire l'espace rural ; il pourra éventuellement être moins concentré et moins polarisé** si la technique permet alors de suppléer entièrement aux avantages, encore longtemps prépondérants, de la **proximité** : proximité des hommes entre eux, des activités entre elles, des hommes et des activités, qui commande l'aménagement des trente années à venir.

# Schéma des actions dans la troisième étape 1985 à 2000



- zones importantes d'habitat concerté
- ▨ habitat concerté hors des grandes agglomérations
- ▧ grands secteurs de rénovation d'habitat.
- ⋯ zone de loisirs
- ⊙ parcs naturels et zones de détente
- ▨ secteur important d'aménagement agricole

## VII - 2. — LA PROGRESSION DES EQUIPEMENTS

Après la vue d'ensemble de chaque étape, le présent paragraphe s'attache à décrire sommairement le développement de chaque nature d'équipement pour apprécier l'opportunité et la progressivité des réalisations proposées. Ce point de vue est indissociable du précédent, mais il permet de **mieux mesurer les efforts** nécessaires dans certains domaines.

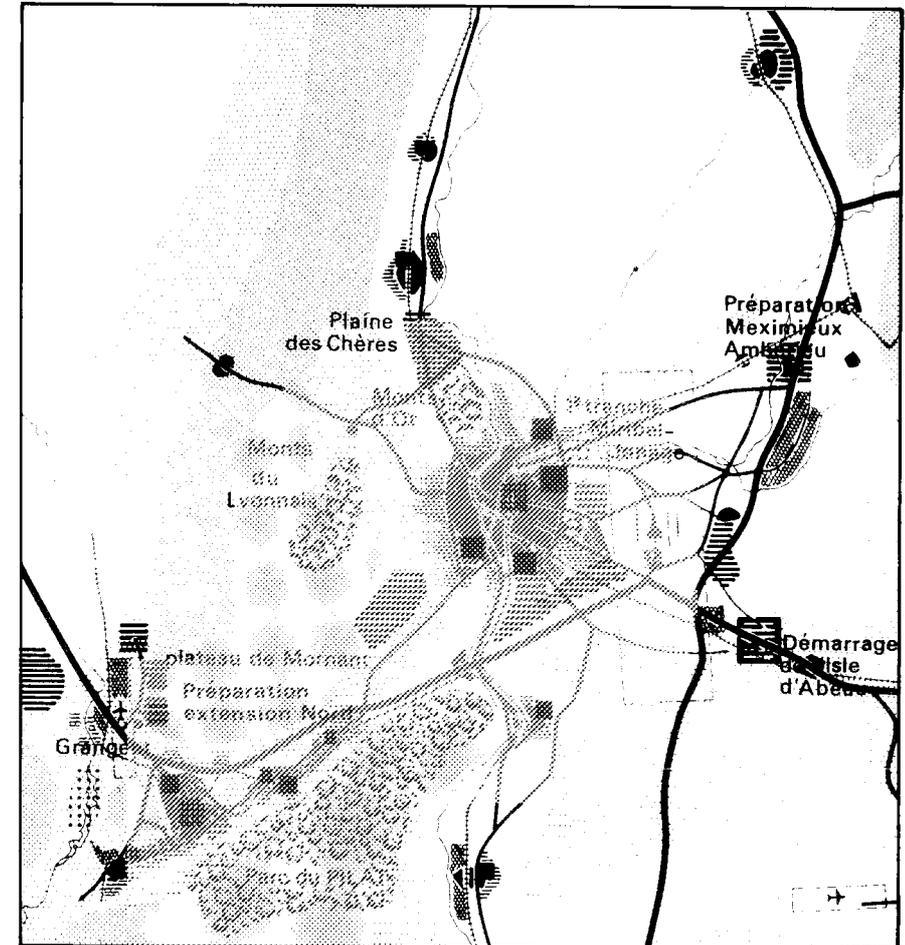
**Nota :** Nous ne traiterons que des deux régions urbaines de Lyon et Saint-Etienne, ainsi que de leur environnement proche, et proposons au lecteur de se reporter, pour Grenoble, au « Livre Blanc » déjà cité.

### VII - 2.1. — Urbanisation et zones péri-urbaines

Il faut examiner en même temps les grandes lignes du développement proposé pour l'habitat, les loisirs et l'aménagement des zones rurales proches des villes, l'ensemble devant être conçu dans la complémentarité nécessaire.

Les schémas ci-joints reprennent les propositions exposées dans les « stratégies » d'aménagement des zones urbaines de Lyon et Saint-Etienne, en précisant quelques points.

L'examen simultané des trois étapes montre l'importance du problème et la nécessité de le maîtriser si l'on désire avoir en fin de compte des « villes » et non des rassemblements informes de maisons et de champs.

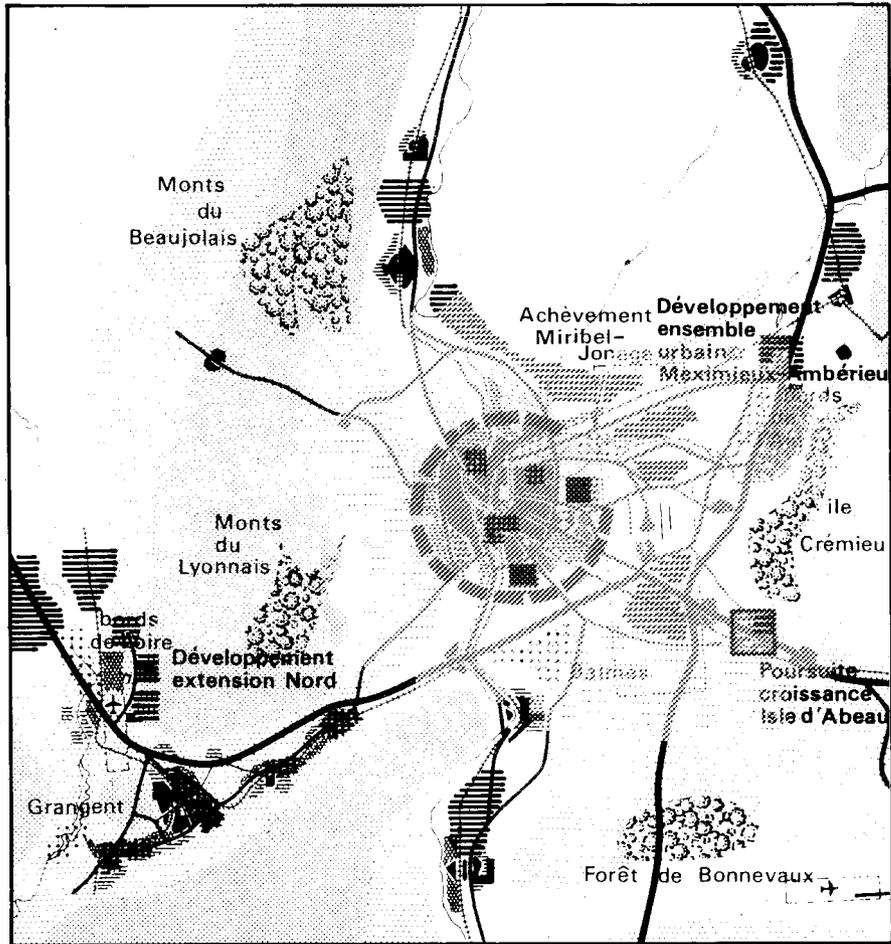


#### — Pour l'habitat :

- à **Lyon**, on réalise ou achève les zones d'habitations préparées ou en cours dans l'Est et au S-O. Un développement « diffus » limité se poursuit à l'Ouest et un peu à l'Est. Les centres urbains nouveaux démarrent, notamment l'Isle d'Abeau,
- à **Saint-Etienne**, on réalise les opérations d'habitat préparées dans l'agglomération et l'on double, dans l'extension Nord, l'opération Andrézieux-Bouthéon par une seconde opération.

— **Pour les loisirs et les aménagements agricoles**, le schéma localise les actions à mener, liées aux développements urbains prévus : mise en valeur de certains secteurs dans la « ceinture verte » de Lyon, aux abords de l'extension Nord de Saint-Etienne et de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau.

## 2° Etape — vers 1985



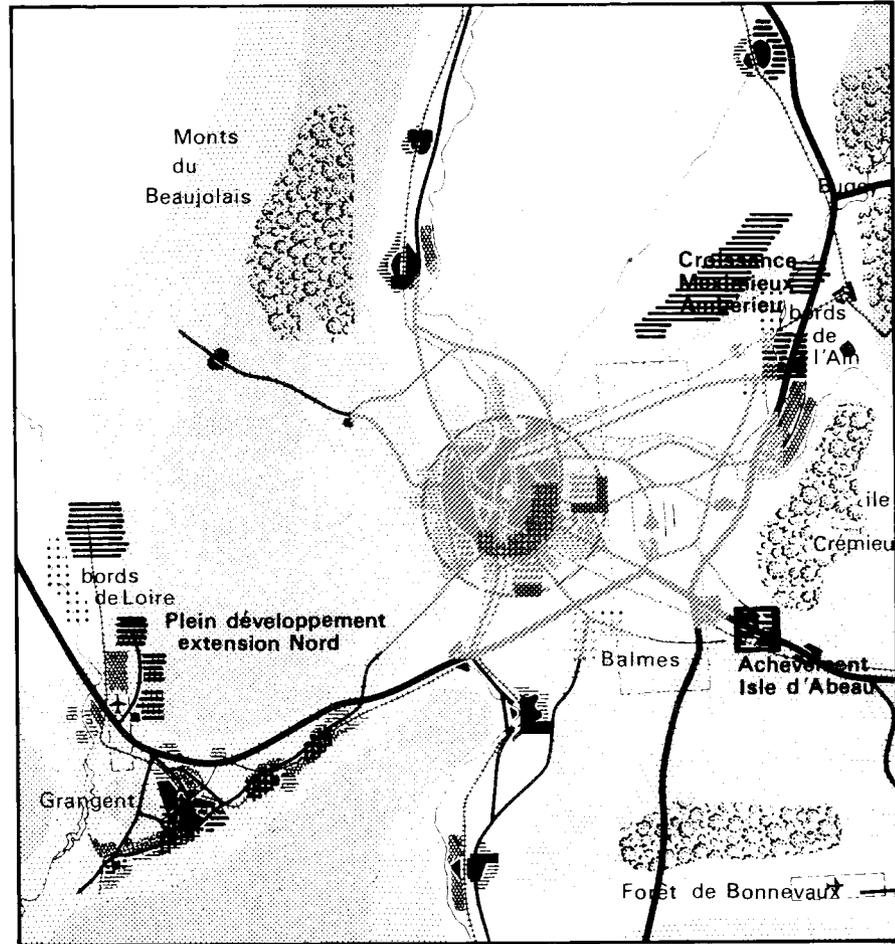
### — Pour l'habitat :

- à **Lyon**, le développement de l'agglomération sur sa périphérie est freiné et orienté au S-S.E (Corbas) et E-N.E. (Décines-Meyzieu). Les centres urbains nouveaux ont atteint un niveau de développement comparable à celui des villes de l'axe fluvial qui ont grandi en profitant de son aménagement,

- à **Saint-Etienne**, dans l'agglomération, l'effort est surtout porté sur la rénovation, tandis que les extensions nouvelles se font en grande partie sur l'« extension Nord ».

— Comme précédemment, **les aménagements agricoles et de loisirs** sont concertés avec les développements urbains prévus ; l'ensemble du territoire rural des deux « régions urbaines » devrait alors être, soit aménagé, soit protégé contre les emprises urbaines ou industrielles désordonnées.

## 3° Etape — Fin du siècle



### — Pour l'habitat :

- à **Lyon**, on aménage complètement les zones de Corbas et Décines-Meyzieu sur les lignes de métro, mais surtout on rénove l'intérieur de l'agglomération, en limitant strictement sa croissance « diffuse ». Les centres urbains nouveaux atteignent leur plein développement,

- à **Saint-Etienne**, l'effort de rénovation dans l'agglomération est accentué et l'extension Nord se développe rapidement avec des équipements qui en feront un véritable ensemble urbain.

— On équipe complètement les **zones agricoles** situées aux abords de Lyon et de ses villes « satellites » et on développe les aménagements (ou protections) de toutes les zones naturelles de détente ou loisirs.

- ▲ Enseignement supérieur et recherche
- ★ Centre des villes métropoles
- Centres secondaires
- Principales zones industrielles
- Zone d'équipements métropolitains et régionaux de Bron

## VII - 2.2. — Activités et équipements

On ne traitera pas, dans ce paragraphe, des équipements urbains au sens traditionnel (scolaires, eau, assainissement, santé, etc.), qui n'entrent pas dans le cadre de ce schéma, **document d'orientation**.

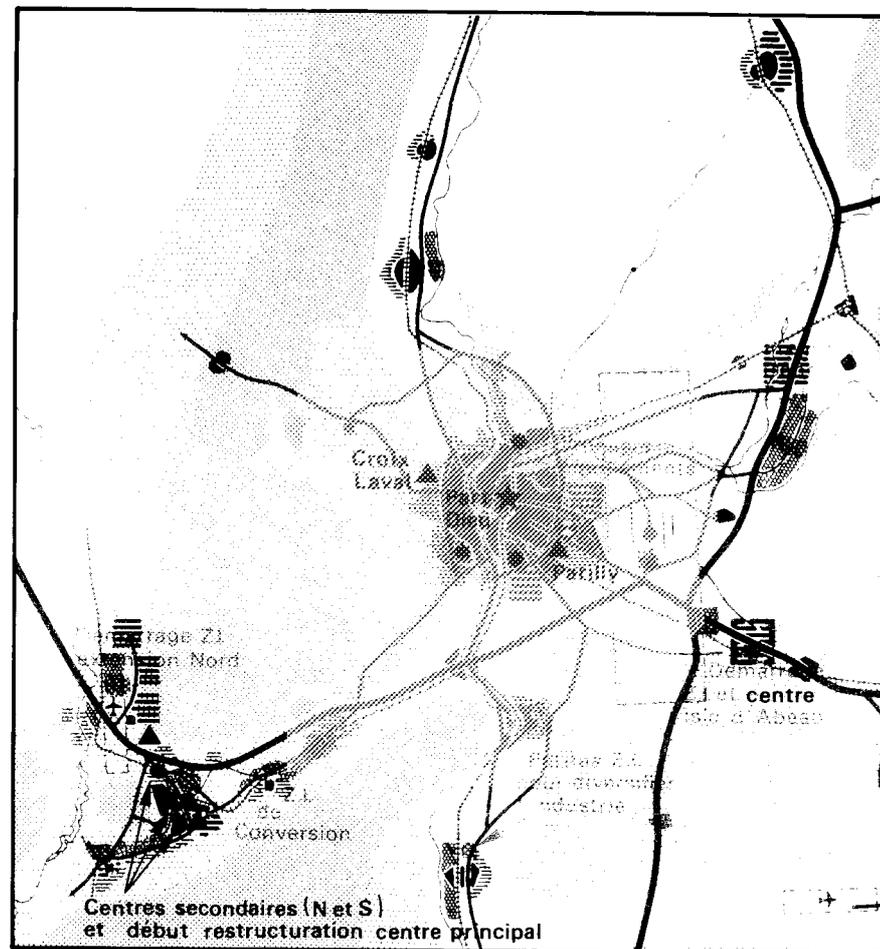
On essaiera plutôt de montrer à chaque étape :

— d'une part que le schéma permet de **satisfaire certains besoins essentiels**, tels que surfaces industrielles, zones centrales urbaines, qui sont les équipements de base des activités.

— d'autre part que les propositions visent à **une mise en place progressive des éléments principaux** permettant le développement futur : enseignement supérieur, recherche, etc., ces éléments ne sont pas localisables avec précision, surtout à un horizon de 20 à 30 ans, mais il faut avoir une idée des ordres de grandeur et orientations nécessaires.

Les dessins ci-joints se limiteront en conséquence et la clarté y gagnera, aux centres, surfaces industrielles principales, éléments essentiels de l'enseignement supérieur et de la recherche. Ils mentionnent, parmi les zones d'activités, le **secteur de Bron** qui, dès la fin de la première étape, verra s'installer des activités régionales ou métropolitaines qu'il a vocation à recevoir.

## Première étape — 1977-1978



Dans les huit années à venir, il faut offrir environ **2 à 3 000 ha de surfaces industrielles**, qui seront essentiellement :

- des zones portuaires, en nombre limité, car la demande sera plus forte ultérieurement et il ne faut pas gâcher inutilement les possibilités (Villefranche et Neuville-Genay),
- des zones de conversion dans le bassin stéphanois,
- quelques zones de grande dimension dans l'extension Nord de Saint-Etienne et surtout à Loyettes,
- un début de zone aéroportuaire et des zones diverses dans l'Est Lyonnais et la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau.

**Centres :** Part-Dieu à Lyon et 2 centres secondaires dans la ville de Saint-Etienne (Saint-Etienne-Sud et îlot Bergson), centres secondaires dans les urbanisations périphériques de Lyon et la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau.

**Université et recherche :** aménagement à Saint-Etienne et développement dans l'agglomération de Lyon.

## 2<sup>e</sup> Etape — vers 1985

Les installations industrielles s'orientent principalement sur :

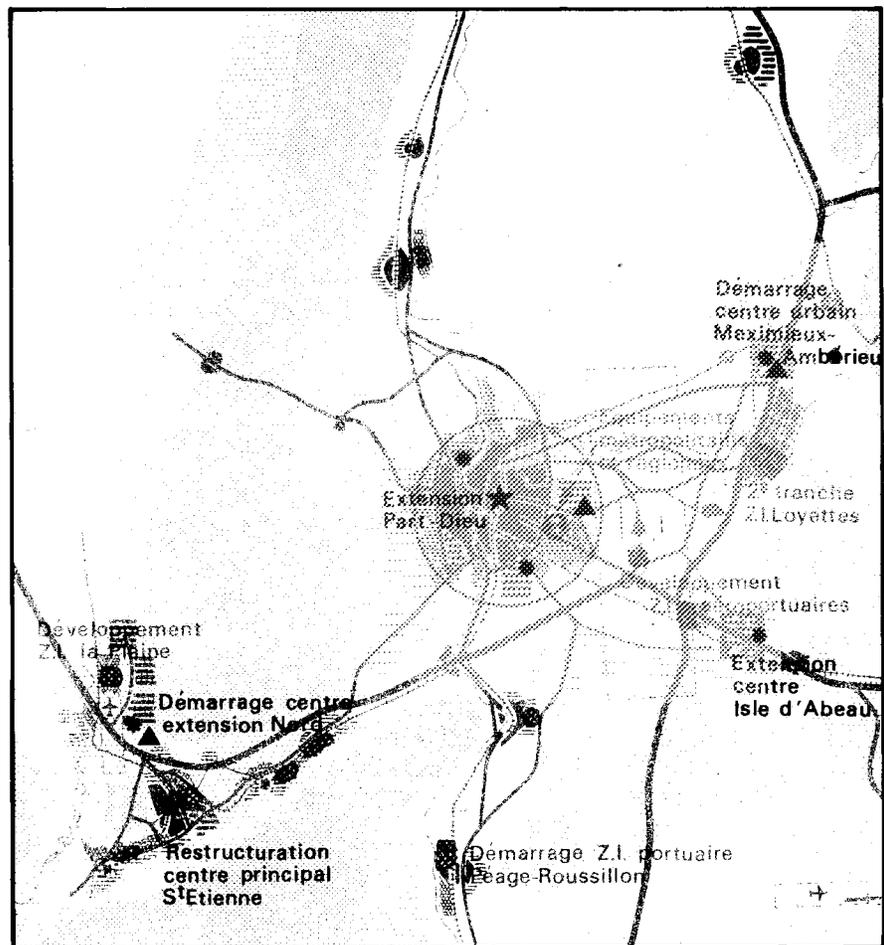
- des zones de grande surface,
- des zones portuaires suscitées par le développement de FOS,
- des zones aéroportuaires près de Satolas et dans la ville de l'Isle d'Abeau.

**Centres :** à Lyon, extension à partir de la Part-Dieu (axe Garibaldi) du centre principal et centres secondaires proches des nouvelles urbanisations à l'Est.

— à Saint-Etienne, cette période est celle de la réalisation complète de la rénovation du centre ville,

— dans les urbanisations nouvelles, création du centre urbain sur le haut-Rhône et développement du centre de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau.

**Université et recherche :** développement à Bron, et peut-être démarrage d'implantations de recherche près des grandes implantations industrielles (Loyettes) et dans la Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau.

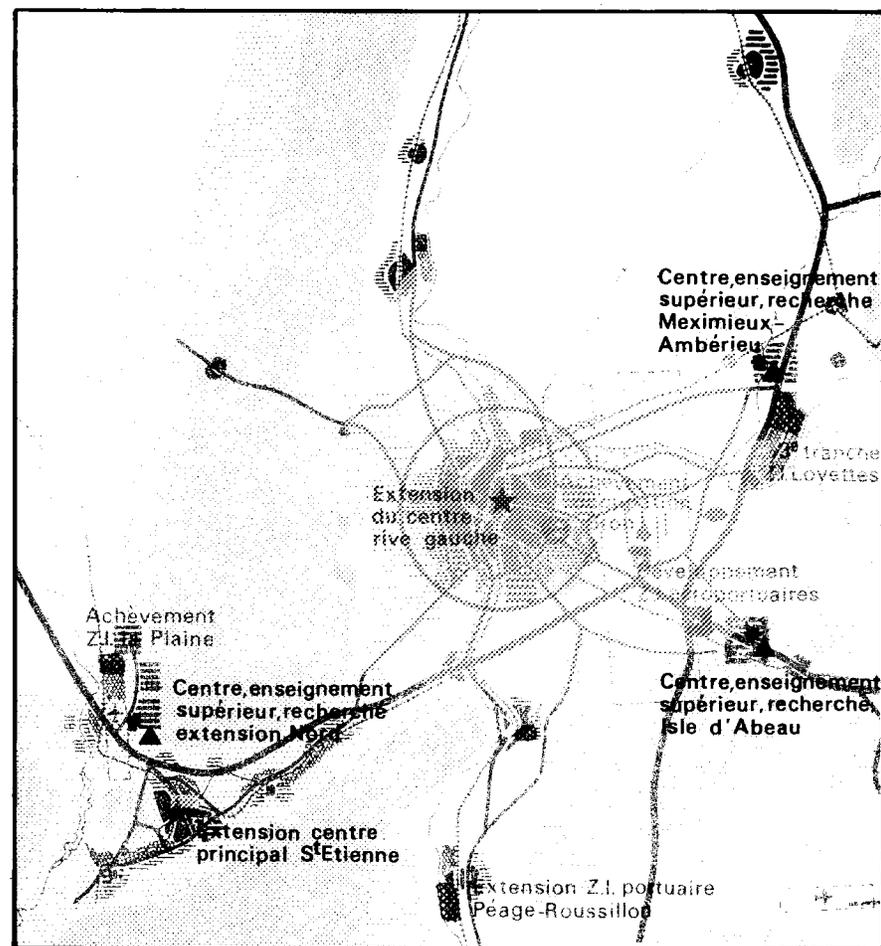


## 3<sup>e</sup> Etape — fin du siècle

Les installations industrielles se développent largement dans les grands sites, le long de la voie d'eau et près de l'aéroport (5 000 à 7 000 hectares entre 1985 et 2000) tandis que l'agglomération stéphanoise rénove ses anciennes industries.

**Centres :** l'extension Nord de Saint-Etienne reçoit un véritable centre, tandis que ceux des villes nouvelles de Lyon se développent, ainsi que ceux des villes satellites anciennes (Villefranche, Vienne notamment, Firminy, Saint-Chamond, etc.).

**Université et recherche :** c'est la période de pleine décentralisation sur des villes satellites des pôles métropolitains, en même temps que sur les autres villes de la région.



En noir : voies existantes en début d'étape

En rouge : voies réalisées pendant l'étape

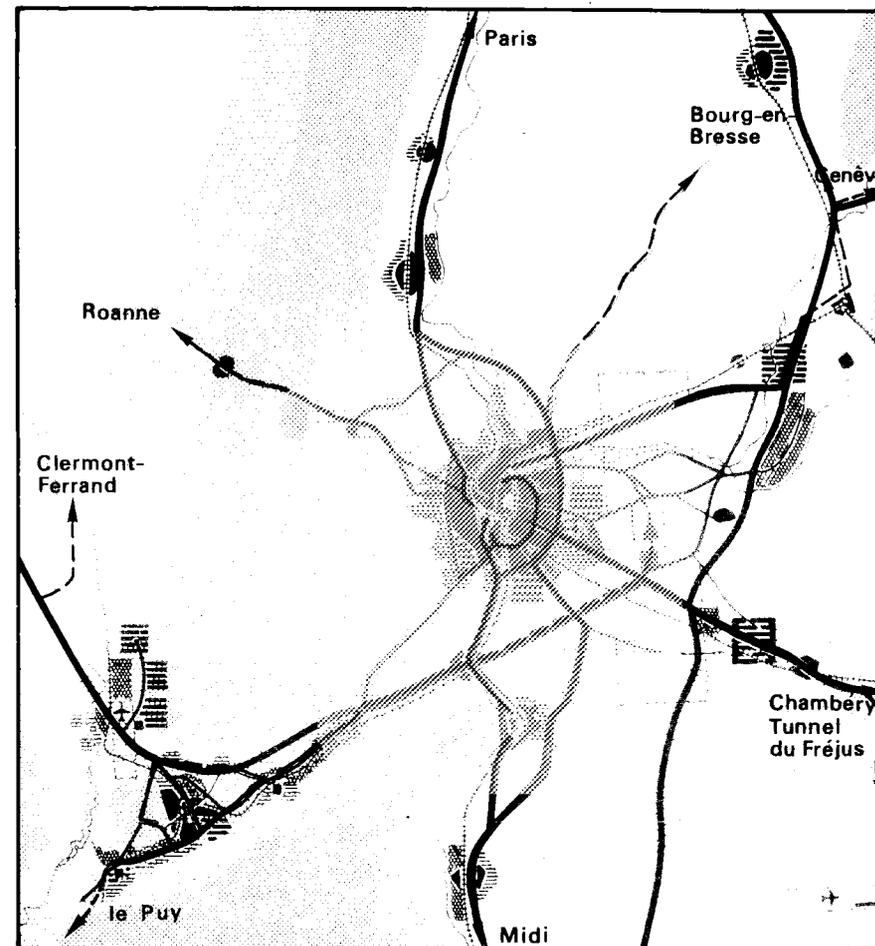
==== Autoroutes de grand transit pendant l'étape considérée

== 1<sup>re</sup> tranche d'une autoroute future

==== Autoroute ou voie rapide

==== Amélioration importante d'une route existante

## 1<sup>re</sup> Etape — 1977-1978



### VII - 2.3. Equipement routier

Il n'est pas question, dans le présent paragraphe, d'établir un programme détaillé des équipements routiers, mais seulement d'indiquer les **grandes orientations** nécessaires à chaque étape pour une bonne cohérence du développement.

Il est en effet certain que les schémas ci-joints n'ont de sens que rapprochés des précédents, car les équipements routiers ne sont faits que pour servir les hommes et les activités ; de même, ils doivent être rapprochés des schémas du paragraphe suivant, qui traite des autres moyens de transport et notamment des transports en commun, qui sont un complément indispensable aux transports individuels.

On remarquera que le plan final, s'il peut paraître très ambitieux, est cependant **possible à réaliser** en 30 années environ, soit six plans quinquennaux : il a été grossièrement calculé qu'il supposait une progression « physique » (car le prix de revient de ce genre de travaux peut être diminué par une meilleure productivité) de 25 % environ d'un plan sur l'autre, soit en moyenne de 4 à 5 % par an, à partir des projets du V<sup>e</sup> Plan.

**Nota :** Les voies rapides à l'intérieur des agglomérations ne sont que partiellement esquissées.

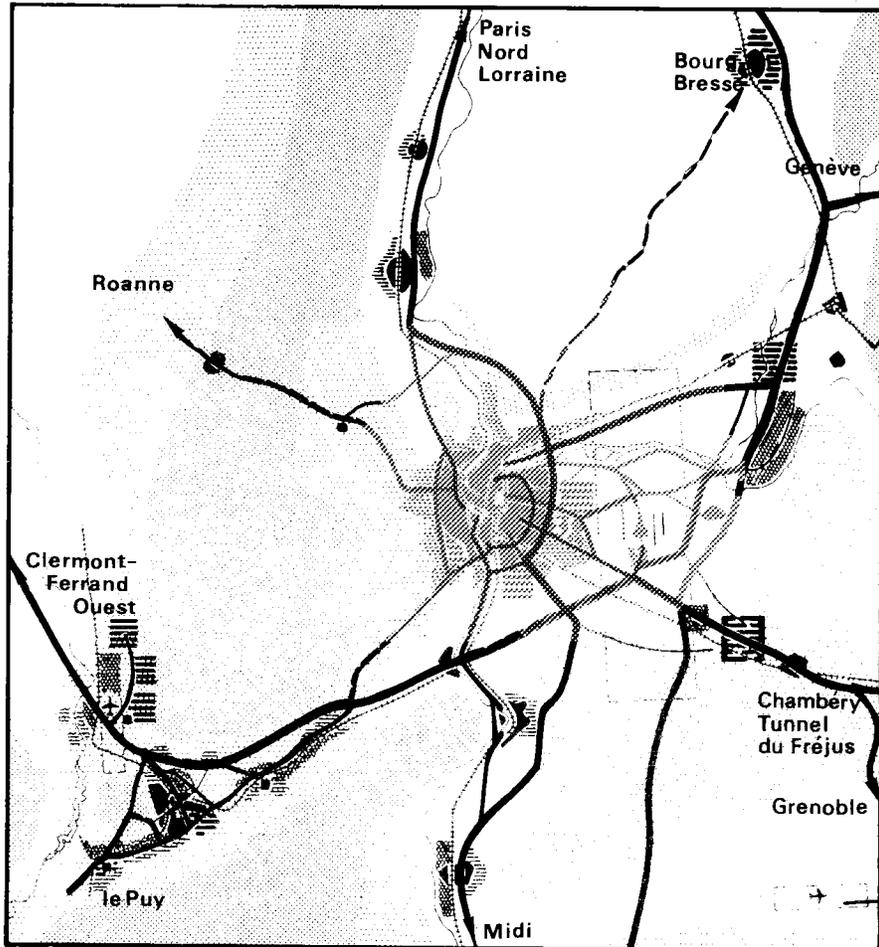
#### Dans le couloir rhodanien :

- Contournement Nord-Sud de Lyon (par l'Est) de Villefranche à Péage-de-Roussillon.
- Liaison Lyon-Ambérieu (ensemble urbain Meximieux-Ambérieu, zone de Loyettes).
- Liaison Lyon-Bourgoin (ville nouvelle de l'Isle d'Abeau puis Chambéry - Grenoble).
- Début de réalisation de la liaison Givors-Satolas.

#### A l'Ouest et dans la région stéphanoise :

- Transformation du boulevard industriel en rocade Est.
- Rocade Ouest de Saint-Etienne.
- Sortie Nord-Ouest de Saint-Etienne jusqu'au delà de la Loire vers Clermont-Ferrand et début de liaison Saint-Chamond-Nord de Saint-Etienne.
- Route améliorée et rapide (100 km/h) Lyon - Roanne.
- Début axe Nord-Sud intérieur à Saint-Etienne.
- Achèvement complet en 1970 de la liaison Givors-Firminy.

## 2<sup>e</sup> Etape — vers 1985



### Dans le couloir rhodanien

— Réalisation complète de la diagonale Givors-Satolas - Ensemble Urbain Meximieux-Ambérieu avec bifurcation sur Bourg-en-Bresse et Genève.

— Pénétrante Est de Lyon : Part-Dieu - Bron où elle bifurque au S-E et au N-E pour desservir Satolas et les deux centres urbains nouveaux.

### Dans la région stéphanoise

— Aménagement de la liaison directe S-O Lyon - Rive-de-Gier.

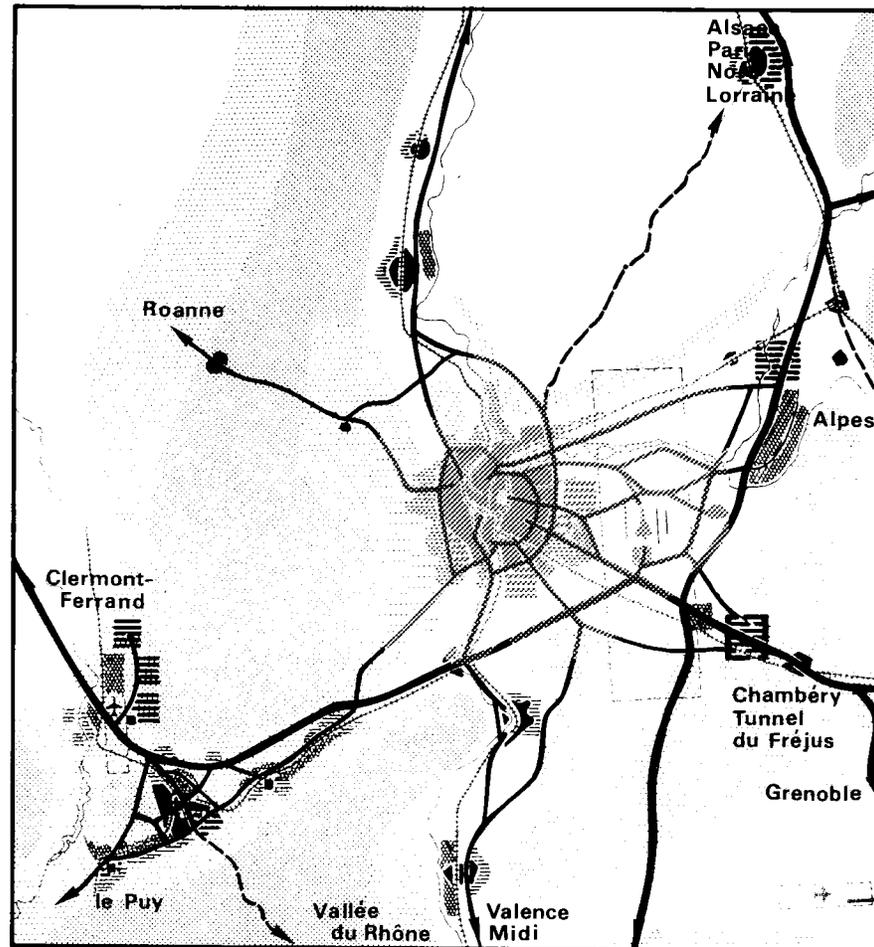
— Passage sur le flanc Nord de la vallée du Gier de la grande transversale venant de Givors, qui se traduit par l'achèvement de Saint-Chamond-Nord Saint-Etienne et par une autoroute vers Clermont-Ferrand.

— Rociade Ouest (Nord Saint-Etienne à Firminy) achevée en voie rapide.

— Liaison autoroutière Saint-Etienne - Roanne.

— Axe N-S intérieur à Saint-Etienne terminé.

## 3<sup>e</sup> Etape — fin de siècle



### Dans le couloir rhodanien

— Réalisation de la grande voie de transit Nord-Sud passant par Bourg-en-Bresse, les deux centres urbains nouveaux, Valence.

— Complément du réseau de voies rapides intérieures au triangles Lyon - ville nouvelle de l'Isle d'Abeau - ensemble urbain Meximieux-Ambérieu.

### A l'Ouest et dans la région stéphanoise

— Autoroute complète Lyon - Roanne prolongée au N.-O. vers Moulins.

— Réseau intérieur à la région stéphanoise complété.

— Achèvement d'un nouvel axe rapide Paris - région Méditerranéenne par Moulins - Roanne - Saint-Etienne - Col de la République - Valence.

☐ Aéroport et zone de nuisances ⊕ Aéroport d'affaires

..... Transport en commun « en site propre » dans les agglomérations (métro ou tramway)

— Voie ferrée aménagée pour le trafic de grande banlieue des régions urbaines

----- Nouvelle voie ferrée pour desserte zones industrielles

----- Transport régional rapide

..... Voie navigable pour convois poussés 3.000 T

..... Transport interrégional rapide

## VII - 2.4. — Autres transports

Il s'agit essentiellement des **transports en commun intérieurs aux zones urbaines**, qu'il faudrait rapprocher des schémas concernant l'urbanisation et les activités ; ces transports en commun sont principalement :

— le métro de Lyon, réalisé en plusieurs tranches et dont les dessins ci-joints ne donnent qu'une programmation de principe,

— le transport en commun en site propre (tramway) de Saint-Etienne, progressivement amélioré,

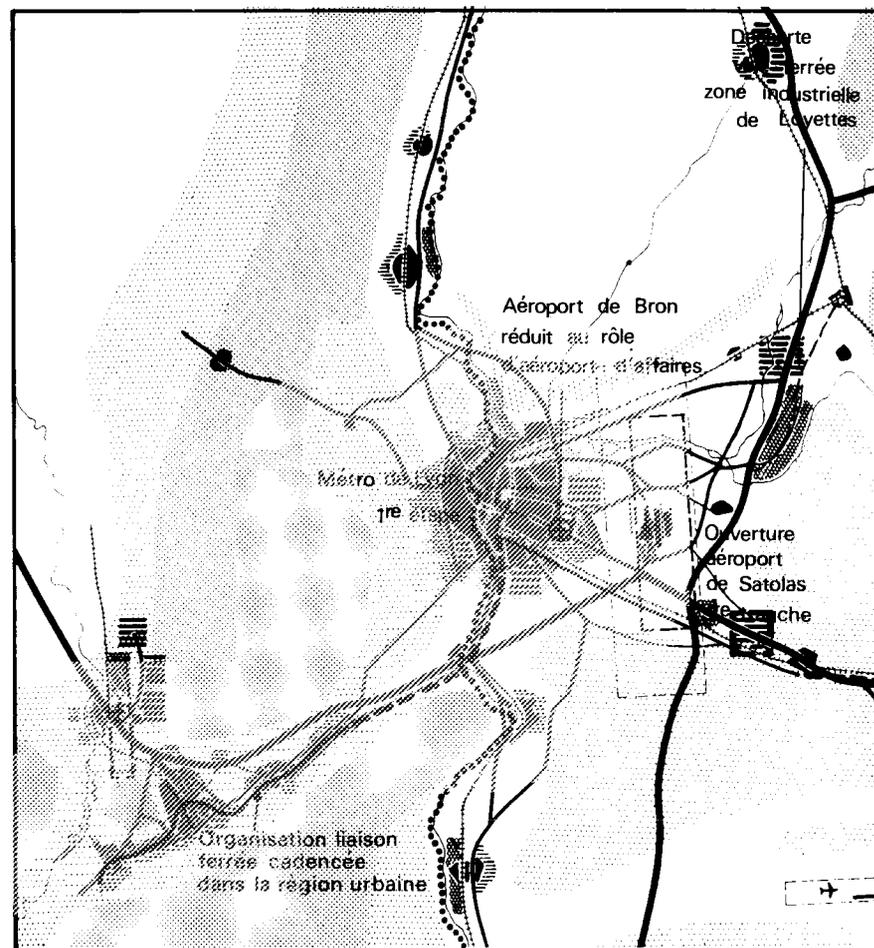
— les trains « de grande banlieue » sur lignes S.N.C.F. Comme déjà indiqué au chapitre transports, ces moyens pourraient être éventuellement complétés, ou pour certains remplacés, par de nouveaux moyens de transport en projet, que nous ne pouvons figurer ici.

Les schémas ci-joints représentent également l'aménagement des **lignes de chemin de fer** de caractère régional ou national (ou les nouveaux moyens éventuels), **l'équipement aéroportuaire** progressivement mis en place et la **voie navigable** dans la section intérieure à l'aire métropolitaine.

Les nouvelles technologies à l'étude ne sont pas suffisamment élaborées, comme nous l'avons dit dans la conclusion du chapitre consacré aux transports, pour qu'il en soit tenu compte dans le présent paragraphe.

**Nota :** On peut remarquer, par le dessin très approximatif des zones de nuisances, la croissance de l'aéroport de Satolas.

## 1<sup>e</sup> Etape — 1977-1978



La voie fluviale Nord-Sud est réalisée dans l'aire métropolitaine.

**Aéroports :** Satolas est mis en service avec 2 pistes Est.

— Bron est aménagé en aéroport d'affaires.

— Saint-Etienne-Bouthéon se développe.

**Transports en commun en site propre des agglomérations :**

— 1<sup>re</sup> ligne de métro à Lyon, bifurquant, à la Part-Dieu,

— amélioration du tramway de Saint-Etienne.

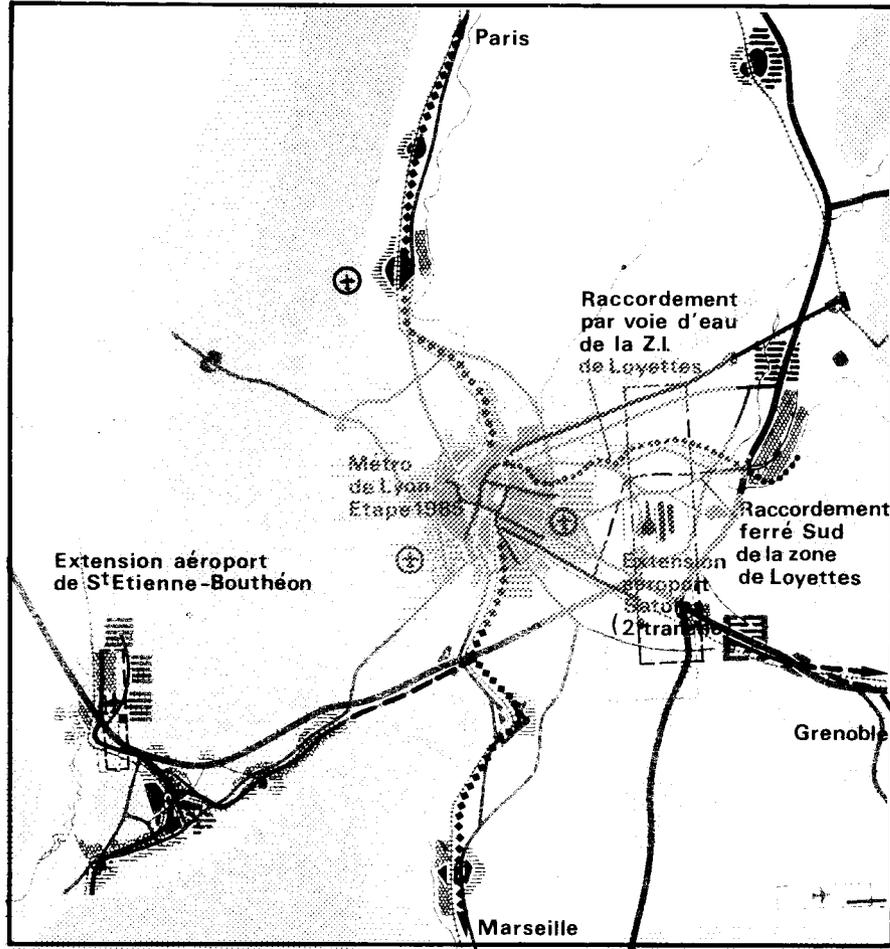
**Réseau ferré**

— grande banlieue : Lyon - ville nouvelle de l'Isle d'Abeau aménagé,

— Firminy - Rive-de-Gier aménagé.

— métropole : aménagement des horaires et fréquences (liaison cadencée) sur Saint-Etienne, Lyon, Grenoble.

## 2<sup>e</sup> Etape — vers 1985



**Aéroports :** Satolas arrive à l'utilisation complète de ses pistes Est; un second aéroport d'affaires est nécessaire à l'Ouest de Lyon.

**Voie d'eau :** raccordement de la zone industrielle de Loyettes.

**Transports en commun en site propre des agglomérations :**

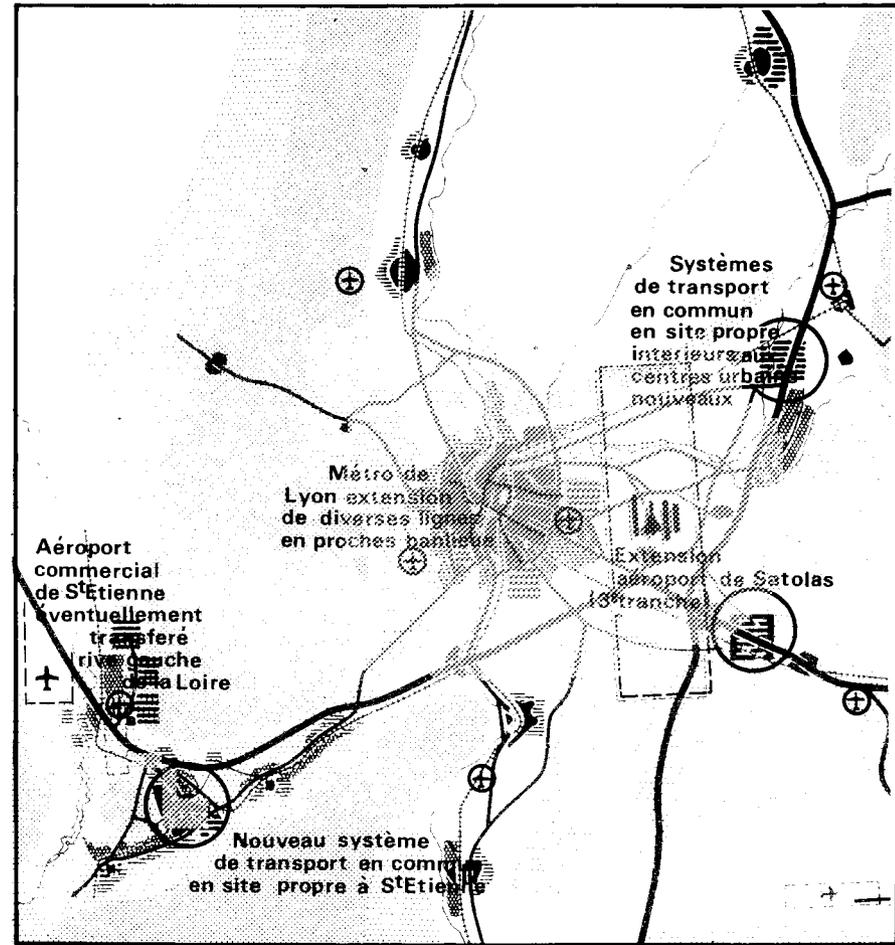
- 2<sup>e</sup> ligne de métro Est-Ouest à Lyon; prolongements Est vers Bron-Meyzieu et Ouest vers Vaise.
- Mise en souterrain partielle du tramway N-S de Saint-Etienne.

**Réseau ferré :**

Grande banlieue: desserte complète des centres urbains nouveaux de Lyon et de l'extension Nord de Saint-Etienne.

— Liaisons rapides à moyenne et longue distance: Saint-Etienne - Lyon - Grenoble sur une infrastructure modernisée et Paris - Lyon - Marseille.

## 3<sup>e</sup> Etape — fin du siècle



**Aéroports :** Satolas est étendu à l'Ouest avec une nouvelle piste.

- Les villes satellites de Lyon sont équipées d'aéroports d'affaires.
- L'aéroport commercial de Saint-Etienne est éventuellement transféré.

**Transports en commun en site propre des agglomérations :**

- Le métro de Lyon est étendu par des lignes de proche banlieue.

**Réseau ferré :** des améliorations de rapidité et de fréquence sont apportées aux lignes des zones urbaines et aux lignes régionales et nationales.

### VII - 3. — LES ACTIONS D'EQUIPEMENTS NECESSAIRES A COURT TERME

Le présent paragraphe esquissera une politique d'aménagement à court terme, correspondant à la première étape sommairement présentée ci-avant, que l'on s'efforcera de préciser.

**C'est l'adoption de cette politique qui marquera réellement la volonté de s'engager dans la réalisation du schéma d'aménagement selon le processus de développement proposé. Il faudra pour cela effectuer des choix et notamment un choix entre la satisfaction de certains besoins immédiats et la préparation de l'avenir :** ce qui suit essaiera d'éclairer ces choix par les impératifs du futur, afin que les responsables puissent prendre leurs décisions en toute connaissance de cause : si les besoins immédiats sont en effet bien connus et pressants, les conditions d'un avenir meilleur doivent être précisées.

Une « programmation » précise n'a pas sa place dans le présent document ; elle sera l'œuvre des responsables compétents. **Nous nous bornerons aux actions et aux équipements les plus importants, les plus significatifs et qui engagent le plus l'avenir.** La période envisagée déborde d'ailleurs le cadre d'un plan quinquennal — auquel on aurait pu se limiter — car, nous l'avons vu, la première étape significative se situe entre 1975 et 1980.

Il est certain que cette première étape est déjà partiellement engagée par des réalisations en cours et des décisions prises, qui ne vont pas toutes dans le sens du schéma. Il a cependant fallu les prendre en compte et cela réduit évidemment la « marge de manœuvre » pour les huit années à venir ; il est d'autant plus nécessaire que cette marge soit bien employée...

#### VII - 3.1. — La région urbaine de Lyon

Si l'on veut atteindre les objectifs fixés en mettant en œuvre les dispositions du schéma d'aménagement, **il convient de commencer tout de suite.**

**Sinon, dans une demi-douzaine d'années, l'évolution aura été tellement rapide que, sans action volontaire :**

— les forces « centrifuges » auraient définitivement fait éclater les activités centrales sur des implantations périphériques, quand ce ne sera pas sur Paris,

— la circulation « de surface » dans le centre de l'agglomération serait congestionnée et ne pourrait être assurée que moyennant des pertes de temps — et des pertes économiques — considérables,

— les environs immédiats de l'agglomération à 12-15 km du centre seraient en voie de transformation rapide, l'agriculture faisant place aux lotissements, au point que tout espoir de garder des zones vertes serait perdu,

— même les sites des centres urbains nouveaux seraient déjà l'objet d'une spéculation interdisant probablement d'y créer ultérieurement une véritable organisation urbaine,

— les sites industriels d'avenir risqueraient d'être déjà hypothéqués par des implantations désordonnées,

**bref, la région urbaine de Lyon s'acheminerait rapidement et sûrement vers les désordres qui ont dénaturé la région parisienne.**

Si l'on souhaite l'en préserver et surtout si l'on veut **préparer la possibilité de créer une véritable capitale régionale**, il faut dès maintenant contrecarrer les tendances néfastes, orienter les dynamismes vers les réalisations proposées dans le schéma et en fait, manifester que Lyon, le pôle principal de la métropole, prépare son avenir.

**Le choix est alors à faire entre une dispersion des efforts sur des réalisations d'opportunité :**

— telle zone d'habitation dans un secteur de l'agglomération dont l'aménagement peut attendre,

— telle voie rapide ne desservant qu'une urbanisation périphérique non voulue par la puissance publique,

— telle zone industrielle non cohérente avec les projets d'équipements de transport ou de zone d'habitat,

**... et une concentration sur quelques actions d'organisation**, qui devraient s'intéresser essentiellement à :

— l'aménagement du centre de l'agglomération,

— l'élargissement ordonné de l'espace de la région urbaine,

— l'ouverture sur l'extérieur de la métropole lyonnaise.

**Dans la ligne du schéma, les actions essentielles d'organisation à mener sont les suivantes :**

a) **Pour aménager le centre de l'agglomération, il convient :**

— **d'achever l'opération de la Part-Dieu** dans son programme complet : administration, commerces, bureaux, bibliothèque, spectacles et également accès, **puis préparer son extension** qui devra se faire sur l'axe Nord-Sud Garibaldi et comporter l'aménagement définitif d'une gare moderne. La métropole ne se fera que si elle peut offrir, en un lieu bien organisé et attractif, les locaux et l'environnement nécessaires aux nouvelles activités appelées à s'y développer,

— **de réaliser une première tranche du métro**, de Perrache à la Part-Dieu, avec début de prolongements sur Villeurbanne (E - N-E) et sur le cours Albert-Thomas (S-E), ainsi que l'antenne prévue pour la desserte de la Croix-Rousse (N) dont l'accès devient très difficile. Cette première tranche aura pour effet visible de décongestionner quelques lignes d'autobus, effet qui peut paraître faible, mais surtout elle préparera l'avenir, c'est-à-dire les extensions et les autres lignes.

b) **Pour élargir l'espace de la région urbaine**, la principale préoccupation devra être **d'ordonner l'extension dans les plaines de l'Est lyonnais par un démarrage effectif** de la Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau. On préparera par ailleurs l'ensemble urbain Meximieux-Ambérieu en s'attachant notamment au montage de l'opération Zone Industrielle de Loyettes ; il s'agit de polariser et fixer les dynamismes existants ou latents sur les sites les plus favorables en préparant des terrains industriels, en organisant des zones d'habitation et en créant les amorces des futurs centres.

**Il est prévu de porter les efforts en premier lieu au Sud-Est, sur l'Isle-d'Abeau**, car :

— c'est dans cette direction que la poussée de l'urbanisation de Lyon est la plus forte,

— l'autoroute A 43 qui desservira cette ville nouvelle est programmée et doit être construite incessamment,

— l'ouverture prochaine de l'aéroport de Satolas, qui offrira des emplois sur place et attirera des activités dans ses alentours, renforcera encore les besoins d'urbanisation dans ce secteur.

Toutefois, il est probable que, dès cette première étape, des industriels seront intéressés à s'installer sur la vaste zone de Loyettes, au Nord-Est de Lyon et qu'il sera nécessaire d'organiser également un début d'urbanisation dans le site de l'ensemble urbain Meximieux-Ambérieu.

En définitive, **la ville nouvelle de l'Isle-d'Abeau doit faire l'objet d'une planification complète et d'un début de réalisation dès le VI<sup>e</sup> Plan pour répondre aux besoins qui vont se manifester massivement sur l'axe Lyon-Bourgoin, tandis que l'ensemble urbain Meximieux-Ambérieu ne sera d'abord qu'un accompagnement des implantations industrielles probables à Loyettes dans le proche avenir.**

c) **Pour ouvrir la métropole de Lyon sur l'extérieur**, les actions essentielles devront être :

— **la création du nouvel aéroport de Satolas**, qui offrira des possibilités considérables au transport aérien de passagers ainsi qu'au fret aérien ; ce sera un équipement de première importance pour l'ensemble de la métropole Lyon-Saint-Etienne-Grenoble et pour la région ; les décisions déjà prises consistent à lancer les opérations nécessaires en vue de son ouverture en 1974,

— **la construction d'infrastructures autoroutières ouvrant la**

**région urbaine vers l'Est** : A 43 jusqu'à Chambéry, A 42 jusqu'à Pont d'Ain (au moins desserte de Loyettes) avec amélioration de la liaison jusqu'à Genève **et permettant la décongestion du trafic Nord-Sud** : doublement des autoroutes actuelles A 6 et A 7, qui traversent le cœur de Lyon, par la grande bretelle Est (de Villefranche au Sud de Vienne) qui évite les parties denses de l'agglomération et permet une bonne « greffe » des autoroutes A 42 et A 43.

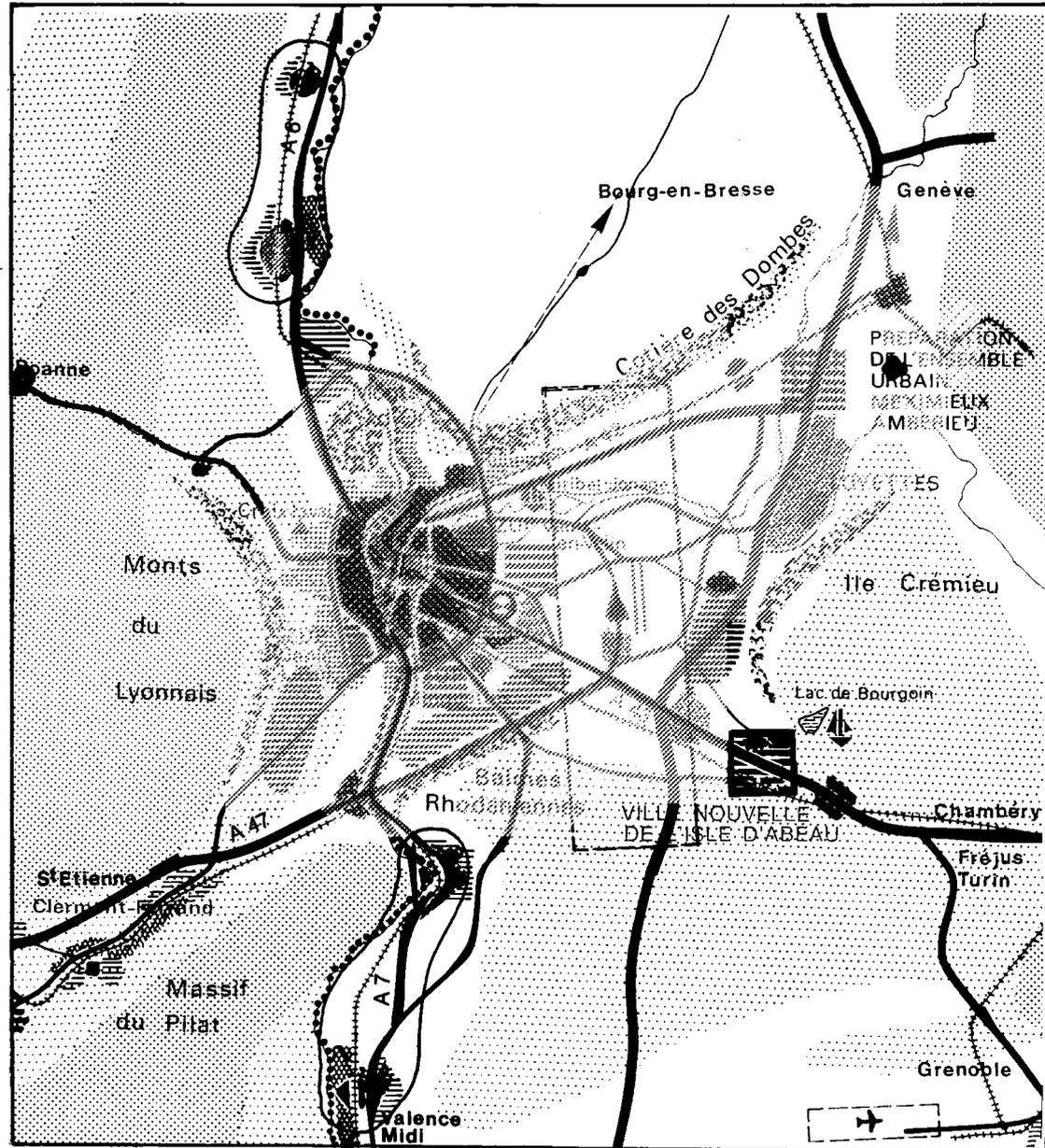
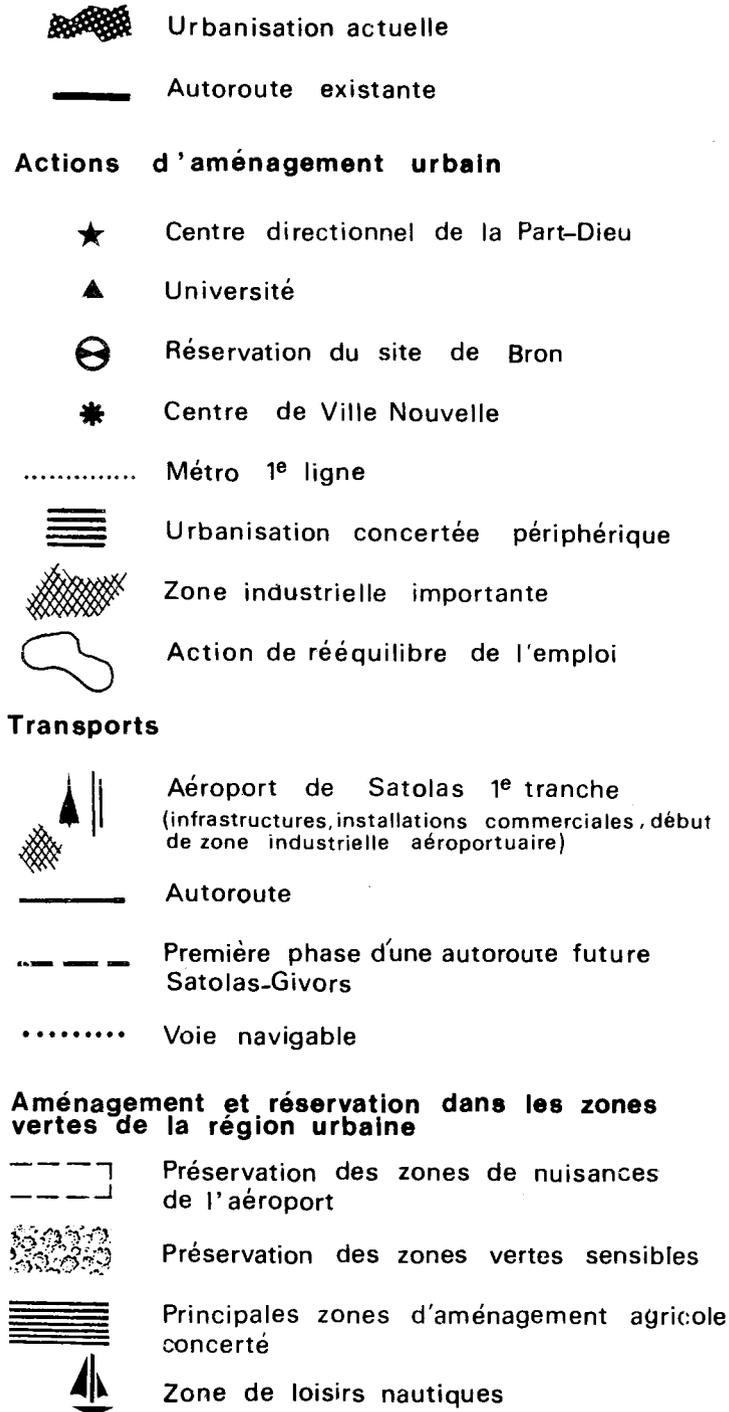
**Ces trois orientations essentielles doivent être accompagnées de précautions pour éviter qu'elles ne soient dénaturées et pour qu'elle portent leurs effets. Il s'agira :**

— **de réaliser des équipements de mise en valeur agricole** dans les zones les plus propices et les plus sensibles pendant la première étape : couronne du Sud-Est lyonnais, vallée de la Bourbre (aménagement lié à la ville nouvelle de l'Isle-d'Abeau), et Plaine des Chères,

— **de protéger certains sites** face aux menaces de développements anarchiques qui risquent de s'y localiser : la Dombes et sa côtière, l'Île Crémieu, les Monts d'Or ainsi que les Monts du Lyonnais et les bords de l'Ain,

— **d'éviter l'urbanisation dans les zones vertes sous les nuisances de l'aéroport**, car ces nuisances seront encore trop faibles pour être vraiment dissuasives ; en plus de toute action de réglementation, il faudra **ne pas réaliser de diffuseurs** (sorties) sur les autoroutes A 42 vers le N-E et A 43 vers le S-E dans les zones considérées,

## Région urbaine de Lyon — Actions d'Equipements nécessaires à court terme.



— **de sélectionner l'utilisation du site de Bron** libéré du trafic aérien commercial. Toute construction d'habitations irait à l'encontre de la **vocation régionale de ce site**, se ferait au détriment des autres opérations d'urbanisme volontaire et de plus serait une véritable offense aux futurs occupants (certes non volontaires) car ce site est le moins agréable pour l'habitat qu'on puisse trouver dans les environs immédiats de Lyon. Par contre, on pourra y mettre des équipements métropolitains et régionaux, tels la Foire de Lyon, etc. et conserver au trafic d'affaires léger une partie des installations actuelles de l'aéroport : piste raccourcie à 1 500 m au lieu de 2 600 m, emprise de 150 ha environ au lieu de 560,

— **d'éviter une occupation prématurée des sites industriels fluviaux**, qui sont peu nombreux dans la région urbaine de Lyon, par des activités qui n'auraient pas besoin de la voie d'eau ; la dissuasion sera principalement le fait des surfaces industrielles qui pourront être offertes ailleurs, notamment aux abords de Satolas et dans les villes nouvelles, mais il faudra aussi savoir renoncer à la tentation d'équiper trop rapidement les zones industrielles projetées en bordure des fleuves,

— **d'orienter les implantations périphériques de zones commerciales de grande taille** vers les secteurs dont l'urbanisation est prévue par la puissance publique, afin d'équiper convenablement ceux-ci et d'éviter de créer dans des zones vertes des points d'attraction pour l'habitat.

**Enfin, les actions proposées ne peuvent être exclusives d'autres actions nécessaires d'accompagnement et de rééquilibrage**, à condition qu'il n'y ait pas contradiction :

— aides spécifiques à la conversion et à la diversification des industries dans les villes existantes de l'axe Nord-Sud : Belleville, Villefranche, Givors et Vienne ; en attendant les effets bénéfiques de l'achèvement de la voie d'eau à grand gabarit, qui se feront surtout sentir dans les étapes ultérieures, il faut en effet éviter qu'elles ne deviennent des villes-dortoirs de Lyon,

— aménagement progressif des routes existantes : en direction de Bourg-en-Bresse (en attendant l'autoroute complète par Meximieux et Pont-d'Ain) et surtout en direction de Roanne (possibilité de liaison en une heure et desserte de Tarare),

— réalisation d'une première tranche de la zone de loisirs nautiques et divers de Miribel-Jonage, pour pallier une insuffisance notoire de l'équipement lyonnais,

— achèvement, dans l'Est lyonnais, des opérations d'urbanisme commencées ou prévues (Venissieux - Les Minguettes, extension de Rillieux, Vaulx-en-Velin).

— dans l'Ouest lyonnais, réalisation de deux implantations marquantes mais d'ampleur limitée : zone d'enseignement supérieur (10 000 étudiants) et de recherche spécialisée à Croix-Laval et secteur d'urbanisation (8 à 10 000 logements) de Saint-Genis-Laval,

— mise en « réserve » des deux sites préférentiels pour l'urbanisation à l'Est immédiat de Lyon (Z.A.D. de Décines et de Corbas), qui ne seront vraiment développés qu'après le démarrage des deux villes nouvelles et lorsque le métro y arrivera.

### VII - 3.2. — La région urbaine de Saint-Etienne

Dans la région stéphanoise, la première étape est, encore plus qu'à Lyon, critique et déterminante pour l'avenir. En effet, si les efforts actuels en vue de la **conversion industrielle** sont efficaces et portent leurs fruits, ils risquent cependant de n'aboutir qu'à faire de la région stéphanoise une « banlieue industrielle » de Lyon — banlieue puissante, mais banlieue quand même — si parallèlement la « **conversion urbaine** » n'est pas énergiquement entreprise. On ne peut la dissocier de la conversion industrielle si l'on veut véritablement que Saint-Etienne soit un partenaire de la métropole et non un satellite. La puissance industrielle installée, le poids réel de l'agglomération rend possible à court terme un développement rapide du secteur tertiaire de haut niveau d'ailleurs bien lié au Centre puissant de Lyon dont il fait partie.

Ces deux actions de conversion seront soutenues par le **développement de l'enseignement supérieur et de la recherche**, désormais en bonne voie, mais à poursuivre rapidement avec l'objectif de 10 000 étudiants en 1972-73 et d'une quinzaine de milliers en 1977-78. Dans l'étape qui nous intéresse, les enseignements :

- de science se feront dans le domaine Sud-Est (Beaulieu),
- de lettres et de droit seront donnés dans de nouveaux bâtiments situés près du centre, sur l'axe Nord-Sud (Caserne Ruillière),
- de médecine et pharmacie s'installeront progressivement dans le nouveau C.H.U. Nord, aux abords de Ratarieux.

La conversion urbaine doit être avant tout réalisée par la **restructuration du centre de Saint-Etienne**, nous l'avons déjà vu.

Dans la première étape, il n'est pas possible d'imaginer l'achèvement de la rénovation nécessaire sur le périmètre minimum envisagé (une trentaine d'hectares) ; aussi faut-il **prévoir un cheminement progressif** qui passe par :

— la réalisation rapide de rocade appelées à décongestionner le centre et à permettre son accès par une pénétration en « dents de peigne ». La réalisation du nouvel axe Nord-Sud dont la partie Terrasse - Gare de Châteaucreux doit être entreprise rapidement, de même qu'à l'autre extrémité celle touchant l'opération de rénovation Prison - Tréfilerie à prévoir à l'occasion de la couverture du Furan. Cette voie rapide doit également permettre de décongestionner le Centre et d'apporter une amélioration notable dans l'exploitation et l'efficacité des transports en commun.

— la réalisation complète de l'opération de rénovation « Saint-Etienne-Sud » et de l'îlot Bergson au Nord, qui constitueront deux centres secondaires, points d'appui rapprochés du centre principal,

— des réserves foncières importantes (évaluées à 10 millions de francs par an au moins) sur le périmètre central, préparant la période de restructuration effective, qui devrait commencer **avant la fin de la première étape**,

— des facilités pour les initiatives privées de remembrement « ponctuel », c'est-à-dire portant sur des surfaces de quelques milliers de mètres carrés à quelques hectares, dans la zone centrale.

**Cette stratégie devrait permettre d'éviter aux forces « centrifuges » d'avoir un effet trop destructeur avant qu'on s'attaque réellement au centre proprement dit.**

**La conversion urbaine sera aussi le fait d'autres actions, moins massives, mais significatives :**

— **la poursuite progressive de l'extension Nord**, qui complètera notamment pour les industriels, par des possibilités d'une autre nature, ce qui peut leur être offert dans les sites anciens de la zone stéphanoise. Il s'agit de terminer l'opération zone industrielle — zone d'habitation d'Andrézieux-Bouthéon et de réaliser une autre opération semblable dans un secteur voisin,

— **des améliorations du visage « interne »** de l'agglomération qui pourraient être entreprises dans les secteurs les plus en vue ravalement, espaces verts, etc.

— **la mise en valeur du visage « externe »** de Saint-Etienne, en aménageant les sites environnants pleins de ressources mais mal connus : la première étape devra voir mettre en place le **parc naturel du Pilat**, réaliser l'**aménagement du lac de Grangent** et peut-être préparer un aménagement des bords de la Loire dans la plaine du Forez.

**Bien entendu, l'extension des agglomérations se poursuivra simultanément par des zones d'habitation nouvelles déjà préparées**, qui permettront de localiser une bonne partie des 40 000 logements à construire en 8 ans : Saint-Etienne - Montreynaud, Firminy -

Chazeaud, Saint-Chamond - Fonsala, Villars - Montrevel, la Tour-en-Jarez, Saint-Etienne - Les Champs.

**Enfin, les actions précédentes devront être accompagnées des réalisations suivantes en matière de transports :**

— aménagement d'une desserte ferrée organisée et fréquente de Firminy à Rive-de-Gier et Lyon,

— réalisation des liaisons routières principales :

• intérieures par l'achèvement de l'autoroute Firminy-Givors et « de la rocade Est », par une première tranche de la jonction auto-routière Saint-Chamond-Nord de Saint-Etienne et par la réalisation de la rocade routière Ouest, et l'amorce de l'axe Nord-Sud.

• extérieures par la construction de la sortie Nord-Ouest jusqu'au-delà de la Loire, qui devra être prolongée jusqu'à Clermont-Ferrand et par l'ouverture vers Satolas et les Alpes avec la première tranche d'une autoroute Givors-Satolas.

En définitive, **l'ensemble des actions préconisées ci-dessus doit former un tout indissociable**, sous peine de voir les efforts entrepris ne pas porter leurs fruits. Ces efforts sont considérables et ne peuvent être soutenus par les seuls moyens locaux. Aussi faut-il **considérer l'avenir de Saint-Etienne et sa collaboration à la métropole comme une affaire d'intérêt régional et même national** et aider de façon très importante les aménagements prévus, notamment les actions portant sur la restructuration du centre de Saint-Etienne.

# Région urbaine de Saint-Etienne — Actions d'équipements nécessaires à court terme.

-  Urbanisation existante
-  Grandes zones industrielles
-  Autoroute

## Action d'aménagement urbain

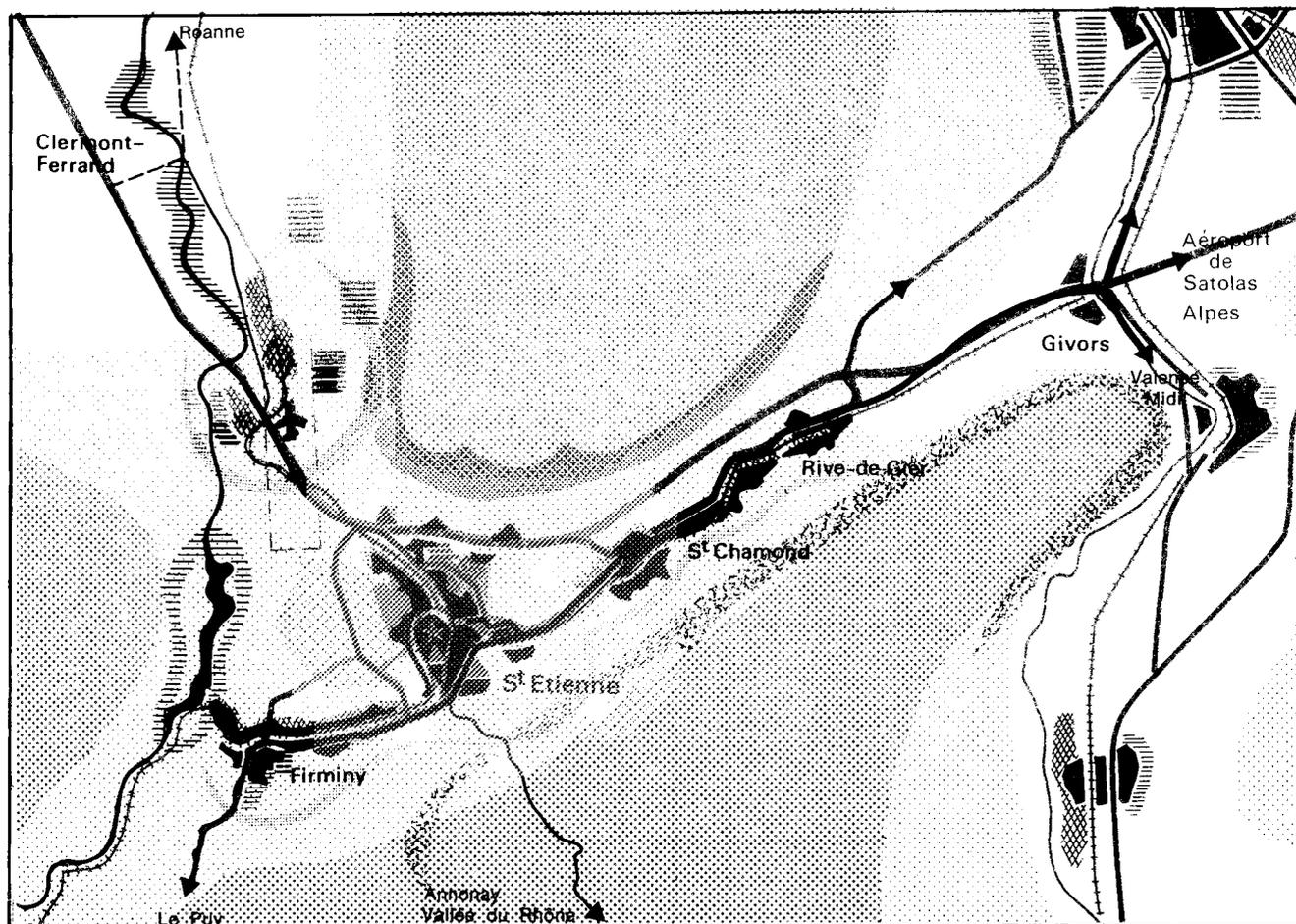
-  Restructuration du centre de S<sup>t</sup> Etienne
-  Equipements universitaires } Sciences  
Lettres et Droit  
Médecine
-  Principales zones industrielles
-  Rénovation logements et extension de l'habitat

## Transports

-  Autoroutes et voies rapides
-  Première phase d'une autoroute ou voie rapide

## Aménagement et réservations dans les zones vertes de la R.U

-  Parc naturel du Pilat
-  Protection des monts du Lyonnais
-  Aménagement du plan d'eau de Grangent et de ses abords
-  Etude et réservation d'un aménagement futur de loisirs sur la Loire aval



### VII - 3.3. — La région urbaine de Grenoble

La réussite de la politique proposée par le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la région urbaine grenobloise est conditionnée par la mise en œuvre, dès la première phase, d'actions prioritaires indissociables :

1 — L'ouverture de la région grenobloise sur l'extérieur lui permettra d'assumer dans les meilleures conditions son rôle de pôle métropolitain :

- **construction des autoroutes alpines** concédées vers Lyon, Chambéry, Annecy, Genève et Valence,

- **allongement de la piste de l'aérodrome** de Grenoble - Saint-Geoirs,

- **amélioration de la desserte et du service ferroviaire**, en particulier avec Lyon (liaison Lyon-Grenoble souhaitable en moins d'une heure de centre à centre).

2 — La mise en place d'infrastructures d'accueil et d'équipements spécifiques garantira la poursuite de l'essor économique :

- **réalisation progressive de la Zone Industrielle de Recherche Scientifique et Technique (ZIRST)** valorisant le potentiel scientifique régional en l'orientant vers des programmes de recherche-développement,

- **démarrage de la zone industrielle d'intérêt régional de Moirans-Tullins,**

- **installation de fonctions de services au cœur de l'agglomération,**

- **développement intégré de l'université** dans la région urbaine grenobloise.

3 — Les actions d'aménagement urbain porteront à la fois sur :

A — la structuration de l'agglomération grenobloise qui, en raison des contraintes du site de la cuvette, ne devrait pas abriter en 1985 plus de 500 000 habitants. Ceci exige à la fois :

- **la réalisation de la Villeneuve de Grenoble Echirolles** qui offrira aux citadins un cadre de vie nouveau et jouera le rôle de centre secondaire,

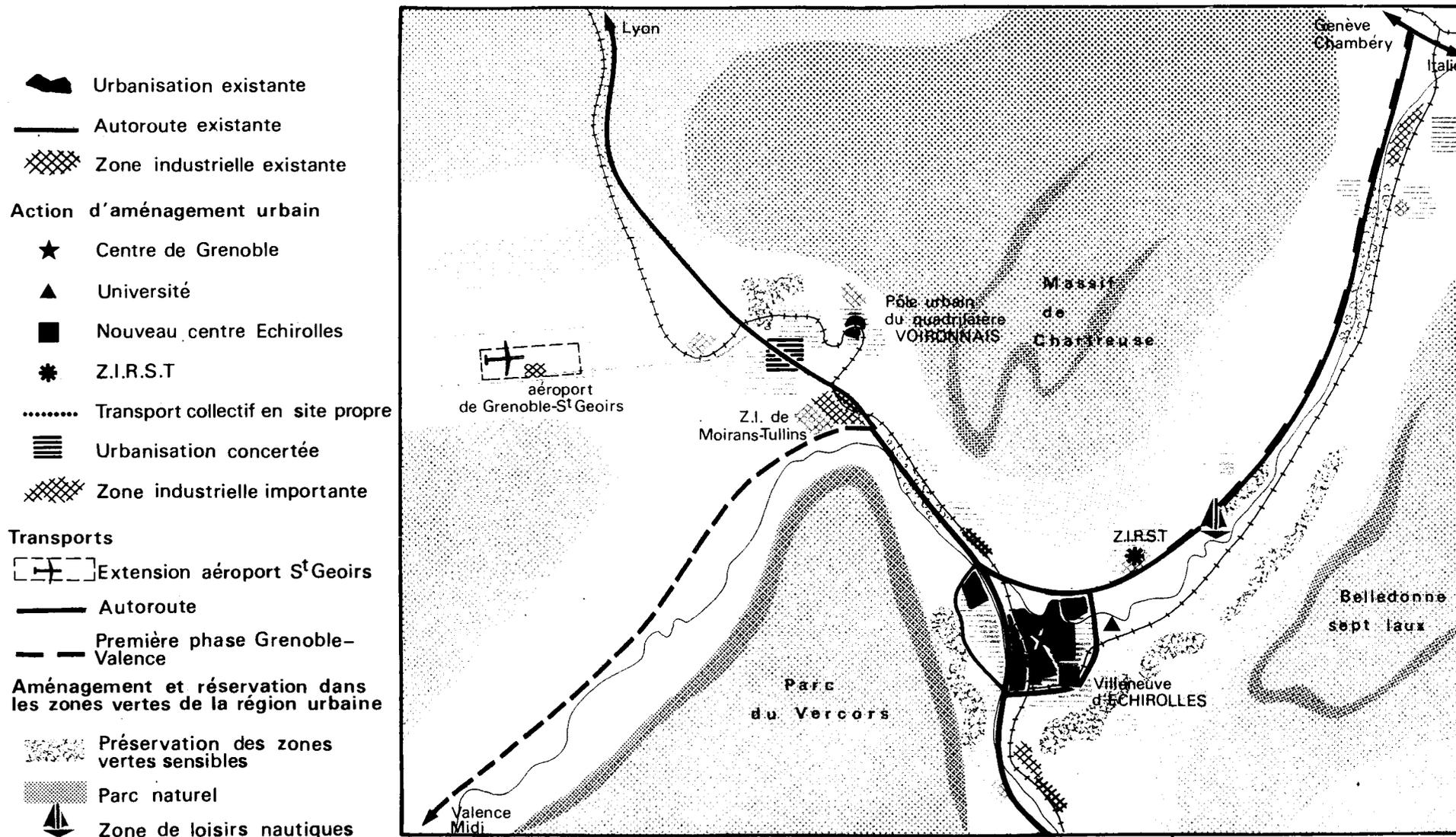
- **la restructuration du centre traditionnel** par la poursuite des opérations de voirie et de stationnement qui amélioreront son fonctionnement et autoriseront l'insertion de nouvelles fonctions de service (opération casernes),

- **la mise en place d'un réseau de transport en commun en site propre** assurant en particulier une liaison rapide et directe entre le centre traditionnel et la Villeneuve.

B — L'organisation de l'expansion urbaine à l'extérieur de l'agglomération sans attendre la saturation de la cuvette grenobloise. Il faut pour cela engager :

- **l'aménagement d'un pôle urbain nouveau dans le Quadrilatère Voironnais** à l'échelle de la région urbaine grenobloise, véritable

# Région urbaine de Grenoble – Actions d'Équipements nécessaire à court terme



essaimage de l'agglomération qui polarisera les dynamismes actuels et futurs ne trouvant plus leur place dans la cuvette grenobloise,

- **la restructuration de l'espace affecté à l'agriculture** dans les zones riches des vallées qui seule assurera la discontinuité de l'urbanisation,

- la sauvegarde et la mise en valeur de l'environnement naturel (lutte contre la pollution, aménagement des massifs environnants) qui offrira aux grenoblois des sites de loisirs de plein air (été-hiver) d'un intérêt exceptionnel.

4 — L'ensemble de ces actions est conditionnée par la constitution de réserves foncières, préparant les urbanisations futures et réservant les terrains nécessaires aux grands équipements. Une agence foncière regroupant les 114 communes du Y grenoblois et exprimant leur solidarité pour l'aménagement de la région urbaine, devrait être l'outil privilégié de cette action.

## Conclusion

Ce chapitre a pu dissiper chez le lecteur certains malentendus, notamment sur la concurrence possible de certains aménagements projetés dans le schéma. Dans l'hypothèse volontaire de croissance où nous nous plaçons, il y a place pour tous à condition de prévoir chaque chose en son temps dans un déroulement cohérent du développement.

Il faut cependant remarquer que des options doivent être prises immédiatement, si l'on souhaite organiser l'espace de la façon la plus profitable à tous et l'on peut résumer en trois recommandations les principales conclusions de ce chapitre sur les étapes et les actions prioritaires ; il est nécessaire :

- d'orienter dès maintenant l'organisation de Lyon dans un sens différent de la « pente naturelle » en s'attachant à mettre en place et à préparer les structures principales de l'avenir ;

- de faire porter sur Saint-Etienne et notamment sur l'aménagement de son centre, des efforts très importants demandant un consensus régional et national sur la priorité qui s'attache à sa conversion complète dans tous les domaines,

- d'assurer le désenclavement de Grenoble, la poursuite de l'aménagement de la cuvette grenobloise et la mise en place de structures d'accueil des pôles urbains extérieurs (Quadrilatère Voironnais et Crolles - Villard-Bonnot).

# chapitre 8

## Moyens et conditions de réalisation du schéma

### VIII - 1. Les incitations les plus significatives

VIII - 1.1. Incitations au développement industriel

VIII - 1.2. Incitations aux activités tertiaires et de service

VIII - 1.3. Incitations à l'agriculture

VIII - 1.4. Incitations par des opérations-témoin

### VIII - 2. Aménagement des structures

### VIII - 3. Maîtrise foncière et préservation des espaces

VIII - 3.1. Maîtrise et contrôle du marché foncier

VIII - 3.2. Droits d'utilisation des sols

### VIII - 4. Le problème du financement

## Introduction

L'aménagement proposé, avec sa stratégie et ses priorités, demandera des moyens importants et n'aboutira réellement que si certaines conditions sont remplies.

La première de ces conditions est évidemment que le schéma soit **examiné, compris dans tous ses aspects, discuté et pris en charge** par ceux qui en seront les acteurs, dans l'administration, les collectivités locales et le secteur privé, afin qu'il devienne la volonté commune, la « **charte** » à laquelle on se réfère au moment des études, des décisions et des choix.

Il faut aussi qu'il soit **connu du public**, car il concerne son avenir et parce que ce public doit être éclairé sur les motivations des décisions prises par ceux qu'il mandate pour modeler son cadre de vie.

Mais l'énoncé de ces conditions, générales et valables pour tout projet d'aménagement et d'organisation à quelque échelle que ce soit : quartier, commune, agglomération, région urbaine, région, etc., doit être complété par un examen attentif des **moyens concrets** à mettre en œuvre, moyens conditionnant la réussite de l'œuvre et adaptés aux problèmes locaux.

Il ne s'agit pas seulement des moyens financiers, mais aussi des adaptations nécessaires des structures de toute nature, de la sélection d'aides particulières et temporaires dites « incitations », de la maîtrise du marché foncier et d'une politique organisée de préservation de certains sols à destination particulière.

Le présent chapitre passera en revue ces problèmes et tentera de dégager, lorsque ce sera possible, des suggestions, recommandations ou propositions dans ces domaines.

## VIII - 2. — LES INCITATIONS LES PLUS SIGNIFICATIVES

Les incitations se traduisent généralement par des aides financières de la puissance publique à certaines activités et dans certains secteurs géographiques ; elles ont pour but de **corriger des déséquilibres**, notamment dans le domaine de l'emploi, ou de **soutenir une politique d'aménagement volontaire**, telle que la décentralisation industrielle ou tertiaire, la promotion de métropoles d'équilibre, etc.

Ce rééquilibre, ce soutien, ne se justifie que si, par la suite, l'activité ou la zone aidée peut retrouver une situation normale : il ne devrait s'agir que d'actions du type « catalyse » permettant de surmonter une crise ou d'atteindre un seuil à partir duquel l'orientation souhaitée est bien enclenchée. **Ces aides sont donc par nature temporaires et doivent être adaptées à chaque situation.** C'est dire que, dans ce paragraphe, nous ne pouvons nous intéresser qu'aux incitations nécessaires dans un avenir proche.

Comme dans le chapitre précédent pour les actions d'aménagement prioritaires, on ne pourra exposer dans le présent schéma un programme complet des incitations souhaitables. On se bornera à l'exposé des **plus significatives**, en exprimant sous formes de recommandations les orientations souhaitables en matière d'incitations :

- au développement industriel
- aux activités tertiaires
- aux activités agricoles
- à des opérations-témoin diverses.

### VIII - 1.1. — Incitations au développement industriel

Les aides directes à la décentralisation industrielle constituent la forme d'incitation la plus fréquemment citée parmi celles qui sont susceptibles de provoquer ou d'accélérer le développement. L'expérience montre pourtant qu'elles sont souvent inopérantes, en particulier dans les zones n'ayant qu'une faible vocation industrielle, mais que le bassin stéphanois par contre peut tirer de nombreux avantages de ce système, en raison du potentiel de développement qu'il recèle.

L'opposition constatée entre l'inefficacité des aides dans certains cas et leur efficacité dans d'autres met en évidence **le rôle moteur d'un milieu industriel** déjà suffisamment étoffé. Les incitations les plus significatives ne doivent donc pas tendre d'une façon générale à l'installation de nouvelles entreprises, décentralisées ou non de la région parisienne. Dans la Métropole, l'expansion est d'abord le fait de ce qui existe sur place, car les succès obtenus par les entreprises locales constituent le principal attrait pour les autres.

C'est donc sur les conditions de développement des industries de la métropole qu'il faut d'abord agir ; **mais une partie essentielle de cette action ne peut venir que des intéressés eux-mêmes** : modifications des structures de la production et de la commercialisation, appel commun à des services rares, créations en commun d'organismes de recherche, etc.

---

(1) A Saint-Etienne l'action du Commissaire à la Conversion Industrielle doit être poursuivie dans un esprit de continuité indispensable. De même les aides spéciales accordées par les charbonnages pour la conversion de leur personnel sont à maintenir jusqu'à résolution du problème.

L'aide de la puissance publique doit avoir pour objectif principal de **faciliter et d'améliorer l'inscription sur le terrain de cette expansion**. Il s'agit d'offrir, tant aux entreprises locales qu'à celles qui se créeront ou viendront de l'extérieur, des espaces qui répondent aux principales spécificités des demandes. L'offre doit être **diversifiée** pour être attractive. C'est dire qu'une programmation des zones industrielles est indispensable, aussi bien dans l'espace que dans le temps, à l'opposé de la pratique actuelle qui consiste presque toujours à orienter divers types d'activités vers un type unique d'espace industriel.

**Une politique réaliste des zones industrielles** devrait donc tenir compte de la typologie qui a été esquissée au chapitre V. Son application **suppose une coordination** très précise des réalisations, par un organisme dégagé des contraintes liées à l'existence de frontières administratives.

Cette programmation faciliterait la solution du problème posé aux **villes moyennes de la Métropole** et principalement à celles de l'axe fluvial. Les zones industrielles qu'elles possèdent, réalisées sans souci d'intégration à un programme d'ensemble, se « vendent » lentement ; les espaces industriels à vocation spécifiquement portuaire doivent être mis en réserve pour le jour encore lointain où le nombre important d'industries étroitement tributaires des transports fluviaux voudront s'installer au bord du Rhône ou de la Saône. Cette programmation aurait aussi une influence déterminante sur la réalisation des **centres urbains nouveaux**, orientant par exemple les activités « lourdes » vers Loyettes et les activités à forte densité d'emplois vers la zone de Saint-Quentin-Fallavier (Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau).

## VIII - 1.2. — Incitations aux activités tertiaires et de service

Les objectifs du schéma relatifs à ces activités ont mis en valeur trois buts susceptibles de faire l'objet d'incitations de la puissance publique.

Il s'agit d'abord du **développement des services supérieurs existants et de l'implantation de nouvelles activités de ce type décentralisées de la capitale**. Le régime d'aides prévu pour ce dernier cas (décret du 24 octobre 1967) n'a guère attiré jusqu'à présent les activités les plus éminentes qui feront la métropole ; il s'agit surtout d'organismes de gestion et non de centres de décision ou de conception. Il faut davantage compter en ce domaine sur l'aménagement des structures d'accueil et des équipements attractifs, auquel on pourrait ajouter des garanties pour l'évolution de certains coûts de gestion.

**Le développement de l'université jouera à cet égard un rôle important, particulièrement à Saint-Etienne**. Et une **politique de la recherche**, service supérieur par excellence, est à mettre en œuvre dans la métropole en tenant compte des potentialités réelles des trois villes. Il est trop tôt pour la définir avec exactitude, car les études nécessaires sont en cours, mais elle devra être assortie des moyens et incitations propres à réaliser effectivement ses objectifs. Il est cependant certain que le rôle de la puissance publique n'est pas négligeable en ce domaine : le développement de certaines spécialités dans l'université peut orienter la recherche privée et par là l'industrie.

Un autre type d'incitation tout aussi important concerne **les installations de grandes surfaces commerciales**, dont les projets se multiplient à l'heure actuelle. Nous avons vu combien ces établissements peuvent être des auteurs du développement urbain par leurs effets induits. Sans vouloir établir une réglementation étouffante, la puissance publique devrait pouvoir jouer un rôle d'encadrement, positif autant que négatif, permettant d'**éviter des contradictions et incohérences avec les plans d'aménagement et favorisant la création de centres complets, non limités à leur fonction commerciale.**

Mais il faut que ces plans d'aménagement soient eux-mêmes conçus pour ne pas freiner l'expansion des distributeurs et qu'ils laissent subsister des possibilités de concurrence. On peut imaginer qu'ils délimitent quelques zones interdites (à proximité de certaines autoroutes ou voies rapides, de certains échangeurs) et prévoient ailleurs, dans les sites favorables, des mécanismes de location de sol nu ou de locaux bâtis.

### VIII - 1.3. — Incitations à l'agriculture

Nous avons vu que, dans l'aire métropolitaine, **trois problèmes essentiels concernaient l'évolution de l'agriculture** :

- la conversion rapide des zones à faibles potentialités,
- la modernisation dans les zones à fortes potentialités,
- et la mise en valeur intensive des espaces à conserver « verts » dans les périphéries urbaines.

**Le premier** problème sera résolu par des incitations dans des secteurs différents de l'agriculture, puisque cette conversion doit être assurée par d'autres activités.

**Le second n'est pas spécifique de l'aire métropolitaine** : il concerne la Bresse, la Dombes, une partie du Bas Dauphiné et la plaine du Forez au même titre que de nombreuses autres régions françaises. C'est donc un problème national à traiter dans le cadre d'une politique agricole européenne, qui ne nous concerne pas ici.

Par contre, **le troisième** ne peut être dissocié des problèmes d'urbanisme et nous avons vu qu'une concertation était indispensable lors de toute programmation.

A ce sujet, **les difficultés qui surgissent tiennent surtout à la pression sur le foncier**, qui donne aux sols une valeur bien supérieure à celle correspondant à leur rendement agricole et au **financement des investissements importants que réclamerait une véritable mise en valeur.**

Les deux affaires peuvent être **liées**, en subordonnant la réalisation d'un programme d'aide sur une certaine surface à une interdiction de changement d'affectation des sols ; cette interdiction pourrait porter sur des durées variables en raison des possibilités futures du secteur considéré ; une telle politique pourrait donc être adaptée aux terrains dont l'urbanisation est envisagée dans dix, quinze ou vingt ans.

La nature de l'interdiction et le mécanisme des aides restent à préciser. La première pourrait être juridique et prévue par contrat,

ou bien consister en une acquisition par des collectivités ou organismes publics.

En tout état de cause, il faudra **définir les zones précises** où une telle action devrait et pourrait être menée, **mettre en place des organismes** adéquats et **prévoir un régime d'aides et de subventions** importantes. Cette action doit être définie au niveau régional car le choix des secteurs à prendre en compte doit s'inspirer d'une stratégie d'aménagement qui dépasse le cadre de l'agglomération ou même du département.

#### VIII - 1.4. — Incitations par des opérations-témoin diverses

Dans beaucoup de domaines, la routine, le manque d'imagination, les habitudes acquises et la méconnaissance des réactions du marché ou de la clientèle ont cantonné les particuliers ou les responsables dans des solutions traditionnelles. Celles-ci ne sont pas condamnables en elles-mêmes, mais peuvent avoir des effets désastreux, notamment pour l'aménagement de l'espace et le respect du paysage. **La puissance publique pourrait alors aider des expériences orientées dans le sens de l'intérêt commun, qui pourraient devenir des opérations-témoin** et susciter des réalisations de même nature en cas de réussite. Nous ne prendrons que trois exemples :

Pour l'**habitat**, la multiplication des pavillons individuels répond à un désir, mais la pratique actuelle des lotissements engage gravement l'avenir des zones périphériques des villes.

Il serait souhaitable d'étudier les motivations profondes de ce désir et d'imaginer des solutions qui y répondent sans présenter les inconvénients du système actuel : intégration dans un ensemble assez vaste permettant la création de services communs, partage judicieux des sols à utilisation collective ou privée, harmonisation de constructions plus ou moins resserrées et plus ou moins provi-

soires, etc... Une expérience réussie, mais qui devrait être aidée au départ, pourrait ouvrir la voie à des formules respectant mieux le paysage et peut-être aussi les hommes. Les villes nouvelles pourraient être un champ privilégié pour le lancement de telles opérations.

Pour les **loisirs de fin de semaine**, les besoins d'une couche toujours plus large de la population s'expriment par le désir d'une résidence secondaire individuelle, aussi petite et modeste soit-elle. Nous avons vu les problèmes que pose leur prolifération...

Il faudrait savoir si les aspirations fondamentales qui se manifestent ainsi ne seraient pas susceptibles d'être satisfaites par des équipements à caractère plus collectif, présentant des possibilités plus larges et finalement moins onéreux pour les familles ; de tels équipements, judicieusement implantés et réalisés, pourraient animer des zones rurales proches des villes sans détériorer le paysage. Mais là aussi, une aide est sans doute nécessaire au départ.

Dans le domaine des **structures d'accueil pour les activités**, deux nouveaux types de zones sont à l'étude actuellement qui auront certainement le caractère d'opérations-témoin : la **ZIRST** (Zone d'Implantation de Recherche Scientifique et Technique) localisée dans le pôle grenoblois, qui devrait être l'expression spatiale des liaisons, des complémentarités à mettre en œuvre entre recherche, recherche-développement et activités économiques, et la **zone d'équipements métropolitains** et régionaux de Bron dans le pôle lyonnais qui, à l'image des « parcs d'affaires » américains, pourrait rassembler un certain nombre d'activités à « haute valeur ajoutée », capables d'affermir la position de Lyon comme métropole régionale.

**Un champ d'expérience extrêmement large peut être ouvert aux autorités qui auront le souci de satisfaire les véritables besoins des hommes**, à condition d'éviter les excès de l'originalité recherchée pour elle-même.

## VIII - 2. — AMENAGEMENT DES STRUCTURES

Il est cependant parfaitement admis que la **promotion de véritables métropoles d'équilibre passe par la mise en place de structures régionales responsables, politiques et administratives**. Les effets bénéfiques en seront multiples : tout d'abord les centres de décision privés, dans l'organisation actuelle du pays, sont attirés par les organismes détenant le pouvoir public, qui est à la fois une aide, un contrôle et un client. Par ailleurs, malgré les difficultés éventuelles pour les faire adopter, les priorités régionales pourront mieux être mises en valeur et les choix plus clairement présentés. Enfin, la responsabilité réelle s'accompagnera d'une meilleure prise de conscience des coûts et des efforts nécessaires pour assurer le développement ; on peut penser que la population acceptera mieux des sacrifices, notamment fiscaux, si elle est assurée de l'emploi qui sera fait de sa contribution et si cet emploi la concerne directement.

Par ailleurs, l'idée même de région doit être dépassée et il conviendrait de mettre en place de façon pragmatique, au fur et à mesure des besoins, des **organismes de concertation interrégionale avec les régions voisines de France et même des pays limitophes** (Suisse, Italie). De telles structures ont déjà été suscitées par la réalisation du tunnel sous le Mont-Blanc et par le projet du tunnel de Fréjus ; des chambres de commerce françaises ont institué des contacts réguliers avec leurs homologues d'au-delà des frontières ; le « grand delta », qui regroupe des animateurs des trois régions du Sud-Est français, travaille à une meilleure harmonisation de leurs ambitions, etc. De tels efforts sont à poursuivre, afin de mieux asseoir le développement de la région et de la métropole sur des bases réelles à la dimension de son avenir.

**Mais l'essentiel de ce que le schéma peut recommander concerne les structures locales.** L'inadaptation des collectivités locales aux problèmes actuels est unanimement reconnue, si les moyens pour y remédier sont encore débattus. Signalons seulement que **la mise en œuvre du schéma impose que des solidarités actuelles et futures soient concrétisées pour que des solutions d'ensemble à des problèmes communs puissent être mises en œuvre.**

Pour prendre **un exemple dans la région urbaine de Lyon**, le canton de Montluel, à la limite des départements de l'Ain et du Rhône, doit faire face à des problèmes redoutables qui ont trait :

- à la poussée de l'urbanisation à partir de l'agglomération de Lyon, au pied de la côte des Dombes,
- à la création prochaine de l'aéroport de Satolas, qui y créera par endroit des nuisances de bruit,
- à la nécessité de réserver, le long du Rhône, des zones de protection pour de futurs captages d'eau massifs,
- au conflit existant déjà, entre le fleuve Rhône et la côte, pour l'appropriation des sols par l'industrie,
- au souhait de réserver à l'agriculture le rebord du plateau des Dombes, parfaitement apte à cette activité.

La solution de ces différents problèmes passera par **un aménagement définissant des vocations strictes** pour différents secteurs : industrie, agriculture, urbanisation, etc., vocations qui lèseront ou avantageront notablement les différentes communes du canton. Il est certain que **la zone en cause ne pourra être organisée pour le bien de tous sans de nouvelles solidarités**, d'une part entre ces communes et d'autre part entre l'ensemble du canton et la région urbaine de Lyon.

Après cet exemple, des recommandations plus précises peuvent être exprimées pour les secteurs suivants :

**Dans la région stéphanoise, des actions communes sont à entreprendre en matière de rénovation, espaces verts, zones industrielles, etc.** Leur réussite dépendra d'une bonne programmation dans l'espace et dans le temps et de la soumission des intérêts communaux particuliers à l'intérêt commun ; cela ne peut se faire sans une concertation qui aille jusqu'à des répartitions et des compensations financières. Il faudra donc dépasser le stade actuel d'association, qui se traduit par un organisme d'étude commun, l'EPURES, et par divers syndicats intercommunaux. La formule la meilleure reste à trouver en fonction des situations locales et les objectifs que les collectivités voudront mettre en commun. L'arsenal actuel des possibilités réglementaires est assez varié pour qu'un accord puisse être réalisé : fusion de communes, communauté urbaine, district, syndicat à vocation multiple, ou même Société d'équipement, établissement public, etc.

**Dans la région lyonnaise,** un premier pas important a été fait avec la création de la **Communauté urbaine de Lyon**, qui regroupe 56 communes. Il faudra toutefois songer à élargir la solidarité, peut-être plus souplesment, à l'ensemble de la zone intéressée par le développement futur de Lyon : vallées de la Saône et du Rhône, proche Ouest Lyonnais, centres urbains nouveaux. Ceux-ci devront voir se mettre en place des formes nouvelles d'administration communale pour la période initiale de croissance où les communes actuelles ne pourront supporter la charge des problèmes posés et en attendant la mise en place d'une nouvelle organisation municipale classique.

Enfin, **dans les zones rurales, il sera important de matérialiser rapidement les solidarités,** à prévoir sur un territoire étendu, qui **devront lier les communes ayant des problèmes d'avenir commun** et notamment celles qui seront dans l'orbite d'influence d'un centre rural principal où les équipements devront être rassemblés.

### VIII - 3. — MAITRISE FONCIERE ET PRESERVATION DES ESPACES

**La maîtrise foncière est la clé de tout aménagement volontaire et la condition de sa réussite.** Il s'agit essentiellement de contrôler et orienter l'utilisation du sol dans le sens de l'**intérêt général**, qui ne peut que s'opposer, dans certains cas, à des intérêts particuliers. Ce problème comporte deux aspects essentiels : les prix, c'est-à-dire le marché foncier, et le droit d'occupation, ou d'utilisation, des sols.

#### VIII - 3.1. — Maîtrise et contrôle du marché foncier

**La croissance des villes a entraîné un véritable « emballement » des prix du sol dans un périmètre qui s'étend de plus en plus ;** le doublement de leur population d'ici la fin du siècle ne pourra qu'accroître cette tendance nuisible. **Ses effets en sont néfastes pour plusieurs raisons :**

— l'augmentation des prix pèse de façon anormale sur l'**occupant d'un nouveau logement**, propriétaire ou locataire, du fait de son incidence sur le coût de construction ; elle pèse en fait également sur le **contribuable**, qui, par sa participation aux équipements publics (voirie, réseaux d'eau, d'égouts, etc.), a permis le renchérissement du prix du sol,

— elle contribue à une **ségrégation croissante de la population**, les personnes à plus faible revenu étant amenées à se loger de plus en plus loin du centre de l'agglomération dans des secteurs mal équipés,

— elle **entrave la rénovation nécessaire des centres**, où le prix du terrain ne permet que des opérations extrêmement coûteuses, difficilement vendables,

— elle perturbe complètement les environs des villes, où **l'agriculture est de plus en plus stérilisée** par un niveau du marché qui ne permet plus les successions ou les acquisitions en vue d'une utilisation agricole du sol et qui excite anormalement les appétits.

Les moyens actuels d'assainissement du marché sont limités et se révèlent dans la pratique d'une efficacité très modeste. Ils consistent, soit à modifier le mécanisme de la loi de l'offre et de la demande, soit à augmenter l'offre ou diminuer la demande pour réduire le déséquilibre.

**L'Institution de Zones à Urbaniser par Priorité (Z.U.P.)** ou de **Zones d'Aménagement Différé (Z.A.D.)** relève de la première catégorie de moyens. Il s'agit, dans un secteur où la collectivité projette d'étendre l'urbanisation ou de grands équipements à court terme (Z.U.P.) ou à moyen terme (Z.A.D.), de lui permettre un contrôle des prix qui peut aller jusqu'à la préemption en cas de vente. Ce moyen est de plus en plus largement utilisé, mais les mécanismes ne permettent pas d'obtenir une véritable stabilité des prix et sont d'un maniement délicat. De plus, il est **mal adapté aux projets à long terme** et notamment aux villes nouvelles, puisque ses effets n'excèdent pas actuellement une dizaine d'années. Enfin, il est inopérant ou d'effet extrêmement limité lorsque les prix fonciers sont déjà très élevés : terrains au centre de l'agglomération ou en bordure. Faute de mieux, la puissance publique y recourt et devra y recourir pour les grands projets d'aménagement de la métropole.

**La collectivité peut aussi acquérir les terrains dont elle prévoit une utilisation de première importance dans un certain délai** : centres des villes nouvelles, zones devant recevoir d'importants équipements, etc. Mais ses moyens financiers actuels sont insuffisants pour que ces **réserves foncières** soient à la mesure des besoins futurs. Il conviendrait à la fois d'élargir considérablement les ressources qui pourraient être affectuées à de telles opérations, notamment par des prêts à long terme et de coordonner les acquisitions de ces réserves dans un secteur assez vaste, par exemple les régions urbaines.

**L'augmentation de l'offre consiste à viabiliser des terrains de plus en plus nombreux et l'idée de centre urbain nouveau relève de ce type d'action.** Mais si cette « mise en condition » des terrains est faite par la collectivité, il serait juste que la plus-value lui revienne : c'est le principe de la « taxe d'équipement » et de la taxe de surdensité dont l'application est extrêmement difficile. Le promoteur pourrait prendre à sa charge les travaux d'équipement, mais la définition de ce qui doit lui revenir pose alors des problèmes extrêmement délicats.

De plus **cette viabilisation ne doit pas être faite inconsidérément au hasard des terrains disponibles, mais s'inspirer d'un plan d'ensemble de développement, objet du présent schéma**, afin de prendre en compte tous les impératifs d'un urbanisme total et de qualité.

S'il n'entre pas dans le cadre de ce document de proposer des mesures radicales, à caractère obligatoirement politique, qui ont pu faire l'objet de nombreuses recherches, on doit signaler ici que **le problème foncier est fondamental et que seule la mise à disposition**

**de la collectivité de moyens plus efficaces permettra d'envisager un urbanisme et un aménagement réussis.**

### **VIII - 3.2. — Droits d'utilisation des sols**

Il s'agit de protéger les sols contre des affectations ou des utilisations contraires à l'intérêt général. Cette protection porte évidemment atteinte au droit de propriété et notamment au droit de construire.

C'est le but essentiel des **plans d'urbanisme**, ou suivant la nouvelle législation, des **plans d'occupation des sols**.

Ce moyen d'action a généralement un aspect négatif, ou du moins c'est ainsi qu'il est ressenti et son application se heurte à toutes sortes de difficultés. Il est cependant un moyen nécessaire à la collectivité pour faire respecter des impératifs d'intérêt général

L'O.R.E.A.M. n'a pas été chargée — cela reste dans les attributions des collectivités locales et des Services du Ministère de l'Équipement — d'élaborer des plans d'occupation des sols.

**Cependant le schéma ayant le caractère d'une « directive nationale d'aménagement du territoire » de par son approbation en Conseil des Ministres, il importe que les plans d'occupation des sols qui seront établis s'en inspirent et respectent le cadre général comme une « charte ».**

Il faudra notamment **lutter contre le « cercle vicieux »**, trop souvent suivi, qui consiste à autoriser des constructions éparses dans des zones rurales non équipées, puis à assurer leur desserte en

eau et électricité par des ouvrages surabondantes, lesquels suscitent ensuite la construction dans de très larges zones dépourvues de tous les autres équipements indispensables.

Mais ces plans d'occupation des sols ne seront pas établis sur l'ensemble du territoire, ou se heurteront parfois à des difficultés insurmontables.

C'est pourquoi il faut imaginer que **dans quelques cas la restriction au droit de construire — ou son interdiction — s'accompagne de mesures positives** qui assureraient une certaine compensation et permettraient de renforcer cette limitation.

Ce peut être, pour la collectivité sinon pour le particulier, l'extension de ce droit dans un secteur en compensation d'une restriction dans un autre et il faut alors qu'une solidarité permette d'accepter cet équilibre.

Ce peut être aussi, comme nous l'avons déjà vu, des aides à l'équipement et à la mise en valeur agricole dans des secteurs favorables où toute construction serait interdite temporairement ou définitivement.

Ce peut être enfin l'intervention des SAFER, qui, usant de leur droit de préemption et dotées de moyens financiers plus importants, pourraient protéger et réserver de vastes espaces à l'activité agricole.

Pour lancer cette politique de **préservation**, il conviendra que soient précisées plus en détail, en s'inspirant des dispositions du schéma, les zones où la puissance publique doit s'attacher à conserver le sol disponible pour de futures utilisations, ou pour assurer un bon équilibre des espaces occupés et des espaces verts, ou encore pour respecter des nuisances ou des protections diverses nécessaires.

## VIII - 4. — LE PROBLEME DU FINANCEMENT

**Au terme de la présentation de ce schéma, une question vient évidemment à l'esprit : quel est le coût de cet aménagement ?**

Cependant, **ainsi posée, cette question n'a pas grand sens**, car il faudra de toute façon construire des logements, en rénover, bâtir des hôpitaux, écoles, universités, créer des espaces verts et des parcs, installer des bureaux et des usines, etc., que ce soit à un endroit ou à un autre.

On pourrait alors la formuler de la façon suivante : **combien coûte en plus ou en moins ce schéma par rapport à d'autres solutions ? Trois raisons empêchent d'y apporter une réponse, même approximative :**

— **la première** tient à la nécessité, pour effectuer une véritable comparaison, de faire entrer dans le bilan les **dépenses de « fonctionnement »** : transport, entretien des constructions et espaces verts, temps perdu ou temps gagné, etc., travail difficile qui a cependant été tenté sur quelques cas particuliers ; mais il conviendrait aussi de **tenir compte d'éléments non chiffrables** tels que la satisfaction des personnes vis-à-vis de leur logement, leurs loisirs, leur « cadre urbain », ou l'efficacité économique de telle concentration de services, de telle proximité d'espaces industriels, de telle implantation de recherche, etc. La science est encore impuissante devant ce problème.

— **la seconde provient de l'horizon lointain** choisi, 1985 et 2000, où les éléments entrant dans les coûts sont entachés d'une **grande**

**incertitude**. Les techniques nouvelles, les procédés nouveaux, les progrès de la productivité peuvent bouleverser à cette échéance les ordres de grandeur actuellement connus.

— **la dernière** est qu'une recherche de ce type ne peut s'appuyer que sur une **programmation assez précise**, car le coût « actualisé » d'un équipement, le seul intéressant et permettant des comparaisons, est, on le sait, très différent suivant que la réalisation est prévue dans 5, 10 ou 15 ans. Il était hors de question, dans un schéma d'orientation, de fixer des étapes très détaillées en nombre suffisant et de projeter plan par plan, sinon année par année, le développement sur trente ans d'une région peuplée de plusieurs millions d'habitants.

**On pourrait alors se demander plus simplement : au VI<sup>e</sup> Plan, la charge de la collectivité sera-t-elle plus importante ou plus légère si l'on suit les recommandations du schéma ?**

Une étude de ce genre n'a pu encore être faite, car il faudrait disposer d'estimations de dépenses non encore établies pour nombre d'équipements. Toutefois **quelques indications sommaires** peuvent être données :

— **les centres urbains nouveaux de la région de Lyon**, compte tenu de leur implantation sur des autoroutes à construire en tout état de cause et sur des lignes S.N.C.F. très facilement utilisables, **ne coûteront certainement pas plus cher, à qualité égale, que les zones d'habitation périphériques qui pourraient s'y substituer** : prix du terrain 5 à 10 fois moins élevé, ce qui est important pour les zones d'habitation, mais encore plus pour les zones industrielles, travaux de viabilité plus importants au départ, certes, mais moins

onéreux parce qu'en « site vierge ». Malgré la nécessité de prévoir et réaliser dès le début des équipements généraux assez nombreux — services collectifs, centres commerciaux, enseignement, loisirs, etc. — le bilan devrait être favorable à cette solution, d'autant plus que certains besoins, dans ce secteur de la grande périphérie lyonnaise, sont pressants et devraient être satisfaits en tout état de cause.

— **les équipements d'entraînement** (aéroport, Part-Dieu), **de rééquilibrage** (actions de conversion dans la région stéphanoise) **ou destinés à préparer l'avenir** (métro, zones agricoles prioritaires, etc.) correspondent à des dépenses importantes, dont certaines sont déjà engagées. Il est certain qu'une politique malthusienne permettrait de les éviter : il faut bien voir qu'il s'agit d'un pari sur l'avenir, ou en tout cas d'un **choix fondamental** dont un des éléments est une charge financière lourde sur la population et les activités. Ce choix doit être fait en toute clarté, en toute objectivité, sans en dissimuler les termes et en sachant bien que **les investissements que l'on pourrait imaginer de retarder ou de différer se retrouveront tôt ou tard au premier rang des urgences, dans des conditions de réalisation plus difficiles.**

L'utilité et la justification principale du schéma sont peut-être justement de mettre en évidence cette alternative. Une véritable comparaison financière entre une organisation volontaire et le « laisser-faire » montrerait d'ailleurs le coût final très élevé de la seconde attitude : expropriation coûteuse de terrains prématurément occupés,

réalisation d'équipements dispersés et mal rentabilisés, système de transport impossible à prévoir et à adapter correctement aux besoins, temps perdu considérable en déplacements, etc.

Si l'on écarte la facilité et qu'on choisit l'effort, la question reste posée de la **juste répartition des charges**. Les possibilités financières locales doivent être scrutées de près pour mesurer la capacité contributive des diverses collectivités. Disons seulement que les opérations de conversion et de rénovation dans la région stéphanoise ne peuvent, à ce propos, qu'être considérées que comme étant d'intérêt régional et national.

Cependant, les considérations qui précèdent ne doivent pas laisser penser que tout **souci d'économie, au sens restreint du terme**, a été écarté de la conception du schéma d'aménagement. **Cette préoccupation a guidé au contraire de nombreux choix dans l'espace et dans le temps.** Quelques exemples montreront la façon dont il en a été tenu compte :

— **les centres urbains nouveaux** se justifient, en plus de toutes considérations de géographie et d'économie générale, par le fait que leur coût, là où elles ont été prévues, est compétitif par rapport à celui des urbanisations périphériques,

— **l'aéroport de Satolas** est situé non seulement à l'emplacement le plus favorable du point de vue de l'organisation générale, mais aussi dans le site où les travaux d'infrastructure seront le

moins coûteux (portance du sol, facilité d'assainissement, desserte par plusieurs autoroutes nécessaires en tout état de cause, etc...)

— la **construction progressive** des autoroutes et voies rapides selon le déroulement proposé correspond à une adaptation au fur et à mesure des besoins par le choix, à chaque époque, de la solution la plus économique,

— la conjugaison, dans la périphérie immédiate de Lyon, de zone **d'habitat** nouveau suffisamment concentré et de possibilités de lignes de **transport en commun** à haute capacité (métro), aboutira à la meilleure rentabilité de celles-ci et à une organisation économique du système de transport dans l'agglomération.

— **l'extension progressive de Saint-Etienne dans la plaine du Forez** est une solution économique à long terme étant donné la qualité technique des sites comparativement à celle des trois vallées,

— le rassemblement en des **centres bien équipés** de zones d'emploi, de service, de commerce, etc., permettra une économie de fonctionnement portant notamment sur une réduction des transports et du temps perdu,

Il n'en reste pas moins que l'ampleur du projet présenté met en valeur, pensons-nous, le **caractère inéluctable d'une progression importante des équipements collectifs d'intérêt général** et la nécessité d'adapter les moyens et circuits de financements aux besoins de la collectivité métropolitaine.

## Conclusion

Ce chapitre n'avait pas la prétention de présenter un catalogue complet des moyens à mettre en œuvre pour assurer la réalisation, jusqu'à son terme, du schéma d'aménagement. Il n'a pu que se borner à mettre en relief les problèmes que posent les ambitions face aux moyens existants et à proposer quelques recommandations pour l'utilisation ou l'adaptation de ces moyens.

Il appartient évidemment aux spécialistes et aux pouvoirs publics de poursuivre la recherche dans ce sens et de dégager des solutions pratiques.

Le lecteur pourra être déçu de ce constat de relative impuissance ; nous n'avons pas voulu le travestir ni en dissimuler les composantes, car il est certain qu'en toute occasion il est préférable de regarder la réalité en face. C'est d'ailleurs cette prise de conscience objective qui seule peut, sans doute, mobiliser les énergies et les rassembler dans la poursuite d'un objectif commun : la construction d'une métropole régionale. Les moyens de réaliser cette ambition ne peuvent être définis une fois pour toute **et il faudra une recherche constante, une adaptation permanente pour s'approcher progressivement du but.**

# Conclusion générale

Au terme de ce schéma d'aménagement le bilan doit en être dressé. Bien des questions ont été posées, des problèmes soulevés, des ambitions proposées et des projets présentés. Les enseignements les plus clairs de cette recherche prospective, outre l'utilisation pratique qui est suggérée plus loin, nous paraissent être les suivants :

— tout d'abord, **il est nécessaire de voir loin** ; l'avenir est étroitement conditionné, du moins en ce qui concerne le développement économique et l'aménagement de l'espace, par des options qui sont prises aujourd'hui et qui seront prises demain et dont on doit mesurer toutes les conséquences,

— ces options, ces décisions, ne peuvent plus être prises en considération d'un seul besoin, d'une seule préoccupation à laquelle elles répondent directement ; il faut **les peser et les jauger dans toutes leurs implications** sur la vie économique et sociale, sur l'occupation du sol et l'organisation du territoire,

— dans la période de croissance urbaine foudroyante que nous avons commencé à vivre, on n'a plus le droit de penser « petit » ; **il faut voir grand, parce que ce « grand » se fera très vite** ; il faut élargir le terrain de jeu parce que sinon il s'élargira tout seul, dans le désordre et au détriment des futurs habitants de la métropole.

**Mais l'ambition de ce schéma d'aménagement est aussi d'être un instrument de travail** pour toute personne, collectivité, administration, organisme ou association qui s'intéresse à l'avenir de la métropole et détient une part de responsabilité dans son évolution.

Son approbation par le Conseil des Ministres lui confère le caractère d'une « **directive nationale d'aménagement du territoire** » au sens du code de l'urbanisme. Il s'impose donc à l'état et aux collectivités locales qui ont la charge de le mettre en œuvre et d'en faire respecter les idées-force.

Il peut d'abord **servir de référence à des études prospectives plus fines ou plus larges** : plus fines lorsqu'on cherchera à appréhender le devenir d'une portion de l'espace métropolitain, rural ou urbain, ou lorsqu'on réfléchira à l'évolution de tel secteur d'activité, de tel aspect du mode de vie, de telle donnée démographique ou sociologique. Plus larges lorsqu'on se préoccupera de définir des ambitions, des orientations, des projets pour la région, le pays, l'Europe, etc.

Il doit aussi être un **cadre de référence pour l'établissement de plans d'aménagement pour certains secteurs ruraux**. Il sera alors un moyen privilégié pour éviter des discordances et incohérences entre ces études particulières, leur permettant ainsi d'être réalistes et efficaces. Cette cohérence nécessaire ne sera d'ailleurs pas seulement le fait d'un document écrit, forcément imparfait et incomplet,

mais aussi le résultat d'une action persévérante et de longue haleine à mener par ceux qui le prendront en charge, avec l'aide de ceux qui l'auront établi.

Il peut également éclairer les responsables au plus haut niveau sur les **imperfections des moyens existants pour mener une véritable politique d'aménagement de l'espace**. Le cas concret de l'organisation de la métropole a en effet mis en relief les domaines dans lesquels des adaptations, modifications et réformes sont indispensables. Les suggestions contenues dans le dernier chapitre sont à reprendre, à approfondir et à traduire par des textes et des règlements nouveaux adaptés aux véritables problèmes.

Enfin, ce schéma a la prétention d'**aider à la préparation des décisions importantes qui doivent être prises pour le VI<sup>e</sup> Plan**. Il apporte dans ce sens des éléments d'appréciation se référant au long terme, ainsi que quelques suggestions précises dictées par le souci de bien engager l'avenir. **C'est en effet dans la période du VI<sup>e</sup> Plan que l'on peut et que l'on doit poser les jalons principaux permettant de bâtir une véritable métropole régionale à la mesure de l'avenir**. Rappelons que l'un de ces jalons est un véritable renouveau de la région stéphanoise pour laquelle des efforts exceptionnels doivent être consentis très rapidement.

Et puis... cet ouvrage n'est finalement qu'une étape : étape dans la réflexion sur l'avenir, étape dans la recherche d'une meil-

leure organisation de l'espace. Nous avons dit ses lacunes et elles devront être comblées ; nous avons dit aussi que, pour que ce document ait sa pleine utilité, il faudra des hommes pour le prendre en charge, le « traduire » et l'exprimer ; ce travail ne fait que commencer. Mais surtout ce schéma pourrait et devrait être l'amorce d'une recherche sur l'ensemble de la région Rhône-Alpes et de sa métropole, afin de mieux saisir les conditions d'un développement harmonieux de cet ensemble promis à un riche avenir.

# rapport du groupe central de planification urbaine

## 1<sup>re</sup> PARTIE

Avant de proposer au Comité Interministériel d'approuver le projet de schéma d'aménagement de la métropole LYON - SAINT-ETIENNE - GRENOBLE, le Groupe Central estime nécessaire de faire un bref rappel des événements qui ont marqué depuis cinq ans l'élaboration de ce projet.

— I —

C'est en février 1965 que le Comité Interministériel prenait position pour la première fois sur les problèmes d'aménagement de l'ensemble urbain LYON - SAINT-ETIENNE. Après avoir affirmé la nécessité d'un développement coordonné des agglomérations lyonnaise et stéphanoise par un plan d'ensemble d'actions complémentaires le Comité Interministériel décidait :

- d'accélérer la réalisation des projets de liaison routière rapide entre les deux villes,
- d'entreprendre l'étude des liaisons ferroviaires régionales et du projet d'aménagement d'une gare régionale à LYON,
- de poursuivre les études sur l'implantation d'un aéroport susceptible d'accueillir le trafic international de l'ensemble LYON - SAINT-ETIENNE - GRENOBLE - CHAMBERY,
- de favoriser l'extension du centre de LYON sur la rive gauche du Rhône, en utilisant les possibilités offertes par la libération de près de 25 ha à l'emplacement de la caserne de la Part-Dieu,
- de mener à bonne fin au cours du V<sup>e</sup> Plan les études concernant la création éventuelle d'un réseau de métro,

- de mener à bien les études relatives à la restructuration du centre de SAINT-ETIENNE,
- de développer les moyens de formation du niveau supérieur à SAINT-ETIENNE.

— II —

En février 1966, le Comité Interministériel créait une organisation d'études d'aménagement de l'aire métropolitaine LYON - SAINT-ETIENNE, et lui donnait mission d'établir un schéma d'aménagement d'aire métropolitaine, destiné à servir de cadre aux projets d'urbanisme des différentes zones et à fixer les orientations relatives aux principaux aménagements de l'aire métropolitaine. Par ailleurs, c'est à la fin de l'année 1966 que fut décidée la création d'une agence d'urbanisme de l'agglomération Grenobloise, en même temps qu'étaient renforcés les moyens d'études pour les agglomérations de LYON d'une part et de SAINT-ETIENNE d'autre part. Ainsi était mis en place un système d'études proches.

— III —

En février 1967, le Comité Interministériel approuvait les programmes d'équipement pour la période du V<sup>e</sup> Plan des agglomérations de LYON, SAINT-ETIENNE et GRENOBLE. Le rapport présenté à cette occasion par le Groupe Central, tout en soulignant l'intérêt des programmes proposés pour orienter le développement de ces agglomérations, notait cependant l'insuffisance des engagements correspondants et soulignait le caractère incertain de quelques-unes de ces orientations. Les remarques formulées par le Groupe Central concernaient notamment les modalités d'expansion de l'agglomération lyonnaise vers l'Est (urbanisation discontinue de l'axe LYON - GRENOBLE et de l'axe du Haut-Rhône), les moyens d'accès au centre de LYON, les conditions pratiques d'engagement de la restructuration du centre de SAINT-ETIENNE, et enfin la poursuite des opérations d'aménagement de l'agglomération Grenobloise au-delà de la période des jeux olympiques.

Le Comité Interministériel fixait alors à la fin de l'année 1967 « l'échéance pour la présentation d'un parti d'aménagement de l'extension de l'agglomération lyonnaise à l'Est de l'axe Rhône-Saône pour permettre l'infléchissement reconnu nécessaire au programme du V<sup>e</sup> Plan et engager des actions qui deviendraient opérationnelles au VI<sup>e</sup> Plan ; une solution définitive concernant l'aérodrome de LYON devant alors intervenir dans les prochains mois », et demandait par ailleurs un accroissement des études relatives à l'aménagement des centres des agglomérations.

— IV —

C'est en mars 1968 que le Groupe Central présentait au Comité Interministériel un rapport sur l'aménagement de la région urbaine de LYON.

Le Comité Interministériel décidait tout d'abord d'associer l'agglomération Grenobloise à l'ensemble urbain LYON - SAINT-ETIENNE pour constituer la « métropole LYON - SAINT-ETIENNE - GRENOBLE » et invitait le Préfet de région à assurer une coordination plus étroite des études et travaux de l'agence de GRENOBLE et de l'O.R.E.A.M. - LYON - SAINT-ETIENNE.

En ce qui concerne l'aménagement de la région urbaine de LYON, le Comité Interministériel, en insistant sur la nécessité pour l'agglomération lyonnaise de privilégier le développement de son centre, confirmait le principe d'une limitation du rythme de croissance de l'urbanisation à la périphérie immédiate. Compte tenu des contraintes de site et des possibilités offertes par le réseau des infrastructures de transport, existantes ou projetées à moyen terme, le Comité Interministériel retenait les orientations générales suivantes :

— extension du centre traditionnel de la presqu'île vers la rive gauche du Rhône, principalement sur le site de la Part-Dieu,

— restructuration de la banlieue est de LYON et développement d'un centre secondaire à BRON,

— création de deux centres urbains satellites, l'un sur l'axe LYON - GRENOBLE, l'autre sur l'axe du Haut-Rhône, en discontinuité de l'agglomération lyonnaise.

Le Comité Interministériel prenait en outre les décisions suivantes :

- engagement du projet de création de l'aéroport de SATOLAS et mise en œuvre des dispositions nécessaires au démarrage des premiers travaux à compter, si possible, de 1970 ;

- mise en réserve du site de l'aérodrome de BRON, en vue d'une utilisation étalée sur longue période aux fins de restructuration de l'Est de LYON ;

- mise en place d'une mission d'études d'aménagement de la Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau ;

- détermination d'un programme de réserves foncières non seulement pour l'Isle d'Abeau, mais également pour l'axe du Haut-Rhône, et affectation immédiate de premiers crédits.

Enfin le Comité Interministériel formulait un certain nombre de recommandations quant aux études des moyens de communication ;

- priorité à l'étude de la réalisation d'un tronçon central de métro desservant le centre de Perrache à la Part-Dieu ;
- étude par la S.N.C.F. de l'organisation des relations de grande banlieue au départ de LYON, notamment avec les deux centres satellites, et préservation des possibilités d'utilisation de la gare de la Part-Dieu ;
- étude des modifications à apporter au projet de l'autoroute A.43 sur la section LYON - SATOLAS.

## II PARTIE

Le projet de schéma d'aménagement de la métropole LYON - SAINT-ETIENNE - GRENOBLE, préparé par l'O.R.E.A.M. - LYON - SAINT-ETIENNE avec la collaboration de la Direction départementale de l'Équipement du Rhône, de l'Association pour l'étude des plans d'urbanisme de la région stéphanoise, et de l'Agence d'Urbanisme de l'agglomération grenobloise, vient conclure plusieurs années d'études et de réflexions à un moment opportun : celui de la préparation du VI<sup>e</sup> Plan.

Intégrant de façon explicite les orientations, directives et décisions exprimées à diverses reprises par le Comité Interministériel, et les avis et recommandations formulés par les instances locales et régionales notamment la C.O.D.E.R. et le Conseil de Coordination de l'O.R.E.A.M., ce projet se présente à la fois comme un schéma d'organisation de l'expansion, dans un espace élargi, des trois agglomérations de LYON, SAINT-ETIENNE et GRENOBLE, et comme un plan de promotion d'actions destinées à affirmer la vocation de cette métropole tripolaire à constituer un outil économique puissant.

— I —

C'est dans un espace élargi, qu'ont été appréciées et mesurées les possibilités d'organiser l'expansion des trois pôles de la métropole. Plusieurs raisons ont conduit à cette démarche : la volonté maintes fois affirmée, notamment pour LYON, d'éviter l'étouffement des centres par une urbanisation intensive de la périphérie immédiate des villes, l'importance des contraintes de site, particulièrement dans le cas de GRENOBLE, la nécessité d'intégrer dans des projets d'urbanisation le développement de nouveaux sites industriels, aussi bien à LYON qu'à SAINT-ETIENNE et GRENOBLE, et enfin le fait qu'une grande partie de cet espace élargi pouvait être mobilisé assez rapidement, grâce aux infrastructures de transport existantes ou prévues au V<sup>e</sup> Plan.

Trois régions urbaines, considérées comme zones de « proximité » de chacun des pôles, ont été ainsi délimitées.

Si du point de vue de la politique de promotion de la métropole le schéma exprime un projet global et unique, notamment pour formuler des perspectives de développement des activités industrielles et tertiaires et pour localiser certains équipements d'intérêt commun, du point de vue de la politique d'organisation et d'aménagement dans l'espace, le schéma distingue trois projets, un pour chaque région urbaine, en mettant en valeur dans les mêmes termes les potentialités de chacun des pôles.

## — II —

Dans une région peuplée de plus de 7 millions d'habitants en fin de siècle (4 400 000 en 1968), la métropole pourrait rassembler, dans les régions urbaines qui la composent, une population double de celle de 1968 (4 400 000 en 2000 - 2 300 000 en 68). A cette époque les régions urbaines de SAINT-ETIENNE et GRENOBLE approcheraient du million d'habitants, tandis que la région urbaine de LYON dépasserait 2 500 000 habitants.

Les stratégies d'aménagement proposées au niveau de chaque région urbaine s'inspirent toutes du même principe : assurer le passage progressif d'un développement concentré sur les agglomérations principales à un développement réparti entre ces agglomérations et de nouveaux pôles urbains, et permettre ainsi à la métropole d'offrir une gamme de plus en plus large et diversifiée de structures d'accueil du développement. C'est dans ces conditions que le schéma directeur prévoit les évolutions suivantes :

1°/ La croissance de la région urbaine de LYON dans la largeur du « couloir rhodanien » se polarisera sur :

— l'agglomération lyonnaise dont le centre quadruplera de surface en s'étendant sur la rive gauche du Rhône, et dont l'extension périphérique s'arrêtera à l'Ouest, au Nord-Est et au Sud-Ouest tandis qu'elle se maintiendra à un rythme raisonnable à l'Est, en fonction des possibilités offertes par les développements d'un réseau de métro, en respectant la vocation du site de BRON à recevoir des activités de niveau régional et métropolitain ;

— deux centres urbains satellites ; la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, à moins de 30 km du centre de LYON, dans un site pouvant rassembler 200 000 habitants, se développera en accueillant des activités desserrées de LYON tout en servant de support urbain aux activités induites progressivement par l'aérodrome international de SATOLAS ; l'ensemble urbain Meximieux-Ambérieu, sur l'axe du Haut-Rhône, à une quarantaine de km de LYON, servira de support urbain aux activités industrielles qui s'implanteront sur un des sites privilégiés de la région : le site industriel de Loyettes,

d'une capacité de plus de 3 000 ha, et pourra accueillir concurremment avec Bourg, qui connaîtra un développement très important, une partie du desserrement lyonnais dans cette direction ;

— les villes anciennes de l'axe fluvial qui, dans un site exigü et déjà fortement occupé, connaîtront un rythme d'expansion dépendant du desserrement lyonnais mais surtout du développement des activités industrielles liées à la voie d'eau.

2°/ En ce qui concerne la région urbaine de SAINT-ETIENNE, le site ancien des trois vallées sera reconquis par une succession d'opérations de rénovation du tissu urbain et par la restructuration du centre de SAINT-ETIENNE.

Alors que la conversion des activités industrielles et le développement accéléré de l'enseignement supérieur et de la recherche assureront de nouvelles perspectives de croissance la région urbaine verra se constituer, à une quinzaine de km de SAINT-ETIENNE, dans la plaine du Forez, un nouveau pôle urbain individualisé et relativement autonome.

La région urbaine de SAINT-ETIENNE aura à terme la structure suivante :

— un centre principal SAINT-ETIENNE, à dominante d'activités tertiaires et rassemblant plus du tiers de la population de la région urbaine ;

— un ensemble de villes et urbanisations satellites centré sur SAINT-ETIENNE, suivant trois directions : vallée du Gier, avec les villes rénovées de SAINT-CHAMOND et RIVE-DE-GIER, vallée de l'Ondaine, avec la ville rénovée de FIRMINY, plaine du Forez avec un pôle nouveau rassemblant une population de plus de 150 000 habitants auprès d'un site industriel de 1 500 ha.

3°/ Quant à la région urbaine de GRENOBLE, l'exigüité du site de la cuvette Grenobloise impose des limites strictes à la croissance quantitative de l'agglomération : 550 000 habitants, alors qu'elle en compte déjà 350 000 et que son rythme de croissance se maintient autour de 4 %. De plus le centre traditionnel qui n'a pu suivre le rythme très élevé de croissance de l'agglomération est resté celui d'une ville moyenne.

Le développement de la région urbaine de GRENOBLE s'appuiera ainsi sur la mise en œuvre de trois projets fondamentaux dont les deux premiers à moyen terme :

— l'aménagement à GRENOBLE d'un centre d'agglomération de dimension régionale,

— l'aménagement dans le « quadrilatère voironnais » d'un pôle urbain nouveau, pour l'accueil du desserrement général de GRENOBLE, en liaison avec le développement d'un site industriel d'une capacité de 2 000 ha,

— l'aménagement ultérieur sur le site carrefour de MONTMELIAN d'un second pôle urbain nouveau, liée au desserrement Grenoblois mais aussi aux besoins d'expansion de CHAMBERY, en relation avec le développement du site industriel ARC-ISERE d'une capacité de 1 000 ha.

Au terme de l'an 2000, la région urbaine de GRENOBLE rassemblera ainsi trois pôles urbains principaux. Le pôle grenoblois, fort de ses activités tertiaires supérieures et de ses activités industrielles à haute technicité, aura stabilisé sa population depuis plusieurs années au niveau de 500 - 600 000 habitants, tandis que les deux pôles urbains nouveaux auront atteint respectivement 200 000 et 150 000 habitants.

4°/ Dans le schéma d'organisation de la métropole en trois régions urbaines polynucléaires, les grands axes du système de transport sont déjà bien figurés par le réseau des voies ferrées existantes et celui des autoroutes en service ou sur le point d'être lancées, avec en outre un deuxième grand axe Nord-Sud, à l'Est du couloir rhodanien. Si dans un premier temps ces infrastructures doivent pouvoir assurer des services multiples, correspondant à plusieurs types de trafic (trafic de transit national, trafic entre régions urbaines, trafic entre pôles des régions urbaines) il sera nécessaire de créer à terme des réseaux spécialisés pour chaque type de trafic. Ainsi la construction d'une liaison ferroviaire à très grande vitesse entre PARIS et LYON est aujourd'hui étudiée ; la possibilité de sa création éventuelle et de son intégration aux réseaux existants de transport doit être réservée dans le schéma. Par ailleurs se manifeste dès aujourd'hui le besoin de mettre en œuvre des nouveaux moyens de transport à l'intérieur des villes, notamment pour LYON.

### — III —

Dans les stratégies d'aménagement proposées trois étapes ont été esquissées. Elles ont pour but de préciser dans quelles conditions les pôles anciens et nouveaux seront progressivement équipés et leurs relations assurées en fonction des objectifs de croissance de la métropole. Le succès de ces stratégies tiendra autant aux possibilités d'engager dans une première étape de nouveaux programmes d'équipements qu'à celles d'appliquer dans cette même étape un ensemble de mesures de prévoyance pour assurer de bonnes conditions de passage aux étapes suivantes. Il s'agira notamment de pratiquer sur la totalité des sites nouveaux d'urbanisation une politique de préservation et de réservation foncières pour garantir la valeur de l'offre dans l'utilisation progressive de ces sites ; tandis qu'autour des sites anciens il sera nécessaire de maintenir des « coupures vertes », jugées indispensables pour garantir une certaine qualité de l'urbanisation.

## III PARTIE

En demandant au Comité Interministériel d'approuver le schéma d'aménagement de la métropole LYON - SAINT-ETIENNE - GRENOBLE, le Groupe Central attire tout d'abord son attention sur le caractère de directive nationale

d'aménagement du territoire que doit constituer cette approbation. Cela signifie que les dispositions générales du schéma devront s'imposer aux autorités qui ont la responsabilité des documents d'urbanisme et des programmes d'équipement.

Le Groupe Central insiste sur la nécessité de faire respecter dès maintenant certaines dispositions du schéma, notamment en ce qui concerne : les parcs et zones de loisir dans le sillon rhodanien et dans les vallées, les couloirs de circulation et les couloirs de transports d'énergie, les zones de nuisance des aérodromes, les grands sites industriels. Il y aura lieu d'autre part de préciser les conditions et moyens d'aménagement des zones agricoles périurbaines, en donnant ainsi un contenu dynamique à la politique des « coupures vertes ».

En fonction des objectifs retenus, un premier ensemble d'actions prioritaires a été déterminé. Résultant d'une évaluation générale, dans le cadre du schéma, des besoins à satisfaire au cours des prochaines années, ces actions s'inscrivent pour le principal dans la suite des actions entreprises au cours du V<sup>e</sup> Plan, qu'il s'agisse d'amplifier des programmes en cours de réalisation, ou d'engager de nouveaux programmes préparés au cours du V<sup>e</sup> Plan.

— I —

Au niveau de la métropole il s'agira pour l'essentiel de mettre l'accent sur l'aménagement et le développement de liaisons rapides entre les trois pôles principaux. Tandis que les travaux d'aménagement de l'autoroute LYON - SAINT-ETIENNE - FIRMINY s'achèvent, les travaux de l'autoroute LYON - L'ISLE D'ABEAU - VOIRON - GRENOBLE doivent être prochainement engagés : il importe que le tracé retenu pour cette autoroute assure la liaison la plus directe entre LYON et GRENOBLE. Il sera d'autre part nécessaire de réaliser à brève échéance un nouveau mode d'exploitation des liaisons ferroviaires, avec des services rapides et fréquents, entre LYON et SAINT-ETIENNE et sur l'axe LYON - GRENOBLE. En ce qui concerne les liaisons de la métropole avec l'extérieur, à la suite de la mise en service des autoroutes A.6 et A.7, un important programme de travaux autoroutiers doit être entrepris prochainement en vue de l'aménagement des liaisons de la métropole avec l'Italie et la Suisse. Afin d'assurer à la métropole le meilleur usage de ce réseau de grands axes de communications, il sera nécessaire de réaliser deux opérations, en partie retenues au V<sup>e</sup> Plan : la grande rocade Est de LYON et la sortie Nord de SAINT-ETIENNE, ces opérations répondant d'ailleurs à des exigences propres à l'aménagement des régions urbaines de LYON et de SAINT-ETIENNE.

Enfin, à la suite des décisions du Comité Interministériel de février 1968, a été engagée l'étude de l'aéroport international de SATOLAS. La procédure d'acquisition des terrains est sur le point de s'achever, et les premiers travaux peuvent être maintenant entrepris. Si l'on veut pouvoir mettre en service cet aérodrome en 1974, alors que le trafic aura dépassé la limite de saturation de BRON, les moyens financiers nécessaires doivent pouvoir être arrêtés rapidement. Mais comme il paraît difficile que soient dégagées à court terme des recettes importantes par l'exploitation du capital foncier de BRON, il convient de prévoir dès 1971, une large contribution du budget général de l'Etat à l'opération de SATOLAS.

— II —

Au niveau des trois régions urbaines, outre les opérations proposées dans le cadre des programmes généraux de la métropole, les actions prioritaires à retenir pour les prochaines années devront être les suivantes :

**1 — Pour la région urbaine de LYON :**

— **poursuite de l'opération du centre directionnel de la Part-Dieu**, avec l'engagement du programme des accès routiers et la préparation des extensions, en particulier sur le domaine de la gare de la Part-Dieu ;

— **création d'un réseau de transport en commun en site propre** dans l'agglomération lyonnaise desservant le centre étendu Presqu'île-Part-Dieu et se déployant principalement vers l'est ;

— **engagement de la Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau**, ce qui suppose la mise en place à brève échéance d'un établissement public d'aménagement qui pourrait associer à l'Etat les départements du Rhône et de l'Isère, la communauté urbaine de LYON et des communes directement concernées ;

— **mise en valeur de l'axe du Haut-Rhône**, notamment par la réalisation de l'autoroute de dégagement Nord-Est de LYON prolongée jusqu'à Ambérieu, la réalisation de la zone de loisirs de Miribel-Jonage, et par des opérations préparatoires au développement du site industriel de Loyettes - Saint-Vulbas, et de son environnement urbain, les études devant être approfondies en ce qui concerne notamment l'organisation et l'ampleur de la croissance de l'ensemble urbain Meximieux - Ambérieu ;

— **mise en valeur du site de BRON**, libéré du trafic aérien commercial après la mise en service de SATOLAS. Les études réalisées à ce jour ont tout d'abord fait apparaître la nécessité de conserver la piste de l'aérodrome pour l'aviation de voyage (LYON aura besoin à terme de deux aérodromes d'affaires dans la périphérie immédiate de l'agglomération). Ce site de BRON, d'une capacité de 1 000 ha, dont près de 400 ha, aéroport de voyage non compris, sont entre les mains de l'Etat, présente du fait de sa situation au centre géométrique de la région urbaine, un intérêt exceptionnel pour l'accueil d'activités nouvelles d'intérêt régional : une politique sélective d'utilisation de BRON devra être appliquée. Par ailleurs les possibilités d'utilisation de ce site sont étroitement liées au développement des équipements généraux de l'agglomération, notamment des moyens de transport : la mise en valeur du site sera nécessairement progressive.

## 2 — Pour la région urbaine de SAINT-ETIENNE

— **engagement de la restructuration du centre de SAINT-ETIENNE.** Le projet général comprend un ensemble d'opérations de rénovation d'îlots centraux, la réalisation d'une voie rapide intérieure Nord-Est, l'amélioration et le développement des transports en commun. Un programme d'opérations prioritaires a été alors établi en tenant compte du caractère progressif à donner à la réalisation de ce projet général. Ce programme comporte ainsi :

— une opération directe : la rénovation d'une première tranche de l'îlot SAINT-ETIENNE Sud, complétée par des acquisitions foncières,

— une opération indirecte destinée à décongestionner le centre : la construction de deux rocade urbaines Ouest et Est, cette dernière ayant été programmée en partie au V<sup>e</sup> Plan ;

— **mise en valeur du site de la plaine du Forez,** en vue de constituer progressivement un nouveau pôle urbain. Outre la réalisation de la sortie autoroutière Nord de SAINT-ETIENNE, le programme des opérations à court terme devra comprendre l'achèvement du programme zone d'habitation d'Andrézieux-Bouthéon et le lancement d'un second programme de même nature, tandis que sera mise en œuvre une politique de réservation et de protection foncières.

## 3 — Pour la région de GRENOBLE :

— **promotion et réorganisation du centre d'agglomération de GRENOBLE, avec l'engagement du projet de la Ville neuve GRENOBLE - ECHIROLLES.** Plutôt que d'engager une opération massive de rénovation du centre ancien, il est proposé de constituer dans la ville-neuve, un centre relais de l'agglomération. En outre ce projet, dont une partie, le village olympique a déjà été réalisée, a été conçu de manière expérimentale pour créer un nouveau paysage urbain et réaliser des équipements intégrés à l'habitat et polyvalents.

Pour mener à bien un tel projet, dans ses objectifs fondamentaux de création d'une structure d'accueil de fonctions centrales et d'expérimentation d'un nouvel urbanisme de quartier, il sera nécessaire d'amplifier la concentration des Ministères intéressés tandis que devront être apportées des adaptations aux règles communément admises, notamment financières :

— préparation de la mise en valeur du **quadrilatère voironnais,** en vue de l'accueil du desserrement général de l'agglomération grenobloise qui devrait être engagé avant une dizaine d'années en se portant en premier lieu sur ce site et ultérieurement sur le site de Montmélian. Cependant il sera nécessaire, avant que s'engage ce desserrement général, de prévoir l'aménagement de structures particulières pour l'accueil d'activités industrielles.

délibérations du comité  
interministériel  
d'aménagement du  
territoire du 26 mai 1970  
et présentation au conseil  
des ministres  
du 10 juin 1970

Le Comité Interministériel, après avoir pris connaissance du rapport établi par le Groupe Central de Planification Urbaine, donne au Préfet de la région RHONE-ALPES, ainsi qu'aux administrations centrales de l'Etat les directives et instructions ci-après.

— I —

Se référant aux avis favorables exprimés au cours des consultations locales et régionales, le Comité Interministériel approuve le projet de schéma d'aménagement de la métropole LYON-SAINT-ETIENNE-GRENOBLE, préparé par l'Orga-

nisation d'Etudes d'Aire Métropolitaine, et donne à cette approbation le caractère d'une directive nationale d'aménagement du territoire.

Le Comité Interministériel invite en conséquence les autorités responsables de l'établissement des documents d'urbanisme et des programmes d'équipement à appliquer les dispositions générales du schéma. Afin de garantir la possibilité de mettre en œuvre progressivement ce schéma et pour en préserver certains aspects qualitatifs, des mesures de prévoyance et des règles de protection devront pouvoir être appliquées rapidement. Dans le cadre de directives particulières du Préfet de région, les administrations régionales et départementales compétentes auront ainsi à préciser dans quelles conditions pourront être notamment :

- ouverts à l'urbanisation et à l'accueil d'activités industrielles les grands sites d'extension de la métropole,
- maintenus libres les principaux couloirs prévus pour la circulation et les transports, ainsi que les surfaces correspondant aux zones de nuisance autour des aérodrômes,
- protégés les espaces constituant ou devant constituer les parcs et zones de loisirs du sillon rhodanien et des vallées,
- assurées les possibilités de maintien et de développement de zones agricoles périurbaines.

— II —

En fonction de l'objectif d'aménagement de la métropole : organiser l'expansion des trois pôles, LYON, SAINT-ETIENNE et GRENOBLE dans trois régions urbaines distinctes mais fortement reliées entre elles, et en considération de la stratégie d'aménagement retenue : assurer le passage progressif d'un développement concentré à un développement réparti entre ces trois pôles et de nouveaux pôles urbains, le Comité Interministériel reconnaît le caractère prioritaire à donner d'une part à certains programmes d'équipement, prolongeant les actions du V<sup>e</sup> Plan, et d'autre part à certaines actions d'aménagement pour la mise en valeur des grands sites d'extension de la métropole.

## I — PROGRAMMES D'EQUIPEMENT PRIORITAIRES

### a) Infrastructures et moyens généraux de communication

— développer le système de liaisons entre les trois pôles principaux de la métropole, avec l'achèvement de l'auto-route LYON - SAINT-ETIENNE - FIRMINY et la réalisation d'une liaison autoroutière la plus directe possible entre LYON et GRENOBLE, ainsi que la création de services ferroviaires rapides et fréquents entre LYON et SAINT-ETIENNE, ET SUR L'AXE LYON - GRENOBLE ;

— compléter le système des grandes voies autoroutières de communication de la métropole avec l'extérieur (autoroute A.6 et A.7 en cours d'achèvement, autoroutes alpines en cours de lancement) par la réalisation d'une grande rocade Est de LYON et de la sortie Nord de SAINT-ETIENNE, et engager l'aménagement de la liaison métropole CLERMONT-FERRAND dans le prolongement de l'axe LYON - SAINT-ETIENNE ;

— mettre en service l'aéroport international de SATOLAS à une date rapprochée compte tenu de l'arrêt des investissements lourds sur l'aérodrome de BRON ; plus généralement développer l'infrastructure aéronautique de la métropole suivant un plan général d'équipement, qui sera établi par le Ministère des Transports.

### b) Région urbaine de LYON

— poursuivre l'opération du centre directionnel de la Part-Dieu, par la mise en œuvre d'un programme de travaux d'aménagement des accès, (voirie et transports en commun) et par la préparation de ses extensions suivant un axe Nord-Sud et sur le domaine de la gare de la Part-Dieu ;

— créer un réseau de transports en commun en site propre dans l'agglomération, assurant en particulier la desserte du centre étendu Presqu'île - Part-Dieu ;

— engager l'aménagement d'une première ville nouvelle à l'Isle d'Abeau sur l'axe LYON - GRENOBLE, à proximité de SATOLAS.

### c) Région urbaine de SAINT-ETIENNE

— engager la restructuration du centre de SAINT-ETIENNE, avec la mise en œuvre d'un programme de premiers travaux comprenant au Sud une opération de rénovation limitée et la construction de deux rocade urbaines Est et Ouest.

### d) Région urbaine de GRENOBLE

— réorganiser le centre d'agglomération de GRENOBLE, en s'appuyant sur la réalisation du projet de la Villeneuve de GRENOBLE - ECHIROLLES, conçu par ailleurs de manière expérimentale pour créer un nouveau paysage urbain et réaliser des équipements polyvalents et intégrés à l'habitat.

## II — ACTIONS D'AMENAGEMENT PRIORITAIRE

Cinq grands sites extérieurs : l'Isle d'Abeau et l'axe du haut Rhône pour LYON, la plaine du Forez pour SAINT-ETIENNE, le quadrilatère voironnais et le carrefour Arc Isère pour GRENOBLE, et un grand site intérieur : BRON pour LYON, sont retenus.

En dehors des mesures spécifiques de protection qu'il conviendra d'appliquer à ces sites, le Comité Interministériel retient comme première action prioritaire une amplification de la politique de réservation foncière déjà engagée dans la région urbaine de LYON, et son extension dans les régions urbaines de SAINT-ETIENNE et de GRENOBLE. En outre il recommande une accélération des études de BRON, de l'axe du Haut-Rhône, de la Plaine du Forez, et du quadrilatère voironnais.

Outre le projet de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, le Comité Interministériel retient d'autre part les projets particuliers suivants :

— pour l'axe du Haut-Rhône : réalisation de l'autoroute de dégagement Nord-Est de Lyon, prolongée jusqu'à Ambérieu ; réalisation de la zone de loisirs de Miribel Jonage ; études et opérations préparatoires de développement de l'ensemble urbain Meximieux-Ambérieu et du site industriel de Loyettes ;

— pour BRON : maintien d'une piste pour l'aviation de voyage, application d'une politique sélective et progressive d'occupation du site pour l'accueil d'activités et d'équipements d'intérêt régional et métropolitain, à l'exclusion de tout développement important de l'habitat ;

— pour la plaine du Forez : outre la réalisation de la sortie autoroutière Nord de SAINT-ETIENNE, achèvement du programme zone industrielle, zone d'habitation d'Andrézieux-Bouthéon et lancement d'une nouvelle tranche d'études et opérations préparatoires de développement du site industriel ;

— pour le quadrilatère voironnais et le carrefour Arc-Isère : études et opérations préparatoires de développement des sites industriels.

### — III —

En retenant ces actions prioritaires d'équipement et d'aménagement, mais sans fixer maintenant le calendrier de réalisations des opérations qui sera déterminé dans le cadre des travaux du Plan, le Comité Interministériel demande enfin :

— aux Ministres des Transports et de Finances d'élaborer, avec les Ministres intéressés, un plan de financement de l'aéroport de SATOLAS, destiné à permettre le démarrage effectif des travaux dès le début de 1971 et leur achèvement dans des délais minimaux, étant observé que les conditions de mobilisation des ressources susceptibles d'être tirées de l'utilisation progressive du capital foncier de LYON-BRON ne devront pas mettre en cause la politique d'occupation du site de BRON telle que définie par le schéma d'aménagement. Il est précisé à cet égard, que les charges du financement seront partagées par moitié entre les collectivités locales d'une part et l'Etat d'autre part, tout dépassement éventuel des dépenses par rapport à l'estimation initiale devra toutefois être pris en charge par les collectivités locales ;

— aux Ministres de l'Equipement et de l'Intérieur de préparer la mise en place à brève échéance d'un établissement public d'aménagement de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau qui associerait à l'Etat les collectivités intéressées.

— aux Ministres intéressés de développer leur concertation pour la réalisation des équipements intégrés et polyvalents de la Ville neuve de GRENOBLE-ECHIROLLES, et de rechercher à cet effet une adaptation des règles traditionnelles de financement des travaux ;

— au Ministre des Transports d'étudier les conditions techniques et financières de mise en service, à brève échéance, de liaisons rapides et fréquentes sur le réseau ferré de la métropole.

# Annexe bibliographique

## I. — Publications de l'O.R.E.A.M. Lyon - Saint-Etienne - Grenoble

- « Organisation d'études d'aménagement de l'Aire Métropolitaine Lyon - Saint-Etienne » : plaquette de présentation de l'O.R.E.A.M. (octobre 1967).
- « les Cahiers de l'O.R.E.A.M. » (publication périodique) :
  - N° 1 — Caractéristiques et problèmes de l'aire métropolitaine  
— octobre 1967 (épuisé)
  - N° 2 — Population de l'aire métropolitaine  
— novembre-décembre 1967 (épuisé)
  - N° 3 — L'avenir de la métropole Lyon - Saint-Etienne  
— février 1968
  - N° 4 — Les relations urbaines dans l'aire métropolitaine  
— avril 1968
  - N° 5 — Les migrations dans l'aire métropolitaine  
— mai-juin 1968
  - N° 6 — Loisirs  
— octobre-novembre 1968
  - N° 7 — Industrie  
— décembre 1968
  - N° 8 — Espaces ruraux et agriculture  
— mai-juin 1969
- « La métropole de la région Rhône-Alpes. Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Etienne : présentation résumée » (juin 1969).

## II. — Etudes de l'O.R.E.A.M. Lyon - Saint-Etienne

- + Institut de Météorologie et des Sciences Climatiques de l'Université de Lyon. — ETUDE CLIMATIQUE DE L'AIRE METROPOLITAINE (Lyon, juin-septembre 1968, 2 vol.).
- + O.R.E.A.M. LYON - SAINT-ETIENNE. — ESPACES RURAUX DE L'AIRE METROPOLITAINE (Lyon, 1968, 2 vol.).
- + Société d'Etudes pour le Développement de l'Economie Alpine. — RAPPORTS COMPLEMENTAIRES A L'ENQUETE DE ZONAGE AGRICOLE : VALLEE DE LA

- SAONE, PLAINE DU FOREZ, DEPARTEMENT DE L'ISERE, BASSE PLAINE DE L'AIN. (Grenoble, 1967, 4 vol.).
- + Centre d'Economie Rural de la Région du Sud-Est. — ETUDE DE SYNTHESE SUR LES POTENTIALITES AGRICOLES DANS CERTAINS SECTEURS DE L'AIRE METROPOLITAINE. (Lyon, 1968, 5 vol.).
- + P. BENOIT-JANIN. — AMENAGEMENT RURAL, ETUDE AGRO-PEDOLOGIQUE DU TRIANGLE LYON-MEXIMIEUX-LA VERPILLIERE. Etude effectuée pour le compte des Directions départementales de l'Agriculture de l'Ain, de l'Isère et du Rhône. (Chaumont, S.A.F.E., novembre 1968, 1 vol.).
- + Bureau de Recherches Géologiques et Minières. — CARTE D'ORIENTATION GEOTECHNIQUE, REGIONS DE BOURGOIN-LA VERPILLIERE, MEXIMIEUX, NORD DE SAINT-ETIENNE. (Lyon, 1968, 3 vol.).
- + Société Grenobloise d'Etudes et d'Applications Hydrauliques. — ETUDES DES RISQUES DE POLLUTION ATMOSPHERIQUE DANS LE PERIMETRE DE LA VILLE NOUVELLE DE MEXIMIEUX ET DE LA ZONE INDUSTRIELLE DE LOYETTES. (Etude en cours.)
- + Cabinet d'Etudes RUBY. — ETUDE HYDRO-GEOLOGIQUE DE LA BASSE PLAINE DE L'AIN (Etude en cours.)
- + Comité Régional pour l'Aménagement et l'Expansion Economique de la Région Rhône-Alpes. RECENSEMENT DES ZONES INDUSTRIELLES DE L'AIRE METROPOLITAINE. (Lyon, décembre 1967, 1 vol.).
- + Centre d'Etudes et de Recherches sur l'Aménagement Urbain, Société d'Etudes pour le Développement Economique et Social, délégation de Lyon. — ANALYSE DE LA STRUCTURE INDUSTRIELLE DE L'AIRE METROPOLITAINE LYON - SAINT-ETIENNE. (Lyon, 1968, 2 vol.).
- + Centre d'Etudes et de Recherches sur l'Aménagement Urbain, Société d'Etudes pour le Développement Economique et Social, délégation de Lyon. — LES MOUVEMENTS DES ETABLISSEMENTS INDUSTRIELS DANS L'AIRE METROPOLITAINE LYON - SAINT-ETIENNE. (Lyon, 1968, 2 vol.).
- + Institut de Recherches Economiques et de Planification de Grenoble. Institut d'Etudes Economiques de l'Université de Lyon. Centre de Recherches et d'Etudes Sociologiques Appliquées de la Loire. — RECHERCHE SUR LES PERSPECTIVES ET LES CONDITIONS DE REALISATION D'UN COMPLEXE INDUSTRIEL LYON - SAINT-ETIENNE - GRENoble. (Etude en cours, 5 rapports achevés.)
- + Centre d'Etudes et de Recherches sur l'Aménagement Urbain, délégation de Lyon. — ETUDE PRELIMINAIRE SUR LE DEVELOPPEMENT DES ACTIVITES TERTIAIRES DANS L'AIRE METROPOLITAINE (ANALYSE ET REFLEXIONS SUR LA DOCUMENTATION ACTUELLE). (Lyon, 1969, 1 vol.).

- + Société Auxiliaire des Centres Commerciaux, Bureau d'Etudes et de Réalisations Urbaines, Compagnie Française d'Organisation. — PERSPECTIVES D'EVOLUTION DES IMPLANTATIONS COMMERCIALES DANS L'AIRES METROPOLITAINE LYON - SAINT-ETIENNE. (Paris, 1969, 1 vol.)
- + Comité Régional pour l'Aménagement et l'Expansion Economique de la Région Rhône-Alpes. — ETUDE DE RELATIONS ENTRE LYON, SAINT-ETIENNE ET LES AUTRES VILLES DE L'AIRES METROPOLITAINE. (Lyon, 1968, 5 vol.)
- + Centre de Recherches et d'Etudes Sociologiques Appliquées de la Loire. — LES RELATIONS LYON - SAINT-ETIENNE. (Saint-Etienne, 1968, 2 vol.)
- + Société d'Etudes pour le Développement Economique et Social. — PERSPECTIVES LOCALISEES A MOYEN TERME (1971-1976) DE POPULATION ET D'EMPLOI DANS L'AIRES METROPOLITAINE LYON - SAINT-ETIENNE. (Lyon, juin 1967, 4 vol.)
- + O.R.E.A.M. Lyon - Saint-Etienne. — STRUCTURES SOCIOLOGIQUES DE L'AIRES METROPOLITAINE LYON - SAINT-ETIENNE. (Lyon, 1968, 5 vol.)
- + Service Technique Central d'Aménagement et d'Urbanisme. — L'ANALYSE TYPOLOGIQUE D'UNE AIRE METROPOLITAINE. (Paris, 1968, 1 vol.)
- + Groupe de Sociologie Urbaine. — HABITAT ET MODE DE VIE DANS L'AGGLOMERATION LYONNAISE. (Lyon, juin 1969, 1 vol.)
- + O.R.E.A.M. Lyon - Saint-Etienne. — LES MIGRATIONS DEFINITIVES DANS LA REGION RHONE-ALPES ENTRE 1954 et 1962. (Lyon, 1968, 1 vol.)
- + Centre de Recherches et d'Etudes Sociologiques Appliquées de la Loire, Groupe de Sociologie Urbaine. — LES MIGRATIONS DANS L'AIRES METROPOLITAINE, ETUDE SOCIOLOGIQUE. (Lyon, Saint-Etienne, 1968, 2 vol.)
- + Economie et Humanisme. — L'INSERTION SOCIALE DES ETRANGERS DANS L'AIRES METROPOLITAINE LYON - SAINT-ETIENNE. (Lyon, juillet 1967, 1 vol.)
- + Compagnie d'Etudes Industrielles et d'Aménagement du Territoire. — ETUDES PREVISIONNELLE SUR LES COMPORTEMENTS DE LOISIRS. (Paris, 1968, 4 vol.)
- + Bureau d'Etudes et de Réalisations Urbaines. — ETUDE DES EQUIPEMENTS DE LOISIRS DE LA ZONE DE MIRIBEL-JONAGE. (Paris, 1967, 1 vol.)
- + E.D.F., Laboratoire national d'hydraulique de Chatou. — ETUDE DE L'AMENAGEMENT DE MIRIBEL-JONAGE. (Paris, mars 1969, 1 vol.)
- + Ministère de l'Equipement et du Logement, Organe Technique Régional de Lyon. — LYON 2000, ETUDE DES TRANSPORTS. (Lyon, 1968, 10 fasc.)
- + Institut des Etudes Economiques de l'Université de Lyon. — L'EVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL ET LES PERSPECTIVES D'ACTIVITES DES PRINCIPAUX PORTS FLUVIAUX DE L'AIRES METROPOLITAINE LYON - SAINT-ETIENNE. (Lyon, 1968, 1 vol.)
- + Société Française d'Etudes et de Réalisations Ferroviaires, Société Générale

d'Exploitation Industrielle. — DESSERTES PAR VOIE FERREE DES GRANDES ZONES INDUSTRIELLES PROJETEES DANS L'EST DE LA REGION LYONNAISE. (Paris, 1969, 2 vol.)

### III. — Dossiers et notes de travail de l'O.R.E.A.M.

- Dossier comparatif sur quelques métropoles étrangères et Lyon : (réf. : n° 66, 114 et 159).
- Dossier « Villes nouvelles » : (réf. : n° 37, 104, 105 et 170).
- Dossier « Université » : (réf. : n° 108 — 1-8-68).
- Dossier « Loisirs » : (réf. : n° 125 — 23-10-68).
- Rapport sur l'aménagement des espaces ruraux : (réf. : n° 163 — 11-2-69).
- Perspectives de population agricole dans l'aire métropolitaine et de population active et totale dans les zones rurales de l'aire : (réf. : n° 164 — 28-2-69).
- La population de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Etienne en 1968 : (réf. : n° 162 — 25-2-69).
- Perspectives de population et d'emplois pour le schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Etienne : (réf. : n° 177 — 29-7-69).
- Réflexions sur les données sociologiques dégagées de l'étude typologique des communes et propositions pour le schéma directeur : (réf. : n° 59 — 12-2-68).
- Première approche du problème des centres : (réf. : n° 36 — 5-11-67).
- L'aéroport dans la métropole Lyon - Saint-Etienne : (réf. : n° 35 — 5-11-67).
- Zone d'équipements régionaux, Bron : (réf. : n° 179 — juillet 1969).
- Zone industrielle de Loyettes - Saint-Vulbas, dossier d'aménagement : premières propositions. (juillet 1969).

\* **TITRES DE LA COLLECTION**

- \* La façade méditerranéenne
- \* Schéma directeur des télécommunications
- \* Composantes de la fonction urbaine, essai de typologie des villes
- \* Dictionnaire des projections à 1985 et 2000 (population et emploi)
- \* Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise
- \* Schéma d'aménagement de la Basse-Seine
- \* Aménagement du Bassin parisien
- \* Rapport du groupe de travail Paris-Nord
- \* Schéma d'aménagement de la métropole lorraine (à paraître)
- \* Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine Nantes - Saint-Nazaire
- \* Scénarios d'aménagement du territoire
- \* Eléments pour un schéma directeur de l'informatique
- \* Prospective et Analyse de Système
- \* L'eau en Seine - Normandie, projet de livre blanc

**En préparation** : L'évolution de l'aménagement de l'espace français, première esquisse d'un scénario tendanciel  Eléments pour un schéma directeur des transports  Le langage de description des données statistiques  Le livre bleu de la façade méditerranéenne  La prospective géographique : essai de méthodologie  Eléments de politique à long terme de conversion du monde rural  Analyse des politiques d'aménagement du territoire  Relations entre système de transport et de télécommunications.

**DELEGATION A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET A L'ACTION REGIONALE**  
**1, avenue Charles-Floquet, 75 - PARIS (7<sup>e</sup>)**

Fondateur de la collection : Gérard WEILL †  
Directeur de la publication : Jacques DURAND  
Administrateur : Hélène ROGER-VASSELIN  
Couverture : Claude CAUJOLLE et Denise COHEN  
Impressions : Imprimerie GAUTHIER  
sous la responsabilité d'UNICONSEIL

**ont participé à l'élaboration de ce document**

Sous la direction de Monsieur Paul OLLIVIER, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, responsable du G P E

- Michel BEGULE, Economiste
- Robert BOUTEILLE, Architecte DPLG
- Michel FREYSSENET, Sociologue
- Lucette HUTTEAU, Cartographe
- Elisabeth LACON, Sociologue
- Yvon MERSADIER, Economiste
- Jean-François PINARD, Projeteur
- Hubert SANSON, Géographe
- François-René SCOFFONI, Urbaniste
- Pierre-Yves TESSE, Economiste
- Claude VIGNAUD, Architecte DPLG

**les membres actuels du groupe permanent d'études**

- Claire BASSET, Documentaliste
- Georges BLANCHARD, Géographe
- Jacques de COURSON, Economiste
- Daniel DAMIAN, Architecte DPLG
- Gérard DONATI, Sociologue
- Didier LEBEL, Economiste
- Jacques PIERLOT, Architecte
- Michel RIVOIRE, Ingénieur TPE

Monsieur OLLIVIER a été remplacé par Monsieur Jean-Paul COURANT, Ingénieur des Ponts et Chaussées, responsable du GPE