

Part-Dieu
SILO

**Schéma
Directeur
d'Aménagement
et d'Urbanisme**
rapport de présentation

L'ISLE D'ABEAU
VILLE NOUVELLE



ETABLISSEMENT PUBLIC D'AMENAGEMENT B.P. 208 38317 BOURGOIN JALLIEU TEL. (04) 38 85 10 00





Est. J. ARDOUN
No. CP - 275-52-51

lyon robes

1208

17







55

SI

80.02109 IMPRELON

812762



1208

RAPPORT DE PRÉSENTATION

Décembre 1975

approuvé par décret interministériel du 10 mars 1978

00866113 9

17



AVANT-PROPOS

=====

Le présent rapport de présentation du SDAU de la Ville Nouvelle de l'ISLE D'ABEAU ne prétend pas se suffire à lui-même. Il n'est que le 3^e maillon d'une chaîne qui comprend déjà le schéma d'aménagement régional, établi par l'OREAM et adopté en Conseil des Ministres le 26 MAI 1970, puis le dossier "Propositions" présenté par la Mission d'Etude de la Ville Nouvelle en 1970, qu'on peut considérer comme un Livre Blanc.

Tous les thèmes exposés dans ces deux premiers ouvrages ne sont repris ici que lorsqu'ils sont déterminants pour la conception du SDAU.

Dans le même souci d'alléger l'enchaînement des idées maîtresses, on a reporté en annexe tous les développements qui ne sont pas indispensables à la compréhension de l'ensemble.

Alors que la conception d'un SDAU fait intervenir des démarches simultanées et itératives, le lecteur prend connaissance de ce processus à partir d'un texte qui est par essence linéaire. Il est donc préférable que ce texte soit concis, et, le plus possible, dialectique.

(Pour mémoire on trouvera en annexe 9 et 10 les sommaires du schéma de l'OREAM et du dossier "PROPOSITIONS").





PREMIERE PARTIE :

LES OBJECTIFS DE LA VILLE NOUVELLE, FACE aux DONNEES et aux INCONNUES -

CHAPITRE 1

Les objectifs majeurs définis par l'OREAM, et ce qui en découle pour le SDAU de la Ville Nouvelle.

- premier objectif ; L'ISLE D'ABEAU, pôle de fixation de la croissance lyonnaise - Liaisons avec LYON - Activités - Habitat - Loisirs -

- deuxième objectif ; L'ISLE D'ABEAU, pôle structurant régional

CHAPITRE 2

Face aux inconnues, nécessité d'un schéma souple, assorti d'une stratégie élaborée.

CONCLUSION

L'ISLE D'ABEAU, pôle d'innovation.

- 6 -

DEUXIEME PARTIE :

LE SCHEMA

INTRODUCTION :

Une approche peu courante, dictée par un site exceptionnel.

CHAPITRE 3 : Le site - Vocations et capacités - Le zonage -

CHAPITRE 4 : Vie de la Ville

- Première ébauche du SDAU d'après le zonage
- Les thèmes de la structuration : centralité et déplacements
- L'approche par les transports : piétons et TC
- L'approche par la centralité
- L'approche par l'analyse paysagère des sites et les recherches de caractères urbains adaptés
- La circulation automobile
- Les activités (récapitulation)

CONCLUSION Une plus grande liberté de choix offerte aux citoyens

TROISIEME PARTIE :

LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT

CHAPITRE 5 : Le jeu, ses règles et ses limites

CHAPITRE 6 : Les premières actions

CONCLUSION A suivre ...

ILLUSTRATIONS DU SDAU

.....

- Figures 1 - La région urbaine de LYON dans le schéma de l'OREAM
- 2 - L'armature urbaine régionale - Etat en 1970 -
- 3 - L'armature urbaine régionale - Schéma de l'OREAM -
- 4 - Les aires d'étude de l'Est lyonnais
- 5 - Le site d'après I G N
- 6 - Le découpage du site
- 7 - Le fond plat - analyse et vocations
- 8 - Les collines - analyse et vocations
- 9 - Première ébauche du SDAU d'après le zonage
- 10 - Approche par les transports en commun (magistrales) schéma de principe
- 11 - Approche par les niveaux de centralité : schéma de principe
- 12 - La circulation automobile : voiries "grand primaire" schéma de principe
- 13 - Les activités
- 14 - Z I de CHESNES Sud par rapport à LYON-SATOLAS
- 15 - Les zones d'habitat (choix de la phase de démarrage)
- 16 - Les infrastructures en première étape
- 17 - Evolution du SDAU

Planches Hors texte:

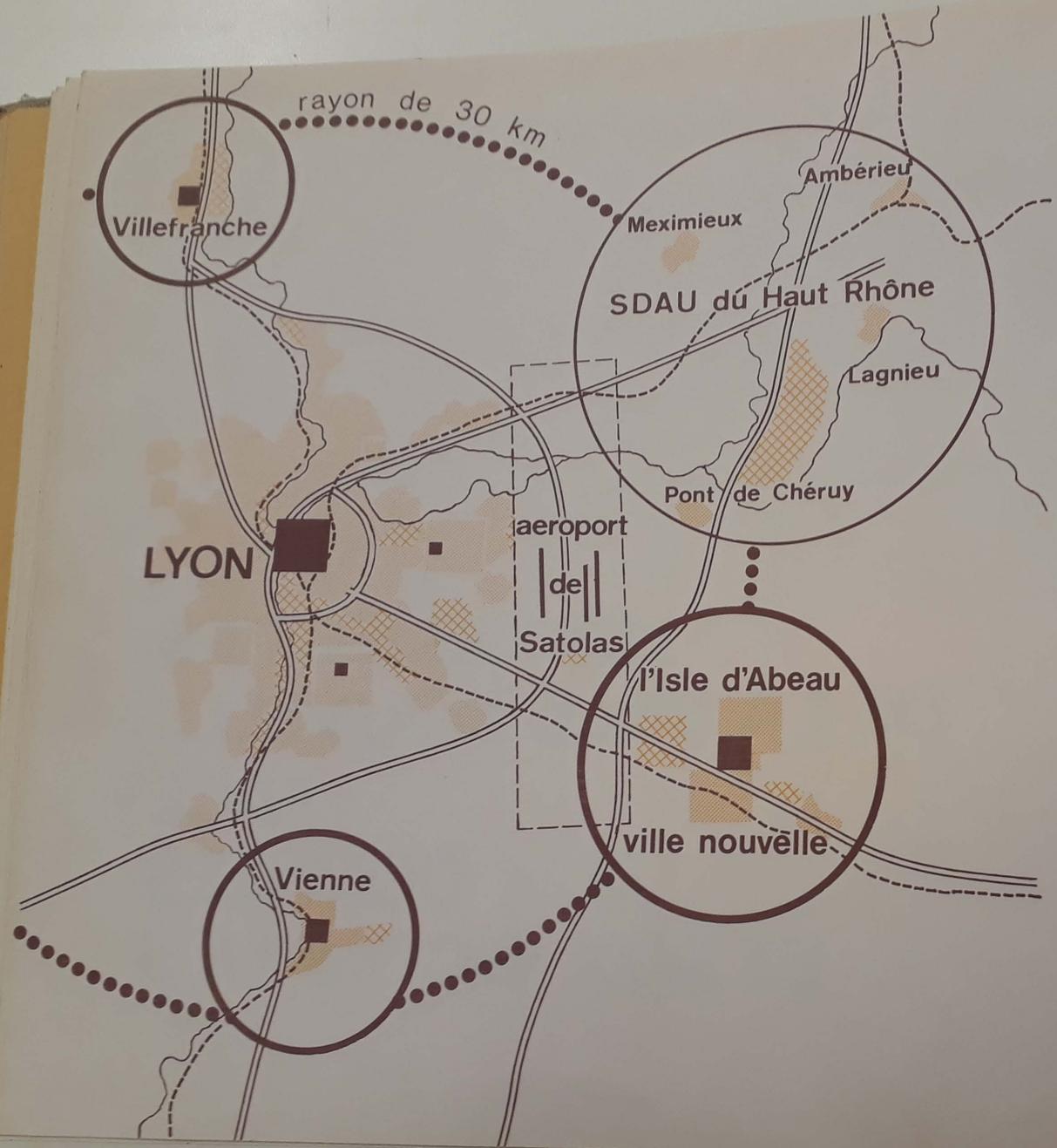
- 1 - Schéma de l'état actuel
- 2 - Schéma d'ensemble "Long terme"
- 3 - Première phase de réalisation

LISTE DES ANNEXES -

- 1 - Limites administratives - Surface et population des communes du SDAU
- 2 - Transports - (extrait de l'EPIT)
- 3 - Adduction d'eau
- 4 - Assainissement
- 5 - Alimentation en Electricité et Gaz
- 6 - Réseaux de télésupervision et Télécommunications
- 7 - "SDAU VERT"
- 8 - Capacité de desserte des équipements de superstructure existants
- 9 - Pour mémoire : Sommaire du schéma de l'OREAM
- 10 - Pour mémoire : Sommaire du dossier "PROPOSITIONS" de 1970 (Livre Blanc de la Ville Nouvelle).
- 11 - Carrières

**LES OBJECTIFS
DE LA VILLE NOUVELLE
FACE
AUX DONNEES
ET AUX INCONNUES**

la région urbaine de Lyon dans le schéma de l'OREAM



- centre urbain
- urbanisation nouvelle
- zone d'activités
- autoroute
- principales voies ferrées



1ERE PARTIE :

LES OBJECTIFS DE LA VILLE NOUVELLE FACE AUX DONNEES ET AUX INCONNUES

1ER CHAPITRE :

LES OBJECTIFS MAJEURS DEFINIS PAR L'OREAM, ET CE QUI EN DECOULE POUR LE SDAU DE LA VILLE NOUVELLE

1ER OBJECTIF : L'ISLE D'ABEAU, POLE DE FIXATION DE LA CROISSANCE LYONNAISE

L'OREAM a choisi, pour l'agglomération et la région de LYON, un schéma de développement polynucléaire et discontinu, susceptible, d'une part de faciliter la croissance économique, en créant un "terrain de jeu" à la fois plus large et plus accessible, d'autre part d'améliorer la qualité de la vie urbaine. (Figure 1)

Selon ce schéma, dans le même temps que l'agglomération lyonnaise passera de 1 200 000 à 1 800 000 habitants, les pôles satellites en accueilleront 700 000 dont 500 000 répartis entre la Ville Nouvelle de l'ISLE D'ABEAU et l'aire du SDAU du HAUT RHONE.

Le terme de pôle satellite ne doit pas prêter à confusion ; il ne s'agit ni de villes-dortoirs, ni de villes isolées et indépendantes qui fixeraient une partie de la croissance lyonnaise sans autre bénéfice pour l'ensemble. Les satellites forment avec la ville principale une aire urbaine où les solidarités doivent s'affirmer.

.../...

Mieux que par un développement théorique, ce concept peut être illustré par quelques exemples :

- sur le plan économique, les relations entre les satellites et la ville principale doivent s'opérer facilement, tant pour les personnes (vacation d'une demi-journée, déplacement compris) que pour les marchandises (sous-traitance par exemple).
- il est souhaitable que la plupart des habitants d'un pôle satellite travaillent sur place; mais si l'un d'eux perd son emploi, il pourra en chercher un autre dans la ville principale, quitte à adapter par la suite son lieu de résidence. Le mouvement inverse pourra évidemment se produire, ainsi que les mouvements entre satellites proches. Plus généralement, l'inclusion du satellite dans un marché du travail plus large et plus diversifié favorise la fluidité des emplois, conformément aux tendances de notre économie moderne, en perpétuelle évolution.
- on doit trouver dans une ville satellite au moins tous les équipements collectifs correspondants à sa taille, mais pour les équipements d'un niveau supérieur, le recours à la ville principale doit être aisé et spontané.

Ces considérations, confrontées aux données géographiques, ont amené l'OREAM à localiser une ville nouvelle sur le site remarquable de l'ISLE D'ABEAU à 30 Km du Centre de LYON sur l'axe LYON-GRENOBLE, qui est particulièrement bien équipé, puisque la "distance - temps" est de 20 minutes par l'autoroute A 43 ou par la voie ferrée (et encore moins par le futur TGV).

Pour ne pas atténuer cet avantage, le SDAU devra donc offrir les meilleures jonctions entre le réseau de voies propres à la Ville Nouvelle et les infrastructures de liaisons avec LYON, SATOLAS et le "HAUT RHONE" (ZI de LOYETTES) ; ceci tant pour les voitures individuelles que pour les transports en commun.

.../...

Les activités résultant de l'objectif "fixation de la croissance lyonnaise" seront surtout secondaires. Il s'agira d'industries légères ou moyennes, sans doute très variées, provenant du desserrement lyonnais, ou de nouvelles implantations.

Depuis une quinzaine d'années, l'axe LYON-BOURGOIN reçoit à lui seul 50 % du desserrement industriel lyonnais. Ce fait constitue un indice encourageant, mais il faut remarquer que le mouvement n'a, pour l'instant, guère dépassé SAINT PRIEST.

Pour attirer les industries, la Ville Nouvelle devra donc offrir des espaces abondants (réserves pour extensions), bien équipés, très accessibles par tous les moyens de communications et, au moins dans la phase de démarrage, localisés le plus à l'OUEST possible dans le site. Ces terrains seront ainsi bien placés pour attirer également les activités induites par l'aéroport.

Bien entendu, les industries s'accompagneront d'activités tertiaires, mais il s'agira dans la plupart des cas, de tertiaire intégré qui ne demandera pas de réservations spécifiques au SDAU.

L'équilibre HABITAT/EMPLOIS sera recherché dès le démarrage de la Ville Nouvelle. Certes, on peut présumer que la grande majorité des personnes qui viendront exercer leur activité à l'ISLE D'ABEAU voudront également y habiter ; mais le processus devra être amorcé dans les deux sens.

D'ores et déjà, le site attire de nombreux travailleurs du SUD et de l'EST lyonnais, qui acceptent la servitude de migrations alternantes pour échapper aux nuisances de la grande ville, et pour vivre dans les collectivités d'une échelle plus reposante, au contact de la nature, le plus souvent dans des pavillons. Leur choix est significatif.

.../...

L'enquête menée auprès des Lyonnais en matière de logement le confirme. Pour attirer ses habitants, l'ISLE D'ABEAU devra être une ville verte, comportant un fort pourcentage de maisons individuelles une vraie ville tout de même, offrant, en des lieux très accessibles, l'animation et les services qu'on peut en attendre.

Ainsi se dégage un des caractères fondamentaux de ce que devra être l'ISLE D'ABEAU : " une ville à la campagne ". La campagne est là, très belle, riche en paysages variés, juste assez vallonnée et boisée. Le problème est de lui intégrer une ville, sans en rompre le charme. Il ne sera pas résolu au niveau du seul SDAU, mais les dispositions du SDAU seront déterminantes. Le site choisi est, en tout cas, un atout considérable.

Au niveau des loisirs, l'ISLE D'ABEAU peut jouer dans le "Grand LYON" un rôle spécifique très intéressant. En effet, les hasards de la géographie ont offert la possibilité de constituer ici, dans des conditions techniques et économiques qui semblent favorables, un lac de 700 à 800 hectares bordé de collines et de bois.

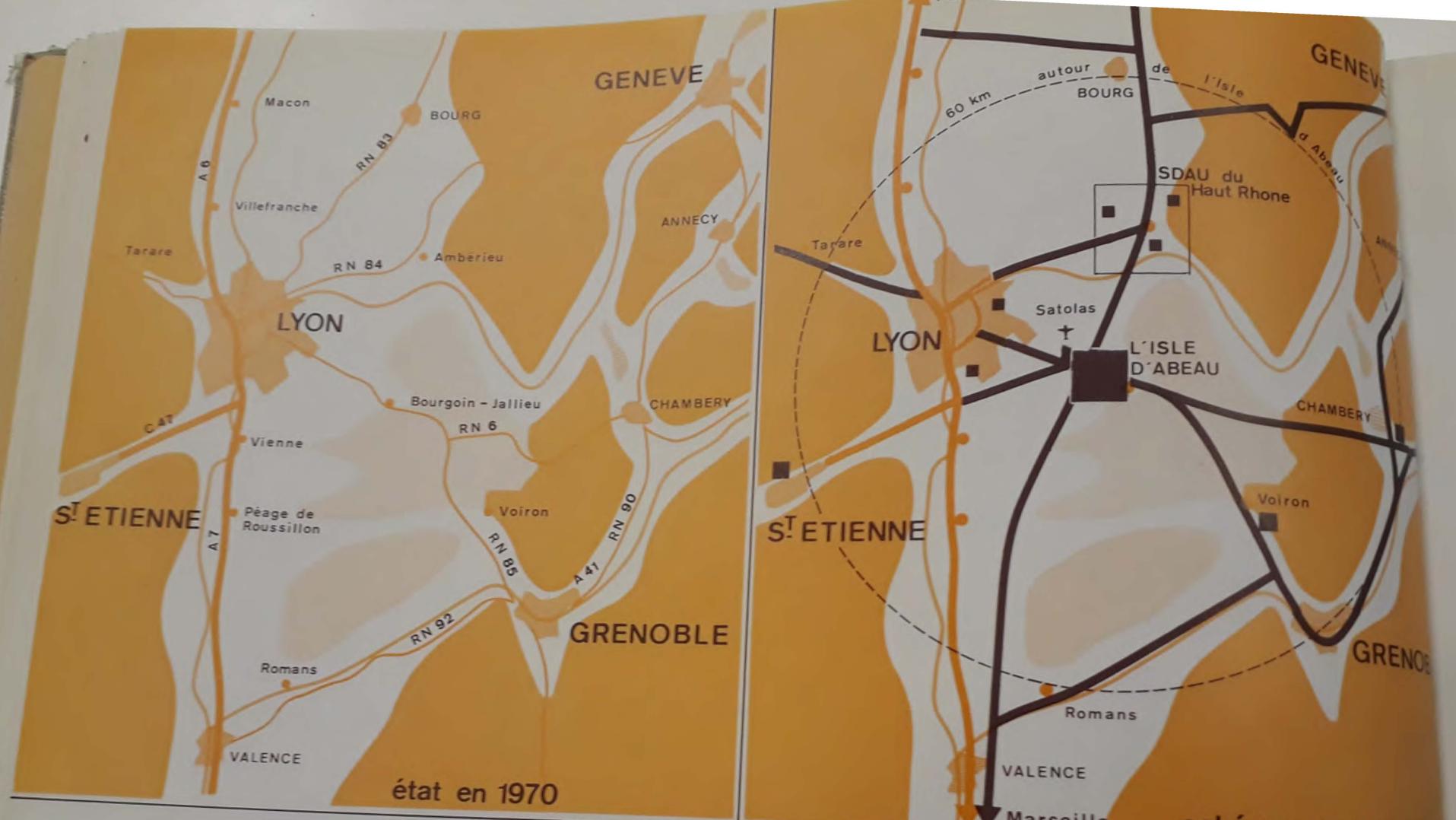
A 30 Km de LYON, par autoroute, un tel lac ne serait manquer d'attirer en fin de semaine les Lyonnais qui pâtissent actuellement d'un manque presque total de plans d'eau. A partir de là, un programme complexe peut se développer. Le lac serait complété d'une vaste base de loisirs apte à recevoir les équipements les plus variés, dont les habitants de l'ISLE D'ABEAU seraient les bénéficiaires permanents.

Les migrations de week-end déclenchées par la présence du lac, pourraient également se combiner avec les achats hebdomadaires, pourvu qu'on localise les grands équipements commerciaux de la Ville Nouvelle à proximité de la sortie de l'autoroute en direction du lac.

2EME OBJECTIF : L'ISLE D'ABEAU, POLE STRUCTURANT REGIONAL

La volonté de l'OREAM s'exprime clairement lorsqu'on compare l'état de la région en 1970 au schéma d'aménagement à long terme.

.../...



état en 1970

schéma de l'OREAM

L'ARMATURE URBAINE REGIONALE

- ville de plus de 50000 h.
- ville de plus de 20000 h.
- autoroute
- principales routes nationales
- urbanisation nouvelle
- autoroute

COMMENTAIRE DE L'ETAT 1970 (Figure 2)

L'armature urbaine de la région RHONE-ALPES, unique en France par son importance, est encore très cloisonnée. Les villes principales représentent un potentiel considérable, mais, en partie à cause de liaisons insuffisantes, leurs complémentarités ne jouent que très peu.

L'agglomération lyonnaise, qui croît en "tache d'huile", selon une structure radioconcentrique, tend à colmater le Couloir Rhodanien, oblitérant ainsi une trouée vitale pour la région et pour l'Europe.

COMMENTAIRE DU SCHEMA D'AMENAGEMENT (Figure 3)

Le schéma de l'OREAM vise à la mise en communication et à l'ouverture de l'espace régional. En renforçant les liaisons existantes entre les villes, et en prévoyant des voies nouvelles, il tisse progressivement une maille plus complète, aux noeuds de laquelle apparaissent des possibilités de pôles de développement nouveaux. L'ISLE D'ABEAU en est un, et sans doute le plus particulier, car il se trouve au centre de la maille, au croisement entre l'ancien axe LYON-ALPES renforcé, et le futur axe NORD-SUD, qui structurera l'EST du couloir RHONE-SAONE, en passant par BOURG EN BRESSE et le "HAUT RHONE"

.../...

Déjà située au centre de gravité de l'armature urbaine régionale, L'ISLE D'ABEAU aura d'ici peu un accès routier rapide à pratiquement toutes les villes de la région, sans avoir à en traverser aucune ; privilège qu'elle partagera avec l'aéroport international de SATOLAS avec lequel elle est couplée.

Une telle situation ne peut pas ne pas entraîner L'ISLE D'ABEAU à jouer un rôle spécifique au niveau régional, rôle qui se traduira par des implantations d'activités variées, principalement du secteur tertiaire = Stockage et Commerce de Gros en rapport ou non avec SATOLAS, Recherche en liaison avec les industries et universités, non seulement de la région, mais, aussi, par l'aéroport, de l'Europe ou du Monde, Services de tous ordres, etc.....

Comment, au niveau du SDAU, L'ISLE D'ABEAU peut-elle se préparer à jouer ce rôle ?

Tout d'abord en trouvant un rapport juste entre sa propre urbanisation et les grands axes de transit présents et à venir. Si L'ISLE D'ABEAU tire sa force d'une position privilégiée sur ces axes, elle ne doit pas apparaître comme un bouchon. L'arrêt dans la Ville Nouvelle ne doit pas être ressenti comme une contrainte, mais comme une facilité et une tentation.

Pour provoquer la tentation, il faut rendre la Ville visible, et attrayante depuis les axes de transit. Pour assurer la facilité de l'arrêt, il faut judicieusement disposer les accès et les rendre commodes. Les liaisons avec SATOLAS seront particulièrement soignées.

Au delà des accès, la ville toute entière doit offrir un environnement agréable. Nul doute qu'une Ville Nouvelle ressentie comme une banlieue industrielle "dépotoir" de LYON ne saurait attirer des activités tertiaires de haut niveau, même si elle jouit d'une situation et d'une accessibilité excellentes. Ceci rejoint l'objectif "Ville Verte" déjà énoncé.

.../...

Ces premières conditions étant réunies, la ville devra disposer, à proximité des accès, de secteurs aménagés pour recevoir les activités recherchées = Zones d'entrepôts, parcs d'affaires permettant l'implantation de bureaux extensibles dans la verdure, ou centre "directionnel" plus dense.

Entre autres, ces zones seront largement équipées de tous les moyens de télécommunications et de traitement de l'information modernes. Les infrastructures correspondantes ne sont pas traduisibles sur un SDAU, mais n'en constitueront pas moins le système nerveux de la ville aussi important, sinon plus, que les autoroutes pour la réalisation de l'objectif "pôle structurant régional".

Bien reliée à l'extérieur par route, par air et par les télécommunications, la Ville Nouvelle sera également desservie par le TGV dès 1982 (prolongement des rames SNCF du "Transport à grande vitesse" PARIS-LYON jusqu'à GRENOBLE avec arrêt à L'ISLE D'ABEAU et à VOIRON. L'ISLE D'ABEAU sera donc à 45 minutes de GRENOBLE, moins de 20 minutes de LYON et à 2 heures 30 minutes de PARIS). Pour les marchandises, le raccordement des zones d'activités à la voie ferrée ne pose aucun problème.

CHAPITRE 2 : FACE AUX INCONNUES, NECESSITE D'UN SCHEMA SOUPLE, ASSORTI D'UNE STRATEGIE ELABOREE

Pour atteindre ses objectifs, La Ville Nouvelle dispose, on l'a vu, d'atouts conséquents =situation, site, tendances spontanées de croissance sur l'axe LYON-BOURGOIN auxquels il faut ajouter la volonté de la puissance publique = programmation spéciale au Niveau

.../...

national, cohérence avec l'ouverture de l'autoroute A 43 et la mise en service de l'aéroport international de SATOLAS dans le cadre du schéma de l'OREAM, mise en service prochaine du TGV.

Mais d'autres facteurs plus incertains entrent en jeu :

- D'une façon générale, l'évolution durant les vingt ou trente années à venir du contexte économique, démographique et politique, tant au niveau régional que sur un plan très large.
- La concurrence de l'Est Lyonnais. La logique du court-terme et la nécessité peuvent conduire les aménageurs à multiplier les actions dites "d'accompagnement" au delà de ce que recommandait le schéma de l'OREAM, entraînant par contre-coup une croissance massive de l'agglomération de LYON en "tache d'huile", au détriment des pôles satellites.
- Le développement de SATOLAS, en fonction du rôle qu'il jouera par rapport aux autres grands aéroports européens (escale ou relâche - entretien des avions, frêt, etc...)
- La qualité du démarrage de la Ville Nouvelle, qui dépend en grande partie des premières activités qu'on aura pu attirer, créera pour la suite un effet déterminant.
- Au même titre, la mise en eau du grand lac aura un impact considérable sur l'image de L'ISLE D'ABEAU et sur sa promotion. Or, aussi peu coûteux qu'il puisse être en valeur relative, le lac représente malgré tout un investissement tel que sa programmation ne saurait dépendre d'une simple décision des aménageurs de la Ville Nouvelle. Tout ce qu'on peut retenir ici, c'est que la date d'apparition du lac constitue en 1975 une inconnue de taille ; au mieux peut-on l'espérer pour le 8e Plan, et la préparer en conséquence.

.../...

Tous ces facteurs peuvent jouer sur l'importance et la qualité de la Ville Nouvelle. En particulier, la prédominance de tel ou tel secteur d'activité se traduirait par des exigences fonctionnelles et des besoins en surface fort différents.

Il serait donc illusoire et même dangereux de se donner un SDAU rigide et de prétendre le réaliser jusqu'au bout ; mais il serait tout aussi dangereux, après avoir exorcisé la rigidité par une déclaration de principe, de s'en remettre à des adaptations ultérieures, à concevoir au coup par coup.

Une souplesse obtenue au détriment de la cohérence ne pourrait que tendre au laxisme. Aussi le SDAU doit-il contenir en puissance une gamme étendue d'évolutions possibles. Plus que de prétendre tout prévoir, il s'agit de forger un outil qui sera perfectionné d'année en année.

Pour commencer, plutôt que sur un objectif démographique fixe, on travaillera entre deux hypothèses extrêmes.

Comme on le verra par la suite, l'hypothèse haute a simplement été déterminée par la capacité du site, en fonction des faibles densités recherchées. En d'autres termes, les soucis qualitatifs ont pris le pas sur un objectif quantitatif par trop incertain. Cependant la cohérence globale avec le schéma de l'OREAM est assurée :

L'aire du SDAU pourra accueillir jusqu'à 250 000 habitants nouveaux avec leurs activités, soit la moitié de ce que l'OREAM préconisait de localiser entre L'ISLE D'ABEAU et le HAUT RHONE .

Bien entendu, ce chiffre pourrait être dépassé par densification, moyennant une adaptation fonctionnelle dont on explorera les limites. Il le serait plus difficilement par extension du périmètre de la ville, encore que quelques possibilités existent dans cette voie.

.../...

L'hypothèse basse est plus délicate à préciser, car elle fait intervenir des notions de seuils d'équipement plus théoriques. A la lumière des expériences étrangères, on peut admettre que la Ville Nouvelle doit se fixer d'attirer au moins 60 000 habitants nouveaux pour leur assurer un niveau de service valable, dans un cadre suffisamment autonome.

Ce chiffre subjectif sera très vraisemblablement dépassé. Il est toutefois nécessaire de se fixer une limite basse ; l'abandon, pour des causes aujourd'hui imprévisibles, des ambitions originelles ne devrait pas se traduire sur le sol par un projet inabouti dont pâtiraient les habitants.

En règle générale, et ceci est plus concret, on cherchera à faire en sorte que chaque palier de croissance apporte une amélioration des conditions de vie à l'ensemble des citoyens. En termes de stratégie, on évitera de trop éparpiller les actions, du moins tant qu'on ne sera pas certain d'atteindre le seuil de 60 000 à 80 000 habitants - ce qui ne signifie pas qu'il faille attendre que cette population soit effectivement en place. Ensuite, on pourra adopter une politique plus hardie.

Comme on le voit, la fourchette adoptée est très large puisque le rapport entre le bas et le haut est de 1 à 4. Cette élasticité du programme démographique, posée comme base de travail, ne permet évidemment pas, à elle seule, d'élaborer le SDAU et sa stratégie de développement. Il sera nécessaire de faire jouer également les autres facteurs recensés, et d'imaginer quels scénarios en découlent, afin de déboucher sur des aménagements adaptés.

En fin de compte ce jeu trouvera ses limites dans les contraintes physiques du site. Aussi, avant de reprendre le thème de la stratégie dans la 3ème partie de cet ouvrage, devons-nous maintenant "descendre sur le terrain".....

CONCLUSION :

LA VILLE NOUVELLE, POLE D'INNOVATION

.../...

Cette première partie était consacrée au programme de la Ville Nouvelle, programme plus qualitatif que quantitatif, mais qui répond dans l'ensemble aux directives contenues dans le schéma de l'OREAM. Ainsi s'est dégagé un profil de ville très original, tant par la fonction, qui allie le rôle de satellite d'une grande Métropole à celui d'un centre de rayonnement régional, que par le caractère de "Ville Verte".

La recherche d'un "nouveau contrat" entre la Ville et la campagne, motivée parfois par des raisons promotionnelles, constitue en soi un objectif hautement digne d'intérêt.

Seule l'habitude empêche les citoyens de réaliser à quel point leur environnement actuel est inadapté ; mais leurs aspirations et leur comportement ne sauraient tromper. Si l'urbanisme moderne a déjà prouvé qu'il sait leur apporter de gros progrès dans la lutte contre les nuisances ou dans le domaine fonctionnel, il faut se demander s'il ne peut aller plus loin.

Aujourd'hui, les citoyens recherchent un contact plus étroit avec la nature, dont ils ont trop longtemps été coupés, sans renoncer aux avantages de la ville, dont ils ne peuvent plus se passer. La solution de ce paradoxe, à titre expérimental, justifierait à elle seule la construction de l'ISLE D'ABEAU.

Pour l'approcher on élaborera le SDAU sur les éléments suivants :

- des densités faibles, permettant un très fort pourcentage de logements en maisons individuelles ou en petits immeubles collectifs aérés.
- une structuration de la ville en petites unités, à l'échelle de gros villages ou de bourgades (échelle souvent qualifiée "d'humaine") imbriqués dans des espaces ruraux. Au sein de ces unités, déjà pourvues d'un bon niveau d'équipement, le piéton se verra offrir un réseau d'allées complètement distinct des autres voiries.
- Quelques points de concentration urbaine plus forte, choisis pour leur accessibilité,

.../...

mais encore très proches des espaces verts.

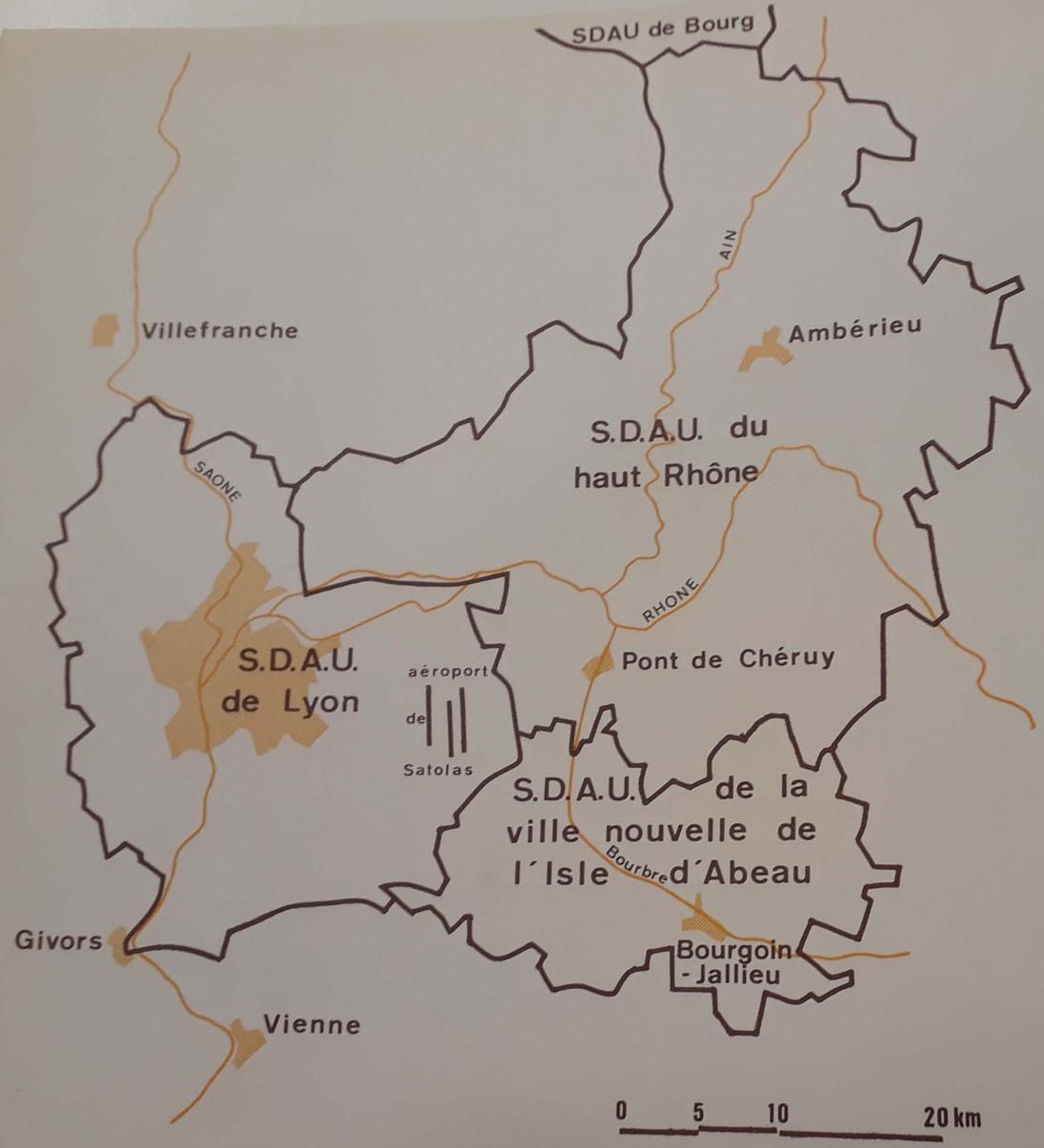
- Une organisation générale et un système de communication qui permettent à l'ensemble d'être perçu et de fonctionner comme un tout (La Ville). Parmi les techniques qui permettront de compenser l'éclatement du tissu urbain, les télécommunications et la télédistribution joueront un rôle de plus en plus important. Ainsi, à l'ISLE D'ABEAU le développement intensif des moyens modernes de communication est justifié par des objectifs d'urbanisme, autant que par le rôle que la Ville Nouvelle ambitionne de jouer au plan régional.

L'expérience sera longue et demandera des tâtonnements. Elle soulèvera des problèmes nouveaux, réclamant des solutions originales dans des domaines aussi variés que, par exemple, les transports en commun et la recherche d'un nouvel équilibre écologique. Sans perdre de vue les limites financières admissibles, il faut donc l'entreprendre au plus vite et la poursuivre avec détermination, si l'on veut que la génération montante puisse en tirer d'utiles conclusions sur les modes d'habitat de l'avenir.

La recherche d'une souplesse de développement contrôlée, mais effective, peut être considérée comme un autre thème d'innovation, qui n'est pas sans relation avec le précédent. L'éclatement relatif de la ville devrait permettre d'aller plus loin dans cette recherche, qui a déjà tant préoccupé les aménageurs.

LE SCHEMA

les aires d'étude
de l'Est Lyonnais



IIEME PARTIE :

LE SCHEMA

INTRODUCTION :

UNE APPROCHE PEU COURANTE, DICTEE PAR UN SITE EXCEPTIONNEL

Le SDAU de L'ISLE D'ABEAU jouxte à l'Ouest celui de LYON et, au Nord, celui du HAUT RHONE. A l'Est, il englobe l'ancien G.U. de BOURGOIN JALLIEU (Figure 4).

Le territoire du SDAU couvre environ 40 000 Ha, dont près de la moitié est englobée dans le périmètre opérationnel de la Ville Nouvelle.

Hors de ce périmètre, l'aménagement interviendra de deux manières :

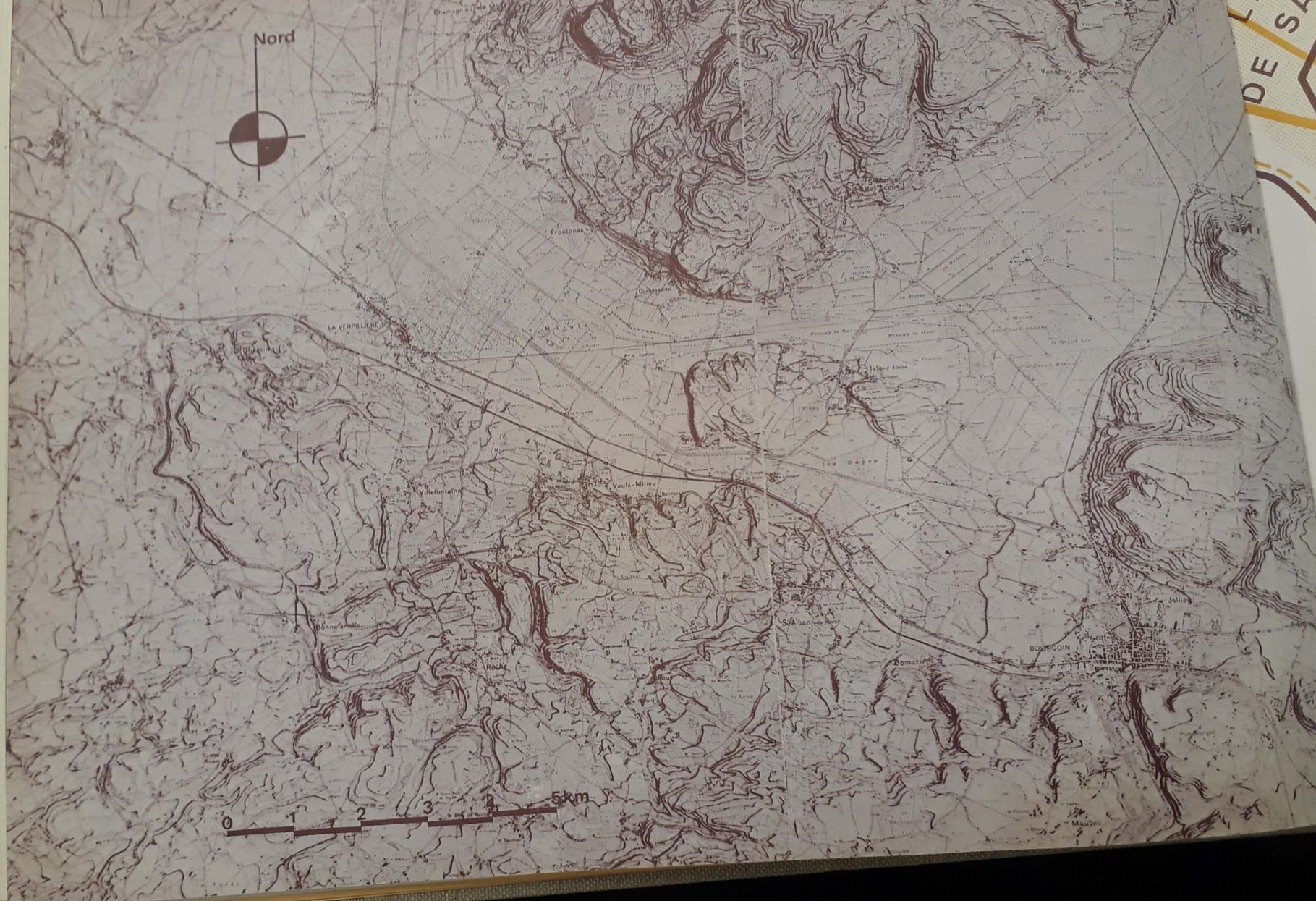
- report sur le SDAU des grandes actions prévues au schéma de l'OREAM, en l'occurrence réservation de trouées pour autoroutes ou couloirs de lignes E.D.F. et application des normes de protection dans les zones de nuisances de l'aéroport de SATOLAS.
- plans d'aménagement de détail des communes dans le souci de leur croissance harmonieuse. L'effet d'entraînement que la Ville Nouvelle risque d'avoir sur cette croissance ne doit pas se traduire par un phénomène de banlieue anarchique ; ceci ne nécessite pas l'établissement d'un parti d'ensemble, mais plutôt une série d'actions ponctuelles au niveau de chaque commune, qui seront plus aisément exprimées par les P.O.S. que par le SDAU.

Par contre, à l'intérieur du périmètre opérationnel, le SDAU servira de cadre aux multiples actions se rattachant directement ou indirectement à l'édification de la Ville.





LATEAU
DE SATOU



LE DECOUPAGE DU SITE



— principales voies de transit EST-OUEST
— rivières, étangs



On l'a vu, ce périmètre opérationnel a été localisé d'abord pour sa situation : à 30/35 Km de LYON, sur l'axe LYON-GRENOBLE, au delà des nuisances de l'aéroport. Le site qu'on découvre là peut paraître assez déroutant, car il ne présente pas d'unité apparente. (Figure 5 et 6).

Les axes de transit Est-Ouest (A43-N6) traversent sur 15 Km une vaste dépression plus ou moins marécageuse, bordée à l'Ouest par le plateau de SATOLAS, au Sud, au Nord et à l'Est par 3 massifs collinaires certes forts agréables, mais éloignés les uns des autres.

Seul, le plateau de l'ISLE D'ABEAU, véritable île rocheuse de 450 Ha émergeant du centre des marais en partie asséchés, semble, par sa présence insolite, être le point de mire de cet ensemble éclaté. (Désormais on désignera par "Plateau de l'ISLE D'ABEAU" ce relief particulier, le terme ISLE D'ABEAU désignant l'ensemble de la Ville Nouvelle).

Les toutes premières analyses ont fait ressortir une donnée assez peu courante = les différentes parties du site ont des vocations très affirmées. Les marais, drainés ou non; sont pratiquement inconstructibles ; les plages de gravier qui les bordent ont des caractéristiques idéales pour recevoir de grandes zones industrielles ; les massifs périphériques, ainsi que le plateau de l'ISLE D'ABEAU, offrent juste assez de relief et de végétation pour accueillir une urbanisation attrayante.

Par ailleurs, une constatation s'imposait d'emblée ; le couloir de transit Est-Ouest matérialisé par 3 infrastructures parallèles et groupées (A43-N6-voie ferrée), constitué, en même temps qu'un accès remarquable, une contrainte draconienne : en aucun cas la ville ne devra entraver sa fluidité.

Une première question fondamentale s'est alors posée ; devait-on localiser la ville d'un seul côté du couloir, ou de part et d'autre ?

La première solution était plus facile : elle s'appuyait soit au Nord, soit au Sud, sur un site continu, quoique restreint, et se dégageait du couloir. Les esquisses correspondantes figuraient dans le dossier "propositions" sous l'appellation de "Ville du plateau Sud" et de "Ville du Lac".

Mais c'est la seconde qui a été retenue pour le schéma "long terme" pour les raisons principales suivantes :

- il était illusoire de penser qu'on pourrait préserver un côté du couloir si l'autre recevait une ville prospère (il sera déjà bien assez difficile de stopper l'urbanisation sous les nuisances de l'aéroport !)

- l'éclatement de la ville, dû à celui du site, ne s'est pas avéré, à l'étude, contraire à une bonne cohérence, obtenue à un coût raisonnable. Il permet, par contre, d'obtenir plus aisément ce nouvel équilibre entre la ville et la campagne, pris comme objectif de départ, en utilisant toutes les potentialités de ce site exceptionnel ; inversement un repli sur un site plus étroit eut entraîné une densification peu conforme à cet objectif.

- un schéma éclaté, divisé en plusieurs "sous-ensembles" déjà dotés isolément d'une bonne cohérence, est certainement à la fois plus souple et plus facile à maîtriser qu'un schéma continu.

Toutefois, un éclatement systématique ne saurait, on l'a vu, être envisagé au départ (page 15). Aussi serait-il plus exact de dire que, jusqu'à l'horizon 1980/85, les actions de démarrage s'inscriront plutôt dans la première solution, mais que la deuxième, qui utilise tout le site, est envisagée pour la suite, et doit être préparée en conséquence par des actions appropriées.

Les "vocations" des diverses parties du site imposant pratiquement un grand zonage, c'est par là que nous allons aborder le schéma (chapitre 3). Le jeu des capacités et des contraintes géographiques dessinera les limites de la ville qu'il faudra ensuite structurer et faire vivre (chapitre 4).

LE FOND PLAT - ANALYSE ET VOCATIONS



- zone constructible
- zone inondable
- vocation industrielle
- vocation agricole
- lac à créer, aménagements de loisirs
- nuisances de Satolas (zone C)
- couloir E.D.F.
- axe de transit Est Ouest
- futur axe de transit Nord Sud

0 1 2 3 km

CHAPITRE 3 :

LE SITE - VOCATIONS ET CAPACITES - LE ZONAGE -

Le site est une charnière géologique : le massif de l'Isle CREMIEU, au Nord, et le plateau de l'ISLE D'ABEAU, au centre, constituent l'extrémité Sud du Jura. Les collines de l'Est et du Sud appartiennent aux Pré-Alpes. Entre ces reliefs, le fond plat est la jonction de deux vallées glaciaires.

1 - LE FOND PLAT (Figure 7) : est le confluent des vallées de la Bourbre, rivière très polluée qui traverse BOURGOIN JALLIEU, et du Catelan, dont les eaux sont par contre très pures. (Ces cours d'eau ont été canalisés)

Le fond plat, d'où surgit le plateau de l'ISLE D'ABEAU, est constitué, en partie centrale, de zones tourbeuses et marécageuses et, en périphérie, de plages de gravier. En profondeur, il constitue une vaste cuvette gorgée d'eau, qui débouche en aval par un étroit goulet.

Les zones marécageuses sont pratiquement inconstructibles. En amont de l'ISLE D'ABEAU, sur le Catelan, elles sont la trace d'un ancien lac qui pourra être reconstitué par la construction d'une digue. Le projet prévoit un plan d'eau de 800 Ha environ, dont les berges seraient naturelles le long de l'ISLE CREMIEU et du plateau de l'ISLE D'ABEAU, et travaillées en déblais et remblais au Sud-Est, (où serait aménagée la base régionale de loisirs, facilement accessible depuis l'autoroute).

En aval de l'ISLE D'ABEAU et entre l'ISLE D'ABEAU et BOURGOIN JALLIEU, des travaux de drainage complétant ceux qui ont déjà été effectués, ouvriront ces zones dont la valeur pédologique est exceptionnelle, à l'agriculture intensive (maraichère entre autres). Les secteurs plus difficiles à drainer resteront plantés de peupliers.

.../...

Les plages de gravier sont inégalement réparties ; les grandes surfaces sont au nombre de quatre :

- un millier d'hectares, limité à l'Ouest et au Nord par le rebord du plateau de SATOLAS, au Sud par la voie ferrée entre GRENAVY et LA VERPILLIERE, à l'Est par la Bourbre (zone 1 sur la figure 7).
- 200 Ha entre LA VERPILLIERE et l'ISLE D'ABEAU, limités au Nord par le tracé de A43, au Sud par la voie ferrée (zone 2)
- un cordon couvrant moins de 200 Ha entre l'ISLE D'ABEAU et BOURGOIN JALLIEU et en frange de l'agglomération de BOURGOIN JALLIEU (zone 3)
- 150 Ha au Sud de CHAMAGNIEU (zone 4)

Toutes ces zones sont à peu près plates. Leur sol de gravier est bon porteur, leur paysage sans grand intérêt ; les trois premières sont desservies par la RN 6, les deux premières sont raccordables à la voie ferrée. Toutes seront facilement accessibles depuis A 43.

Par comparaison avec les autres parties du site, elles sont indiscutablement les plus propices à l'implantation d'industries, sous réserve des servitudes qui se dégageront du plan d'ensemble.

Le fond plat est occupé actuellement par :

- le couloir de transit, Est-Ouest (RN 6 - A43 et voie ferrée),
- l'agglomération de BOURGOIN JALLIEU, qui s'étend pratiquement jusqu'à DOMARIN et RUY et constitue un bouchon sur le couloir de transit (bouchon dont A 43 s'affranchit au prix d'un viaduc). Elle est, cependant ; avec ses 25 000 habitants le seul pôle urbain du SDAU déjà doté d'équipements importants, encore que tout juste suffisants pour sa population propre (annexe 8).

L'agglomération de BOURGOIN JALLIEU dispose encore de fort peu de terrain pour son extension sur le fond plat ; il s'agit d'une partie de cette plage déjà décrite. Par contre, des possibilités importantes existent sur les plateaux avoisinants ; aussi, sous peine de créer dans le SDAU un fort déséquilibre au niveau de BOURGOIN JALLIEU entre les emplois et l'habitat, conviendra-t-il de réserver les zones du fond à l'industrie et de reporter l'habitat sur les hauteurs.

- l'agglomération de LA VERPILLIERE, deuxième pôle urbain actuel du SDAU, ne groupe que 2 500 habitants, mais offre 1 100 emplois industriels. Ses possibilités d'extension sont réduites car elle est bloquée au Sud par les balmes boisées orientées au Nord et la voie ferrée, au Nord par A 43 et les zones marécageuses ; à l'Est et surtout à l'Ouest existent toutefois des terrains urbanisables qui permettront à l'agglomération de doubler sa population. (ZAC en cours).

2 - LE REBORD DE L'ISLE CREMIEU (Figure 8) constitue avec le plateau de l'ISLE D'ABEAU l'extrémité Sud du Jura. C'est un massif calcaire, aux reliefs tranchés et à la végétation sèche, qui se décompose en deux parties :

- la cuvette de l'étang de Charamel, dessinée sur son pourtour par des reliefs abrupts et meublée au fond de petites collines autour de l'étang (plan d'eau actuel de 10 Ha, mais 30 potentiels)

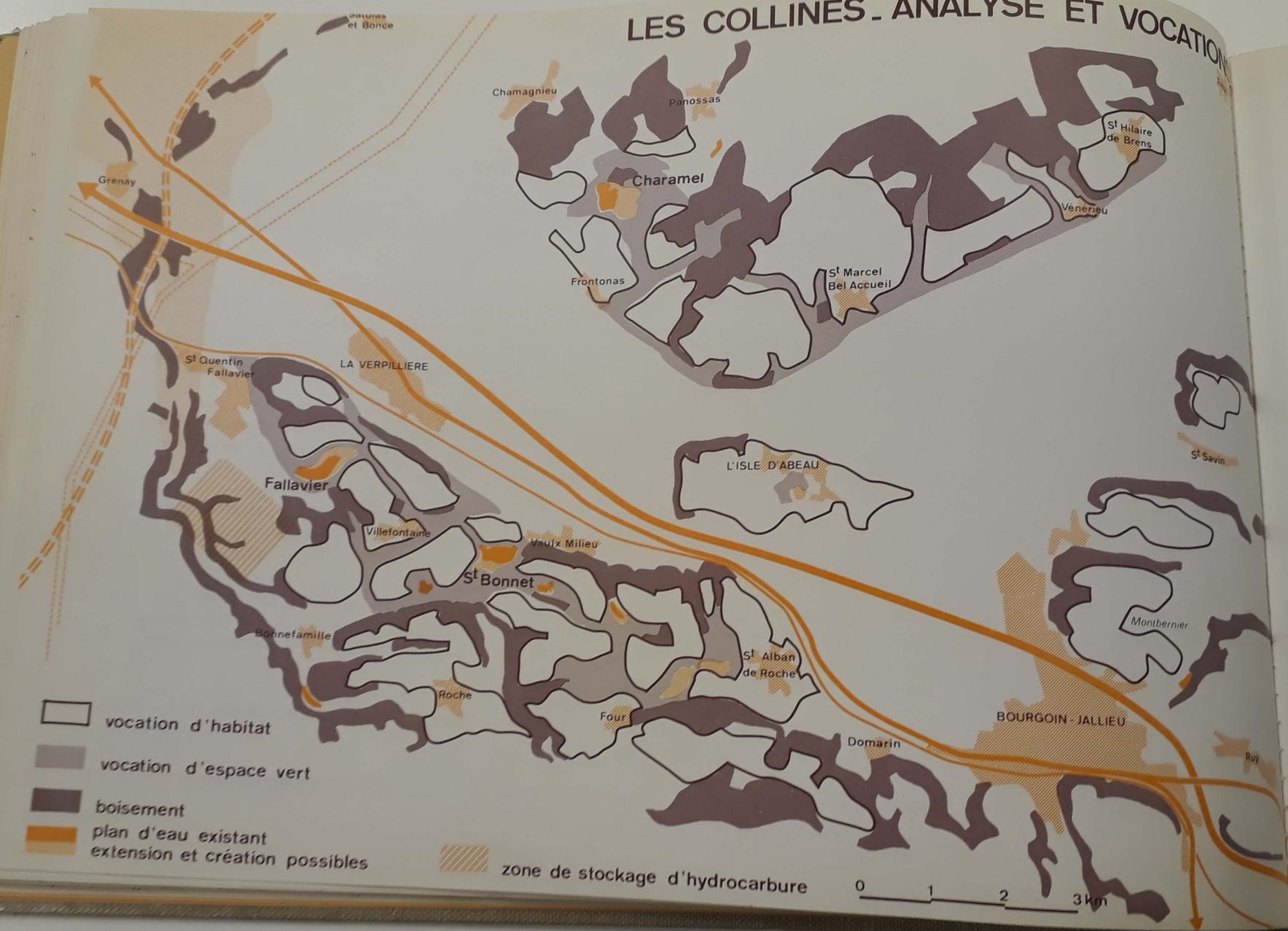
- les marches de SAINT MARCEL BEL ACCUEIL, au-dessus du futur grand lac, forment une cascade de petits plateaux très bien exposés, entaillés de vallons qui leur donnent accès, mais dont un au moins, entre SAINT MARCEL et VENERIEU, constitue une coupure importante.

Ce secteur est dominé par un massif abrupt, couvert d'une végétation sèche mais robuste ; ici les limites du site sont donc nettes.

Sur les sites du rebord de l'ISLE CREMIEU, on trouve 850 Ha urbanisables.



LES COLLINES - ANALYSE ET VOCATION



-  vocation d'habitat
-  vocation d'espace vert
-  boisement
-  plan d'eau existant
-  extension et création possibles
-  zone de stockage d'hydrocarbure

0 1 2 3 km

Cette surface comprend 1/3 de sols à forte pente bien orientés, qui nécessiteront des solutions architecturales adaptées.

Sur l'ensemble du rebord de l'ISLE CREMIEU, l'habitat actuel est dispersé ; les communes de FRONTONAS et de SAINT MARCEL ne comptent pas moins d'une vingtaine de hameaux ; l'agriculture y est très peu développée, sauf dans la cuvette de CHAMEL.

3 - LE PLATEAU SUD (Figure 8), qui fait partie des Pré-Alpes, est une table de molasse découpée par un réseau fort complexe de petits reliefs verdoyants : collines et croupes, vallons parcourus de ruisseaux, petites cuvettes abritant des étangs. Il est extrêmement difficile de dégager les grandes lignes de cet ensemble ; toutefois les fonds, impropres à la construction, délimitent des unités de relief homogènes alignées en bordure du plateau.

Le tout représente 770 Ha urbanisables et 250 Ha de vallons particulièrement propices à l'aménagement d'espaces verts, dont 70 Ha d'étangs. De plus, environ 250 Ha de pentes boisées, exposées au Nord, complètent cet ensemble. L'accès au plateau, depuis le fond plat, est aisé par deux déclivités, situées de part et d'autre de l'étang de SAINT BONNET ; trois autres points d'accès peuvent être aménagés.

Plus au Sud, il faut gravir de nouvelles pentes exposées au Nord pour atteindre une deuxième couronne de sites propices à l'urbanisation, mais d'une viabilité moins aisée. On peut ainsi dégager 200 Ha supplémentaires, sans que les limites soient ici aussi nettes que sur l'ISLE CREMIEU.

Sur le plateau Sud, l'habitat actuel est plus regroupé. Entre les villages de SAINT ALBAN DE ROCHE, de VILLEFONTAINE et de SAINT QUENTIN FALLAVIER, de vastes étendues sont occupées de bois, taillis ou friches et de petits champs ou prairies : assez peu d'exploitations y ont une taille suffisante selon les critères actuels de rentabilité.

.../...

4 - LES EPERONS EST (Figure 8) font également partie des Pré-Alpes. Plus haut perchés que le plateau Sud, ils sont également plus difficiles d'accès, sans offrir des surfaces aussi importantes. Leurs rebords, quoique souvent bien exposés, ne peuvent être que peu urbanisés, pour des raisons géologiques.

Le plus intéressant est le plateau de MONTBERNIER, qui domine BOURGOIN JALLIEU et offre à cette agglomération une zone d'extension de 200 hectares réservée avec détermination par la Municipalité, depuis quelques années.

5 - LE PLATEAU DE L'ISLE D'ABEAU

Cette "Isle", car c'en fut une, est une table calcaire de 450 hectares, ultime jalon du Jura, qui émerge des anciens marais du fond plat. La position centrale du plateau de L'ISLE D'ABEAU en fait l'endroit le plus accessible à partir de tous les points du site. C'est le seul lieu d'où l'on puisse embrasser l'ensemble du regard ; c'est donc par le plateau de L'ISLE D'ABEAU que le site prend son unité visuelle. Enfin, son caractère d'acropole offre des possibilités de composition urbaine très intéressantes.

En plus des grands équipements collectifs et des zones d'activités tertiaires que sa situation et son accessibilité appellent, le plateau de L'ISLE D'ABEAU pourra recevoir de l'habitat.

RECAPITULATION DES CAPACITES

Les sites à vocation d'habitat sont très variés et ne se prêtent pas forcément aux mêmes types d'occupation, ni aux mêmes densités. Le plateau Sud, aux paysages délicats, réclame une urbanisation légère, et subtilement diversifiée, en fonction de la grande variété des micro-sites.

Par contre, les marches de SAINT MARCEL BEL ACCUEIL pourraient supporter sans mal une urbanisation plus massive et relativement plus uniforme, car l'intérêt de ce site ne tient pas au charme des abords immédiats, mais à la beauté d'un large panorama qui

peut entrer par les milliers de loggias de "falaises bâties" = à l'unicité du paysage
peut répondre celle de la composition.

Quant au plateau de l'ISLE D'ABEAU, sa position insulaire permettra une densification
de l'habitat, sans que le contact avec la nature environnante soit coupé.

En première approximation des capacités, on peut dresser le tableau suivant :

Plateau Sud	970 Ha à 25 Log/Ha = 25 000 logements soit	85 000 Habitants
Ile CREMIEU	850 Ha à 30 Log/Ha = 25 000 logements soit	85 000 Habitants
Eperons Est	200 Ha à 30 Log/Ha = 6 000 logements soit	20 000 Habitants
Extension des agglomérations existantes :		
La Verpillière	2 000 Hab.	
Bourgoin-Jallieu dans le fond plat	8 000 "	
Autres	10 000 "	
	Sous-total 20 000 "	20 000 Habitants
Plateau de l'ISLE D'ABEAU (voir chapitre suivant)	40 000 "	

	TOTAL	250 000 Habitants

Soit un total de 250.000 habitants nouveaux (pour 50.000 habitants actuels).

Dans ce calcul, les densités de 25 et 30 Log/Ha admises sur les collines sont calculées
sur les seules zones urbanisées (taches orange sur le SDAU); ces zones cotoyant de
vastes espaces verts, la densité brute sur chacun des grands ensembles de reliefs sera
donc nettement inférieure.

.../...

La cohérence avec les zones industrielles est assurée comme suit :

250.000 habitants = 100.000 actifs

- 45 % d'actifs dans le secteur secondaire = 45.000 emplois industriels, dont 80 % localisés dans les grandes zones industrielles = 36.000

- densité prévisible = entre 25 et 40 emplois/Ha

- besoins en surfaces sur les grandes zones industrielles = 900 à 1 400 Ha

- surfaces disponibles = 1 400 à 1 500 Ha.

RECAPITULATION DES AIRES NON BATIES

Elles se répartissent en 4 familles :

- les zones agricoles seront traitées par grandes surfaces homogènes, techniquement et économiquement valables, délimitées par des "frontières" claires et défendables. Il y a lieu de distinguer d'une part la zone agricole intensive du fond plat, d'autre part, les zones périphériques,

- les bois conservés et améliorés, là où ils sont,

- les parcs et espaces verts urbains localisés la plupart du temps dans les creux, intégrés à l'urbanisation,

- la grande zone de loisirs autour du lac (voir plan et surfaces en annexe 7 "SDAU VERT")

.../...

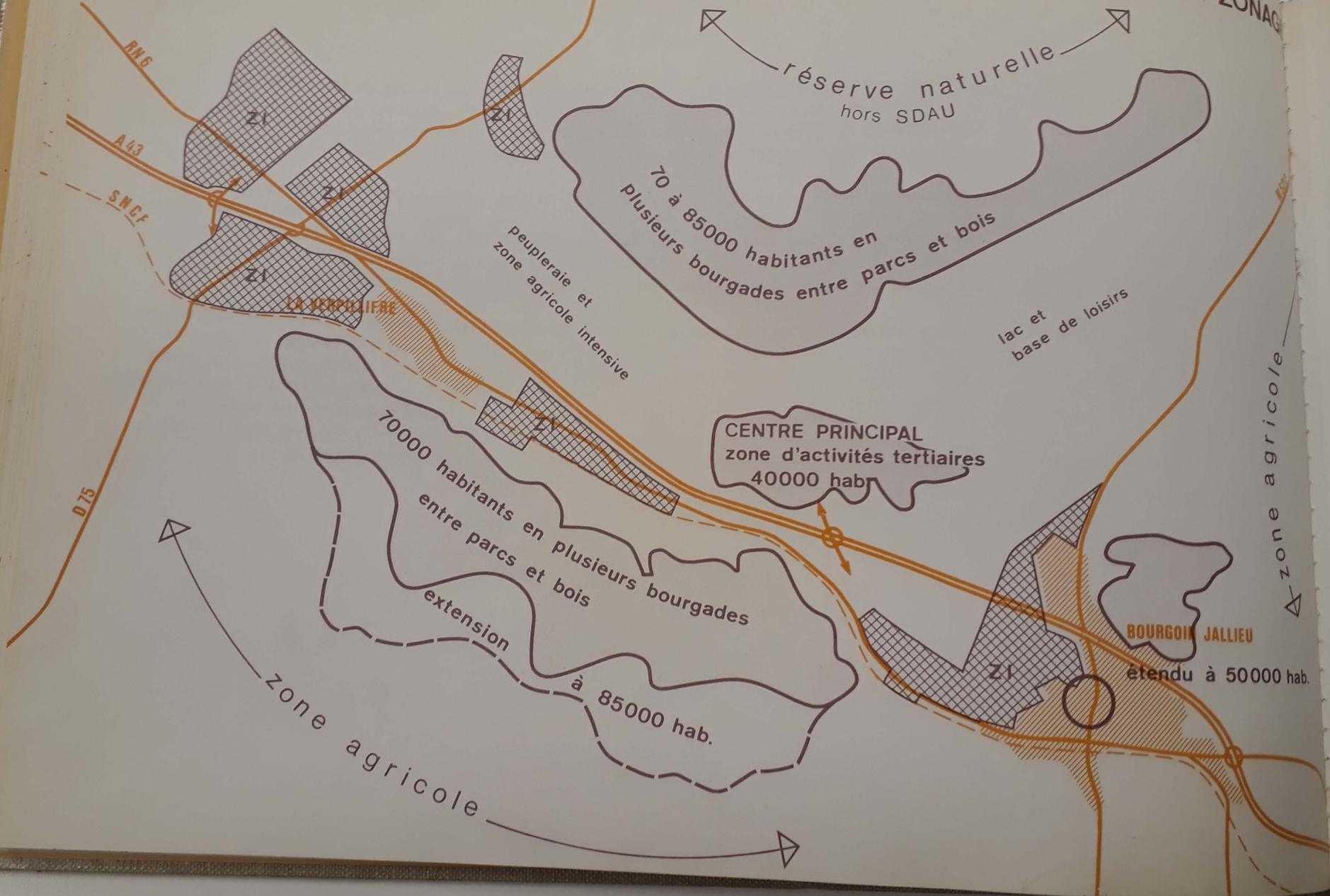
Le Climat et les micro-climats ne semblent pas devoir constituer de contrainte majeure à l'aménagement. Le climat est celui de la région lyonnaise, avec moins de brouillard qu'à LYON. C'est évidemment le fond plat marécageux qui connaît les brumes les plus fréquentes. Les vents dominants sont à égalité Nord-Sud et Sud-Nord.

Malgré une meilleure exposition, le rebord de l'ISLE CREMIEU n'est guère plus chaud que le plateau Sud (1 degré de différence en moyenne) mais il est mieux abrité des vents du Nord, encore que la cuvette de l'étang de CHARAMEL soit le siège de phénomènes tourbillonnaires. C'est L'ISLE D'ABEAU qui est la plus exposée au vent, ce qui nécessitera une étude des micro-climats lors de l'établissement des plans-masses.

Le site ne se prête pas à l'implantation d'industries émettrices de fumées très polluantes. Une implantation de ce genre ne présenterait pas d'inconvénients à l'Ouest du site, les jours de vent établi; mais les jours de calme, la cuvette que constitue le fond plat serait un accumulateur de fumées. D'autres zones sont d'ailleurs prévues au schéma de l'OREAM pour ce genre d'industries, qui, de toutes façons, ne figurent pas parmi les activités qui auront un intérêt particulier à s'implanter à l'ISLE D'ABEAU. En tout état de cause, le règlement des zones industrielles devra exclure ce type d'implantation.

Satolas

PREMIERE EBAUCHE DU SDAU D'APRES LE ZONAGE



CHAPITRE 4 :

VIE DE LA VILLE

1ERE EBAUCHE DU SDAU D'APRES LE ZONAGE

Au fil du chapitre précédent s'est dégagée une première ébauche du SDAU, issue de la vocation des sols (Figure 9). Certes, dans un autre site la notion de "vocation d'un sol" pourrait paraître assez floue, sinon discutable ; mais ici elles s'impose avec force : qui songerait, par exemple, à réserver les plages du fond à l'habitat, alors que, dans ce cas, l'industrie devrait conquérir les vertes collines à grand renfort de terrassements ? C'est au niveau des études de détail que les aménageurs devront tempérer la rigidité du zonage résultant du site : les quartiers d'habitation ne doivent pas être des dortoirs, ni le centre se vider le soir ; les zones d'activités peuvent être diversifiées et animées, etc...

Ainsi donc, le périmètre opérationnel de l'ISLE D'ABEAU contient, en quantité et en qualité, tous les sites nécessaires à l'édification de la ville inscrite au schéma de l'OREAM ; de plus, les dispositions du site sont favorables à la réussite de cette expérience d'intégration fine entre ville et campagne que l'on s'est proposé de tenter. La question est maintenant : comment faire de ce puzzle une vraie ville ?

En l'absence de modèles adaptés, la seule démarche possible consiste à repartir de la fonction fondamentale et irréductible de la ville qui est, sans conteste, de multiplier les échanges de tous ordres entre les hommes.

Pour l'aménageur, la quantité et la qualité de ces échanges dépendent de deux facteurs principaux, étroitement imbriqués :

.../...

= Il y a d'abord un effet de masse : à niveau culturel égal, plus grande est la masse d'hommes rassemblés, plus étendue est la gamme des échanges ; mais la juxtaposition dans l'espace et dans le temps, d'échanges de nature différente, entraîne des dysfonctionnements et des nuisances ; si certains types d'échanges nécessitent une grosse masse, d'autres, au contraire, fonctionnent mieux dans de petits groupes. C'est dans cette optique, on l'a vu, que l'OREAM a conçu l'organisation futur du "Grand LYON", afin de profiter des avantages d'une grande concentration, tout en réduisant les aspects négatifs d'une telle concentration.

La même organisation reste valable à l'échelle de la ville = de même que les habitants de l'ISLE D'ABEAU n'auraient pas à subir, jour après jour, les inconvénients d'une trop grande agglomération pour pouvoir fréquenter, par exemple, l'auditorium de la Part-Dieu, on doit leur permettre de jouir quotidiennement du calme de petites bourgades ou de villages, tout en bénéficiant sans réserve des services d'une ville de 250.000 habitants. Ainsi une structure urbaine "par paliers" apparaît comme seule susceptible d'assurer la liberté nécessaire au développement des échanges souhaités, tout en réduisant les échanges parasites.

= après l'effet de masse, c'est le traitement de l'espace qui peut favoriser les échanges, en prévoyant les lieux propices, en les localisant judicieusement, en les rendant accessibles.

CENTRALITE ET DEPLACEMENTS, ces deux thèmes de la structuration urbaine ganent tout leur sens dans une ville éclatée. Chacun d'eux nécessite une approche spécifique, mais c'est évidemment la synthèse des deux qui débouchera sur une structure ; cette synthèse ne peut être opérée après coup, mais doit naître par itération constante : c'est une spéculation sur la centralité, détachée des contingences sur l'accessibilité, n'ayant pas de sens, et l'accessibilité ne peut se concevoir qu'en fonction de ce qu'on a à transporter. Pour des raisons de commodité, les deux thèmes vont être développés ici l'un après l'autre, mais c'est bien dans cette démarche itérative qu'il faut les relier.

Le premier pas de l'itération peut d'ailleurs être franchi à ce stade de l'étude. Il consiste à localiser en tout état de cause le centre principal de la Ville Nouvelle sur le plateau de l'ISLE D'ABEAU, puisque c'est le point le plus accessible et le plus lisible de l'ensemble. Comme on désire diversifier ce centre et ne pas le couper de la vie quotidienne, comme, d'autre part, les grands équipements qu'il recevra ne sauraient occuper qu'une faible partie des quelques 500 Ha disponibles ici, on localisera également sur le plateau de l'ISLE D'ABEAU une unité de 40.000 habitants avec tous ses services de proximité. Ces premières dispositions s'inscrivent dans la première ébauche du SDAU, car on peut les considérer comme issues assez directement du site. C'est à partir de là que doivent être menées les deux approches parallèles sur les transports et la centralité.

APPROCHE PAR LES TRANSPORTS - Le transport en Commun -

Il faut d'emblée distinguer deux modes de déplacements : à pied et "à moteur", (la bicyclette, intéressante localement et à encourager partout, ne saurait être déterminante à l'échelle de l'ensemble de la ville, qui est trop étendue, et marquée de déclivités notables).

A L'ISLE D'ABEAU, comme dans la plupart des réalisations modernes, les déplacements à pied seront bien entendu systématiquement encouragés par les dispositions des plans de détail. Le rayon d'action "opérationnel" qu'on s'accorde à prêter aux piétons est assez faible : 400 à 500 mètres dans des conditions favorables. Bien qu'on puisse souhaiter le voir s'allonger un jour, c'est ce rayon de 500 mètres qu'on peut raisonnablement prendre en compte pour déterminer le premier maillon de la structure urbaine.

Reste, par contre, à examiner l'organisation des transports motorisés dont seront tributaires les déplacements internes ou externes à plus longue distance. Cette organisation mérite dans le cas de l'ISLE D'ABEAU, une réflexion particulièrement attentive en raison de la dimension du site, de l'intégration fine de la ville dans la campagne qui entraîne une faible densité globale et de l'éclatement de l'ensemble. Un système de

.../...

APPROCHE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN (magistrales)
schéma de principes



400m. de part et d'autre de la magistrale

desserte conçu pour l'automobile et pour elle seule serait parfaitement concevable. Seuls les transports en commun externes pourraient alors se partager entre la route et le chemin de fer, les migrants gagnant avec leur véhicule particulier les parkings des gares SNCF.

Mais deux arguments militent en faveur d'une toute autre politique, résolument appuyée sur le développement des Transports en Commun :

- dans une ville de cette importance, un réseau de transports en commun est de toutes façons indispensable pour tous les usagers "captifs", qui ne peuvent utiliser un engin individuel. S'il ne gagne pas, en outre, une clientèle plus élargie, il en résulte à la fois une mauvaise performance (faible fréquence - déficit) et une ségrégation sociale dans les modes et les occasions de déplacements. Par contre, si on rend, par divers moyens, le transport en commun concurrentiel par rapport à la voiture, il attire plus de clients, s'amortit mieux, ce qui, par contre coup, permet d'améliorer le service...

- la conjoncture énergétique a déclenché partout un regain d'intérêt pour les transports en commun, d'ailleurs salulaire. La politique gouvernementale de priorité aux transports en commun rejoint la volonté des collectivités locales.

En fait, et fort heureusement, la morphologie du site se prête bien à la desserte par un transport en commun : bien qu'éclatée dans son ensemble, l'urbanisation se regroupe au Nord et au Sud en grandes masses linéaires, si bien qu'il est assez facile d'irriguer le tout avec un nombre très restreint de lignes (Figure 10).

Par le jeu des densités et la répartition des logements, on peut regrouper 70 % de la population dans des bandes de 1 kilomètre de large axées sur les lignes et toucher 80 % des "captifs" (le solde pouvant être desservi par les lignes de rabattement). Il est donc parfaitement justifié de faire jouer au transport en commun, un rôle important dans l'ensemble des transports, et un rôle déterminant dans le choix de la structure urbaine.

.../...

On remarquera par ailleurs que les lignes magistrales peuvent donner accès sans rupture de charge au centre principal, comme elles recoupent la voie SNCF au droit de ce centre : c'est donc en ce point qu'on devra prévoir la gare principale de la Ville Nouvelle, ce qui entraînera une redistribution des gares SNCF dans le site, les gares de VAULX MILIEU et de SAINT ALBAN DE ROCHE étant supprimées. L'articulation sur les gares restantes du réseau de transports en commun et de la ligne SNCF permettra une liaison efficace avec LYON et particulièrement avec le grand centre d'activités tertiaires, de commerce et de loisirs culturels de la Part Dieu (moins de 20 minutes de train).

La décision de favoriser le Transport en Commun implique que l'on traite le réseau de voiries pour automobiles avec plus de modestie et dans un esprit d'économie. Utilisant au mieux les routes existantes, s'écartant de l'urbanisation pour ne pas la gêner (lorsqu'il ne la dessert pas directement), il ne saurait être déterminant pour la structure urbaine et à ce titre, sera appréhendé plus loin.

APPROCHE PAR LA CENTRALITE

Comme il a déjà été dit, l'éclatement de la ville sur un vaste site redonne tout son sens à la concentration des lieux d'échange (contrairement à certaines démarches récentes illustrées, par exemple, dans la ville nouvelle du VAUDREUIL où la densité et la continuité du bâti permettent une certaine diffusion de la vie urbaine).

A L'ISLE D'ABEAU, les divers niveaux de centres se distinguent par :

- la gamme et le volume d'échange qu'ils permettent,
- leur accessibilité.

Aux deux extrêmes, deux niveaux classiques apparaissent avec évidence :

a) Au voisinage de l'habitation, les centres de proximité, où l'on trouvera les équipements scolaires, sportifs, culturels, sociaux et commerciaux de fréquentation quasi journalière. Dans la mesure du possible, il y a tout intérêt à confondre ces centres, qui se caractérisent par leur accessibilité à pied, avec les arrêts du transport en commun. Les critères de localisation des uns et des autres dans le tissu urbain sont les mêmes ; en les joutant, d'une part on les dessert par les mêmes chemins (d'où économie et clarté du plan), d'autre part, on offre des commodités supplémentaires. Ainsi apparaît l'unité élémentaire de la structure urbaine, contenue, en gros, dans un cercle de 500 mètres de rayon autour des équipements de proximité et de la station du transport en commun.

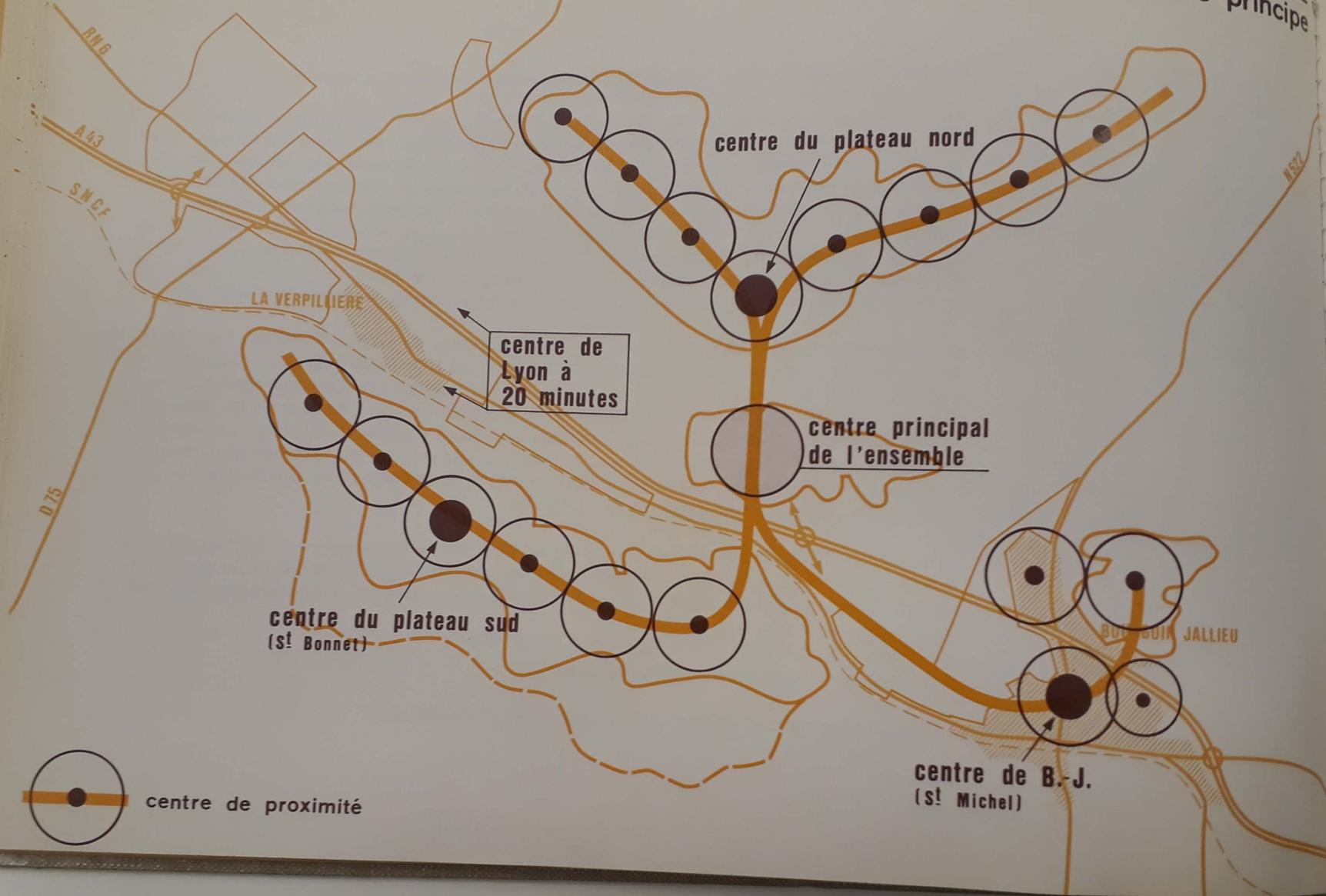
b) Le centre principal de la Ville Nouvelle sur le plateau de l'ISLE D'ABEAU qui rayonnera sur l'environnement régional jusque vers CREMIEU et PONT DE CHERUY d'un côté, et LA TOUR DU PIN de l'autre. Ce centre, accessible par transport en commun sans rupture de charge par près de 80 % des habitants de la Ville Nouvelle, avec des temps de déplacements allant de 5 à 20 minutes, offrira les services de niveau supérieur, d'utilisation parfois peu fréquente : grands équipements administratifs et socio-culturels, commerces rares, etc... auxquels s'ajouteront les éléments universitaires et le grand centre commercial qui ne peut s'adresser qu'à une population importante.

A la limite; il serait possible de localiser dans le centre principal tous les équipements qui ne peuvent apparaître dans chaque centre de proximité. La Ville Nouvelle serait ainsi structurée et animée par deux niveaux de centres mais cette solution-extrême présente deux inconvénients majeurs :

- allongement systématique des déplacements,
- appauvrissement et uniformisation des zones d'habitation.

.../...

APPROCHE PAR LES NIVEAUX DE CENTRALITE schéma de principe



Inversement, on ne pouvait spécialiser le centre principal dans les seuls services rares ou "supérieurs" sans en faire un lieu aussi monotone que solennel...

La solution arrêtée retient trois niveaux de centres : (Figure 11)

- Les centres de proximité
- Les 3 centres secondaires de la Ville Nouvelle = ST BONNET pour le Plateau Sud, ST MARCEL pour le Plateau Nord, et Centre restructuré de BOURGOIN JALLIEU
- Le centre principal de la Ville Nouvelle.

La recherche d'une personnalisation des centres de proximité amènera à localiser dans ceux qui seront les mieux desservis par le TC tel ou tel de ces équipements qui ne peuvent apparaître à ce seul niveau, sans être pour autant uniques dans la ville. Mais en règle générale, ce type d'équipements constituera la substance des "centres secondaires".

Quant au centre principal, sur le plateau de l'ISLE D'ABEAU, il sera habité par 40 000 personnes qui y trouveront naturellement leurs équipements de tous niveaux mêlés aux équipements uniques et aux activités de rayonnement régional.

APPROCHE PAR L'ANALYSE PAYSAGERE DES SITES ET LA RECHERCHE DES CARACTERES URBAINS ADAPTES

Les approches précédentes, dictées par la morphologie générale du site, ont été décrites à l'échelle et avec la précision du SDAU. Elles ont donc le caractère de principes directeurs. Leur application dans chaque partie de la ville et dans chaque zone opérationnelle devra naturellement s'adapter aux paysages actuels, dont la beauté et la diversité sont un atout providentiel.

.../...

Grâce, en partie, à la situation de la ville à une charnière géologique, ces paysages sont idéalement variés : le Plateau Sud est le plus intime, mais aussi le plus diversifié. C'est sans doute lui qui réclame le traitement le plus subtil. Le site de CHARAMEL a son caractère propre, avec une grande cuvette abrupte enserrant l'étang et ses abords finement modelés. Les marches de SAINT MARCEL, jouissant d'une vue lointaine, sont plus homogènes et majestueuses. Les éperons Est se présentent comme des citadelles naturelles. Quant au plateau de l'ISLE D'ABEAU, il a, dans l'ensemble du site, valeur d'une véritable acropole.

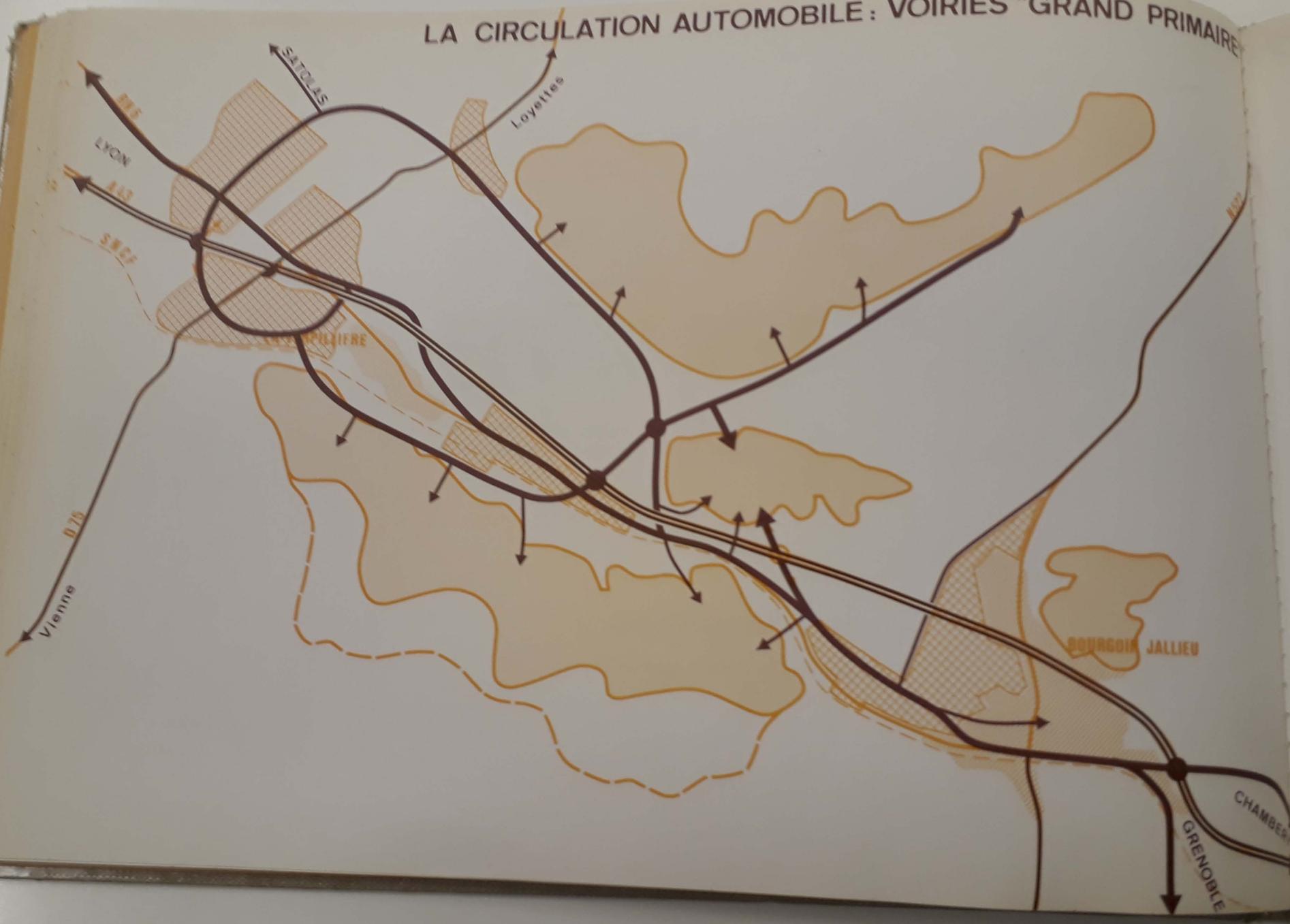
A la diversité de ces paysages doit répondre celle des compositions urbaines. La recherche d'un accord de caractère entre le bâti et la nature, qui intégrera le relief, la végétation, les vues, etc... permettra ainsi d'individualiser les unités urbaines qui composent l'ensemble.

Cette synthèse constitue une des principales chances de la Ville Nouvelle et sera, à ce titre, poursuivie avec détermination lors des études plus détaillées.

LA CIRCULATION AUTOMOBILE

Le réseau routier "grand primaire"

LA CIRCULATION AUTOMOBILE: VOIRIES "GRAND PRIMAIRE"



PRIMAIRE

N 522

Le réseau routier "grand primaire" a pour but principal de relier les grandes masses habitées : entre elles, au Centre principal, aux zones d'activités, à SATOLAS, à la gare SNCF, enfin aux échangeurs de l'autoroute. (Figure 12)

Contrairement au réseau de transports en commun qui prend les quartiers "en brochette" il a été tracé de manière à éloigner le plus possible les trafics de l'habitation (y compris des villages existants). Par ailleurs, il intègre les voies nationales ou départementales qui traversent le site (principalement RN 6, RN 522 et D 75) : soit il les utilise - dans la mesure de leurs capacités potentielles -, soit il en assure la déviation lorsque c'est nécessaire - c'est le cas pour la RN 6 entre LE TEMPLE et BOURGOIN JALLIEU, et au droit de LA VERPILLIERE, ainsi que pour la RN 522.

La juxtaposition sur la RN 6 ainsi améliorée du trafic de la Ville Nouvelle et de la partie du transit qui emprunte encore cette route, parfaitement acceptable à court et moyen termes permet d'éviter la multiplication de voies trop spécialisées et par là incomplètement utilisées. Au terme de la concession, on compte que A 43 supportera la presque totalité du transit Est-Ouest (Le fait que cette autoroute ait été conçue pour pouvoir être élargie à 2 fois 3 voies, en vue des pointes de week-end, assure pour l'avenir une large marge de capacité).

A l'intérieur des grandes masses habitées, des voies moins importantes auront pour fonction :

- de desservir les différents quartiers à partir du réseau "grand primaire" ;
- de relier ces quartiers aux équipements locaux (centres secondaires et parcs).

Leur tracé, qui sera prévu dans le cadre des études de détail, évitera que ces voies entraînent une circulation parasite nuisible à la qualité de l'environnement. Dans la mesure d'une bonne insertion dans le relief, elles rabattront le plus rapidement possible les trafics importants vers le réseau "grand primaire".

.../...

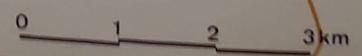
AMBERY

LES ACTIVITES



- 2 zone d'activités secondaires
- 5 gros artisanat, industrie légère
- T activités tertiaires exogenes

- urbanisation ville nouvelle existante
- principales voies de transit



LES ACTIVITES (RECAPITULATION) (Figure 13)

a) - Secteur primaire - agriculture (voir annexe 7 SDAU VERT)

Comme nous l'avons vu, l'agriculture sera présente au coeur même de la ville, principalement sur les marais assainis du fond plat où le sol tourbeux garantit de très hauts rendements aux cultures intensives (maraîchères, pépinières, cultures florales). Les peupleraies restantes sur les sols difficiles à drainer éviteront toute monotonie à ce paysage rural. Les bâtiments d'exploitation pourront fort bien prendre place en charnière entre les zones agricoles et les quartiers d'habitation, afin de permettre aux cultivateurs de bénéficier des équipements urbains. En périphérie, l'agriculture, lorsqu'elle existe, sera maintenue et renforcée.

b) - Secteur secondaire - industries

ZONE de CHESNES NORD : (1a sur la figure) - à l'Ouest du site, au Nord de A 43, et au pied du plateau de SATOLAS. Les vastes surfaces disponibles ici, pourront être utilisables par trois types d'activités :

- industries polluantes (dans une mesure admissible) ou bruyantes,
- activités ayant besoin de se localiser à proximité immédiate de l'aéroport,
- activités ayant besoin de grandes surfaces mais créant peu d'emplois (éloignement des quartiers d'habitation).

ZONE de CHESNES SUD (THARABIE et "LA NOIREE") (1b sur la figure)

A l'Ouest du site, au Sud de A 43 : zone industrielle classique, dotée d'un bon niveau de services communs.



Le long de la RN 6, entre LA VERPILLIERE et L'ISLE D'ABEAU, (2), au Sud de CHAMAGNIEU (4) et en frange de BOURGOIN-JALLIEU (3) = ces zones industrielles, situées au contact des zones d'habitat, seront réservées aux industries non nuisantes, à forte densité d'emplois, et ayant besoin de surfaces moyennes bien équipées.

Dans les quartiers d'habitation : petites zones pour le gros artisanat ou les petites industries non nuisantes, à forte densité d'emplois (principalement d'emplois féminins). Ces zones seront localisées autant que faire se pourra sur les lignes de transports en commun (5 sur la figure).

Il n'est d'ailleurs pas exclu que les activités de ce type puissent être implantées non dans des zones spécialisées, mais au coup par coup, au milieu des habitations.

Toutes ces zones recevront les équipements appropriés. Une attention particulière sera portée sur les possibilités d'extension offertes aux industriels. Il serait également souhaitable de pouvoir offrir à la location des usines construites, comme cela s'est fait en Grande-Bretagne, ou près de PARIS à RUNGIS.

c) - Secteur tertiaire : Il ne s'agit pas ici du tertiaire induit par la ville, ni du tertiaire intégré à l'industrie, mais des activités d'études, de recherche, de gestion, de traitement de l'information ou services divers qui s'implanteront à l'ISLE D'ABEAU pour sa situation régionale ou pour la proximité de SATOLAS (tertiaire dit exogène).

Pour de telles activités, les critères de localisation précise, peuvent être :
accessibilité - raccordement aux réseaux de télécommunication - environnement (soit dans un centre animé, soit au contraire au calme) - position de prestige - possibilités d'extension - voisinage avec d'autres services.

Trois types d'emplacements sont prévus pour répondre à ces critères :

- le centre principal de la ville, sur le plateau de l'ISLE D'ABEAU,
- des parcs d'affaires jouxtant ce centre,

- dans les quartiers d'habitation : soit dans le tissu urbain, soit dans les centres secondaires, soit en frange des grands espaces verts.

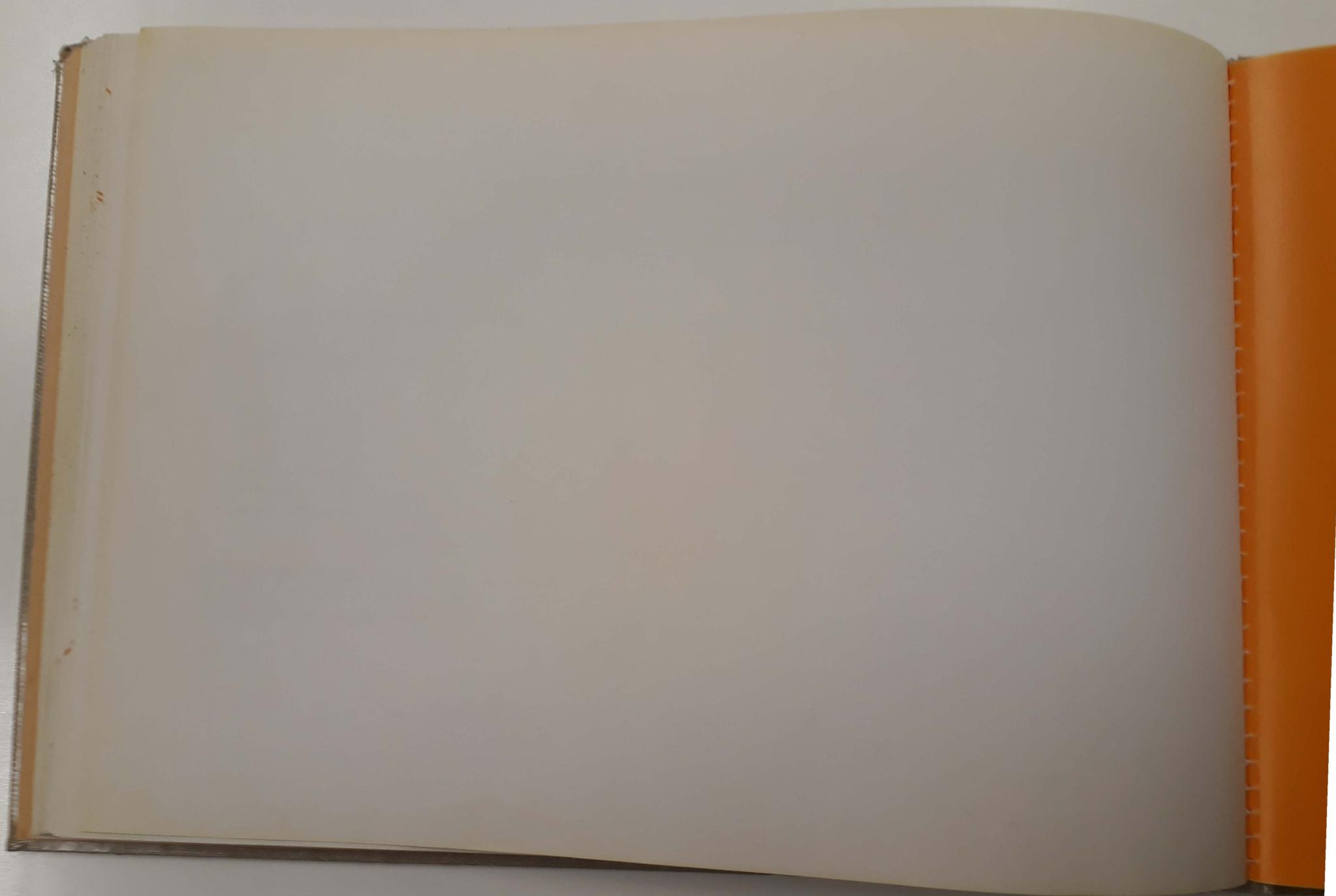
Si on classe habituellement le commerce de gros parmi les activités tertiaires, cette branche trouve plutôt sa place dans les zones industrielles, à proximité des accès.

CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE : Une plus grande liberté offerte aux citoyens.

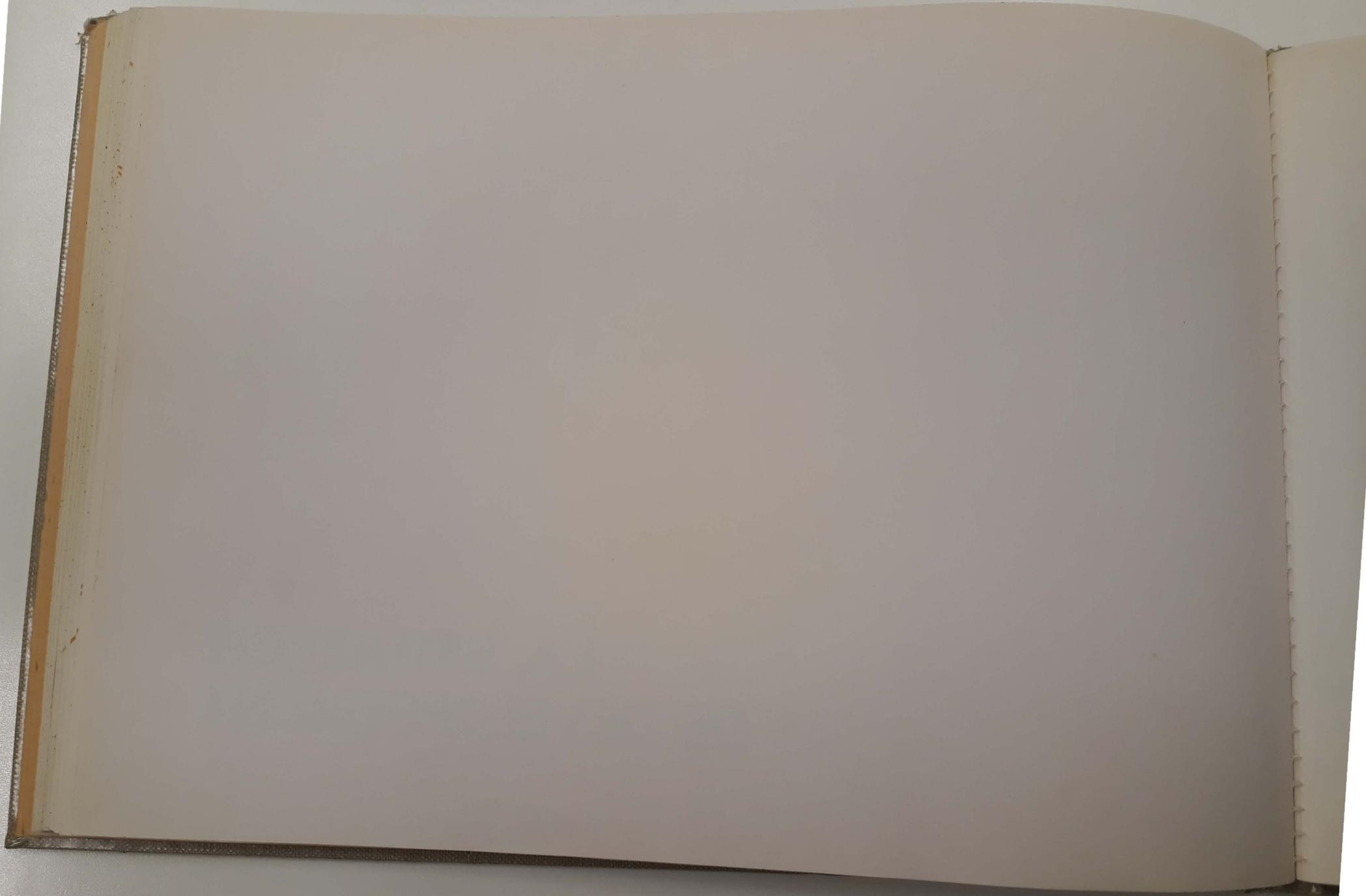
Ainsi mise en place, l'image à long terme du SDAU répond bien à l'objectif fixé, d'établir un "nouveau contrat" entre la ville et la campagne.

Selon ses goûts, ses besoins ou "l'humeur du jour", chaque citoyen aura le choix de son mode de vie : habitant tout à la fois d'un hameau de 200 habitants, d'un village de 2.500 habitants, d'un bourg de 12.000 habitants, d'une petite ville de 85.000 habitants, d'une cité de 250.000 habitants ou d'une métropole de 2.500.000 habitants, il pourra recourir aisément au niveau "d'urbanité" qui lui convient. Il ne s'agit donc pas simplement d'une nouvelle formule d'habitat, qui en remplace une autre, mais d'un élargissement des libertés offertes par l'aménagement global.

Quant à la campagne intégrée à la ville, elle pose évidemment des problèmes nouveaux, dont la solution ne peut être réglée par le seul SDAU. On trouvera en annexe 7, sous le titre "SDAU VERT" les grandes directions qui devront être développées au stade opérationnel.



**LA STRATEGIE
DE DEVELOPPEMENT**



3EME PARTIE :

LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT

CHAPITRE 5 :

LE JEU - SES REGLES ET SES LIMITES

L'image à long terme du SDAU, telle que nous l'avons approchée, n'est qu'une enveloppe à l'intérieur de laquelle va se bâtir peu à peu la ville réelle qui, sans renier les objectifs majeurs qui ont présidé à sa naissance, devra répondre à la demande du moment.

Aujourd'hui, le scénario de croissance qui paraît le plus probable est le suivant :

L'ISLE D'ABEAU va naître principalement de la force vive que représente le desserrement industriel lyonnais, étoffé de quelques créations nouvelles. L'ouverture de SATOLAS, ainsi que des implantations tertiaires dûes à la volonté de l'Etat (CETE, CETIB), vont diversifier la population dès le démarrage mais la base économique sera industrielle (y compris le stockage-distribution).

En quelques mois, SATOLAS a acquis son image de grand aéroport international. La construction d'une voie rapide entre GIVORS et SATOLAS complètera d'une façon décisive le réseau autoroutier récemment ouvert sur GRENOBLE et CHAMBERY (et bientôt prolongé jusqu'à ANNECY). L'ISLE D'ABEAU sera alors à portée des principales villes de la région. Sa situation régionale apparaîtra avec plus d'évidence, les implantations tertiaires seront plus spontanées, les implantations industrielles d'origines plus diverses. A moyen terme, le tertiaire peut équilibrer le secondaire, puis le dépasser.

Le goût pour un habitat aéré et pour le contact avec la nature ne fera que s'amplifier, mais pourra s'exprimer par des formes nouvelles, l'architecture moderne ayant su convaincre une clientèle plus large. Le développement du temps libre augmentera la demande en espaces de loisirs.

Au rythme de croissance prévue, L'ISLE D'ABEAU aura fixé 70.000 habitants nouveaux en 1985, et près de 250.000 habitants vers 2010.

Les premières actions seront guidées par ce scénario. Mais des facteurs aujourd'hui mal connus vont jouer =

- Evolution du contexte économique, démographique et politique.
- Concurrence de l'Est lyonnais (ST PRIEST pour l'industrie - BRON pour le tertiaire).
- Développement simultané du "Haut-Rhône".
- Développement de SATOLAS : fonction (relâche ou escale ?), trafic, volume de fret.
- L'image même de la Ville Nouvelle dans quelques années (qualité du démarrage, date de mise en eau du grand lac).

Ces facteurs vont se préciser et faire varier en valeur absolue et en valeur relative :

- la demande en zone industrielle de tel ou tel type et densité,
- la demande en terrains favorables à l'implantation d'activités tertiaires,
- la demande en logements et en équipements de loisirs.

Face aux déséquilibres que ces variations de la demande pourraient entraîner, les aménageurs ne sont pas démunis : par le jeu de la programmation et des actions promotionnelles, ils peuvent réorienter la croissance. Mais les moyens dont ils disposent seront de plus en plus fonction de ce que deviendra la ville, et de ses ressources financières. Le développement de la Ville Nouvelle va donc acquérir son propre dynamisme, qui pèsera de plus en plus lourd au regard des actions volontaires.

En tout état de cause, le but des aménageurs ne sera pas de réaliser intégralement une image préconçue, mais de conserver les équilibres fondamentaux sans lesquels L'ISLE D'ABEAU ne saurait prétendre à la "dignité" de Ville.

L'équilibre Activités/Habitat est relativement facile à contrôler par la programmation des logements. On veillera à ne pas faire de L'ISLE D'ABEAU une "cité dortoir" même si la demande en logements est très forte, à cause de l'attrait du site, pour des gens qui travaillent à l'extérieur.

On réglerait donc la croissance de la ville sur les créations d'emplois.

L'équilibre entre emplois secondaires et tertiaires est plus difficile à contrôler. Cet équilibre n'existe que par référence à une moyenne (nationale ou autre) ; il peut donc supporter des écarts importants. Si la création d'emplois tertiaires "exogènes" à L'ISLE D'ABEAU est un objectif à poursuivre, c'est autant pour tirer parti, au bénéfice de la Région, des potentialités qu'offre la situation de la Ville Nouvelle, que pour diversifier la population.

En fin de compte, une fois épuisées les ressources de la programmation et des actions promotionnelles, les variables auxquelles il faudra pouvoir répondre sur le terrain se résolvent à 3 :

- rythme de croissance de la ville (et son importance aux termes 80/85 et 2000/2010) ;
- prédominance relative de tel ou tel type d'activités,
- évolution des modes de vie = goûts et besoins en matière d'habitat, de loisirs, et de culture, structures commerciales, Education, etc...

Face à ces variables, quelles sont les potentialités du SDAU ?

Les dispositions qui doivent être conservées sans concession pour être fidèle aux objectifs de départ et garantir la cohérence sont :

.../...

- la structuration de la ville en petites unités, ("Fédération de bourgades")
- la hiérarchie des centres,
- l'équilibre entre les zones urbanisées et les espaces verts ; s'il a été affiné plus qu'il n'est coutume de la faire dans un SDAU, c'est qu'il est ici une "clef de voûte". (voir SDAU VERT annexe 7)
- la hiérarchisation systématique des voiries qui seule garantit la réduction des nuisances du trafic, pour une meilleure fluidité (rôle primordial du réseau "grand primaire" traité en "parkways").

En regard, les éléments de souplesse sont :

- les densités d'habitat,
- la répartition des équipements collectifs sur les divers niveaux de centres,
- la répartition des activités tertiaires "exogènes" qui peuvent accepter des localisations variées (capacité pratiquement illimitée),
- la répartition du tissu urbain en sous-ensembles (Plateau Sud, Plateau Nord...) : chacun de ces sous-ensembles peut constituer une Ville Nouvelle déjà cohérente et autonome.

Ces éléments de souplesse semblent suffisants pour couvrir, dans une très large mesure, les variables que nous avons recensées. C'est en les faisant jouer que les aménageurs, à chaque seuil de croissance, établiront une stratégie de développement adaptée à la situation du moment, mais cohérente avec les phases précédentes.

.../...

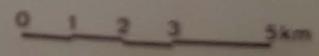
Les critères auxquels ils auront à soumettre leurs propositions sont au nombre de 4.
Chaque action devra :

- Répondre à la demande (marketing),
- Etre optimisée sur les plans financier et opérationnel,
- Améliorer la qualité de la vie et le niveau de services rendus à l'ensemble des habitants,
- Etre un pas vers la réalisation du SDAU, tout en restreignant le moins possible l'éventail des choix ultérieurs.

ZONES D'ACTIVITES PAR RAPPORT A LYON ET SATOLAS



-  zones d'activités Ville Nouvelle
-  zones d'activités existantes à l'Est de Lyon
-  agglomérations existantes
-  agglomérations Ville Nouvelle
-  grandes liaisons routières
-  grandes voiries Ville Nouvelle



14

CHAPITRE 6 :

LES PREMIERES ACTIONS ET LES EVOLUTIONS ULTERIEURES

Pour localiser les premières actions, il convient d'abord de traiter séparément les zones d'activités industrielles et les zones d'habitat, qui occupent le plus d'espace et posent chacune des problèmes spécifiques.

Pour les premières, le choix est simple. La demande a déjà été suffisamment décrite dans la première partie de ce rapport pour qu'on puisse conclure ici que la zone de CHESNES SUD est, de loin, celle qui y répond le mieux. Située à l'OUEST du site, elle "tend les bras" au desserrement lyonnais, tout en étant immédiatement raccordable à la voie ferrée, à la RN 6 et à l'autoroute A 43 (Figure 14). Son alimentation en fluides et son épuration se présentent favorablement. Elle satisfait donc aux critères de "marketing" et d'optimisation financière et opérationnelle.

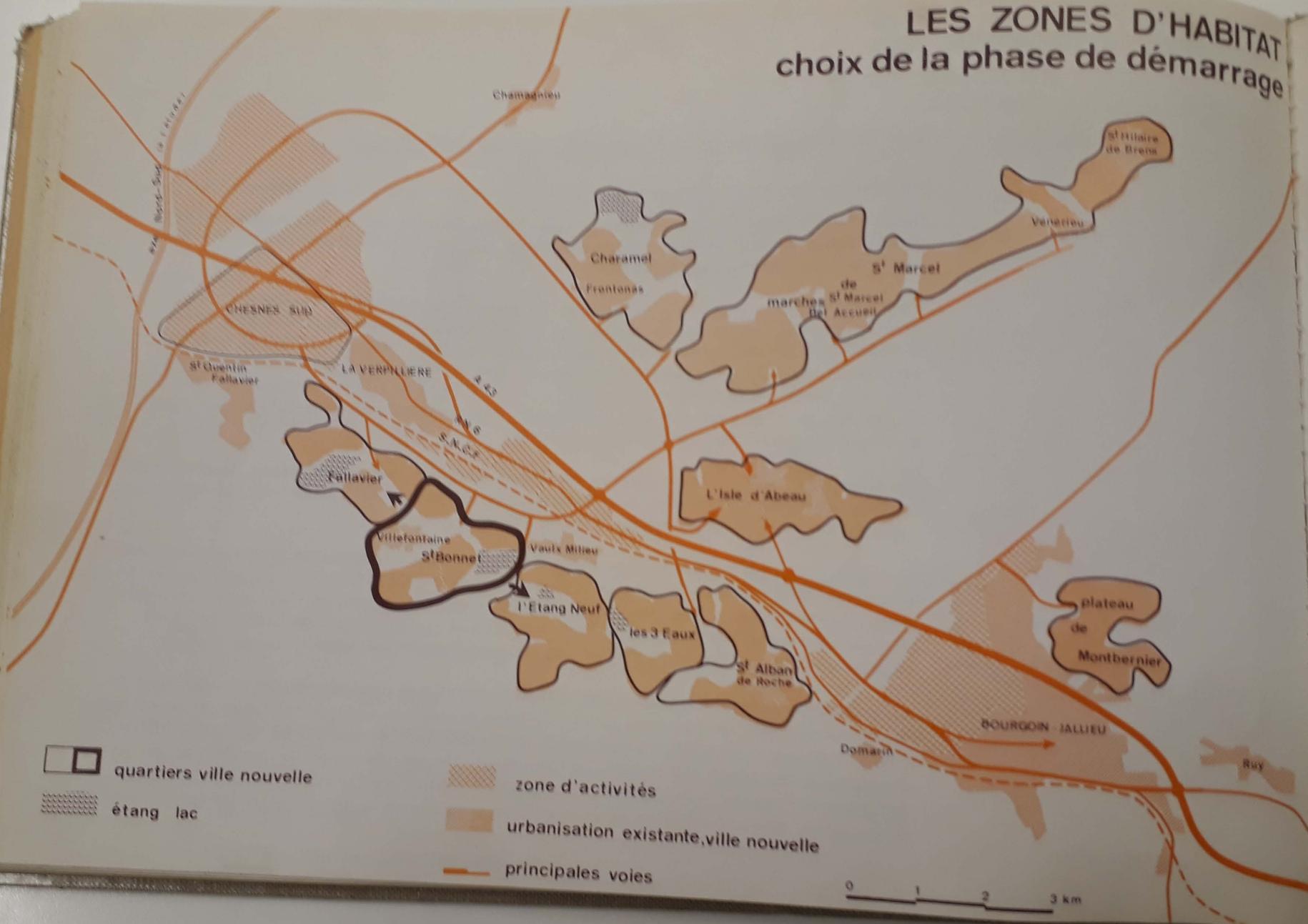
Sa situation, suffisamment séparée des zones d'habitat, permet de ne pas sélectionner trop sévèrement, pour des raisons de nuisances, les industries candidates - ce qui serait mal venu au moment du lancement de la Ville Nouvelle.

Du même coup sont réservées les zones centrales, pour les activités plus sophistiquées attendues dans l'avenir, ainsi que la vaste zone de CHESNES NORD, au pied de SATOLAS, dont le remplissage pourra ainsi accompagner le développement de l'aéroport. La localisation des premiers 300 hectares de Zone Industrielle sur le secteur de CHESNES SUD engage donc la réalisation du SDAU, sans hypothéquer l'avenir.

Au rythme de croissance prévu, les 3/4 des besoins seront ainsi couverts jusque vers la fin du 7ème Plan, en comptant un pourcentage d'emplois secondaires assez élevé au début (60 %) et une densité d'emplois assez faible pour laisser aux usines des possibilités d'extension sur place (25 emplois à l'hectare). De petites zones de grande qualité, plus intégrées à l'habitat compléteront ce dispositif ; ces zones pourront également accueillir du tertiaire, donnant ainsi toute la souplesse désirable à la répartition entre types d'activités.

.../...

LES ZONES D'HABITAT choix de la phase de démarrage



 quartiers ville nouvelle

 étang lac

 zone d'activités

 urbanisation existante, ville nouvelle

 principales voies

0 1 2 3 km

La localisation des premiers quartiers d'habitation nécessite une analyse plus approfondie, qui va être menée à partir des 4 critères généraux déjà énoncés, adaptés au cas présent (Figure 15).

1 - Répondre à la demande (marketing). Les désirs actuellement exprimés sont axés sur la maison individuelle et sur la qualité du cadre paysager. Pour l'instant, ce sont les collines du plateau Sud qui répondent le mieux à cette attente, et spécialement le secteur des étangs de SAINT-BONNET et de FALLAVIER, qui jouissent d'ores et déjà d'un cadre attrayant :

L'étang des "3 eaux" aujourd'hui à sec, demande un renforcement de sa digue : quant aux 2 étangs de SAINT ALBAN qui figurent au SDAU, ils correspondent à une opportunité du site mais n'existent pas encore.

Sur les rebords de l'ISLE CREMIEU, la cuvette de l'étang de CHARAMEL serait également propice. Par contre, les marches de SAINT MARCEL n'offrent qu'une partie de l'attrait qu'elles auront après la mise en eau du grand lac. Il en est de même pour les Eperons EST. Il est donc préférable de mettre ces sites en réserve.

Par ailleurs, les abords de BOURGOIN-JALLIEU ne sont pas à rechercher, si l'on veut faire valoir le mythe de la "Ville Nouvelle", dont les enquêtes ont montré qu'il était positif

2 - Optimiser les actions sur les plans financier et opérationnel.

Ce sont également les collines SUD-OUEST qui répondent le mieux à ce critère ; accès facile depuis les axes de transit, (A 43 - RN 6 - voie ferrée), liaisons courtes avec la zone industrielle de CHESNES SUD, conjonction plus aisée que partout ailleurs avec les systèmes d'adduction d'eau et d'assainissement de cette zone. Ceci est d'autant plus important qu'au démarrage, grands équipements primaires et réserves foncières constituent une charge très lourde.



3 - Tendre vers un meilleur niveau de services et une meilleure qualité de vie

Pour la phase de démarrage, la réponse à ce critère rejoint ce qui a été dit sur le seuil de population minimum - la construction du premier quartier doit pouvoir se poursuivre par celle d'autres quartiers adjacents, jusqu'à ce qu'on atteigne un ensemble cohérent doté d'équipements valables.

Deux sites répondent bien à ce critère : le plateau Sud et le rebord de l'ILE CREMIEU. Les éperons EST sont trop restreints. Pourtant selon ce critère, il peut sembler tentant de se rapprocher de BOURGOIN-JALLIEU où vivent déjà 25 000 habitants : les nouveaux arrivants bénéficieraient des équipements anciens et on atteindrait plus vite un seuil significatif.

En fait, BOURGOIN-JALLIEU souffrant déjà de sous équipements, il y aurait tout lieu de craindre qu'un apport massif et trop rapide de population ne déséquilibre gravement cette ville (annexe 8).

La proximité Habitat/Emploi est une disposition qui rentre également en compte dans le critère qui touche la qualité de vie. La zone Industrielle qui sera le principal moteur du démarrage étant localisée à CHESNES SUD, on peut constater que c'est la partie OUEST du plateau SUD qui en est le plus proche.

4 - Engager le SDAU, en restreignant le moins possible l'éventail des choix ultérieurs

Les zones auxquelles il serait préférable de ne pas toucher pour l'instant sont :

- les marches de SAINT MARCEL et dans une moindre mesure, LES EPERONS EST, pour les raisons déjà évoquées (densification possible et plus valeur du lac).

.../...

Par contre, l'ensemble du plateau SUD, ainsi que la cuvette de l'étang de CHARMEL peuvent être d'emblée urbanisés à faible densité, car c'est leur "vocation".

RECAPITULATION

De cette analyse portant sur 4 critères, ici résumés, on peut conclure que le site qui se prête le mieux à la construction des tous premiers quartiers, est la partie OUEST du plateau SUD.

Les quartiers qui seront terminés en 1980 figurent en taches orange pleines sur la planche 3/hors texte du SDAU.

Parallèlement il sera nécessaire de mener quelques autres actions, certes de moindre envergure :

- renforcement et restructuration des agglomérations existantes et principalement de LA VERPILLIERE et de BOURGOIN-JALLIEU, afin de leur permettre de s'inclure au mieux dans l'ensemble ,
- petites opérations sur les communes qui ne seront urbanisées que dans de nombreuses années, et qu'il n'est en rien souhaitable de "stériliser" d'ici là.

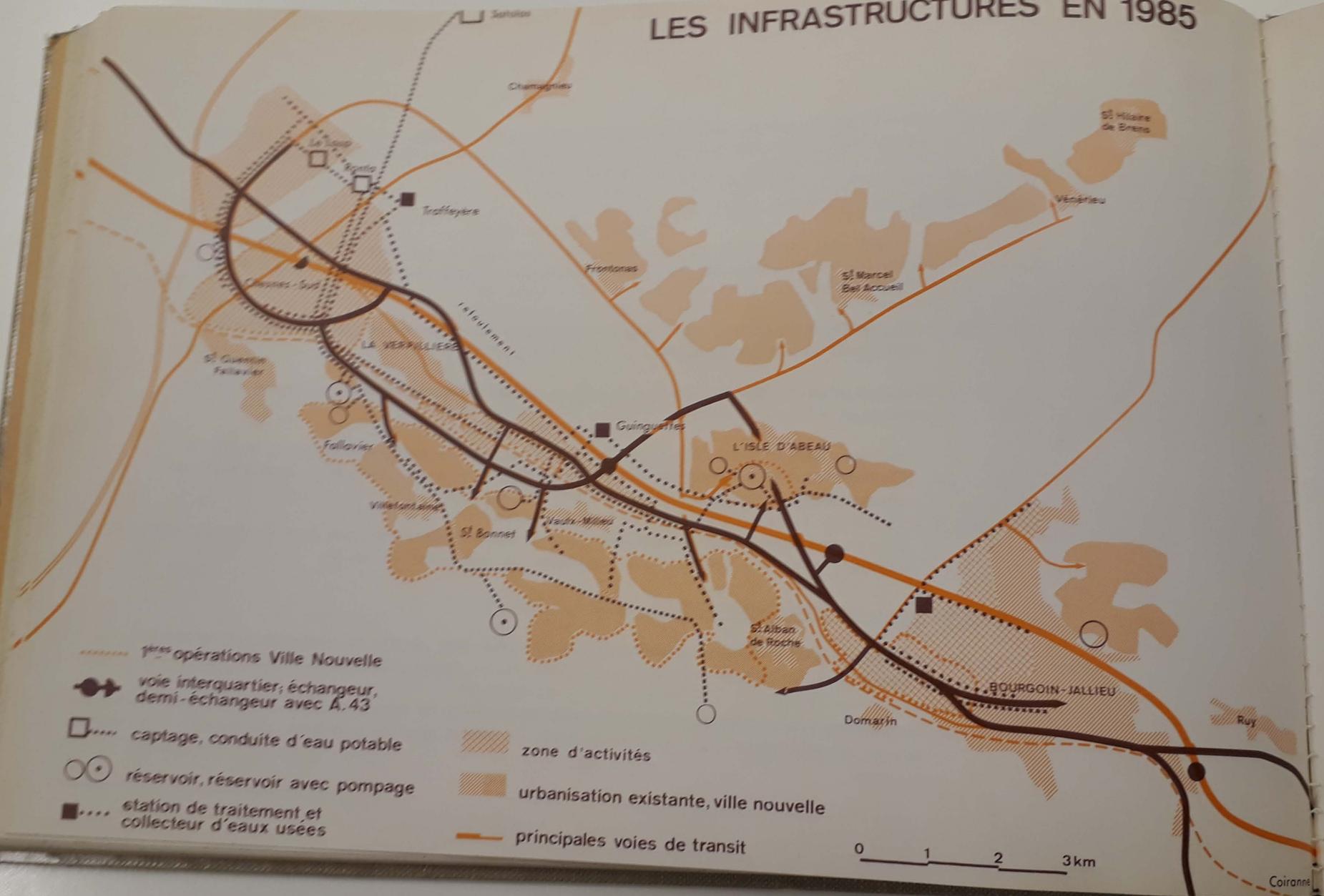
Le centre principal de la Ville

Le choix de la stratégie de démarrage qui vient d'être décrite ne dispense pas de poser le problème du centre principal de la ville, sur le plateau de l'ISLE D'ABEAU.

Certes les équipements qui caractériseront ce centre ne peuvent apparaître qu'à partir de seuils de population, qui, pour la plupart, ne seront atteints que dans une dizaine d'années ou plus.

.../...

LES INFRASTRUCTURES EN 1985



- 1^{ères} opérations Ville Nouvelle
- ◆- - - - voie interquartier; échangeur, demi-échangeur avec A. 43
- - - - captage, conduite d'eau potable
- - - réservoir, réservoir avec pompage
- - - - station de traitement et collecteur d'eaux usées

- /// zone d'activités
- urbanisation existante, ville nouvelle
- principales voies de transit

0 1 2 3 km

Mais, alors que le centre de SAINT-BONNET doit être achevé très rapidement pour servir les premiers habitants, le centre principal fera l'objet d'une création continue, qu'il est possible et souhaitable de préparer dès la naissance de la ville.

On pourra ainsi localiser sur le plateau de l'ISLE D'ABEAU des éléments pour lesquels l'accessibilité est un atout primordial - éléments susceptibles de s'intégrer avec profit au centre, tout en préparant sa naissance, mais qui peuvent aussi bien vivre isolément, ne fut-ce qu'en première étape (par exemple, parc d'affaires, hôtels avec centre de formation permanente, grand centre commercial, etc...)

Les voies de communication (Figure 16)

Les voies et réseaux à mettre en place pour la phase de démarrage doivent évidemment s'inclure dans le plan final. Dans l'impossibilité d'ouvrir d'emblée tous les diffuseurs prévus à terme sur A 43, on a choisi d'assurer en priorité la meilleure accessibilité aux zones d'emploi , plutôt qu'au premier quartier, afin de ne pas provoquer le développement d'une "cité dortoir". Ainsi seront ouverts : le diffuseur qui dessert la Zone Industrielle de CHESNES SUD, et celui qui donne accès à BOURGOIN-JALLIEU, en même temps qu'au plateau de l'ISLE D'ABEAU.

Par contre, d'excellentes liaisons internes entre zone industrielle et premiers quartiers d'habitation seront recherchées.

Pour les liaisons entre le premier quartier et le plateau de l'ISLE D'ABEAU, la Route Nationale 6 suffira dans un premier temps : délestée par A 43, la RN 6 va voir son trafic diminuer pendant quelques années ; d'autre part, le tronçon intéressé ne traverse aucune agglomération, et a de bonnes caractéristiques.

Ainsi va naître la Ville Nouvelle d'ici 1980 (Planche 3 Hors Texte)





1 éclatement autour du centre de l'Isle d'Abeau

2 concentration autour du centre de l'Isle d'Abeau



3 concentration

concentration autour du lac

4 une ville sur le plateau sud

La Verpilliere

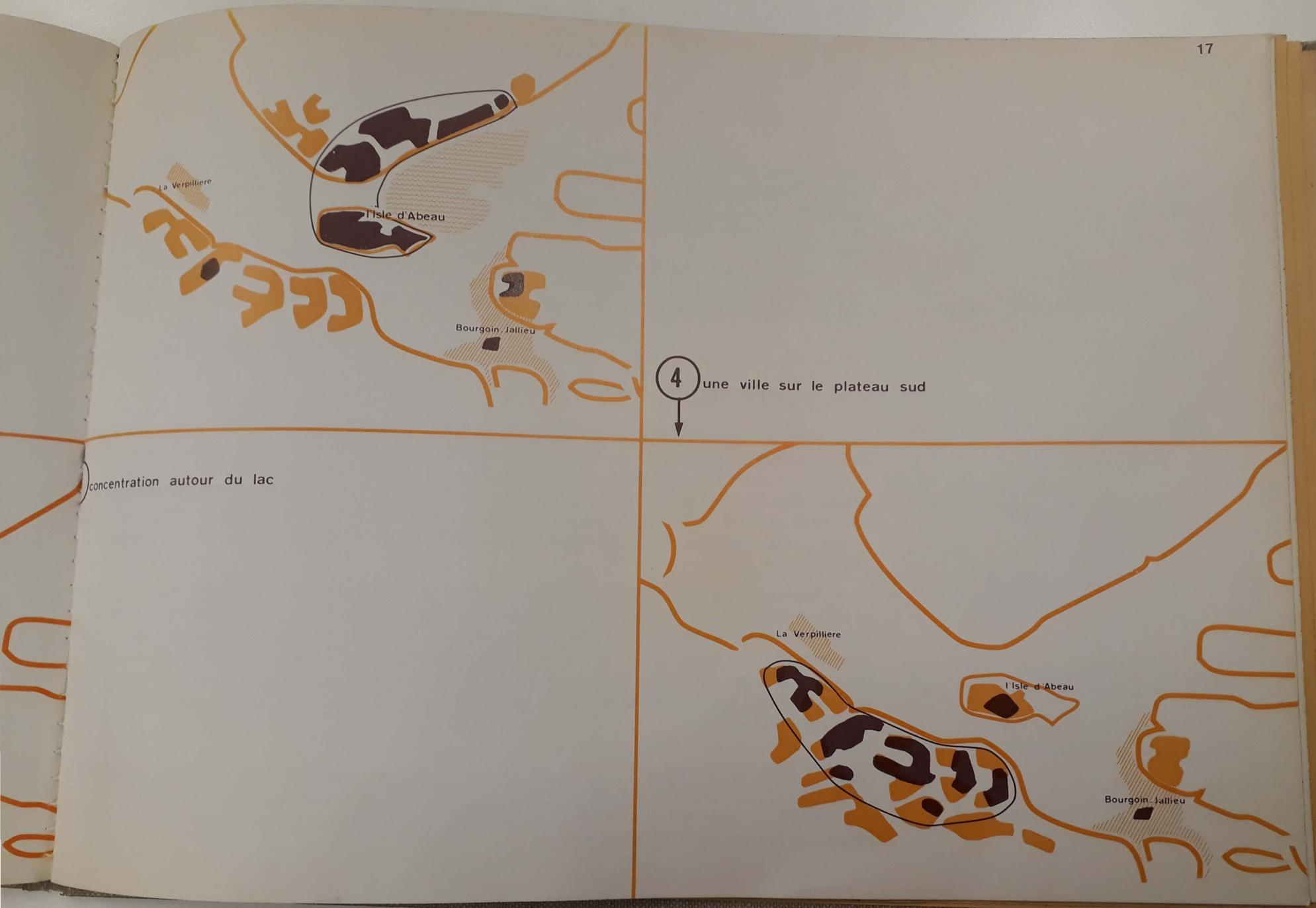
l'Isle d'Abeau

Bourgoin-Jallieu

La Verpilliere

l'Isle d'Abeau

Bourgoin-Jallieu



Pour l'étape 1985, l'application des mêmes critères conduira très vraisemblablement à poursuivre l'occupation de PLATEAU SUD et le renforcement du PLATEAU de l'ISLE D'ABEAU, mais dès cette étape, et par la suite, l'éventail des possibilités encore ouvertes sera assez large pour adapter le développement de la ville à la conjoncture du moment = urbanisation du PLATEAU NORD (soit avec les mêmes densités, soit, comme la morphologie du site le permet, avec des densités plus fortes) - ou continuation du PLATEAU SUD sur la 2ème couronne ou les deux, occupation du PLATEAU de l'ISLE D'ABEAU jusqu'à la limite de sa réceptivité (40.000 habitants), extension des activités tertiaires par dilution dans toute la ville, etc...

CONCLUSION DE LA 3EME PARTIE = " A suivre " ...

Les croquis ci-joint illustrent, d'une façon aujourd'hui purement gratuite, quelques exemples (figure 17) d'évolution possible du SDAU ; il faut toutefois être bien conscient que cette évolution ne saurait être obtenue par une adaptation laxiste au "coup par coup" = seules des révisions appuyées sur une réflexion soutenue, et assez espacées dans le temps pour laisser se dérouler en bon ordre chaque tranche opérationnelle, seront à même de préserver l'indispensable cohérence du SDAU.

Il ne faudra pas non plus oublier que l'ISLE D'ABEAU n'est pas un "Objet" isolé, mais qu'elle s'inclut dans un schéma régional qui, non seulement prévoit des complémentarités, mais offre, lui aussi, des évolutions possibles. Ainsi, à partir d'un certain moment, pourra-t-on être amené à se demander si le meilleur aménagement consiste à grossir l'ISLE D'ABEAU au maximum de ses possibilités - voire au delà - ou à développer un autre pôle sur un des multiples carrefours que la nouvelle maille de voies de communication devrait alors offrir, à l'échelle régionale.

La Ville Nouvelle n'est pas une fin en soi ; elle est un instrument parmi d'autres au service de la Région RHONE-ALPES et de ses habitants. Mais, avant de songer à en limiter la croissance, il convient d'assurer le succès de son démarrage en évitant la dispersion des efforts au niveau de la région urbaine.

Elaboré à partir des premières études menées par l'OREAM, le SDAU a été la première tâche et l'oeuvre collective de la Mission d'Etude de la Ville Nouvelle (MEAVN) puis de l'Etablissement Public d'Aménagement (EPIDA) sous l'autorité de leurs directeurs successifs, Messieurs René ROSSI et Jean MOREL.

Y ont plus particulièrement participé : Messieurs André BARITEAU, Robert LUSERGA et Bernard MILLERIOUX Ingénieurs, Gérard CUZIN Architecte, Yves DESSALES Economiste, Michel ROCHE Sociologue, Maurice FAUROBERT Cartographe

Monsieur Claude VIGNAUD, Urbaniste-Architecte principal de l'OREAM puis de la Ville Nouvelle en a assuré la coordination de bout en bout, en a dégagé le concept et assuré la mise en forme.

Le SDAU prescrit par arrêté du 17.09.70 a été élaboré dans le cadre de la Commission Locale d'Aménagement et d'Urbanisme (CLAU) constituée par arrêté en date du 20.10.71 , et qui rassemblait en application des règlements en vigueur les représentants :

- du SCANIDA compétent dans l'étendue des 21 Communes de son ressort territorial,
- des Communes extérieures au SCANIDA à savoir :
Bonnesfamille, Diémoz, Les Eparres, Heyrieux, Maubec, Meyrié, Montcarra, Nivolas-Vermelle, Salagnon, Sérézin-de-la-Tour, Trept, Valencin.

Après avoir été accepté par cette commission,

Il a été soumis à la consultation des administrations et services publics non membres de la CLAU, ainsi qu'à celle des collectivités locales compétentes.

Il a été approuvé par décret en date du 10.03.78 paru au journal officiel du 11.03.78.



ERRATA :

Planche 2, hors texte
Au Sud de LA VERRILLIÈRE, entre
la voie ferrée et le "parkway", la
zone industrielle (déjà en grande
partie réalisée) occupe en fait la
même surface qu'elle est indiquée
sur la planche 2.

Mise en pages et cartographie : EPIDA
Société Nouvelle de l'Imprimerie des 2 Ponts - Grenoble
Dépôt légal n° 216 - Janvier 80















