

Table ronde :

Discussion sur la structure de l'OREAM, l'élaboration du schéma et les thématiques des espaces agricoles protégés du paysage en présence de Michel Freyssenet, ayant participé à l'élaboration du schéma

Michel Freyssenet. – Je vais déjà dire d'où je parle, c'est-à-dire de quelqu'un qui avait complètement oublié... ou presque, cet épisode, qui pour ma part a duré deux ans ! Depuis, il y a eu de multiples strates tout à fait en dehors de Lyon. C'est non sans plaisir que je m'y suis replongé presque physiquement, en allant dans ma cave chercher quelques documents que mes divers déménagements ont épargnés.

Dans mon souvenir, trois objectifs avaient été fixés aux OREAM en général et spécifiés pour chacune d'elles.

Le premier était celui de métropole d'équilibre. Il s'agissait de faire pièce à l'attraction de Paris. D'ailleurs, le schéma d'aménagement de Paris avait prévu un ralentissement de la croissance, et pas un prolongement des tendances. Cela n'était réalisable que si les métropoles d'équilibre étaient capables d'attirer la population.

Le deuxième objectif, explicite dès ce moment : les métropoles d'équilibre, et donc Lyon, devaient devenir des métropoles européennes avec des liaisons et relations qui ne passent pas par Paris mais via l'Allemagne et l'Italie dans le cas de Lyon-St Etienne.

Le troisième objectif était un amalgame d'idées bien intentionnées. Il s'agissait d'assurer un développement équilibré pour que les gens s'y retrouvent, qui offre des possibilités de choix, de mobilité, etc. Toutes les ségrégations diverses étaient à bannir. Il fallait préserver des zones vertes, etc.

Dans ce discours, le zonage strictement fonctionnel paraissait cohérent : il s'agissait de rendre la ville plus fluide, de ne pas avoir ces mélanges d'activités qui provoquent des congestions, où les circulations automobile et des poids lourds se mélangent et se bloquent. C'était perçu comme une clarification des flux à l'intérieur de l'agglomération.

C'est le discours que nous avons entendu quand nous avons été embauchés. En gros, cela paraissait raisonnable et intéressant.

Les OREAM sont le fruit d'une décision d'Edgard Pisani, ministre responsable de la DATAR, qui avait dit en substance : « Il y en a assez de ces ingénieurs des Ponts, des urbanistes, etc., il faut des équipes pluridisciplinaires pour intégrer tous les savoirs ».

Ce fut évidemment une aubaine pour ma génération, car les OREAM devaient recruter, outre des urbanistes et des architectes, des économistes, des sociologues, des géographes, des démographes, etc.



À l'époque, ce genre de profil ne courait pas les rues. La DATAR a contacté l'université de Lyon qui, en cascade, est descendue au niveau des facultés, et nous nous sommes retrouvés un certain nombre pris dans cette affaire. À l'époque, j'étais en train de faire une thèse que je n'ai jamais terminée à cause de cela d'ailleurs.

Nous étions une équipe de jeunes qui essayait les plâtres. Nous étions évidemment chapeautés par un ingénieur des Ponts qui venait de la Direction de l'aviation civile, Paul Ollivier. C'était quelqu'un de très sympathique et de très bien. Il avait 20 ans de plus que nous. Il a été in fine l'auteur du plan d'aménagement. Nous étions derrière. Nous avons tout discuté, mais c'est lui qui prenait les décisions.

J'évoquerai maintenant la notion de métropole équilibrée.

Quand nous avons étudié les mouvements de population entre Paris, Lyon, les autres métropoles, nous nous sommes aperçus que les relations entre Lyon et Paris, en matière de population, étaient parfaitement équilibrées. Il y avait autant de personnes qui se rendaient à Paris que de personnes qui se rendaient à Lyon. Saint-Étienne perdait de la population, mais celle-ci n'allait pas à Paris. Plus embêtant, les villes qui avaient une capacité d'attraction étaient situées dans le sillon alpin : Grenoble, Chambéry et Annecy. Elles attiraient une population venant de Paris. Nous avions des pertes de population à Villefranche, Vienne, etc. Bourg-en-Bresse avait son propre développement. Bourgoin était attirée par Lyon. La question était moins de retenir les gens que de faire en sorte que les populations de la région Auvergne, de toutes les régions environnantes qui, elles, filaient sur Paris, soient attirées par l'agglomération lyonnaise.

La notion d'équilibre valait également sur le plan économique. Lyon devait avoir un développement économique indépendant de Paris. La grande idée était de rapatrier les sièges sociaux du Crédit Lyonnais, des industries chimiques, etc., ou tout au moins de déconcentrer.

Pour ce qui concerne l'aire de l'OREAM comme métropole européenne, la plateforme aéroportuaire de Satolas était considérée comme la chose la plus importante. On ne parlait pas de TGV : le chemin de fer était d'un autre âge.

Rachel Linossier. – Le chemin de fer revient à la fin des années 1970 et au début des années 1980.

Michel Freyssenet. – C'était vraiment Satolas, l'aviation. Une métropole européenne, c'était d'abord un grand aéroport international.

On ressortait évidemment le serpent de mer de la liaison fluviale Rhin-Rhône, à laquelle personne ne croyait vraiment mais il fallait que ce soit dit pour diverses raisons.

S'agissant des autoroutes, je crois que l'autoroute de Paris arrivait à peine à Lyon à cette époque-là. Celles sur Saint-Étienne et sur Grenoble n'existaient pas.

Nous avons eu un débat interne important sur le lieu de passage de ces autoroutes. C'est là que l'on retrouve le maire de Lyon de l'époque, Louis Pradel, le comité d'expansion, etc. Pour eux, il était évident que l'autoroute devait passer sous Fourvière et descendre le long de la vallée du Rhône. Vous connaissez les catastrophes que ce fameux tunnel a produit et le saccage du cours Verdun, qui était un des plus beaux endroits de Lyon.

Le débat était le suivant : il fallait passer par le centre ou vraiment contourner par le plateau isérois, y compris contourner Vienne, pour rejoindre l'autoroute en direction de Valence, donc vraiment à l'écart. Éventuellement, mais c'était plus compliqué, on pouvait contourner par l'Ouest lyonnais.

Il n'a même pas été question de mettre cela sur la place publique ; c'était tranché entre la DDE et la mairie de Lyon : c'était le tunnel de Fourvière, cela devait passer par là ! On entendait des arguments absurdes, notamment celui consistant à dire que l'on allait perdre tous les touristes car ils ne s'arrêteraient plus. Tout le centre lyonnais se mobilisait pour que l'on ait ce foutu tunnel sous Fourvière ! Cela s'est donc terminé ainsi.

Concernant le type d'espace, le type de paysage, etc., nous allons encore retrouver le tunnel sous Fourvière. Dans nos études, nous nous étions aperçus que l'on était dans une phase de rapide ségrégation sociale. Toute la bourgeoisie montait sur les collines de l'Ouest et on avait la plaine à l'Est, ouvrière qui virait rapidement à ouvrière non qualifiée.

La population bourgeoise et de classes supérieures se déplaçait évidemment en voiture. Il fallait qu'ils puissent accéder rapidement au centre et à la plaine industrielle. On retrouve là le tunnel de Fourvière, qui était un moyen d'éviter de passer par le tunnel de la Croix-Rousse, qui était effectivement complètement saturé.

La discussion était la suivante : ne faut-il pas contrôler ce développement à l'Ouest ? En effet, on était en plein mitage et cela partait dans tous les sens dans les monts du Lyonnais.

Il n'a même pas été question d'arbitrage : les choses ont été comme elles devaient être !.

S'agissant des villes nouvelles, deux étaient prévues L'Isle-d'Abeau et Meximieux-Ambérieu. Pour contrecarrer la diffusion anarchique de l'agglomération dans les plaines de l'Est, l'idée a été de créer des pôles de fixation. Il y a eu un débat là aussi très vite réglé. Vienne et Villefranche vivaient et se dépeuplaient. Pourquoi ne pas les revivifier ? Il est clair que cela ne pouvait pas être suffisant, mais ce n'était pas une raison pour les mettre de fait de côté. Le principe des villes nouvelles étaient largement acceptées à l'intérieur de l'équipe. L'idée était qu'avec l'aéroport de Satolas, des industries de haute technologie allaient s'installer, que les emplois liés à l'aéroport nourriraient cette ville nouvelle, etc. Nous nous étions déplacés en Angleterre, en Suède et en Allemagne pour visiter des villes nouvelles, voir comment cela fonctionnait et ce que nous pouvions faire.

Quant à la deuxième ville nouvelle, celle de la plaine de l'Ain, dont il est dit dans les papiers qu'il y avait de vastes zones industrielles parfaites pour accueillir l'industrie lourde. Je suppose que c'était la deuxième raffinerie.

Rachel Linossier. – Oui, c'est cela, autour d'une raffinerie.

Michel Freyssenet. – Cela allait faire un pôle de fixation. Il n'a jamais vu le jour.

Concernant les zones vertes, nous en parlions évidemment, car cela faisait partie de l'idéologie urbanistique de l'époque : il fallait faire des poumons verts, des barrières vertes pour que les agglomérations ne se développent pas de manière anarchique et linéaire, etc. Tout cela n'était que de belles paroles et des vœux pieux. Enfin, c'était bien que nous le disions mais l'OREAM n'avait aucun pouvoir réglementaire d'aucune sorte de ce point de vue.

On parlait beaucoup de la zone Loyettes-Jonage comme d'une zone de loisirs. Existe-t-elle ?

Rachel Linossier. – Ce n'est pas Loyettes. Elle a été faite à Miribel-Jonage, donc plus proche que ce qui a été projeté. Loyettes est en effet plutôt associée à Saint-Vulbas et cette fameuse zone d'industrie lourde qui aurait été développée.

Miribel-Jonages est un parc périurbain aménagé depuis les années 1970.



Michel Freyssenet. – Un peu dans le prolongement du parc de la Tête-d'Or ?

Rachel Linossier. – Il y a tout de même un petit saut. C'est après Vaulx-en-Velin. Il y a un lien avec des cheminements et une piste cyclable.

Denis Delbaere. – Un parc ne fait-il pas le joint entre les deux ?

Rachel Linossier. – Non. Il y a le parc de la Feyssine. Ensuite c'est une belle ligne droite d'autoroute qui doit faire 2 ou 3 km et un peu de zone industrielle !

Michel Freyssenet. – On parlait également du parc des monts du Beaujolais. Cela a-t-il été fait ?

Rachel Linossier. – Non, il n'y a pas de parc naturel. C'est pour cela qu'il est étiqueté comme tel. J'apprends qu'il y avait un projet de parc naturel.

Michel Freyssenet. – Oui.

Rachel Linossier. – Il n'a jamais abouti.

Michel Freyssenet. – Et le Bugey.

Rachel Linossier. – Le Bugey n'est pas non plus un parc naturel régional. Par contre, on a affaire à deux massifs qui, du fait de leur configuration géographique, sont restés relativement en l'état. On pourrait les comparer à un PNR, mais le PNR est un dispositif d'action et de gestion qui n'a pas été mis en place dans le Beaujolais et dans le Bugey.

Michel Freyssenet. – On avait aussi ces zones agricoles protégées théoriques, ces espaces verts qui devaient parsemer l'ensemble de l'agglomération. Si cela vous amuse, je crois avoir été l'auteur d'un numéro des cahiers de l'OREAM sur les loisirs dans l'aire métropolitaine. Je ne sais absolument pas ce que j'ai pu écrire à l'époque !

Je peux vous dire que tout cela était un peu des paroles en l'air. Un numéro spécial d'une revue des X-Ponts, je ne sais laquelle, avait donné l'occasion à tous les ingénieurs des Ponts de la région de présenter leurs réalisations. Paul Ollivier avait présenté ce schéma de l'OREAM, qui devait dater de 1972. Il n'y avait strictement rien sur les espaces verts ! C'était passé à la trappe. Toutefois, cela doit figurer dans le document final.

La barrière la plus importante pour contenir le développement était évidemment l'aéroport de Satolas. Personne ne se faisait trop de souci, étant clair que l'urbanisation allait certainement filer jusqu'aux abords de l'aéroport, mais buter sur la zone de nuisances !

Le problème majeur auquel ce plan s'est heurté est la rupture, la crise de 1974. Cette crise mettait à bas toutes les prévisions de population et d'emploi sur lesquelles le schéma était basé. Par exemple, s'agissant des prévisions démographiques, la population de 2000 devait être supérieure à ce qu'elle est aujourd'hui.

En matière d'emplois, n'en parlons pas ! C'étaient des positions de principe : il fallait miser sur la recherche et développement, les nouvelles branches d'activité dynamique, le tertiaire, etc. Tout cela était supposé attirer des catégories de population supérieure ou ouvrière qualifiée, mais c'est autre chose qui s'est passé, tant en termes quantitatifs que qualitatifs.

C'était là la marque de notre incompétence, si je puis dire, de notre jeunesse : nous n'étions pas du tout conscients des transformations que connaissait la population ouvrière de l'époque, où les catégories qualifiées commençaient à se réduire par rapport à l'explosion des populations ouvrières non qualifiées.

Rétrospectivement, on pourrait se dire qu'au fond, avec 10 ou 15 ans de retard, voire plus, ce que nous avons dit dans l'OREAM s'est plus ou moins réalisé. C'est en cours. Le centre de la Part-Dieu est un centre tertiaire, etc., il y a des sièges sociaux. Comme vous le disiez, on dirait qu'il n'y a pas eu de rupture en quelque sorte, mais une sorte de décalage considérable dans le temps.

Il y a un endroit où on a eu une rupture : Saint-Étienne. Dès 1976, la municipalité, qui est passée à gauche à ce moment-là, a clairement rejeté le plan qui avait été élaboré. Je vous conseille la lecture, si vous ne l'avez déjà fait, d'un article de 1982 du géographe François Tomas, dans la Revue de géographie de Lyon. Il se livre à une analyse critique du schéma de l'OREAM pour l'agglomération stéphanoise. C'est très bien : je signe !

Un autre débat interne important : que faire de Saint-Étienne ? En effet, c'était le début de la fin de la métallurgie ; la population s'en allait ; l'image était très mauvaise ; l'organisation de l'espace était filiforme, le long de la vallée du Gier, un peu n'importe quoi, etc. L'OREAM avait donc prévu un zonage bien appuyé avec la rhétorique habituelle : il faut revaloriser, développer les emplois qualifiés, etc., alors qu'ils étaient en train de disparaître à la vitesse grand V.

La décision de créer une université a eu un impact. C'était dit dès ce moment-là : il faut une université à Saint-Étienne, et je pense que cela a joué un rôle non négligeable ensuite.

Rachel Linossier. – Y compris dans le maintien du lien avec Lyon.

Denis Delbaere. – Que reprochait la municipalité de Saint-Étienne au schéma ?

Michel Freyssenet. – Ce zonage, qui avait pour conséquence de provoquer des déplacements domicile-travail considérables par rapport à quelque chose de plus imbriqué. D'autant que l'évolution des emplois dans cette région n'était plus à de grandes installations industrielles. On avait des unités de production plus petites et la municipalité de l'époque — François Tomas l'explique bien — s'est inspirée de ce que faisait la municipalité de Bologne à l'époque. Vu de maintenant, cela n'a peut-être pas été si mauvais que cela.

Rachel Linossier. – Étiez-vous géographe ?

Michel Freyssenet. – Sociologue.

Comme les OREAMs étaient des structures complètement nouvelles, nous nous rencontrions nationalement et trimestriellement entre membres des équipes des OREAM. Nous avions des échanges ; nous faisons des colloques. En outre, nous étions plus ou moins épaulés par le Service Technique Central d'Aménagement et d'Urbanisme, qui était situé à Paris. Il était composé d'un certain nombre de chercheurs.

S'agissant de la question du poids du patronat local, nous étions jeunes et naïfs si je puis dire. Nous avons découvert cela progressivement et tardivement. En gros, les problèmes de relations diplomatiques et politiques étaient gérés par Paul Ollivier car nous étions bien incapables de les assumer. Il gérait cela comme il le pouvait.

Nous avions des visites régulières de Delfante, l'Urbaniste en chef de Lyon, qui venait jeter un coup d'œil sur ce que nous racontions et faisons, avec des échanges piquants de temps en temps. Nous l'apostrophions en lui demandant : « Qu'avez-vous fait aux Minguettes, à la Duchère, etc. ? »

Rachel Linossier. – Il ne maîtrisait pas tout.

Michel Freyssenet. – Enfin, il essayait de se justifier.

Nous avions aussi un professeur de géographie, Jean Pelletier, qui était très lié avec le comité d'expansion.

Rachel Linossier. – Et Laferrère ?

Michel Freyssenet. – De nom, oui, bien sûr.

Rachel Linossier. – Il travaillait avec Labasse et était aussi très impliqué dans les travaux du comité d'expansion, mais avant que vous n'arriviez. C'était plus dans les années 1950. Il a travaillé avec Jean Labasse sur un ouvrage, La région lyonnaise, qui est sorti en 1960. Il avait fait une thèse sur l'industrie dans la région lyonnaise.

Michel Freyssenet. – N'avait-il pas également travaillé sur Turin ?

Rachel Linossier. – Dans le cadre des travaux du comité, il y a eu ce qu'on appellerait aujourd'hui des travaux de benchmarking : des voyages d'études visaient à se comparer à d'autres villes. Il y a eu Francfort et Turin. Je pense même que Laferrère était secrétaire du comité d'expansion. Ce comité a eu des publications tout au long des années 1960 sous le titre de Connaissance de l'économie lyonnaise, je crois. Des numéros exposaient ces comparaisons. Laferrère était sans doute un des géographes qui a fortement travaillé à la fabrication des connaissances car il s'agissait de produire beaucoup de données.

Michel Freyssenet. – Le souvenir que j'en garde est que Delfante veillait au grain pour rappeler des choses sur lesquelles ce n'était pas la peine de s'aventurer parce qu'on se casserait la gueule.

Nous avons le poids énorme de la direction régionale de l'équipement et du corps des Ponts. Ils avaient leur schéma autoroutier tout prêt ; l'aéroport de Satolas était déjà dans les tuyaux. Que des jeunes tout juste sortis de l'université viennent leur dire que l'on pouvait complètement contourner Lyon par la plaine et passer au-dessus de Vienne était pris pour un crime de lèse-majesté.

Nous percevions bien le problème des forces sociales qui doutaient, pour ne pas dire s'opposaient aux orientations de l'OREAM. Nous avons commandé une enquête sur le patronat lyonnais. Il y avait le poids de la presqu'île, du centre de Lyon, des commerces, qui tenaient à ce que Lyon reste bien comme cela. Les grands industriels n'étaient pas chauds. Une des questions majeures était la maîtrise des salaires dans la région. Si on se mettait à faire venir des emplois qualifiés, élevés, cela pèserait sur les salaires qu'ils pourraient pratiquer, au moment même où l'évolution de l'organisation et de la division du travail faisait que l'on recrutait massivement des OS — enfin, pas tellement pour Lyon. Toutefois, tout cela était très confus. Nous étions dans nos dossiers et nous percevions mal ce genre de choses.

Pradel était quelqu'un d'incontournable. En gros, il ne connaissait pas L'Isle-d'Abeau. Si cette ville avait été située dans le département du Rhône, pas de problème, mais comme c'était dans l'Isère, ce n'était pas son problème ! Il ne ferait rien pour que L'Isle-d'Abeau se développe.

Frédéric Pousin. – Merci pour ce témoignage et ce retour d'expérience, qui sont très intéressants. En vous entendant, je me posais deux questions.

Premièrement, sur les affaires qui nous intéressent, vous disiez qu'il y avait quelque chose de très programmatique, qu'il y avait de la rhétorique dans la réflexion des OREAM, notamment sur les zones vertes et les zones agricoles protégées.

J'arrive à le comprendre mais en même temps, d'après ce que j'ai lu et entendu d'expériences dans d'autres OREAM, le contexte de pluridisciplinarité faisait tout de même un peu bouger les choses. Le fait qu'il y ait des géographes, des agronomes, des paysagistes dans les équipes... il n'y avait pas de paysagistes à Lyon, mais il y en avait à Lille. Quand j'ai travaillé sur la MIACA, il y avait une paysagiste dans une unité d'aménagement, Marguerite Mercier. Elle nous a expliqué que l'on faisait comme si elle n'existait pas ; il avait fallu qu'elle construise sa place pied à pied, mais elle était parvenue à faire bouger les choses.

Est-ce que ce contexte pluridisciplinaire ne permettait pas tout de même d'ouvrir des discussions et de faire émerger des forces de proposition ?

Vous nous parlez également du poids de vos supérieurs qui étaient des ingénieurs des Ponts, ce dont nous parlait également Marguerite Mercier. Toutefois, elle nous disait avoir eu la chance à cette époque d'avoir eu affaire à des hommes ouverts et cultivés.

Michel Freyssenet. – C'est vrai.

Frédéric Pousin. – Alors que l'État était tout de même dans une position dominante, elle disait que des marges de manœuvre existaient, qui n'existeraient plus aujourd'hui dans des dispositifs où l'on a des techniciens qui n'ont plus cette culture et cette ouverture. Elle disait qu'elle arrivait à faire passer des choses ainsi.

Michel Freyssenet. – Vous avez tout à fait raison. Paul Ollivier, notre directeur, était quelqu'un de tout à fait ouvert qui entendait parfaitement ce qu'on lui racontait. En même temps, à un moment, les logiques à l'œuvre reprennent tout leur pouvoir. Paul Ollivier et l'équipe fonctionnaient parfaitement bien : il n'y avait pas de tensions internes particulières. Toutefois, à un moment, il faut trancher et décider, voilà !

Rachel Linossier. – La question paysagère est évacuée ! Idem pour la question agricole.

Je serais curieuse de savoir s'il y avait une injonction, une demande à ce que figurent des espaces identifiés comme tels. Je me suis posé la question regardant les plans hier ; vu que cela allait occuper un espace interstitiel entre ces fameux pôles industriels, il fallait bien leur donner une couleur, un sens. J'ai essayé de regarder : il y a très peu de détails sur ces zones ; on le dit qu'il y a effectivement des zones agricoles menacées et qu'il faut faire attention mais au-delà, cela ne s'exprime pas en termes de préconisations. En cartographie — c'est le géographe qui parle —, on dit souvent qu'il ne faut pas de blanc car le blanc est l'absence d'informations. On

ne pouvait pas dire qu'il n'y avait rien sur ces portions.

Denis Delbaere. – À cette époque, pour beaucoup d'OREAM, particulièrement celui du Nord, il y avait eu un exemple important qui était celui de la Randstad-Hollande, où le rapport est inversé. Il ne s'agit pas d'abord de définir des pôles de développement pour se retrouver avec une masse blanche au milieu que l'on appelle comme on veut, par exemple espaces agricoles périurbains protégés. En l'occurrence, c'était l'inverse, du moins dans le récit qui en est fait. On montre d'abord une espèce de potentialité liée à un cœur vert préexistant et on organise ensuite l'urbanisation autour.

Je doute que cela se soit passé ainsi à Lyon dans le cas qui nous intéresse. J'ai l'impression que c'est plutôt l'aéroport qui a défendu ce cœur vert.

Michel Freyssenet. – Pisani et la DATAR, c'était pour faire pièce aux hiérarchies administratives traditionnelles et aux pouvoirs locaux. C'était clairement la volonté politique à l'époque. Ce que nous, petits jeunes, pouvions dire parce que cela nous paraissait bien était tout à fait dans la pensée pisanienne, en quelque sorte.

Simplement, Pisani n'avait pas un corps des Ponts et Chaussées à sa botte. Ce corps était en place et Ollivier, qui faisait partie du corps des Ponts, devait composer en permanence avec la DDE.

Denis Delbaere. – Vous-même, en tant que sociologue, que diriez-vous de l'apport qui a été le vôtre ? Qu'avez-vous apporté qui n'aurait pas existé s'il n'y avait pas eu de sociologue dans cette équipe ?

Michel Freyssenet. – Ce serait à d'autres de le dire. Mon impression est qu'en ayant traité un certain nombre de statistiques, nous avons remis les choses en place en matière de mouvements de population ; nous avons donné un autre contenu à la notion de métropole d'équilibre dans le cas de Lyon ; il fallait chercher d'autres choses.

Nous avons analysé la division sociale de l'espace de l'aire métropolitaine, c'est-à-dire tout ce que je vous ai dit sur les monts du Lyonnais, sur la plaine de l'Est, l'évolution de la composition de la main-d'œuvre.

Nous avons aussi introduit une inquiétude, mais qui n'est pas sortie d'un cercle restreint. En gros, les projections de population et d'emploi prolongeaient les courbes. Tous jeunots que nous étions, nous disions que cela ne se passait jamais ainsi. Il fallait tout de même analyser dans le détail. Nous nous étions donc mis à regarder les évolutions possibles branche par branche.

Toutefois, en gros, l'époque était tellement à l'euphorie — c'était tout de même la période de la croissance — qu'il ne venait à l'esprit de personne que l'on puisse avoir une rupture comme celle de 1974. Le débat était de savoir si la population allait doubler ou augmenter seulement d'un quart !

Rachel Linossier. – Il y a peut-être le désir, derrière votre question, de savoir s'il y avait des études sur les modes de vie, sur les comportements.

Denis Delbaere. – Oui.

Rachel Linossier. – Une carte rend compte des loisirs des « sortants ». Je suppose que les sortants sont des gens qui sortent de chez eux le week-end ; il s'agit de savoir où ils vont.

Quand l'équipe de l'OREAM est constituée, il y a déjà eu depuis le début des années 1960 des travaux de sociologie, peut-être alors davantage sur ce que l'on appelle aujourd'hui les comportements et le mode de vie. J'ai vu ces études dans les archives et les collections de la bibliothèque municipale de Lyon et à l'université de Saint-Étienne. Elles expliquent aussi peut-être la place qu'occupe certaines orientations du SDAM : ces massifs seront des zones de loisirs de type forêt. Je suppose que cela résulte de travaux peut-être antérieurs à la mise en place de l'OREAM.

Michel Freyssenet. – Oui, il y avait quelques petits acquis. Nous avons une documentation importante sur Saint-Étienne. En effet, il y avait à Saint-Étienne un organisme qui s'appelait le CRESAL (Centre de recherches et d'études sociologiques appliquées), qui était finalement une association de chercheurs. Cet organisme réalisait des études pour le comité d'expansion local. On y trouvait de nombreux sociologues. Nous avons donc quelques données.

Je crois me souvenir, s'agissant de ce fameux cahier de l'OREAM sur les loisirs, que je m'étais fondé sur une enquête réalisée par je ne sais trop qui. Cela consistait à savoir ce que faisaient les Lyonnais ou les gens de l'aire métropolitaine en fin de semaine, etc. Il s'agissait de discerner des tendances et d'essayer d'y répondre.

Dès cette époque, en tant que sociologue, j'étais un peu gêné aux entournures. En effet, le fait de faire ces enquêtes sans analyse fine par catégorie socioprofessionnelle, en fonction des trajectoires des uns des autres, de l'évolution de la structure industrielle de la région, tout cela était en apesanteur et on pouvait dire un peu n'importe quoi.

Rachel Linossier. – Je ferai le parallèle avec la prospective, qui me permet aussi de partir dans des délires plus ou moins réalistes !

Michel Freyssenet. – En tant que sociologue, j'ai essayé de ne pas aller au-delà de ce qui était à peu près sûrs. Je suis ensuite allé en Algérie, puis à Paris au Centre de sociologie urbaine, qui avait d'ailleurs travaillé sur l'agglomération lyonnaise en faisant une étude sur l'attraction du centre sur la banlieue, etc.

Bien qu'étant en sociologie urbaine, il m'est apparu évident que l'on ne pouvait dire des choses sérieuses sur l'évolution et imaginer des plans d'aménagement qu'à la condition d'avoir une connaissance des dynamiques industrielles et d'emploi. Il fallait donc en passer par une analyse de la division du travail dans les différentes branches, comment elles évoluaient. Qu'est-ce qui faisait que des entreprises étaient profitables et d'autres non dans un même contexte ? Quelle était leur stratégie de profit ? Bref ! Je me suis lancé dans des directions apparemment extrêmement éloignées de tout cela mais qui, à mes yeux, me paraissaient des conditions préalables pour essayer de comprendre comment les espaces peuvent évoluer.

Denis Delbaere. – Au sujet des villes nouvelles, vous avez dit que le groupe avait envisagé dans un premier temps de redynamiser des villes comme Vienne ou Villefranche. Pourquoi cette hypothèse a-t-elle été écartée de façon aussi immédiate ?

Michel Freyssenet. – Si vous lisez les textes, on dit que l'on va renforcer les villes périphériques traditionnelles mais rien n'est dit concrètement. L'acte majeur était celui des villes nouvelles.

Il est vrai que le renforcement de Vienne et de Villefranche n'allait pas résoudre le problème tel qu'on l'imaginait, c'est-à-dire de la croissance d'une agglomération soutenue avec des industries, du tertiaire, etc. Vienne est très coincée au fond de sa vallée. Concernant Villefranche, le Beaujolais se trouve juste à côté et il ne faut pas trop empiéter. Disons que cela n'allait pas constituer des pôles suffisants, mais des mesures auraient pu être prises.

Par ailleurs, il est des choses que nous n'avions pas imaginées. Les centrales nucléaires n'étaient pas à l'ordre du jour. Or, cela a tout de même été très structurant par la suite.

Frédéric Pousin (s'adressant à Rachel Linossier). – Concernant le SDAL et la spatialité d'un schéma, votre remarque est très intéressante. Elle consiste finalement à dire que lorsqu'on regarde les schémas, il y a des permanences, on retrouve des spatialités, mais on reste dans l'ordre du schéma.

Est-ce que l'idée qu'il peut y avoir de la continuité dans la stratégie, y compris spatiale, peut perdurer dès que l'on sort du schéma ?

Rachel Linossier. – Qu'est-ce qui peut perdurer ? La stratégie ?

Frédéric Pousin. – Ma question portait sur le fait que vous releviez une continuité dans la spatialité des différents plans. Vous disiez que certains éléments du SDAL étaient déjà dans le PADOG.

Rachel Linossier. – Oui, j'aurais dû les faire figurer les uns à côté des autres. Je pense toutefois que le graphisme joue aussi pour donner cet effet : on n'est pas à la même échelle.

Il me semble que cela renvoie à ce que produisent des bagages techniques ou culturels. D'une certaine façon,

il n'existe pas d'autres éléments dans d'autres grammaires — je ne sais pas quel terme utiliser. Je parlais d'axes, de pôles et de centres. Même dans des démarches qui se veulent actuellement très différentes a priori de ce qui était conduit à l'époque, on se rend compte que la pluridisciplinarité était déjà au cœur des démarches. Il y a eu malgré tout des angles morts. Quand j'évoquais le langage aménagiste et les notions d'axes, de pôles et de centres, on reste encore aujourd'hui dans le même outillage. Je n'ai pas tellement connaissance de démarches de planification qui aient pu sortir de cette logique.

Denis Delbaere. – Il y a des tentatives, mais elles ne sont pas portées au pouvoir. L'appareil décisionnaire reste complètement aux mains de l'État.

Frédéric Pousin. – Il y a des expériences en Italie avec ce que l'on appelle l'urbanisme descriptif.

Rachel Linossier. – Mais il n'a pas de portée en matière de préconisations.

Frédéric Pousin. – Oui, et il est même minoritaire.

Denis Delbaere. – Cela génère des préconisations qui ne sont pas traduites. Je pense que c'est vraiment un problème de traduction et de langage.

Rachel Linossier. – Le décalage et la disparition de ces grands axes sont intéressants. On a une carte qui nous présente des orientations fondamentales d'aménagement dont on comprend qu'elles se structurent en axes, pôles, etc., avec quelques trames.

Vous avez ensuite la traduction réglementaire. Cela est ce que l'on appelle aujourd'hui le document d'orientation...

Denis Delbaere. – Opposable aux tiers.

Rachel Linossier. – C'est celui qui s'impose aux POS pour conformité. Le plan de base est le cadastre. D'un seul coup, cela paraît beaucoup moins stratégique. Je ne lis plus là tout l'argumentaire développé dans les 200 pages qui accompagnent cette fameuse carte, laquelle fait une synthèse.

Frédéric Pousin. – C'est la force du schéma.

Rachel Linossier. – Cela interroge finalement la capacité du schéma à véritablement trouver sa mise en application. Au fond, la mise en application aura lieu sur cette base-là, laquelle sera relue, moulignée et affinée à nouveau à l'échelle du POS ou du PLU.

Denis Delbaere. – Le schéma a essentiellement pour fonction de construire un récit, voire un mythe.

