

Les grands équipements de la région Rhône-Alpes

Autor(en): **Maillard, Jean**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **53 (1973)**

Heft 1

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-887401>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Les grands équipements de la région Rhône-Alpes

Jean MAILLARD

Située entre le Léman et la Haute-Provence, les grandes Alpes et l'Auvergne, la région Rhône-Alpes jouit d'une position géographique remarquable à la croisée des axes Nord-Sud et Est-Ouest, au voisinage immédiat de la Suisse et de l'Italie, et à proximité de la Méditerranée.

L'axe Nord-Sud, c'est le couloir Saône-Rhône, un grand axe européen dans la réalité d'aujourd'hui.

L'axe Est-Ouest, ce sont les différents couloirs de communications unissant l'Europe centrale à l'Atlantique, et d'abord la Suisse et l'Italie au sillon rhodanien. Ils sont à l'heure actuelle, en cours d'aménagement.

La rencontre de ces deux grands axes créera avant huit ans deux carrefours importants dans la vallée du Rhône : le carrefour lyonnais et le carrefour valentinois.

C'est dans ce cadre que nos grandes infrastructures de base vont s'inscrire : l'aéroport de Satolas, les grandes zones industrielles et le centre directionnel et commercial de La Part-Dieu.

Doublement de l'autoroute A7

L'importance grandissante du couloir rhodanien est attestée par les chiffres : depuis plusieurs années, le trafic sur l'A 7 entre Lyon et Avignon augmente en moyenne de 10 à 15 % par an. Si bien que, à ce rythme, le nombre de véhicules va quadrupler, avant 1985. On peut escompter à cette époque environ 80 000 véhicules par jour, alors qu'on en comptait 22 000 en 1970.

C'est pourquoi un « axe Nord-Sud n° 2 », autoroute parallèle à l'autoroute A 7 sera construite aux alentours de 1985, sur la rive droite du Rhône.

Axe Est-Ouest : la Suisse rapprochée de la Méditerranée et de l'Atlantique

Pour se rendre de Lyon, Valence, Saint-Étienne, Grenoble, Chambéry, Annecy ou Bourg-en-Bresse, en Allemagne du Sud et en Europe centrale et danubienne, tous les itinéraires rhonalpins passeront par Genève.

Soulignons donc l'importance des liens qui vont se nouer entre notre région — et plus généralement, les pays du Sud-Est français — et la Suisse, voie de passage vers l'Europe du Nord, du centre et de l'Est.

Réciproquement, grâce aux autoroutes alpines et jurassiennes, la Suisse va s'ouvrir à travers Rhône-Alpes sur la Méditerranée et, demain, sur l'Atlantique.

Une série de liaisons transversales sont, en effet, programmées ou en cours de construction :

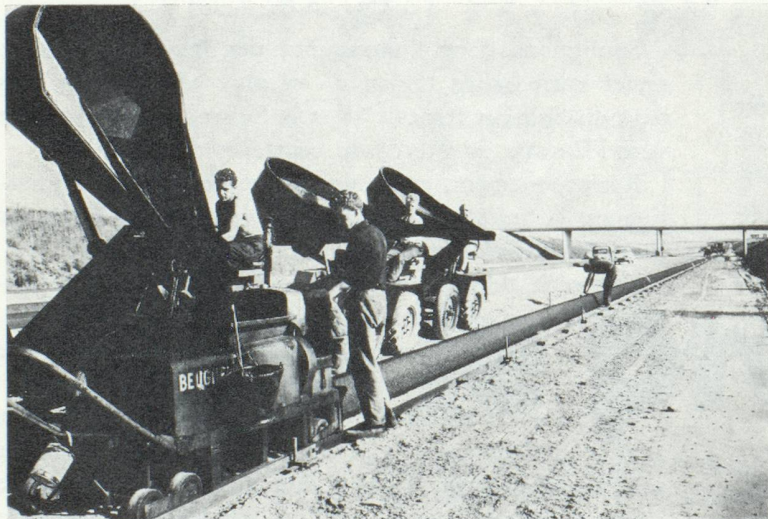
— L'A 43 (Lyon-Bourgoin-Chambéry, qui sera achevée en 1975);

— L'A 49 (Valence-Voreppe, qui sera achevée début 1978, complétée par l'A 41 Grenoble, Chambéry, qui sera achevée début 1977. Il y aura donc une voie autoroutière continue depuis Valence jusqu'à la combe de Savoie, avec bifurcation à Montmélian en direction de Genève, d'une part, et en direction de Turin par la Maurienne et le tunnel du Fréjus, d'autre part;

— Le troisième axe transversal Lyon-Pont-d'Ain-Genève — qui est en même temps l'axe Mâcon-Genève,



PAUL-MARTIAL



BEUGNET

le
spécialiste
des
autoroutes



Bâle, ou Europe centrale-Atlantique, ce troisième axe, à la différence des deux premiers, n'est pas encore attribué à un concessionnaire autoroutier, comme c'est le cas de l'ensemble des autoroutes alpines, confiées à la Société Area.

Cette future A 42 va très avantageusement doubler notre vénérable Nationale 84, qui donne plus d'un signe d'essoufflement.

Ainsi, l'axe rhodanien sera relié, en 1980, au réseau suisse et allemand et à l'ensemble de l'Europe du Nord-Ouest sans passer par le bassin parisien ou la partie Nord de la France.

Satolas doit ouvrir la métropole sur le monde

Parmi les grandes infrastructures de la région Rhône-Alpes, dont nous saisissons pleinement l'importance pour notre avenir, le futur aéroport de Satolas joue un rôle déterminant. A ce jour, Satolas est beaucoup plus qu'un projet : il s'agit d'un chantier, qui a débuté au mois de février de l'année passée, en 1972. L'aérogare a été entreprise en octobre 1972 et l'ensemble des travaux sera achevé en février 1974. L'ouverture du trafic est prévue pour le printemps 1975.

Normalement, le futur aéroport de Rhône-Alpes sera relié à l'A 43 (Lyon-Bourgoin-Chambéry). Il y aura donc une autoroute entre Satolas et Lyon lorsque l'aéroport entrera en fonction.

Satolas coûtera environ 300 millions de francs en francs constants, soit 30 milliards d'anciens francs.

Il est donc important qu'un investissement d'une telle ampleur joue pleinement son rôle : ouvrir la métropole Lyon-Saint-Étienne, Grenoble et l'ensemble de la région Rhône-Alpes sur l'Europe et sur le monde.

Une étape très importante a été franchie récemment : de petits avions au départ de Bron — et demain de Satolas — vont permettre une liaison directe avec les grandes métropoles : Madrid, Bruxelles, Londres, Milan, etc.

On doit se féliciter, à cet égard, de la coopération fructueuse établie entre la Datar, Air France et la Chambre de Commerce de Lyon.

Peut-on rappeler, toutefois, que l'Europe ne serait pas complète pour les Rhônalpins si Genève et Zurich étaient écartées de ces liaisons aériennes directes?

Dans un autre domaine, Satolas, par les industries que l'aéroport doit normalement attirer, contribuera à l'expansion de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, qui est dotée depuis cette année d'un établissement public, et qui doit en principe atteindre près de 200 000 habitants à la fin du siècle.

Satolas va également faciliter un rapprochement sur le terrain entre Lyon et Grenoble, cette dernière ville, avec son pôle industriel et urbain de Moirans-Voiron ayant tendance à se rapprocher de l'ensemble Satolas-L'Isle d'Abeau-Loyettes.

Zones industrielles : des possibilités très variées

Rhône-Alpes est donc dotée d'une « zone forte », d'un ensemble urbain et industriel qui gravitera autour de Satolas. D'où la valeur attachée par la Région à la *zone de la Plaine d'Ain* (que l'on appelait, il y a peu encore, Loyettes). Il s'agit là de la plus grande zone industrielle française de l'intérieur. Elle s'étendra sur plus de 3 000 hectares, dont 2 000 seront consacrés à l'industrie.

La plaine d'Ain fait partie d'un ensemble de zones industrielles régionales : Voiron-Moirans, Arc-Isère, Bouthéon (Saint-Étienne), zones industrielles du Rhône Moyen — et tout particulièrement celles de Valence — qui constitueront, si tout va bien, un « tissu industriel » diversifié, chaque zone contribuant à l'expansion globale de la région Rhône-Alpes, et étant, en définitive, par rapport aux autres, beaucoup plus complémentaire que concurrente.

La Part Dieu : une étape importante dans la réussite de la métropole

En 1960, la ville de Lyon négociait avec l'armée la cession des casernes de La Part Dieu. Treize ans après, La Part Dieu est déjà dans une large mesure le centre directionnel et commercial que Lyon et Rhône-Alpes ont voulu : sur 28 hectares, la SERL (Société d'Équipement de la Région de Lyon) crée une série d'équipements immobiliers, culturels, commerciaux, administratifs, qui seront achevés au plus tard en 1975.

Rien que la cité administrative d'État couvre 73 000 mètres carrés, la cité administrative de la Communauté urbaine de Lyon, 21 000 mètres carrés, le centre EDF et divers organismes complémentaires 32 000 mètres carrés, les immeubles de bureau, 175 000 mètres carrés, les salles de conférences et réunions, les hôtels et restaurants, 25 000 mètres carrés, les immeubles de logement, 36 000, le Centre commercial — situé à trois niveaux, avec ses grands magasins, boutiques, agences de voyages, banques, cinémas, etc., 100 000 mètres carrés.

Une bibliothèque géante, la plus grande d'Europe, couvrira à elle seule, 28 000 mètres carrés.

On peut s'interroger sur la nécessaire complémentarité entre un centre d'affaires métropolitain comme La Part Dieu et un aéroport à vocation internationale comme Satolas : si les centres de décisions étaient, à La Part Dieu, insuffisants, Satolas risquerait fort de ne pas constituer un aéroport international.

Réciproquement, si Satolas ne constitue pas un aéroport international, les centres de décisions à La Part Dieu risquent d'être insuffisants.

Dès maintenant, il nous faut nous préparer à faire connaître et à « vendre » nos grands équipements dans toute l'Europe.