

# Relations inter-cités

## Autour de l'A45 : Comprendre les effets, anticiper les impacts

### Paroles d'acteurs, regards de chercheurs

La création d'une nouvelle infrastructure autoroutière suscite toujours des attentes fortes et de vives controverses. Le projet d'autoroute A45 Lyon-Saint-Etienne n'échappe pas à la règle. Destinée à renforcer l'accessibilité de Saint-Etienne et à relier les deux pôles principaux d'une grande région métropolitaine, l'A45 cristallise à la fois les espoirs et les inquiétudes du territoire qu'elle va desservir. Au moment où démarre la phase d'études et de concertation, alors que le principe d'un Schéma de Cohérence territoriale est désormais acté pour la région Loire-Sud, peut-on tenter d'y voir plus clair ? Et le savoir scientifique peut-il nous aider à mieux cerner les effets prévisibles d'une telle infrastructure et à réfléchir aux anticipations nécessaires ?

Oui, sûrement la recherche a ici des choses à dire pour autant qu'on lui en donne l'occasion. C'est dans cet esprit qu'EPURES et INUDEL ont organisé, sur l'initiative et avec l'appui de la DDE et de la DRE, deux temps de rencontre entre un trio de chercheurs et des acteurs –élus, techniciens- du territoire. Les élus ont exprimé ce qu'ils attendaient de la future autoroute ; les chercheurs ont apporté un éclairage prospectif en questionnant les effets de l'infrastructure sous trois angles : quelle dynamisation économique ? quels impacts urbains ? Quelles conséquences sur les déplacements ? Enfin, les échanges ont porté sur les stratégies d'anticipation : que faire en attendant l'A45 dans un contexte où le devenir du Sud-Loire semble s'accrocher de plus en plus au devenir métropolitain lyonnais ?

Michelle Ciavatti  
INUDEL

Michelle Ciavatti  
INUDEL



## ▣ Les infrastructures changent les représentations du territoire sur lui-même.

Avant de redonner la parole aux chercheurs dans les pages qui suivent, redisons ici combien les infrastructures sont chargées d'attentes symboliques autant que fonctionnelles. Ainsi la future A45 est revendiquée comme l'infrastructure qui désengorgera la vallée du Gier, mais aussi comme le vecteur d'intégration dans la métropole, une sorte de cordon ombilical qui traduirait un lien resserré entre Lyon et Saint-Etienne. Les attentes des élus de la région stéphanoise dépassent ici le cadre de la seule autoroute : ils veulent une liaison métropolitaine sécurisée et efficace avec Lyon, ainsi qu'une possibilité de choix de modes de déplacements. Aussi le chantier de l'amélioration de la voie ferrée Lyon-Saint-Etienne, l'une des plus anciennes et des plus fréquentées de France, est-il pointé également comme une priorité très forte.

## ▣ Les infrastructures ne créent pas le développement...

L'autoroute A45 peut-elle accélérer le développement du territoire ? Si chacun est convaincu qu'elle ne peut résoudre à elle seule les problèmes de l'économie stéphanoise, les attentes dans ce domaine sont fortes et s'expriment sur le double registre du changement symbolique et de l'amélioration fonctionnelle : la future autoroute est perçue à la fois comme l'élément emblématique du rattrapage/rééquilibrage stéphanois autant que comme équipement renforçant l'accessibilité et assurant un meilleur niveau de services aux entreprises. En même temps, des inquiétudes se font jour sur la perspective plausible d'une concentration

des emplois au profit de l'agglomération lyonnaise. Comme l'indique François Plassard, les infrastructures ne font que réorganiser des flux en amplifiant les tendances à l'œuvre : croissance ou déclin. En résumé c'est d'abord du dynamisme des acteurs locaux, de leur capacité à faire éclore des projets, des capillarités à construire avec Lyon que dépend le développement du Sud-Loire.

## ▣ Périurbanisation et déplacements : des grands chantiers métropolitains ?

Quant aux effets urbains de la future autoroute, la réduction des distance-temps entre Lyon et Saint-Etienne, dans un contexte de mobilité croissante, va accroître le processus de périurbanisation déjà à l'œuvre comme l'indique Paul Boino. L'attractivité résidentielle de toute la Loire-Sud devrait s'en trouver renforcée. Les bénéfices à court terme de cette situation pour les communes d'accueil ne doivent pas masquer la réalité des coûts collectifs à plus long terme - mitage, services et équipements à créer, risque de transformation en communes-dortoirs, ni le risque de fragiliser la ville de Saint-Etienne. Il importe donc d'une part que les communes et les intercommunalités de la région stéphanoise soient vigilantes sur la régulation de la périurbanisation, d'autre part que tout soit mis en œuvre pour redonner à Saint-Etienne une attractivité urbaine. Les politiques urbaines engagées dans ce sens, une stratégie foncière globale, le futur Schéma de Cohérence territoriale pourront y contribuer...

S'agissant enfin de l'engorgement croissant de l'A47, Marc Wiel livre ici quelques pistes de réflexion et d'action : mieux connaître les flux pour agir sur eux, réguler la vitesse par paliers entre Lyon et Saint-Etienne pour accroître la capacité de l'infrastructure... Ici comme ailleurs, les pistes de travail ne manquent pas : elles appellent des coopérations renforcées entre Lyon et Saint-Etienne et constituent la trame à venir d'un vrai travail métropolitain.

**François Plassard**  
Directeur de recherche CNRS  
UMR 5600 - Lyon



**Les autoroutes ne font pas le bonheur mais...** elles y contribuent sans doute. De nombreux travaux scientifiques ont montré que la présence de nouvelles infrastructures n'apporte pas automatiquement richesse et prospérité. Les responsables politiques en sont conscients, mais restent encore largement convaincus que le développement repose sur une bonne accessibilité du territoire, jugée indispensable.

## D'une croyance à une autre.

La croyance, forte depuis les années 70, que de nouvelles infrastructures de transport étaient à la fois un moyen efficace d'aménagement du territoire et de rééquilibrage des disparités régionales n'a pas résisté au temps : les années qui se sont écoulées ont montré à la fois que les retombées de ces infrastructures sont faibles et qu'elles n'ont pas réduit les écarts entre régions.

Néanmoins, force est de constater que les pôles urbains qui connaissent actuellement les plus fortes croissances sont tous situés aux nœuds des grands réseaux de circulation des personnes, des marchandises et de l'information. La conviction sur le rôle des autoroutes s'est donc un peu déplacée : elles n'amènent pas systématiquement la richesse, mais elles sont considérées comme indispensables à toute politique de développement, dans la mesure où, sans elles, les territoires sont relégués à l'écart des grands courants de circulation.

Mais si le développement se situe aux grands nœuds de communication, les enseignements de l'histoire laissent planer des doutes sur l'efficacité des infrastructures de transport pour susciter ce développement.

## Les relations entre infrastructure de transport et transformation du tissu économique : un peu d'histoire

*Au Moyen-Age, le développement des routes et du trafic ouvrait de nouveaux espaces. Les foires de Champagne, à mi-chemin entre les deux pôles économiques de l'époque, l'Italie et les Pays-Bas, en ont directement bénéficié. Mais la route n'a toutefois pas suffi à empêcher leur déclin lorsque le grand commerce a évolué vers d'autres formes et vu disparaître les marchands itinérants.*

*La région du Creusot - Montceau les Mines a connu un fort développement au milieu du XIXe siècle : la construction du Canal du Centre, destiné à l'origine au transport des produits agricoles, a vivement stimulé la production industrielle (mine, métallurgie, mais aussi briqueterie) en lui offrant de nouveaux débouchés. Mais la vitalité économique n'a pas résisté à l'arrivée du chemin de fer et au ralentissement de la croissance urbaine.*

*Toujours au milieu du XIXe siècle, la petite bourgade de Saint-Antonin, dans les gorges de l'Aveyron, a vu son tissu économique complètement transformé par l'arrivée d'une ligne ferroviaire qui la relia, pendant un temps, à Montauban : essor de nouveaux types de cultures plus rentables et modernisation des industries locales, au détriment des activités traditionnelles.*

*On peut en conclure avec Fernand Braudel que les infrastructures de transport permettent la circulation des biens, des richesses, des personnes, indispensable au progrès économique, mais ne les créent pas.*

En règle générale, les nouveaux moyens de transport favorisent plus l'essor des grands centres lointains que le dynamisme local. Pourtant, ces leçons de l'histoire ancienne ou récente ne pèsent guère devant la conviction de décideurs locaux. Pour eux, l'arrivée d'une nouvelle infrastructure ne saurait entraîner de conséquences dommageables repérées en d'autres lieux parce qu'il est toujours possible de mener une politique locale capable d'en atténuer les effets négatifs, voire de les empêcher, et d'en accroître les effets positifs. Ainsi, à la croyance d'une efficacité bénéfique automatique des infrastructures de transport s'est substituée la certitude qu'il est possible de maîtriser l'effet des infrastructures grâce à un ensemble cohérent de politiques locales qui concernent à la fois l'accessibilité, le développement économique et la maîtrise du foncier et de l'urbanisme.

## ▣ La nécessaire maîtrise des améliorations de l'accessibilité.

Les situations d'encombrement apparaissent aux acteurs de Loire-Sud comme un obstacle définitif à toute politique de développement. Mais l'accessibilité tant désirée n'est pas sans conséquences : on oublie un peu vite en effet que l'espace joue un rôle protecteur et l'amélioration des conditions de transport atténuée, voire fait disparaître, cette fonction protectrice. Une forte accessibilité a tendance à unifier les caractéristiques spatiales en mettant en concurrence tous les lieux facilement accessibles. Dans ces conditions, les agents économiques (industriels, promoteurs, particuliers) vont chercher à exploiter les avantages particuliers d'un territoire : l'accessibilité à du foncier moins onéreux, à de la main d'œuvre disponible peut attirer pour un temps les investisseurs immobiliers et les entreprises. Mais ces effets d'aubaine ne durent pas, dans la mesure où l'uniformisation progressive du territoire tend à les faire disparaître.

En outre l'amélioration des conditions de circulation dans le cadre d'un vaste espace métropolitain peut conduire à une réorganisation fonctionnelle de l'espace, en assignant à des lieux des fonctions spécifiques (logement, activité, loisir) et interdisant ainsi un développement global.

La mise en place de politiques locales peut certes permettre de maîtriser les effets jugés indésirables de l'amélioration de l'accessibilité. Mais l'efficacité des politiques locales d'accompagnement se heurte aujourd'hui à deux difficultés majeures : l'incohérence territoriale et l'absence de maîtrise du foncier.

En effet, l'arrivée d'une autoroute concerne des échelles territoriales multiples, nationale, régionale et locales. Et ce qui peut être considéré comme un bénéfice local peut se révéler désastreux à une échelle régionale ou nationale. D'où la question fondamentale de faire émerger des lieux où peut se vérifier la cohé-

rence globale des mesures d'accompagnement à différentes échelles, et où peuvent se réaliser de véritables négociations et des arbitrages.

En second lieu, les conséquences les plus notables d'une nouvelle infrastructure autoroutière transitent par les modifications des valeurs foncières : les effets d'aubaine évoqués plus haut en dépendent largement. Il apparaît donc largement illusoire de tenter de maîtriser les transformations de l'accessibilité sans se donner les moyens de maîtriser le foncier, aussi bien dans les espaces déjà urbanisés que dans ceux qui sont convoités parce qu'ils deviennent urbanisables.

## ▣ Conclusion.

Cet ensemble de réflexions permet de mieux situer les enjeux de l'éventuelle arrivée de l'A45 dans la région stéphanoise. On peut ainsi mettre en évidence trois grands enjeux.

1. Une forte amélioration de l'accessibilité à la région stéphanoise peut modifier l'organisation de l'espace et accélérer la spécialisation des territoires. Dans le cadre d'un développement métropolitain, ces processus peuvent accentuer la transformation de la région en "banlieue doré" de l'agglomération lyonnaise.
2. Le projet de tracé de l'A45 fait apparaître un ensemble de lieux stratégiques sur lesquels une pression foncière forte va s'exercer, et pour lesquels des procédures de maîtrise foncière devraient être mises en place.
3. En l'absence de mesures fortes et cohérentes, les conséquences de l'amélioration de l'accessibilité sont d'ores et déjà connues : elle conduit à l'amplification des tendances existantes (soit de croissance, soit de déclin), à la spécialisation des territoires et à l'extension de l'urbanisation par étalement spatial.



## Enjeux urbains et politiques publiques dans le Sud Loire

Les infrastructures de transport sont des éléments majeurs de structuration des territoires. Ainsi l'ouverture d'un nouvel axe autoroutier entre Lyon et Saint Etienne (A45) aura des effets non seulement en matière de volume et de temps de déplacements entre les deux cités, mais aussi sur la structuration de ce territoire et sur les dynamiques qui le travaillent. A ce titre, le dernier recensement de l'INSEE montre que le sud de la Loire subit une dévitalisation de ses agglomérations urbaines alors que ses communes rurales bénéficient d'un net développement. Ces tendances apparemment contraires sont pourtant liées. C'est bien la périurbanisation des familles solvables avec enfants qui produit tout à la fois la décroissance stéphanoise et l'essor des communes rurales périphériques.

### ▣ Les nouvelles infrastructures favorisent la périurbanisation.

Ce phénomène procède de nombreux facteurs, en particulier de la croissance de la mobilité quotidienne en voiture particulière qu'autorisent le développement de la motorisation des ménages et l'accroissement des infrastructures routières. Il est par là même probable que la création de l'autoroute A45 aura des répercussions sur la distribution des ménages dans le Sud Loire. Elle risque, si aucune mesure n'est prise, de renforcer la périurbanisation déjà largement à l'œuvre.

En première lecture, la périurbanisation représente un problème essentiellement pour les villes. Pour les communes rurales,



Contournement de Saint-Chamond : zones d'activité et habitat

elle peut être considérée à l'inverse comme une manne providentielle. Cette première impression est cependant trompeuse. Si la périurbanisation a des conséquences négatives pour les villes, elle en a également pour les communes d'accueil. L'antidote à l'exode rural a un goût amer quand il faut financer de nouveaux services publics, de nouvelles infrastructures, lorsque l'on se rend compte aussi que la revitalisation de la commune grâce à la périurbanisation se paie au prix fort d'une accélération du déclin des activités traditionnelles, en premier chef desquelles l'agriculture. L'étalement urbain génère ainsi des coûts économiques, sociaux et environnementaux importants que doivent supporter tant les espaces urbains que les territoires périurbains, tant les collectivités locales que l'Etat et les autres collectivités territoriales, tant la puissance publique dans son ensemble que les ménages un à un. Elle est en cela le problème de tous et de chacun.

## ▣ La périurbanisation n'est pas une fatalité si les villes savent redevenir attractives.

Ce problème n'est pas propre au Sud Loire. Il touche depuis trente ans déjà l'ensemble des villes des pays développés. Il n'est toutefois pas inexorable. Le récent re-développement du Gier montre que des villes, hier encore en déclin, peuvent redevenir attractives. Le dernier recensement de l'INSEE souligne plus globalement encore, qu'en dépit d'une tendance persistante à la périurbanisation, les centres urbains peuvent connaître un important développement alors même que sont ouvertes de nouvelles infrastructures autoroutières. Le fait que des agglomérations réussissent à se maintenir, voire à se développer, indique qu'il existe aussi des facteurs locaux, des contingences particulières sur lesquelles il est peut-être possible d'influer.

**Françoise Grossetête,**  
adjointe au maire de St-Etienne,  
présidente du Parc Naturel Régional du Pilat

“L'arrivée de l'autoroute risque d'accroître les tendances actuelles d'abandon de la ville-centre pour les périphéries. Il faut prendre dès maintenant à bras le corps la question du développement péri-urbain dans le Sud-Loire et bien comprendre que ce processus est lié à la dévitalisation du centre ville de Saint-Etienne. C'est pourquoi il me paraît prioritaire de redynamiser et de rendre attractive la ville de Saint-Etienne.”



Renouvellement urbain à Saint-Chamond

Si l'on se fie aux études sur les stratégies résidentielles des ménages, aux recherches également sur les agglomérations européennes qui ont réussi à conjurer leur déclin, il apparaît que le renouveau des villes procède moins de mesures coercitives qu'incitatives : leur nouvelle attractivité résulte davantage d'un ensemble coordonné de politiques ayant permis et donné envie aux populations de rester ou de revenir habiter dans les zones agglomérées.

- Une politique de diversification des tailles de logement, au travers notamment des Programmes Locaux de l'Habitat et dans d'autres pays par un zonage des aides à l'accession à la propriété. Cette politique permet aux familles nombreuses (10% des ménages comptent trois enfants et plus) et/ou recomposées (35% des familles recomposées ont trois enfants et plus) de trouver plus facilement en ville les logements adéquats dont ils ont besoin et ce à des prix comparables aux secteurs péri-urbains. La plupart des agglomérations françaises souffrent d'un déficit chronique en grands logements. Il s'agit bien là d'un des principaux moteurs de la périurbanisation.

- Une politique de diversification des formes de logement en zones agglomérées, qui peut passer en France notamment par les Plans Locaux d'Urbanisme, visant à résorber les inadéquations entre l'offre urbaine qui tend à ne proposer que des logements collectifs et des familles qui souhaiteraient disposer d'un jardin. Que des ménages urbains aient une telle attente n'est pas chose nouvelle et les villes y ont répondu longtemps sans difficulté. Les banlieues pavillonnaires, puisqu'il s'agit d'elles, offraient tout à la fois des jardins et des densités satisfaisantes, des maisons individuelles et des rues. Cette forme urbaine est désormais de moins en moins produite, voire éradiquée pour bâtir en lieu et place des immeubles. La périurbanisation se nourrit de cette dualisation qualitative du marché du logement : collectif en ville contre individuel en périurbain.

- Une politique de valorisation du patrimoine industriel, soit pour permettre l'installation de nouvelles activités productives, soit pour accueillir des commerces et des services, soit encore pour le transformer à usage de logements. Loin de constituer un handicap, l'héritage industriel des villes du Sud Loire, pourrait ici se révéler être un atout non négligeable au vu de l'engouement croissant des particuliers pour aménager et habiter d'anciens locaux industriels.



Reconversion réussie de patrimoine industriel à Saint-Etienne



**Gabriel Vivien,**  
adjoint au maire de la Fouillouse,  
vice président de la communauté de communes  
du Pays de Saint-Galmier,

“Les communes de la grande périphérie stéphanoise ne peuvent plus se laisser transformer en communes-dortoirs et en fournisseurs de services coûteux sans réfléchir. A l'échelle de la communauté de communes de Saint-Galmier, nous souhaitons limiter la constructibilité dans les PLU. Il faudrait en même temps imaginer des formes d'habitat plus économes, plus denses. Mais nous manquons, nous les élus, d'éclairages prospectifs sur les modes de vie, les comportements, ce qui guide aujourd'hui et demain un choix de vie périurbain.”

- Une politique de requalification et de valorisation des espaces publics non pas seulement dans les centres mais sur l'ensemble des agglomérations, afin qu'environnement de qualité ne renvoie pas obligatoirement aux seuls espaces champêtres. Si la nature peut être belle, les villes peuvent être magnifiques.

- Une politique culturelle enfin dans le sens large du terme afin que les agglomérations remplissent leur mission première de centre de la vie sociale.

Les exemples français et étrangers montrent que la mise en œuvre de cette politique globale de revitalisation peut limiter l'ampleur de la périurbanisation.

## ▣ Veiller à une revitalisation effective des villages périurbains.

En l'état actuel des choses, il est hors de portée des collectivités locales et plus globalement de la puissance publique de maîtriser totalement l'étalement des villes. Certaines mesures peuvent permettre toutefois d'en limiter les effets négatifs. L'enjeu principal est peut-être ici de veiller à une revitalisation effective des villages périurbains en favorisant un redéploiement des proximités entre les résidences des périurbains et un certain nombre de services aux ménages. Ce redéploiement peut permettre de limiter les déplacements automobiles, le mitage de l'espace, la dégradation des paysages, les coûts de nouvelles infrastructures.

Cet objectif pourrait être poursuivi à travers deux stratégies complémentaires :

- Une stratégie foncière visant à atteindre un certain regroupement des nouveaux ménages dans les espaces bâtis préexistants (villages, bourgs) ou dans leur prolongement immédiat. Il faut mobiliser ici les Plans Locaux d'Urbanisme et les outils fonciers existants en Sud-Loire.



Un nouveau type de centre urbain secondaire : La Talaudière



**Jean-Claude Schalk,**  
maire d'Andrézieux Bouthéon,  
vice président de la communauté de communes  
du Pays de Saint-Galmier

“On ne peut pas se contenter de patienter dix ans en attendant l'arrivée de l'A45. L'A89 sera réalisée bien avant l'A45. Sa mise en service devrait avoir un impact notable sur les fonctionnalités de l'A47 en la délestant d'un important trafic de transit. Profitons-en pour anticiper : il me semble prioritaire de mettre à l'étude la requalification urbaine de l'A47 et de commencer à maîtriser du foncier de part et d'autre de cet axe.”

- Une stratégie de redynamisation des centres urbains secondaires (bourgs, villes petites et moyennes) en favorisant en ces lieux l'essor de services aux ménages, notamment à l'enfance, de commerces de proximité ainsi que la requalification de leurs espaces publics.

L'ensemble de ces démarches visant tant à favoriser le renouvellement stéphanois qu'à réguler l'étalement urbain ne peut se développer qu'au travers d'actions partenariales entre collectivités locales de différents niveaux, services locaux de l'Etat, institutions sociales, organisations professionnelles et organismes parapublics. Ce partenariat peut paraître aussi complexe à mettre en place, aussi problématique que les dynamiques qui le rendent nécessaire. L'urgence des problèmes, l'expérience également montrent toutefois qu'il n'est pas besoin d'attendre un hypothétique consensus général pour commencer à agir. En urbanisme comme en d'autres domaines, le chemin se trace aussi en marchant.

**Marc Wiel**  
Urbaniste Consultant

## En attendant l'arrivée de l'A45, s'adapter à la congestion de l'A47

L'autoroute actuelle (A 47), qui relie Lyon et Saint-Etienne, est proche de la saturation quand l'horizon de mise en service de l'A45 est encore éloigné d'une bonne dizaine d'années. Durant cette période, on ne pourra faire l'économie dans un premier temps de politiques de régulation pour faire face à la congestion. Dans un second temps, il faudra bien s'interroger sur la nature des flux et ce qui les différencie. Autrement dit, se posera la question plus générale, commune à toutes les grandes régions métropolitaines, des raisons qui suscitent l'accroissement du trafic et de définir celles qui paraissent prioritaires les unes par rapport aux autres.

Ces démarches ne s'appuient sur aucun précédent ; jusqu'à présent, l'offre d'infrastructure nouvelle était toujours venue suppléer les capacités routières jugées insuffisantes ou on se résignait à des saturations ponctuelles en raison de leur caractère mesuré. Il s'agit donc d'innover, tout en sachant que le développement des transports collectifs, sans renchérissement des coûts de déplacements automobiles, ne pourra jamais éponger la croissance du trafic routier.

### ▣ Des politiques concrètes de régulation du trafic.

Une première stratégie d'adaptation consiste à rechercher des itinéraires existants alternatifs à l'axe engorgé. Dans le cas présent, les solutions sont vraisemblablement limitées. Il faudra alors en venir à une meilleure maîtrise de la vitesse pour majorer la capacité de débit de l'infrastructure. Rouler à une vitesse



Trafic sur l'A47

qui décroît par palier (110, 90, 70 km/h) au fur et à mesure qu'on se rapproche de Lyon pourrait contribuer à réguler la circulation. Encore faudrait-il pouvoir en apprécier les effets selon le type de déplacements (interurbains ou urbains/périurbains), ce qui renvoie à la seconde partie de ce propos.

Enfin, si la saturation se fait toujours sentir, on peut imaginer des solutions de contrôle d'accès automatique, c'est-à-dire des feux qui, ponctuellement dans le temps et l'espace, retiennent les véhicules quelque temps à l'entrée de l'autoroute, avec possibilité de dégageant. Ce système garantit une vitesse minimale aux véhicules déjà engagés sur l'autoroute. Il pourrait s'accompagner, comme c'est le cas aux Etats-Unis, de filtres prioritaires selon le nombre de personnes dans le véhicule et son caractère (public, utilitaire, etc...)

En dernier recours reste la solution du péage qui n'est envisageable que dans le cas où la voirie secondaire est en capacité d'absorber tout le trafic local sans inconvénients majeurs.



Entre l'autoroute gratuite et l'autoroute à péage, on voit qu'il existe une série de solutions intermédiaires, envisageables progressivement, et qui pourraient sûrement minorer les inconvénients de la saturation. Les mesures proposées partent de l'idée que la congestion pénalise inégalement les usagers et que la demande de mobilité est hétérogène. Mieux connaître ces différents flux de déplacements me paraît une démarche nécessaire dès lors que l'on veut agir sur ceux qui paraissent les plus stratégiques ou prioritaires.

Mieux connaître les flux qui créent l'engorgement pour mieux agir.

Trois raisons principales génèrent l'accroissement des flux de déplacements :

- L'allongement des déplacements urbains (accès au travail, aux services commerciaux, démarches et loisirs) dans les agglomérations lyonnaises, stéphanoises et dans l'espace inter-cités Lyon-Saint-Etienne. Ces déplacements résultent principalement des politiques d'urbanisme des agglomérations (alors qu'il est habituel de les attribuer aux comportements des usagers) et des conditions de mobilité dans le couloir Lyon-Saint-

Etienne. Pour freiner un urbanisme inducteur d'un surcroît de trafic routier, on ne peut s'en tenir aux seules mesures réglementaires d'aménagement. Il faut revenir aussi sur les conditions actuelles de mobilité (vitesse, tarifs) qui encouragent la localisation des ménages et des entreprises. C'est théoriquement le rôle des Schémas de Cohérence Territoriale, des Plans Locaux d'Urbanisme et des politiques opérationnelles d'aménagement des collectivités.

- La "métropolisation" qui affecte les grandes aires métropolitaines et qui veut que les entreprises tendent à se spécialiser en élargissant leur aire de distribution. Cela concerne des flux globalement minoritaires : surtout une partie des flux de marchandises et une partie importante des échanges de services entre les entreprises.



**Jean-Claude Charvin,**  
maire de Rive-de-Gier,  
vice-président de St-Etienne Métropole

“Les classes moyennes lyonnaises commencent à s'intéresser à la vallée du Gier. Dans ma commune, je suis confronté à des demandes de permis de lotir et de construire. Je regarde ce mouvement avec intérêt car l'arrivée de populations nouvelles va modifier peu à peu le profil sociologique de ma commune. Elle peut devenir plus résidentielle, moins marquée qu'aujourd'hui par le vieillissement et la paupérisation. Avec ou sans A45, ce processus est enclenché. Mais l'autoroute l'accélèrera incontestablement.”

- Les flux touristiques internes à la métropole, d'échange avec l'extérieur ou de transit. Il est possible de mieux repérer ces flux en fonction de ce qui les motive et d'en déduire ceux qui paraissent les plus contributeurs au développement du territoire (par exemple le trafic long à vocation économique, les trafics marchandises et affaires, les déplacements d'accès au travail et aux établissements scolaires. Un péage permettrait effectivement de filtrer les déplacements de type urbains sur une liaison à vocation d'abord interurbaine. Mais le problème réside dans le fait que l'infrastructure A47 qui sature est gratuite et que l'A45 (avec péage) n'existera pas avant un certain temps. Par conséquent, agir sur les déplacements ne sera certainement pas suffisant et une vigilance s'impose quant à la maîtrise de l'urbanisation dans le couloir de déplacement concerné.

Cette maîtrise de l'urbanisation concerne au premier chef les deux agglomérations de Lyon et Saint Etienne ; car si les politiques urbaines mises en œuvre à Lyon et Saint-Etienne n'offrent pas d'alternatives à la périurbanisation des ménages et des entreprises, elles ont autant de responsabilité dans le processus que les politiques menées dans les territoires intermédiaires entre les deux agglomérations.



**Jacques Fréconon,**  
**maire de St Jean Bonnefonds,**  
**vice-président de St-Etienne Métropole**

“L'avenir de l'agglomération stéphanoise, c'est de prendre toute sa place dans le système métropolitain lyonnais. Si nous jouons plus “collectif”, la fiabilité des liaisons entre Lyon et Saint-Etienne devient décisive. Saint-Etienne a besoin d'infrastructures métropolitaines modernes. Dans cette perspective, la mise à niveau de la voie ferrée Lyon-Saint-Etienne est aussi importante qu'une nouvelle liaison autoroutière : on doit pouvoir se rendre en 30 mn par le train dans le centre de Lyon. Saint-Etienne Métropole demande également une liaison directe avec Saint-Exupéry”.

**epures**  
L'Agence d'urbanisme de la région stéphanoise

46 rue de la télématique BP 801 42952 Saint-Etienne cedex 9  
tél : 04 77 92 84 00 mail : [epures@epures.com](mailto:epures@epures.com) web : [www.epures.com](http://www.epures.com)