

**Zeitschrift:** Revue économique franco-suisse  
**Herausgeber:** Chambre de commerce suisse en France  
**Band:** 50 (1970)  
**Heft:** 3: La région Rhône-Alpes et la Suisse

**Artikel:** Perspectives d'avenir de la région Rhône-Alpes  
**Autor:** Pelletier, Jean  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-887938>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 14.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# **PERSPECTIVES D'AVENIR DE LA RÉGION RHONE-ALPES**

par Jean PELLETIER

Il est toujours difficile, quelquefois dangereux, que de vouloir interroger l'avenir à partir des données du présent, mais dans le domaine de l'Aménagement du Territoire c'est toujours nécessaire, car seule la prévision peut guider l'action. Nous allons donc le faire dans ce court exposé, qui ne visera pas à être précis, mais à dégager les grandes lignes possibles de l'évolution.

## **I. — LES PERSPECTIVES HUMAINES**

Les hommes ont toujours constitué la base de toute économie et leur nombre conditionne tout naturellement nos perspectives.

L'Institut National de la Statistique et des Études Économiques et l'Organisation d'Études et d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Lyon-Saint-Étienne ont élaboré un certain nombre de chiffres qu'il nous paraît nécessaire de reproduire ici, de façon à fixer le cadre de notre propos.

La croissance de la population devrait faire passer le chiffre total des habitants de la Région Rhône-Alpes de 4 423 000 habitants en 1968 à 5 750 000 en 1985 et à 7 200 000 en l'an 2000, soit presque un doublement en trente deux ans.

Cette très forte croissance — l'une des plus importantes des régions de Programme françaises — ne se conçoit que comme une résultante de la croissance économique, car le dynamisme démographique propre de la région est assez faible. Pour justifier de tels chiffres, il faudra en effet une forte immigration, à partir des autres régions françaises et même de l'étranger. Cette immigration est une résultante de la puissance et cette puissance se fonde sur des équipements de grande envergure et des activités très importantes, celles-ci dépendant largement de celles-là.

## **II. — LES GRANDS ÉQUIPEMENTS DE LA RÉGION RHONES-ALPES EN 1985-2000**

A) Les voies de communication étant, dans une économie industrielle, de véritables réseaux sanguins irriguant son organisme, des transformations radicales de notre réseau rhônalpin de transports sont à envisager dans un avenir proche.

Le réseau des chemins de fer ne subira pas de modifications profondes dans la région elle-même, mais il est probable que les liaisons avec Paris connaîtront une ère nouvelle, peut-être dès le VI<sup>e</sup> Plan, par la mise sur une ligne d'infrastructures nouvelles, plus courte, à dessertes rapprochées (10 minutes aux heures de pointe), d'un temps de parcours inférieur à deux heures, à l'imitation des liaisons japonaises et, sans doute bientôt, du Nord-Est américain. Cela pourra, dans une large mesure, ou affranchir ou inféoder encore plus Lyon à la Capitale. Il tient surtout à notre volonté que la première hypothèse soit la bonne.

Mais les faits les plus spectaculaires concernent sans doute le réseau autoroutier et les aéroports. En effet, il est désormais certain que, dès 1976, la région sera irriguée par un



réseau cohérent d'autoroutes puisque, en dehors de Paris-Lyon et de Lyon-Marseille, elle disposera des liaisons :

- Lyon-Chambéry, par le tunnel de l'Épine;
- Chambéry-Montmélian-vallée de l'Arc, prolongée au-delà, vers l'Italie, par le tunnel du Fréjus;
- Lyon-Grenoble;
- Grenoble-Annecy-Genève;
- Genève-tunnel du Mont Blanc.

Très vite, devraient s'y ajouter l'autoroute Valence-Grenoble, puis, sans doute, d'abord en voie rapide, la liaison Saint-Étienne-Clermont-Ferrand et, dans un avenir plus lointain, Lyon-Genève.

Dans un futur plus éloigné, mais proche de 1980-1985, nul doute que les besoins ne nécessitent un doublement de l'axe rhodanien par une autoroute parallèle à celle qui suit le cours de la Saône et du Rhône, mais située au pied du Jura et des Alpes et venant de Bourg, desservant les villes nouvelles de Meximieux et de L'Isle-d'Abeau, qui, en dédoublant l'axe traditionnel, évitera la concentration par trop linéaire qui est en train de s'amorcer et donnera toute sa valeur au faisceau d'axes de la vallée du Rhône.

C'est dès 1976, on peut encore l'espérer après les récentes décisions gouvernementales, que sera terminé dans notre région l'aménagement du Rhône en tant que voie navigable à gabarit européen, ainsi que celui de la Saône, mais nous voyons malheureusement moins clairement la date à laquelle la liaison avec les voies rhénanes ou mosellanes sera enfin réalisée.

À la transformation radicale du réseau routier, répondra celle, sans précédent, de l'équipement et du trafic aérien. A Bron, sera sans doute conservé un aéroport d'affaires et de tourisme sur environ 1 000 hectares, mais l'aéroport international de Lyon-Satolas doit être opérationnel, si les délais sont respectés, dès 1974 et sera à l'échelle du dynamisme économique régional. Les pistes et les équipements seront aptes à l'utilisation pour tous les types d'avions, y compris les supersoniques, et, avec le développement attendu dans le monde du transport aérien, les prévisions donnent presque le vertige puisque 2 millions de passagers sont attendus dès 1974 et 6 millions en 1985; 23 000 tonnes de fret en 1974, 90 000 tonnes en 1985 : hypothèse faible!

#### B) Le développement des villes et de leurs équipements.

Notre civilisation sera encore plus urbaine dans le futur qu'aujourd'hui. Rien d'étonnant alors que la plus grande partie de la population des années 1985 ou 2000 soit prévue dans les agglomérations urbaines. On admet, en effet, que la population rurale et celle des petites villes ne changera guère dans le futur et, en chiffres absolus, restera proche de 1 500 000 habitants (hypothèse OREAM), tandis que les autres villes supporteront toute l'augmentation démographique de la région. Ainsi, la région urbaine de Lyon passera de 1 424 000 habitants en 1968 à 2 millions en 1985, celle de Saint-Étienne de 464 000 à plus de 600 000, celle de Grenoble de 400 000 à 600 000; l'agglomération de Valence

de 92 000 à 150 000, celle de Roanne de 78 000 à 100 000, etc.

Cette augmentation quantitative énorme ne pourra se faire que par une véritable mutation de la physionomie de ces cités.

Les trois plus importantes, Lyon, Grenoble, Saint-Étienne, éléments de la métropole tripolaire, ont choisi une croissance en partie éclatée dans des villes nouvelles ou des noyaux de peuplement éloignés du centre ancien, pour éviter une congestion catastrophique sur le plan de la circulation comme du fonctionnement général de ces centres peu adaptés à une trop forte concentration de population.

En même temps, la structure interne de toutes les villes, comme de leur contournement routier, seront radicalement modifiées et les villes de 1985-2000 seront bien différentes des nôtres.

Citons, pour fixer quelques traits caractéristiques :

- la construction de nouveaux ponts sur le Rhône et le déblocage des quartiers situés à l'Est, dans la ville de Valence où l'autoroute A.7 passera dans un nouveau tracé, à l'Est de la ville;
- la ville satellite et le nouveau centre urbain d'Échirolles, dans la partie Sud de Grenoble;
- la restructuration complète du centre de Saint-Étienne et la construction d'un nouveau pôle de développement dans la plaine du Forez;
- l'achèvement du centre directionnel de la Part-Dieu;
- la construction du métro;
- la mise en place des deux villes nouvelles de L'Isle-d'Abeau et de Meximieux pour l'agglomération lyonnaise, etc.

Tout le problème déjà posé est de moderniser des cités anciennes sans pour cela aliéner leur caractère historique lorsqu'elles en possèdent un et sans leur faire perdre leur âme, ce qui est aussi facile qu'en donner une aux villes nouvelles paraît difficile.

### III. — LES GRANDES ACTIVITÉS DE LA RÉGION RHONE-ALPES DANS LE FUTUR

Nous touchons là aux extrêmes limites de la prévision car les variations techniques se produisent, dans notre ère technologique où l'accélération touche tous les domaines à commencer par ceux des phénomènes d'évolution (à part l'homme lui-même, semble-t-il), à une telle allure que les vues d'avenir sont forcément aussi floues que fragmentaires. On voudra bien n'accorder à l'esquisse qui va suivre qu'une valeur tout indicative...

L'agriculture n'occupera plus qu'une part très faible de la population active : de 4 à 5 %, mais, sur des exploitations plus grandes et plus modernes, les hommes auront la parité du niveau de vie avec les urbains.

Les productions essentielles de la Région demeureront le



lait, les fruits et le vin dont la qualité est une garantie de durée, à condition que, dans le domaine des fruits, soit assurée une meilleure organisation de la vente.

Mais l'inconnue la plus originale, donc la plus intéressante, réside dans l'interrogation à propos de l'agriculture de nos montagnes. Il est à peu près impossible d'y assurer aux hommes, dans des conditions normales, un niveau de vie décent. Mais le rôle conservateur, mainteneur de paysage, ne pourra qu'être dans le futur pris de plus en plus en considération. Il sera impossible d'abandonner la friche aux broussailles et aux orties des alpages aptes à la promenade l'été et au ski l'hiver, et il sera tout aussi difficile de transformer en zones boisées, mais désertes donc peu touristiques, toutes les hauteurs du Massif Central.

Quelle solution trouvera-t-on?

Surpayer les produits agricoles montagnards, rembourser le manque à gagner déterminé par le relief et un climat défavorables?...

L'avenir nous le dira.

L'industrie sera, comme partout, le moteur fondamental de l'activité, mais le nombre des hommes qui y seront employés n'augmentera pas beaucoup, de toute façon bien moins vite que les productions, en raison de l'accroissement de la productivité.

Les activités primaires de production diminueront sensiblement : plus de production charbonnière rhônalpine à partir de 1975; peu d'augmentation de la production hydroélectrique, mais au moins une raffinerie de pétrole supplémentaire implantée dès 1974 sur l'axe de la Saône et du Rhône.

Surtout, face à la baisse au moins relative d'activité des industries textiles traditionnelles, les secteurs de pointe de l'industrie de la région Rhône-Alpes : automobile, appareillage électrique et électronique, chimie, connaîtront un développement majeur.

Ainsi, le panorama industriel de la région se rapprochera sans doute de plus en plus de celui du Piémont, de la Lombardie ou de la Suisse, régions auxquelles un vaste réseau autoroutier nous reliera alors.

Une variation sensible s'opérera dans la localisation de ces industries. Les activités nuisantes auront, on l'espère, toutes quitté les agglomérations pour s'installer avec d'autres dans

de grandes zones industrielles dont trois emplacements peuvent déjà être définis :

- celui de Loyettes, au confluent de l'Ain et du Rhône;
- celui de Voreppe-Moirans, au Nord-Ouest de Grenoble;
- celui du confluent de l'Arc et de l'Isère, en Savoie.

Mais la modification la plus spectaculaire de nos activités sera celle du secteur des services. Dans la civilisation de consommation et déjà de consommation de loisirs dans laquelle nous sommes, la région Rhône-Alpes ne peut échapper à la règle. Mais elle est cependant un cas particulier du futur. D'abord, par l'énorme impact de concentrations urbaines proches des lieux de loisirs qu'elle représente de façon privilégiée. Ensuite et surtout par le potentiel touristique qui est le sien.

Potentiel de paysages variés, de moyenne montagne dans le Massif Central, soit dans les départements du Rhône, de la Loire et de l'Ardèche, d'une Ardèche déjà méridionale comme une partie de la Drôme; ces paysages variés constituent un cadre idéal pour des résidences secondaires et même pour une part de l'expansion urbaine du futur, pour des résidences principales dispersées.

Les massifs potentiels des massifs savoyards et dauphinois recèlent, on le sait, plus des trois quarts des sites skiables de la France. Le grand départ de ce développement touristique géant n'est pas encore véritablement donné, mais la mise en place des 100 ou 150 000 lits d'hôtels nouveaux possibles en montagne apparaît à peu près comme inéluctable. Il faudra cependant veiller à ce que le front de neige soit mieux traité que les fronts de mer de la Côte d'Azur! Cela dépend de la vigilance des responsables et des citoyens.

On peut d'ailleurs le redire en conclusion : la région Rhône-Alpes se développera encore; elle deviendra, comme on l'espère depuis le Programme d'Action Régionale de 1960, le pôle d'attraction qui contribuera à contrebalancer l'attraction trop forte de l'agglomération parisienne. Mais, plus encore peut-être que ce développement, les changements de ce qui nous entoure — l'environnement, d'après le terme à la mode — sont les faits essentiels.

Les menaces sont réelles; espérons que les cris d'alarme, plus heureux que ceux de Cassandre qui ne pouvaient modifier l'avenir, seront entendus; l'avenir de la région Rhône-Alpes en dépend en grande partie.