

PAR PHILIPPE LEDENVIC (84)

directeur régional, DREAL, Rhône-Alpes

EMMANUEL DE GUILLEBON ET HUBERT GOETZ

directeurs adjoints, DREAL, Rhône-Alpes

Une métropole au carrefour de l'histoire et de la modernité

Lyon dispose de nombreux atouts qu'elle a su développer en se tournant résolument vers l'avenir, dans la continuité d'un passé très riche. Son développement harmonieux au cours des décennies futures impose aujourd'hui de grands choix en matière d'infrastructures et d'aménagement du « grand territoire lyonnais ». Lever les incertitudes qui subsistent permettra de tirer partie de perspectives très favorables.

■ En ce début de ^{xxi}^e siècle, Lyon présente des signes évidents de modernité, voire d'avant-gardisme, en dépit du poids d'une histoire où l'industrie a modelé la ville, puis l'agglomération, puis la région. L'Agence d'urbanisme du Grand Lyon a parfaitement démontré ¹ qu'au début de la révolution industrielle la structuration spatiale de la ville était spécialisée entre fonctions de produc-

tion et de négoce, les tisseurs ayant investi la colline de la Croix-Rousse, alors que les acteurs du commerce occupaient la presqu'île et la rive gauche du Rhône, la rive droite, cœur historique dominé par les amphithéâtres romains et la basilique de Fourvière, restant « la colline qui prie ». Puis, les industries se sont progressivement déplacées à l'est et au sud, dédiées au textile et à la

chimie. L'apparition de l'électricité et du chemin de fer a progressivement vu l'émergence des industries mécaniques : le tissu industriel lyonnais s'est ainsi consolidé grâce aux synergies multiples entre les différents secteurs. La position de carrefour a contribué à l'irrigation de l'agglomération par de nombreuses voies et moyens de transport, renforçant cette fois la fonction commerciale de la métropole lyonnaise.

L'industrie a modelé la ville entre fonctions de production et de négoce

Modernité et continuité

Comme en d'autres lieux en France, la Première Guerre mondiale a spécialisé toutes ces activités au service de la guerre, au premier chef la chimie, bien sûr, mais aussi toutes les autres activités mécaniques et notamment la production de véhicules. Désormais, si certaines de ces activités ont connu des restructurations profondes qui ont conduit certaines à réduire la voilure, il est saisissant de constater que les pôles de compétitivité du ^{xxi}^e siècle plongent leur racine dans ce passé : Lyon Biopôle pour la pharmacie et les biotechnologies, Axelera pour la chimie, Techtera pour le textile, Lyon Urban Trucks and Bus pour les véhicules lourds et systèmes de transport urbain pour ne parler que des pôles les plus emblématiques. Curieusement, néanmoins, dans la première vague de labellisation des pôles de

Une ville de l'intérieur

Pour le nomade qui s'arrête à Lyon, quelques caractéristiques sautent aux yeux : une ville de « l'intérieur », où aucune manifestation maritime n'est perceptible, à l'exception de celle de quelques mouettes et de nombreux cygnes dans cette ville de confluence, fortement marquée par ses deux fleuves qui déroutent le visiteur : suis-je au bord du Rhône ou de la Saône ? Mais aussi, une ville où la montagne n'est pas loin, ce que trahissent assez vite certains vêtements, certains magasins spécialisés et plus profondément certains comportements. Un carrefour, toujours aujourd'hui, même si cette impression est encore plus forte à Grenoble où dans d'autres métropoles internationales, et même si on a le sentiment que cette impression devait être encore plus forte quelques siècles plus tôt. Une population sérieuse, discrète, travailleuse, attachée au « bien faire », partagée entre des relations simples et directes, qui facilitent le travail en équipe et la concertation entre parties prenantes structurées et responsables, et le repli dans des communautés diversifiées, où la spiritualité et la religion jouent un rôle sourd, mais très présent et qui semblent structurer la société lyonnaise, terre de centrisme politique.



© VINCENT RUF

Gare TGV de Lyon-Saint-Exupéry.

compétitivité, aucun pôle spécifique à l'énergie n'a émergé, en dépit du fait que la Région Rhône-Alpes est la première région de production énergétique française.

La modernité, on la discerne au travers de plusieurs indices : le nombre de pôles de compétitivité justement (11 en Rhône-Alpes), la présence forte d'entreprises dans le secteur des écotechnologies. Le nomade qui a connu le quartier de la Part-Dieu il y a trente ans et qui le traverse désormais comprend aisément à quel point les choix d'urbanisme sont essentiels sur le long terme, tant pour l'organisation des

fonctions urbaines que pour l'image et le cachet d'une ville. D'ailleurs, cette modernité n'oublie jamais ce qu'elle doit à l'histoire, dans cette ville inscrite au patrimoine mondial de l'Unesco.

Les choix d'urbanisme sont essentiels sur le long terme

Des voies menacées d'embolie
Paradoxalement, c'est dans le domaine des infrastructures de transport interurbaines que le temps

Une gare vide

Paradoxe emblématique : alors que l'aéroport de Saint-Exupéry est situé au cœur d'un réseau d'infrastructures favorable à l'intermodalité, tout particulièrement la gare TGV de Saint-Exupéry, sur le modèle de Roissy, cette gare reste désespérément « vide... , belle mais vide », comme si on avait eu raison trop tôt, contre tous les conservatismes.

semble s'être un peu arrêté, en dépit de réalisations pourtant précoces (autoroutes, lignes TGV, aéroport et gare de Saint-Exupéry). Lyon reste une agglomération (comme Marseille) qui n'a pas bouclé son périphérique, à l'heure où de nombreuses métropoles l'ont terminé pour détourner à bon droit les véhicules de leur centre. Le nœud ferroviaire lyonnais sature en de nombreux endroits : pourtant, Lyon dispose d'un nombre significatif de gares... mais ce sont les tuyaux qui sont menacés d'embolie. Les promesses de segmentation entre trafic de marchandises et trafic de voyageurs, avec la réalisation du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise à l'horizon 2020, permettent d'envisager une simplification du nœud, mais probablement pas son dénouement complet à défaut d'autres

Mixité urbaine

On la voit en promenade : un urbanisme qui a « appris » à mêler différentes fonctions urbaines, une ville qui s'est réapproprié ses fleuves et qui a préservé la nature en cœur de ville, des systèmes de transport doux avec une place raisonnée pour la voiture : le « Velov » lyonnais a précédé de cinq ans le « Vélib » parisien. Le voyage en tramway rue de Marseille, désormais au cœur du quartier populaire de La Guillotière, laisse difficilement imaginer la fonction historique de sortie de ville de cette voie.



© MEEDDM - LAURENT MIGNAUX



© DRE



© MEEDDM - LAURENT MIGNAUX



© DRE

Entrée est du tunnel de Fourvière.

investissements. Certes, l'agglomération souffre d'une géographie et d'un relief contraignants qui ont spécialisé certaines fonctions... et généré des difficultés : l'est est plat quand l'ouest s'étale sur les monts du Lyonnais ; le Rhône et la Saône restent des entailles qu'il est difficile de traverser ; toute nouvelle infrastructure doit se frayer un chemin dans des espaces de plus en plus habités, mais, malheureusement, dans un urbanisme peu dense.

Fixer un cadre d'aménagement

C'est la principale fonction de la Directive territoriale d'aménagement

(DTA) de l'agglomération lyonnaise, adoptée au début du XXI^e siècle, que de rappeler que si on « laisse aller » un développement au fil de l'eau, on se réserve un avenir bien difficile quand il s'agira de créer de nouvelles infrastructures, redensifier le logement et les activités, consommer rationnellement le foncier et toutes les autres ressources : les zones naturelles et les zones humides, l'eau, l'énergie, etc., reconstruire la ville sur la ville ². C'est un atout indéniable pour l'avenir de la métropole.

À la veille de l'adoption par le gouvernement du Schéma national des infrastructures de transport, qui doit

préciser les priorités de l'État pour le développement du réseau des infrastructures nationales, de nombreuses incertitudes et difficultés subsistent.

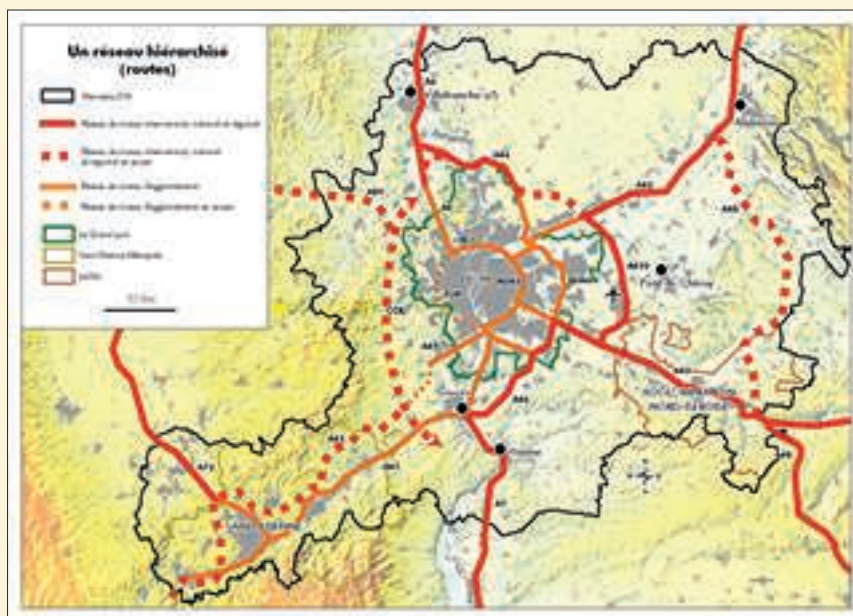
Éviter des choix implicites

Les discussions battent leur plein pour la réalisation de nouvelles lignes TGV, Rhin-Rhône et Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon. Chacun espère que la mission confiée à l'État sur le nœud ferroviaire lyonnais permettra de déboucher sur des orientations consensuelles entre les différents acteurs du « grand territoire lyonnais », tant elles sont une condition à la dynamisation de l'économie régionale.

Car, l'avenir n'est pas exempt de menaces : à l'heure où les financements publics se raréfient, où la population est de plus en plus souvent partagée entre deux réflexes « y a qu'à, faut qu'on » et *not in my backyard* « pas dans mon jardin », à l'heure où la place de la recherche dans les financements publics et privés s'érode lentement, au détour de la crise mondiale qui a lourdement affecté une industrie de sous-traitants au service d'industries de consommation dont les donneurs d'ordre sont souvent ailleurs, il n'est pas évident que la « vertu lyonnaise » s'impose durablement à la complexité croissante des intérêts particuliers.

Des incertitudes à lever

En matière d'infrastructures routières, elles sont nombreuses. Elles concernent particulièrement : la connexion de l'autoroute A89 (Bordeaux-Genève *via* Lyon) au reste du réseau autoroutier lyonnais – et d'éviter que le tuyau ne se déverse trop longtemps dans les interstices de l'agglomération ; la réalisation de l'A45, complément espéré par les Ligériens et Stéphanois à une A47 actuellement saturée ; le contournement de l'ouest lyonnais, bouclage du périphérique lyonnais pour sortir le trafic de transit du tunnel de Fourvière...



D.R.

Est lyonnais

Cette zone plate, encore largement vide ou anormalement peu dense, est le lieu de convergence de plusieurs fonctions stratégiques : zone d'accueil de futurs réseaux ferroviaires, zone d'accueil potentiel d'activités économiques, notamment d'activités logistiques, zone d'extraction possible de matériaux de très bonne qualité, corridor écologique formant une ceinture verte pour l'agglomération, etc.

Quelques exemples

La directive territoriale d'aménagement a préservé l'est lyonnais de développements anarchiques, notamment autour de l'aéroport afin de ne pas obérer ses possibilités de développement. Néanmoins, cette zone suscite de nombreuses convoitises : comment choisir – et surtout, convaincre chacun qu'il s'agit du meilleur choix – en évitant qu'une série de choix implicites ne prive l'agglomération et, plus largement la Région, de capacités de développement et d'expansion au service de tous ?

Il n'est pas évident que la « vertu lyonnaise » s'impose durablement

Visibilité mondiale

La multiplicité des pôles de compétitivité labellisés a initié et amplifié une dynamique de collaborations entre acteurs de l'entreprise et de la recherche dans de nombreux domaines de compétitivité d'avenir. À l'heure où était envisagée la labellisation de pôles de compétitivité dans le secteur des écotechnologies, comment éviter que cette foison sympathique d'initiatives n'aille à l'encontre d'une visibilité mondiale de ces secteurs d'excellence, du fait de leur éclatement ?

Rhône-Alpes et Lyon sont désormais bien connus pour leur pharmacie, leur textile et leur micro et même nanoélectronique, ils sont encore méconnus pour leur excellence au

service d'une économie sobre en ressources.

Paradoxalement, le plan de prévention des risques technologiques de la vallée de la chimie, outil de réduction des risques qui découle de la loi Bachelot, votée suite à l'accident AZF, offre l'occasion d'un questionnement salutaire, tant sur l'avenir des industries du sud de Lyon que sur le maillage des infrastructures sur ce territoire, non pas dans une démarche défensive, mais bien plutôt dans une réflexion stratégique globale associant l'ensemble des acteurs.

Répondre à la devise « Avant, Avant, Lion le melhor »

Esprit de Grenelle

Ce qui est nouveau, justement, c'est le « souffle du Grenelle » : il ne saurait y avoir d'aménagement ni d'économie compétitive non durables. Redensifier, redevenir sobre, penser et agir en transversalité entre aménagement et déplacements, entre aménagement et ressources, considérer l'espace comme l'une des ressources les plus précieuses, refuser le mirage de projets qui ignoreraient ces contraintes dont nous ne percevons actuellement que les prémices, s'appuyer sur les infrastructures existantes et rechercher à optimiser les systèmes – par exemple, améliorer l'accessibilité à l'aéroport de Saint-Exupéry au reste de la Région.



Industries chimiques au sud de Lyon.

Renouveau portuaire

La promotion et l'essor du trafic fluvial à l'heure du Grenelle semblent consolider le port Édouard-Herriot et les autres ports du sud le long du Rhône, tant la logistique des pondéreux et autres ressources naturelles et énergétiques au cœur des villes est l'un des enjeux des transports au XXI^e siècle – comme l'agglomération parisienne l'a d'ailleurs bien compris depuis longtemps.

La métropole lyonnaise a de nombreux atouts, qu'elle a su cultiver en se raccrochant toujours à son passé, mais en se tournant délibérément vers l'avenir. La prochaine décennie est cruciale, à l'heure de bouleversements mondiaux prévisibles, pour que le collectif lyonnais consolide sa place dans le concert des métropoles européennes. Entre incertitudes et perspectives favorables, une voie est possible et nécessaire. Lyon, « forteresse de Lug », capitale des Gaules sous les Romains et Commune affranchie sous la Révolution, saura répondre à sa devise « Avant, Avant, Lion le melhor ». Un lion prêt à bondir ne figure-t-il pas dans ses armoiries ? ■

1. *Atlas de l'aventure industrielle de l'agglomération lyonnaise (XIX^e-XXI^e siècle) – juin 2009.*

2. *Il est intéressant de noter qu'il existe un projet de même nature sur les Alpes du Nord, qui poursuit le même objectif, mais qu'il est bien difficile de faire accepter à une « collectivité » d'intérêts...*