

Vol. XXVIII

1953

N° 4

*Les Etudes Rhodaniennes*

jointes au

*Bulletin de la Société de Géographie de Lyon et de la Région Lyonnaise*

# REVUE DE GÉOGRAPHIE DE LYON

publiée à l'Université de Lyon, par les soins de

ANDRÉ ALLIX

EXTRAIT

## LA CIRCULATION ROUTIÈRE DANS L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

par Michel LAFERRÈRE

Bibliothèque Maison de l'Orient



145975

LYON

IMPRIMERIE DE M. AUDIN

3, RUE DAVOUT

—  
1953

à Monsieur Louis, Professeur à la Faculté des lettres,  
un sincère remerciement pour les jours effectués dans  
sa voiture à travers les rues de Lyon et de Moulins...

Mauf

## LA CIRCULATION ROUTIÈRE DANS L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

par Michel LAFERRÈRE

La vie des cités modernes aux activités multiples et spécialisées est étroitement liée à la grande circulation. Au XIX<sup>e</sup> siècle, l'essor de nombreuses agglomérations a coïncidé avec celui des chemins de fer. Mais on assiste, depuis plus de vingt ans, à une croissance rapide de la circulation automobile, à laquelle les rues et les places de nos vieilles villes d'Europe Occidentale étaient si peu préparées que les municipalités ont dû partout mettre en chantier d'énormes travaux d'aménagement. Ceux-ci sont en passe de modifier profondément la physionomie et le rythme de certains quartiers et posent, de ce fait, d'intéressants problèmes d'urbanisme (1).

C'est le cas de l'agglomération lyonnaise qui a dû poursuivre, pendant des siècles, l'aménagement coûteux d'un site difficile, pour mieux exploiter l'excellence de sa position en avant de l'arc alpin, à mi-chemin entre l'Europe du Nord et la Méditerranée.

Mais l'étoilement des douze routes nationales actuelles peut faire illusion (fig. 1). En réalité, le carrefour lyonnais n'est guère adapté au grand trafic routier; quant aux rues de la ville elles sont encombrées par un trafic local de plus en plus dense.

\*\*

Les voitures de tourisme en transit et les transports routiers à grande distance empruntent dans la ville actuelle des itinéraires qui ne sont guère plus nombreux que ceux dont disposait le charroi du XVI<sup>e</sup> siècle. Aux difficultés bien connues d'une topographie presque montagnarde et de la traversée des deux fleuves, s'ajoutent aujourd'hui celles qu'a suscitées la croissance même de la ville.

Pendant longtemps les routes du Bas-Dauphiné (Vienne, Heyrieux, Saint-Laurent, Crémieux) (2) ont convergé vers l'unique passage du Rhône, le vieux pont de la Guillotière. Cette « patte d'oie » existe toujours si l'on

(1) Cette étude et les figures qui l'accompagnent ont été publiées, sous une forme différente, dans le n° 8 (déc. 1952) d'Economie Wallonne, édition du Conseil Economique Wallon, de Liège.

(2) C'est-à-dire la N. 7 de Paris à Antibes, la N. 518 de Lyon à Die, la N. 6 de Paris à Chambéry et la N. 517 de Lyon à Morestel.

en croit les décomptes de véhicules (fig. 2); elle s'est reconstituée autour du pont Galliéni, le plus commode des sept ponts routiers construits sur le Rhône de 1774 (pont Morand) à 1914 (pont Pasteur). Les autres ponts, en effet, ne s'intègrent pas dans des itinéraires de transit aisé, mais dans un plan de lotissement urbain; le but poursuivi par leurs constructeurs fut, principalement, de favoriser l'extension sur la rive gauche, de la ville, bloquée à l'Ouest par les collines morainiques de Fourvière, Sainte-Foy, la Croix-Rousse et par le Plateau lyonnais. Aussi l'éventail des avenues et des rues des Brotteaux et de la Guillotière, imposé par la courbure convexe de la presqu'île, en accord avec le développement concentrique d'une ville sur un espace plan, n'est-il guère utilisable par les poids lourds et le flot des voitures particulières.

Aucun itinéraire ne libère d'ailleurs l'automobiliste de la traversée difficile du « Centre », que les grandes percées du Préfet Vaïsse ont organisé dans le sens méridien et non dans le sens transversal. Par ailleurs, jusq'en 1949, les dimensions d'un pont sur la Saône n'étaient pas égales à celles de son correspondant sur le Rhône, ce qui fut un facteur supplémentaire d'engorgement (3).

Au delà, face aux pentes des collines, il n'existe que deux itinéraires commodes: la chaussée Perrache et le pont de la Mulatière ou le quai des Étroits, pour les routes du Puy et du Languedoc; l'étroite vallée de la Saône, taillée en « coup de sabre » dans les granites de Pierre-Scize, pour les routes de Paris et de Bordeaux (4).

Ces faits sont d'autant plus graves qu'une grande partie de la population et la majorité des activités productrices se situent sur la rive gauche du Rhône. Depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, usines et entrepôts ont trouvé, dans la plaine des Brotteaux et de la Mouche, sur la terrasse de Villeurbanne et de Vénissieux, des terrains bon marché et une nappe d'eau souterraine très accessible. Une grande partie de l'industrie lyonnaise travaille, d'autre part, sur des tonnages moyens pour livrer des produits différenciés à une clientèle très dispersée: cherchant à éviter les grosses immobilisations en matières premières et les transbordements longs et coûteux, elle est davantage à l'échelle du camion que de la péniche ou du wagon. Le trafic routier terminal, stimulé par une forte concurrence, est donc très actif à Lyon. Or, si les relations des faubourgs industriels avec le Midi, les Alpes, le Nord-Est de la France et la Suisse se font sans passer par le centre de la ville (routes du Bas-Dauphiné ou pont de la Boucle et routes de Genève et de Strasbourg), la traversée de la Presqu'île, véritable goulet topographique et humain, est restée longtemps obligatoire pour les relations, beaucoup plus actives, avec le bassin de la Loire et le reste du pays, Paris, Bordeaux, ou les villes du Nord.

(3) Cf. l'ancien pont suspendu Kitchener et le pont suspendu du Palais-de-Justice dans l'alignement du pont Galliéni et du pont Wilson.

(4) Les rampes du ravin de Choulans sont trop dures et trop étroites pour assurer l'écoulement d'un gros trafic.



Les formes les plus variées et les plus encombrantes de la vie urbaine sont, d'autre part, venues se greffer sur ces itinéraires surchargés.

A Villeurbanne, Saint-Fons, Vénissieux, Oullins, Vaise et Saint-Clair, la route à grande circulation coïncide avec la « Grande Rue » active et commerçante. Pour être récent, le cas n'en est que plus net dans le nouveau Décines de la Soie artificielle, où l'usine, les immeubles en appartements, les écoles, les magasins, les cinémas et l'église sont échelonnés le long de la route de Crémieux.

L'avenue Berthelot, dans sa partie commune aux routes du Midi et des Alpes, serait sans doute de parcours plus facile si l'on avait pu renforcer la dissymétrie urbaine créée par le talus de la gare de la Guillotière et de la voie ferrée des Brotteaux. Mais des immeubles de grande capacité furent édifiés autour de l'École de Santé Militaire et reconstruits après les bombardements de 1944. De nombreux commerces, un cinéma, entretiennent cette activité fébrile et indisciplinée de la rue, si préjudiciable à l'écoulement rapide des lourds véhicules routiers.

En aval de Pierre-Scize, toute la circulation se heurte à un marché de fruits et légumes qui commence à quatre heures du matin sur le quai rive droite pour se terminer à midi sur le quai rive gauche. Le déchargement des camions qui arrivent directement du Midi ou de la vallée du Rhône, la répartition entre les petites voitures de détaillants rendent le passage précaire près de douze heures par jour.

Le trafic intérieur qui se rapporte aux multiples activités de l'agglomération est, d'ailleurs, extraordinairement dense.

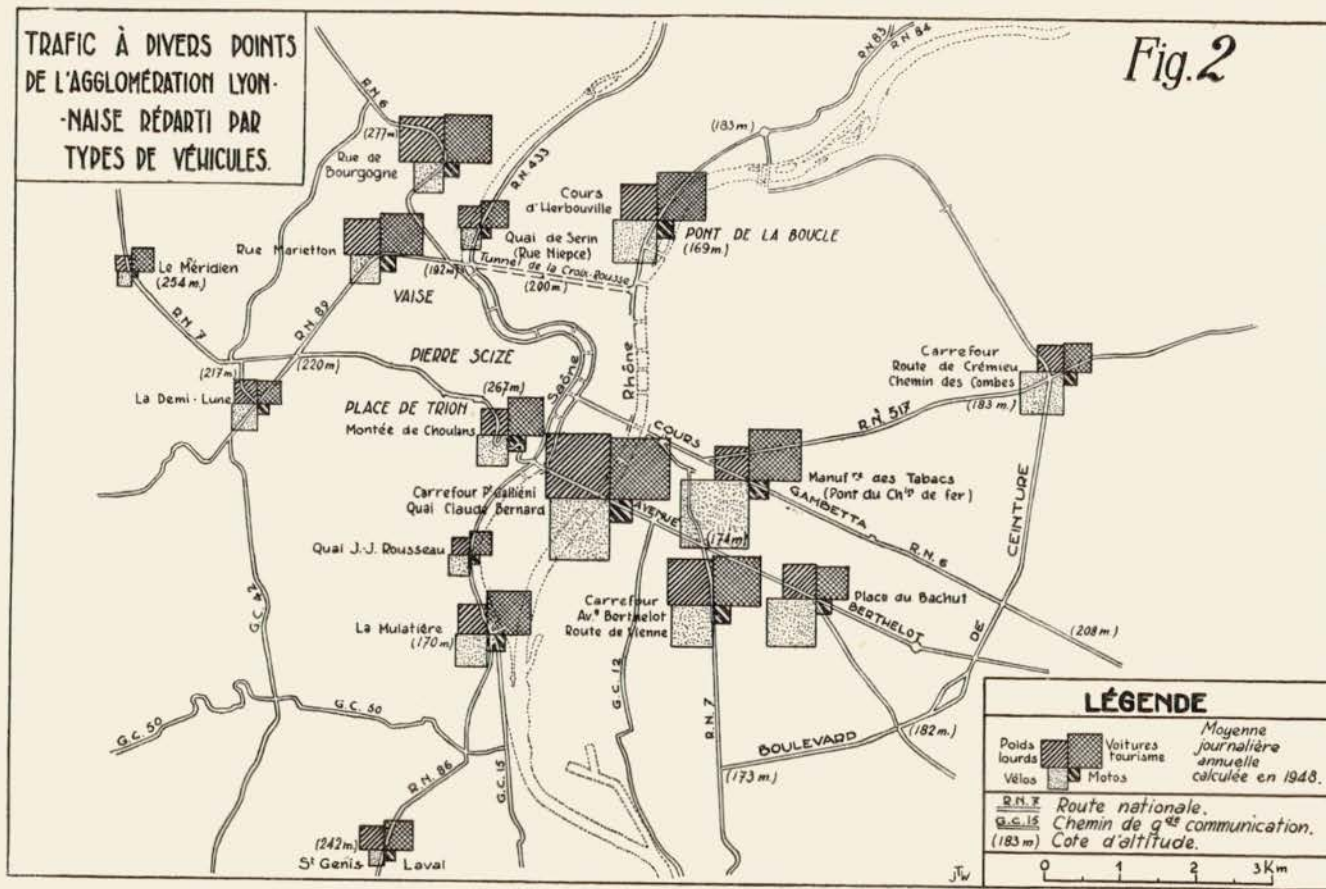
Sauf dans la métallurgie, l'appareillage électrique et les produits chimiques, l'industrie lyonnaise comporte surtout des affaires moyennes et petites dont chacune ne s'occupe généralement que d'une seule phase du processus d'une fabrication donnée, l'exécution des autres phases étant assurée par une ou plusieurs autres firmes. Cette structure exige de multiples services de camionnage entre les usines participant à un même processus de fabrication, ainsi qu'entre tout ou partie de celles-ci et les entrepôts.

Dans la soierie en particulier, la division du travail évoque l'ancienne structure artisanale: tissage, impression, apprêts, flambage, grattage, pliage, sont assurés par de petites entreprises dispersées dans la ville et la région lyonnaise; elles travaillent « à façon » pour le compte du « Fabricant ». Celui-ci contrôle chaque opération dans ses bureaux et entrepôts desservis par de nombreux camionneurs, circulant dans un dédale de petites rues sombres, au pied de la Croix-Rousse, la colline des anciens « canuts ». On ne peut imaginer un cadre plus étroit et plus inadapté aux exigences de la première industrie lyonnaise.

La ville de Lyon offre donc des exemples très nets de cette sorte de divorce entre les nécessités commerciales et l'espace qui leur est dévolu. C'est d'ailleurs un phénomène spécifique du milieu urbain: les affaires peuvent y prospérer quelles que soient les difficultés techniques dues à une scène géographique insuffisante.

A la circulation des marchandises s'ajoutent les mouvements des travail-

Fig. 2. — Trafic en divers points.  
 Les décomptes de véhicules ne furent effectués que sur des Routes Nationales et dans les limites du Département du Rhône. Les carrés représentant les bicyclettes rendent bien compte de l'encombrement des grandes avenues de la rive gauche par les migrations alternantes des travailleurs.



leurs. On imagine sans peine qu'il soit difficile d'en rendre compte exactement.

En utilisant les listes électorales aux Conseils d'Administration des Caisses de Sécurité Sociale (juin 1950), la Direction Régionale de Lyon de l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques a mesuré ces flux réguliers qui se produisent plusieurs fois par jour entre le domicile et le lieu de travail et pour lesquels on a proposé le terme de « migrations alternantes » (5).

Celles-ci n'ont pas une très grande ampleur dans l'ensemble de l'agglomération lyonnaise: un peu moins du quart (22 %) de la population active travaille hors de la commune de domicile; la proportion est réduite à 13 % si l'on exclut les échanges de travailleurs entre Lyon et Villeurbanne.

Lyon-Villeurbanne compte en effet une population active de 171.000 personnes pour une multitude d'ateliers, de bureaux, d'entrepôts, parmi lesquels une trentaine d'employeurs de plus de cinq cent salariés. La ville n'envoie donc que très peu de travailleurs en banlieue, 7.000 environ, cadres et employés de bureau surtout.

Par contre, près de 20.000 travailleurs domiciliés en banlieue viennent chaque jour à Lyon-Villeurbanne; il faut noter également l'arrivée journalière de 5.600 personnes domiciliées en dehors de l'agglomération lyonnaise.

Les statistiques semblent prouver, d'autre part, la relative indépendance des communes satellites qui constituent la banlieue de Lyon.

Ainsi pour les communes industrielles du Sud-Ouest (Oullins et La Mulatière) où sont installées, le long du Rhône, des usines chimiques et métallurgiques, 65 % de la population active est occupée sur place; plus de 2.500 personnes travaillent à Lyon-Villeurbanne; ces communes reçoivent peu de travailleurs du reste de l'agglomération (fig. 4).

Dans les communes du Sud-Est (Saint-Fons, Vénissieux, Saint-Priest et Feyzin) dont l'industrialisation plus récente se traduit par de gigantesques cités ouvrières greffées sur les usines, 80 % de la population active travaille sur place.

A Décines et Vaulx-en-Velin, 50 % environ de la population est occupée sur place, principalement dans trois grandes entreprises d'industrie chimique et de soie artificielle.

Mais pour ces deux groupes de communes, les proportions seraient certainement plus fortes, si l'on devait tenir compte des étrangers, qui ne

(5) Nous renvoyons à l'intéressant article paru dans le Bulletin Régional de Statistique, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> trimestre 1952 (publié par la Direction Régionale de Lyon), sous le titre: *Les déplacements journaliers de population dans l'agglomération lyonnaise*, p. 20-24, 2 cartes, 2 tableaux.

L'I.N.S.E.E. désigne sous le nom d'agglomération lyonnaise un ensemble de 56 communes. Nous proposons ici un groupe moins vaste constitué par l'agglomération urbaine de Lyon-Villeurbanne et les vingt-sept communes situées sur la figure n° 4, auxquelles il faudrait ajouter Champagne, Ecully, Francheville, Sainte-Foy et Sathonay-Camp qui n'ont pu être représentées. Pour la simple commodité de cet exposé, nous appellerons *banlieue* l'ensemble de ces trente-deux communes.

figuraient pas sur les listes de la Sécurité Sociale ayant servi de base à ces calculs. Les immigrés récents sont en effet très nombreux dans les « cités » construites à la taille de ces usines chimiques ou métallurgiques qui comptent de nombreux postes de travail rebutant la main-d'œuvre française.

La Banlieue Sud-Est et Décines-Vaulx envoient chacune 2.500 à 3.000 de leurs résidents à Lyon-Villeurbanne qui de son côté envoie 4.000 personnes à Saint-Fons et Vénissieux.

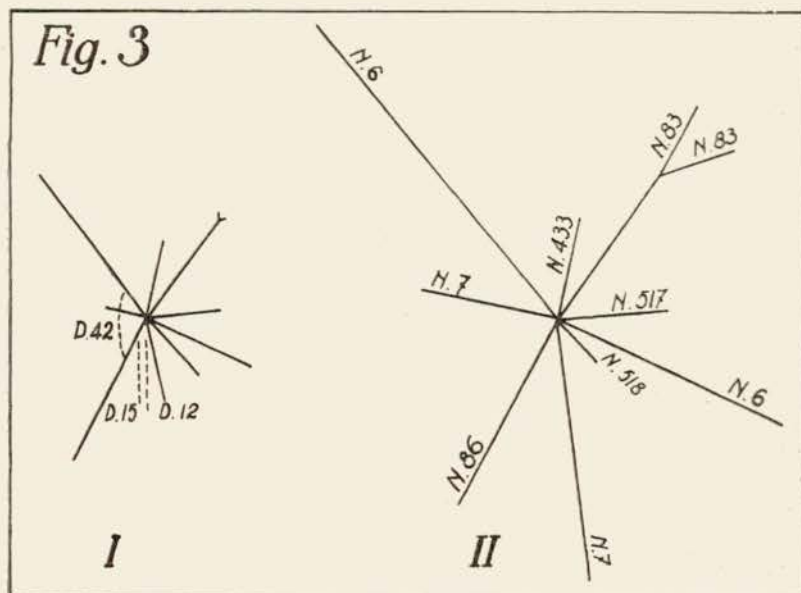


FIG. 3. — Routes Nationales à l'intérieur de l'agglomération.

Flux des véhicules utilitaires (I) et des voitures de tourisme (II) sur les Routes Nationales, à l'intérieur de l'agglomération lyonnaise. La longueur du trait est proportionnelle au trafic moyen par 24 heures; en pointillé, les itinéraires fréquentés par les « routiers » dont une partie échappe au décompte 1950-1951.

Avec Bron et Caluire, la fonction de résidence en partie liée au relief, s'affirme: 60 % de la population active travaille à Lyon-Villeurbanne, soit près de 7.000 personnes.

Si les proportions varient beaucoup tout le long de la vallée de la Saône, le contingent total ne dépasse pas sept cents personnes.

Mais pour Neuville-sur-Saône, transformé par l'industrie chimique et le textile artificiel et jouant le rôle de petite ville pour les campagnes environnantes, nous retrouvons le taux du Sud-Est lyonnais, avec près de 77 % de la population active travaillant sur place.

Les échanges entre Lyon-Villeurbanne et la banlieue sont donc réduits. Par contre plus de 215.000 personnes se déplacent chaque jour à l'intérieur

de l'agglomération urbaine dont nous connaissons la topographie mouvementée et les artères insuffisantes. Ces déplacements se font surtout en direction des usines et des ateliers installés à Vaise et sur la rive gauche du Rhône, des bureaux des grandes administrations et des grandes maisons de commerce de la Presqu'île, entre la Croix-Rousse et la place Bellecour.

Cependant il faut noter que l'industrie et les affaires ne s'exercent pas uniquement dans ces quartiers, mais aussi, un peu partout dans la ville. Si l'on ajoute que la crise du logement interdit le plus souvent de se rapprocher du lieu d'emploi et que les bureaux officiels enregistrent chaque mois plus de 1.500 demandes de rupture de contrat de travail, on peut se faire une idée de l'importance des déplacements journaliers de travailleurs à Lyon-Villeurbanne.

Les migrations alternantes de Lyon et de sa banlieue n'ont donc rien de cette gigantesque irradiation qu'exerce le centre de quelques grandes villes modernes sur la périphérie. Les mouvements sont à la fois plus complexes et moins amples. Comme tels ils restent une entrave sérieuse à la circulation générale à l'intérieur de la ville.

\*\*

Nous ne parlerons pas ici de certains projets d'aménagement de l'espace urbain, qui, pourtant, intéressent au premier chef la circulation lyonnaise; tel, celui de la Gare-Marché de Perrache, dont les premiers crédits de construction viennent d'être votés: dans quelques années, les fruits et les légumes seront répartis de façon rationnelle et économique, et les quais de la Saône redeviendront de grandes artères.

Mais à Lyon, les projets d'aménagement routier sont depuis longtemps à l'étude. N'est-ce pas souligner l'importance nationale du carrefour lyonnais que de rappeler le financement des travaux, aux 2/3 par l'Etat, 1/6 par le Département et 1/6 par la Ville?

FIG. 4. Migrations alternantes.

La base des calculs est ici la commune de résidence.

La main-d'œuvre résidant dans une commune ou dans un groupe de petites communes est représentée par un cercle. Chaque cercle est divisé en secteurs, soit, un secteur pointillé proportionnel au total de la main-d'œuvre employé sur place et des secteurs clairs pour chacune des principales localités d'emploi.

La plupart des cercles sont entourés par des carrés, qui représentent la main-d'œuvre travaillant dans la commune (située au centre du cercle) et venant d'une autre commune de l'agglomération. Le nombre des migrants alternant venant de Lyon est inscrit dans certains de ces carrés.

La main-d'œuvre venant des communes extérieures à l'agglomération est représentée par un triangle dont le sommet est orienté vers la commune de destination.

Les surfaces des graphiques sont proportionnelles à la quantité de main-d'œuvre qu'elles représentent. Mais il faut noter que pour les cercles, chaque centimètre carré représente trois fois moins de travailleurs que pour les autres graphiques. Il a, en effet, fallu adopter pour les carrés et les triangles une échelle relativement petite afin d'éviter, dans toute la mesure du possible, les recouvrements; par ailleurs, pour les cercles, une échelle plus grande était nécessaire, sinon il aurait été impossible de figurer certains secteurs.

En ce qui concerne le *transit*, c'est-à-dire les véhicules qui traversent l'agglomération sans s'y arrêter, le problème peut être considéré comme résolu par deux grandes voies: le Boulevard de Ceinture à l'Est et la D. 42 à l'Ouest (fig. 1 et 2).

Le Boulevard de Ceinture, achevé en 1939, représente la première grande voie d'évitement de l'agglomération. Né en 1920 de l'initiative de quelques maires des communes suburbaines, à l'occasion du déclassement des fortifications extérieures qui ceinturaient l'agglomération à l'Est, du Grand Camp à Saint-Fons, il fut conçu d'abord comme une voie intercommunale, vite intégrée dans un ensemble plus grandiose. C'est une belle réalisation technique, — une double chaussée à sens unique, d'une largeur totale de 45 mètres, avec des carrefours très dégagés mais à niveau, — qui peut être comparé aux autostrades d'Allemagne et d'Italie. Il constitue également une sorte de zone verte, occupant parfois la superficie d'un véritable parc.

Mais ce ne fut très longtemps qu'un désert (sauf sur le tronçon assurant des liaisons rapides entre la route d'Aix-les-Bains et celle de Grenoble), faute de débouchés sur le Rhône en amont et en aval. La construction d'un grand pont amont, entre le Parc de la Tête-d'Or et le quai Saint-Clair, fut retardée par les destructions allemandes de 1944. Inauguré en avril 1952, à l'occasion de la Foire de Lyon, le pont Poincaré assure des communications directes avec les routes de Suisse et d'Alsace, comme avec celle de Paris sur la rive droite de la Saône: par la montée des Soldats et la belle route de Caluire à Fontaines et Neuville, où deux ponts débouchent sur le raccordement de Quincieux, on peut joindre la N. 6 à Anse; cette localité devient un grand carrefour pour les poids lourds circulant entre la France du Nord et les Alpes.

Mais au Sud, le Boulevard de Ceinture se raccorde à la N. 7 dont le profil entre Lyon, Vienne et le Péage dépasse trop souvent les 4 % admis par les poids lourds, qui essaient de rejoindre, à travers le dédale des usines chimiques de Saint-Fons, l'étroite D. 12 des bords du Rhône, rive gauche.

La plupart préfèrent la rive droite, en contournant l'agglomération à l'Ouest, par la D. 42 qui s'embranché sur la route de Paris, à Champagne au Mont-d'Or, et utilise, de Tassin à Brignais — comme la voie ferrée de Givors à Lozanne —, un complexe de larges vallées datant de l'époque glaciaire. Les poids lourds du Midi restent très souvent sur la rive droite jusqu'à Condrieu, où ils abandonnent la N. 86 étroite et traversée par des ponts de chemin de fer à hauteur limitée, pour traverser le Rhône et rejoindre la N. 7 au Péage.

Le Boulevard de Ceinture et la D. 42, baptisée quelquefois « rocade Ouest », constituent donc les deux grandes voies d'évitement de l'agglomération lyonnaise pour les poids lourds des Alpes et du Midi. Cet aménagement fut rapidement mis en place dans les espaces vides de la grande banlieue lyonnaise (6). L'entretien et les améliorations qu'on y apporte sont heureux.

(6) Le problème se complique cependant dans la zone du Boulevard de Ceinture où l'on installe de grands immeubles de résidence, plus faciles à construire sur ces espaces

sement peu coûteux car le trafic de transit qui en profite ne représente probablement que le dixième du grand trafic routier lyonnais.

Les plus gros crédits sont évidemment réservés aux travaux qui doivent rendre la ville elle-même plus pénétrable au trafic dont elle se nourrit, à ce que l'on est convenu d'appeler le *trafic terminal*.

Les solutions proposées peuvent être groupées en deux catégories, qui ne s'excluent pas d'ailleurs :

1°) Celles qui recommandent l'équipement de la D. 42 et du Boulevard de Ceinture en une rocade circulaire complète, assurant la desserte des industries et des entrepôts périphériques, en même temps qu'une jonction assez rapide avec les quartiers du Centre, par l'intermédiaire de voies radiales de pénétration.

2°) Celles qui recherchent un aménagement rationnel des voies longitudinales et transversales qui se recoupent dans les quartiers du Centre, par la construction, soit de véritables autoroutes intérieures, soit de chaussées nouvelles associées à la voirie urbaine. Les efforts des techniciens et des pouvoirs publics se portent plus spécialement sur la mise en place de ce réseau intérieur.

Ainsi le tunnel de la Croix-Rousse, long de 1.700 mètres, dont le percement fut terminé en 1947, et qui fut livré à la circulation en avril 1952, représente, avec le pont Clémenceau sur la Saône, dit pont Ouest — terminé en décembre 1952 —, l'essentiel de la *transversale urbaine Est-Ouest*, qui permettra de relier le Plan de Vaise aux quais du Rhône, en évitant le goulet de Pierre-Scize ou les pentes très rudes de Caluire. Le tunnel et le pont, qui ont rang d'autoroute, sont soustraits aux sujétions urbaines ordinaires, telles que les croisements à niveau, les droits de riveraineté, les transports en commun, etc...

Mais on peut reprocher au tunnel de la Croix-Rousse de renvoyer la circulation du carrefour de Vaise et des quais de la Saône sur les quais du Rhône et les grandes artères du Centre déjà engorgés par la circulation actuelle. Sans doute le pont Poincaré représente-t-il un facteur de décongestion ; mais il est situé trop en amont de l'agglomération pour servir à la circulation proprement urbaine.

On a souvent discuté d'ailleurs l'utilité d'un pont sur le Rhône au débouché du tunnel ; il déverserait, en effet, une partie de la circulation dans l'incommode damier des Brotteaux. Mais les ponts actuels, situés en aval, sont nettement insuffisants et le resteront probablement, même après la reconstruction du pont de la Guillotière, dont les voies d'accès sur la Presqu'île sont étroites et d'élargissement difficile (la rue Chambonnet et la rue de la Barre). On a donc décidé de construire un pont à hauteur du débouché

---

vierges que dans les vieux quartiers aux rues trop serrées. Il faudra aménager une voirie locale de desserte avec raccordement au Boulevard par des passages souterrains : ceux-ci devraient également éviter de dangereux croisements à niveau avec huit routes à grande circulation (fig. 1).

oriental du tunnel — il sera baptisé de Lattre de Tassigny —, et de le mettre en communication directe avec le Boulevard de Ceinture prolongé sur la rive gauche du Rhône. On accèdera ainsi aisément à Villeurbanne et aux quartiers situés derrière le remblai de la gare des Brotteaux.

Le pont de Lattre aura également rang d'autoroute : on doit aménager à la sortie Est du tunnel un carrefour à trois niveaux qui supprimera un cisaillement direct Nord-Sud et Est-Ouest (niveau inférieur et niveau supérieur) et un cisaillement de virage à gauche, du quai Sud au tunnel (niveau moyen).

Mais, « il ne s'agit là, toutefois, que des premiers éléments d'un ensemble beaucoup plus vaste, et il apparaît évident qu'une utilisation rationnelle et complète de ces réalisations ne sera possible que lorsque la totalité du nouveau réseau sera en service » (7). Ce réseau comporte en effet un axe Nord-Sud, utilisant la largeur exceptionnelle du Rhône dans la traversée de l'agglomération. Deux solutions étaient possibles : transformer en autoroute les « bas-ports » de la rive droite avec les déblais du tunnel, ou élargir les quais déjà existants.

Mais le problème du croisement de la voie des « bas-ports » avec les ponts du Rhône est difficile à résoudre, les arcs des ponts métalliques étant très surbaissés, ce qui contribue d'ailleurs à l'ampleur de la perspective des quais. De plus cette voie risquerait d'être fréquemment coupée et endommagée par les crues du Rhône.

Aussi l'axe Nord-Sud se divisera en plusieurs maillons, tous situés sur la rive droite.

Au Nord du pont de la Boucle, la grande rue Saint-Clair et l'autoroute des bords du Rhône constituent un itinéraire omnibus et un itinéraire express nettement séparés.

Entre le pont de la Boucle et le pont de la Guillotière, on a dû abandonner la solution d'une autoroute indépendante sur les bas-ports, pour celle d'une voie urbaine améliorée. Les quais de rive droite seront donc élargis en vue de doubler la chaussée actuelle et de permettre un débit de véhicules sur quatre files, très supérieur aux besoins actuels. Au droit des ponts Morand, Lafayette, Wilson et Guillotière des trémies simples, à deux niveaux, supprimeront le cisaillement direct des quatre carrefours ; les cisaillements des quatre virages à gauche seront assurés de niveau par la diminution des temps de passage sur l'axe Nord-Sud.

Au delà du pont de la Guillotière on projette de dissocier à nouveau l'autoroute et la voie locale de desserte urbaine, mais en restant sur la rive droite d'aménagement plus facile.

Le problème de la sortie Sud de ce grand axe doit en effet tenir compte des projets de la Compagnie Nationale du Rhône qui envisage de construire un barrage hydroélectrique à Pierre-Bénite (8).

(7) Rapport du Maire de Lyon, 30 juillet 1951, Bull. Municipal de Lyon.

(8) La production d'énergie bénéficierait du régime compensé du Rhône et de la Saône et de la retenue considérable des plaines de la Saône. Le barrage permettrait en

La jonction avec le Boulevard de Ceinture et avec la D. 42 par la « bretelle de l'Yzeron » doit être assurée par la construction d'un pont, dit pont Aval, symétrique du pont Poincaré; nous retrouvons ainsi le premier projet de rocade circulaire autour de l'agglomération.

Mais le raccordement beaucoup plus important avec les routes de Vienne et de Saint-Etienne s'inspirera probablement de la solution adoptée par les chemins de fer: l'axe Nord-Sud serait prolongé sur la rive droite jusqu'à Givors, où un pont de grande capacité assurerait la répartition du trafic.

\*  
\*\*

Anse et Givors deviendront sans doute deux points d'éclatement du grand carrefour routier de Lyon, dont l'aménagement dépasse de beaucoup les limites de l'agglomération. On n'en peut douter lorsque l'on a contemplé, le soir, du haut des Monts d'Or lyonnais les voitures qui avancent comme des chenilles lumineuses sur la grande voie du Nord-Ouest. Vision contemporaine des villes tentaculaires? N'est-ce pas le flot gigantesque et ordonné des voitures sur les « highways » qui donne l'idée la plus concrète de la vie new-yorkaise?

---

même temps la constitution d'un plan d'eau qui réduirait les frais d'équipement du port Edouard-Herriot et le mettrait en communication directe avec les ports de la Saône. Le remous du barrage ne dépasserait peut-être pas le pont Galliéni sur le Rhône, mais il faciliterait les travaux de correction du lit jusqu'au canal de Jonage: ce serait la première étape de l'aménagement du Haut Rhône pour la navigation. Sur la Saône, le remous permettrait sans doute de supprimer le barrage de l'Ile-Barbe, après dérochement.

**LÉGENDE**

La surface des cercles est proportionnelle au nombre des travailleurs domiciliés dans la commune.



Employés sur place  
Se déplaçant journellement hors de leur commune  
Echange de travailleurs entre deux communes voisines

□ Se déplaçant journellement de l'agglomération dans la commune  
△ Se déplaçant journellement hors de l'agglomération dans la commune

Genay Trevoux  
Lieux de provenance des travailleurs étrangers à la commune

410 Travailleurs Lyonnais

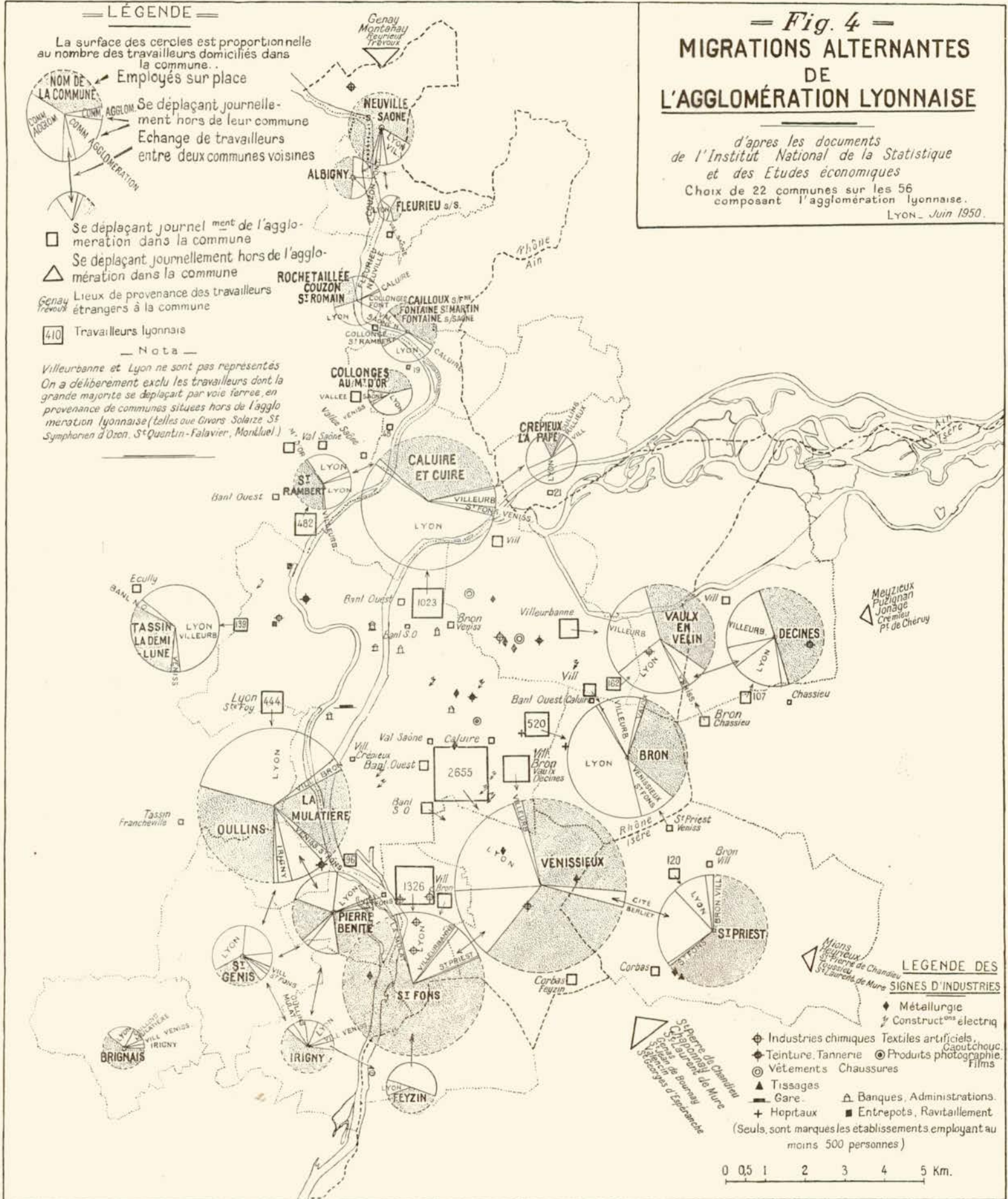
— Nota —

Villeurbanne et Lyon ne sont pas représentés  
On a délibérément exclu les travailleurs dont la grande majorité se déplaçait par voie ferrée, en provenance de communes situées hors de l'agglomération lyonnaise (telles que Givors, Solaise, St Symphorien d'Ozon, St Quentin-Falavier, Montluel.)

**Fig. 4**  
**MIGRATIONS ALTERNANTES DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE**

d'après les documents de l'Institut National de la Statistique et des Etudes économiques

Choix de 22 communes sur les 56 composant l'agglomération lyonnaise.  
LYON - Juin 1950.



**LÉGENDE DES SIGNES D'INDUSTRIES**

- ◆ Métallurgie
  - ⚡ Construct. électriques
  - ⊕ Industries chimiques Textiles artificiels
  - ◆ Teinture, Tannerie
  - ⊙ Produits photograph. Caoutchouc, Films
  - ⊙ Vêtements Chaussures
  - ▲ Tissages
  - Gare
  - △ Banques, Administrations
  - + Hôpitaux
  - Entrepôts, Ravitaillement
- (Seuls, sont marqués les établissements employant au moins 500 personnes)

0 0,5 1 2 3 4 5 Km.