



Historique de la zone de Mi-Plaine

CHASSIEU GENAS SAINT PRIEST

Cet historique est certainement incomplet mais il cerne au plus près la réalité. Il a pour base différentes notes et archives laissées par nos prédécesseurs. Il retrace les grandes lignes des cinquante dernières années sur la zone de Mi-Plaine. Il rappellera, aux Anciens, une époque où tout était à faire, il donnera aux Nouveaux de nombreuses informations sur ce qui s'est fait sur le territoire pour que la vie économique soit plus facile.

A l'origine, toute la partie de l'Est Lyonnais est agricole.

Les seuls « Industriels » installés exploitent des carrières de sable et de gravier (une dizaine en 1957) Les constructions d'après guerre, en béton armé, provoquent une demande importante en « agrégat » ce qui explique l'ouverture sur notre secteur de Mi-Plaine de nombreuses et parfois gigantesques gravières. Elles sont exploitées jusqu'à 10m et parfois 20m de profondeur.

C'est en 1958, que sont délivrés les cinq premiers permis de construire Industriels de part et d'autre de la RN 6, secteur de Mi-Plaine. Saint Priest accueille avec bienveillance les demandes d'implantations (elle est la commune la plus étendue de la région lyonnaise, après Lyon). Elle voit là, la possibilité d'établir un parallélisme entre un processus d'Industrialisation et le développement de l'Urbanisation

La zone allait s'installer sur les trois communes, Chassieu, Genas, Saint Priest, qui se trouvent alors toutes les trois dans le département de l'Isère.

La Politique de la mairie est dite « de non intervention », son rôle consiste à définir les limites géographiques et à transmettre les dossiers à Grenoble si la nature de l'Entreprise candidate lui paraît satisfaisante. Les décisions sont surtout influencées par la taxe professionnelle, par les emplois créés et par le peu de nuisances du fait de l'éloignement du centre de la commune. La politique, des deux autres communes, est identique.

Durant les années 50 à 70 la politique foncière d'urbanisation est quasiment inexistante, faute de connaissance, de moyen juridique et de moyen financier.

Les plans sont suffisamment approximatifs pour permettre une grande flexibilité et une adaptation aux circonstances du moment. Seules des directives générales sont données. Les délais pour obtenir les permis de construire sont variables. Il semble que des interventions personnelles et le jeu des relations jouent un rôle considérable. Faute de plan d'ensemble bien établi et de norme, les dossiers sont quelquefois retournés par Grenoble pour des modifications de détails mais en général les permis sont facilement délivrés.

Le phénomène anarchique est accentué par l'éloignement géographique des instances décisionnelles et de contrôles (Préfecture et DDE) qui se trouvent à Grenoble.



Ce n'est qu'en 1965 que la commune de Saint Priest, la première, prend conscience des problèmes posés par les implantations Industrielles, de l'anarchie qui se développe et demande à Monsieur DELFANTE, architecte Urbaniste, de dresser un plan d'occupation de la Zone et de créer un service technique dirigé par un ingénieur des travaux publics, Monsieur SCARPA.

La même année, le lotissement Manissieux est réalisé par un promoteur privé. Il s'agit d'un ensemble de maisons individuelles groupées autour d'une église et d'une mairie annexe.

Malgré les efforts de la municipalité de Saint Priest pour aménager ou réaménager cette Zone, il faudra attendre 1971 pour que soient réellement appréhendés, par les 3 communes, les problèmes posés et 1975 pour que l'exécution d'une Zone structurée commence.

Dans un premier temps, les industriels ont été attirés, le long de la RN 6, par la topographie plane du terrain qui permet de construire des équipements à moindre coût, par le faible prix des terrains vendus par certains agriculteurs, en cessation d'activité, qui savent qu'à terme leurs terrains seront urbanisés, et par la facilité d'obtention des permis de construire.

Des lots sont isolés, au milieu des autres, ce qui pose des problèmes d'accessibilité plus ou moins faciles. Les Industriels ayant acquis de grandes surfaces se heurtent à des refus de vente de la part de certains propriétaires de petites parcelles incluses dans leurs terres.

Dans d'autres cas, des heurts fréquents se produisent avec les agriculteurs qui continuent à exploiter leurs terres qu'ils veulent ou ne veulent pas vendre, et dont les intérêts sont souvent opposés à ceux des Industriels.

Avec les années, une hausse importante des prix des terrains se fait sentir le long de la RN 6. Il passe de 2 à 3 frs en 1960 à 30 et même 40 Frs le mètre carré en 1966.

L'accès de la zone par la RN 6 est déjà, à cette époque, considéré comme très encombré et présente pour certaines entreprises des difficultés. Quelques restaurants, bistrot, postes d'essence, garages s'y implantent. Les industriels trouvent que les manœuvres sont difficiles pour les camions de livraison. Il y a par exemple de gros porteurs d'éléments préfabriqués de construction, des risques d'accidents du fait du trafic important et rapide.

Par contre, les industriels voient dans un premier temps dans la RN6 un élément essentiel de publicité pour certaines Entreprises. Il faudrait que la route soit plus large, que les clients puissent s'arrêter plus facilement sur des accotements aménagés. Des efforts furent réalisés pour rehausser l'image de marque de cette nationale, axe Lyon Grenoble. Elle sera effectivement élargie mais au détriment des trottoirs.

On parle d'un projet d'autoroute Lyon Grenoble pour détourner une partie du trafic. Le tracé n'est pas encore précisé mais il devrait apporter un remède aux difficultés. Le tronçon autoroutier entre Lyon et Bourgoin-Jallieu sera ouvert en 1973. 1974 verra l'achèvement du tronçon Bourgoin-Jallieu Chambéry et 1975 la section Bourgoin-Jallieu Grenoble.

En matière de transports en commun, les lignes desservant la zone sont insuffisantes. Sur la RN 6, les autocars « RICOU » en direction de Grenoble s'arrêtent à Mi-Plaine et offrent un service toutes les heures et demie. A noter, qu'il n'y a qu'un seul arrêt à Mi-Plaine et que la zone a une longueur de 3 kilomètres. Certaines entreprises ont loué un car pour le ramassage de leurs personnels. Pour les employés qui regagnent leur logement, par leurs propres moyens, les entreprises ont du prévoir des indemnités de transport.



Les routes secondaires existantes sont quelques fois goudronnées, mais déjà beaucoup trop étroites pour l'importance du trafic actuel. Certaines sont à l'état de sentier voire de simple projet. Certaines Entreprises ont dû effectuer elles mêmes l'élargissement des routes secondaires pour atteindre leur établissement. Les aménagements s'effectuent au coup par coup. Lorsqu'un PAE est mis en place (après 1969) les parties concernées sont financées aux trois quarts par les entreprises qui s'y installent et le quart restant par la Courly.

Des colonnes d'eau ont été créées. Les entreprises qui se trouvent à proximité peuvent faire leurs branchements à moindre frais, les autres doivent financer leur raccordement ce qui est extrêmement onéreux.

Si plusieurs Industriels, d'un même secteur, se regroupent pour se brancher sur les colonnes secondaires les communes promettent simplement le remboursement partiel et éventuel de ces frais. A noter que le service de sécurité impose, pour certaines entreprises réputées dangereuses, des bornes à incendie pouvant fournir un grand débit, généralement bien supérieur aux besoins courant de la dite entreprise.

Le prix du m³ d'eau étant onéreux beaucoup d'Industriels font des puits et établissent des systèmes de pompes, les nappes phréatiques étant peu profondes sur le secteur (10-15 mètres). En 1970, le prix de l'eau est fixé à 0,44F le mètre cube pour les 20 premiers mètres cubes, au delà le tarif du mètre supplémentaire est fixé à 0,84 F, d'où la nécessité dans le cas du dépassement de prendre un deuxième abonnement.

L'alimentation en électricité est problématique. EDF met à la charge des futurs usagés, le financement des frais d'installation de la ligne et surtout l'achat des transformateurs dont le montage est très coûteux.

Certaines petites Entreprises dont la trésorerie est insuffisante par suite de l'achat de leur terrain et de leur nouvelle construction, ne peuvent faire face à ces frais. Elles ont donc un courant insuffisant d'où complication pour l'utilisation échelonnée des machines. EDF travaille au jour le jour, au coup par coup, ce qui entraîne de fréquentes coupures provenant des nouveaux branchements qui sont gênantes pour certaines, graves pour les autres et même catastrophiques pour plusieurs Entreprises. Les lignes étant aériennes la foudre est souvent un problème important sur les installations électriques et téléphoniques.

Le gaz est inexistant (certains utilisateurs ont dû faire établir des citernes de stockage), il en est de même pour les égouts. Certains secteurs furent desservis plus rapidement que d'autres. En 1976 la SERL, Monsieur Dumaisy promettait aux Industriels de Chassieu que 23 d'entre eux seraient raccordés au collecteur avant la fin de l'année. Ce n'est qu'en juillet 1987 que fut pris l'engagement de la Courly de faire arriver le grand collecteur d'eaux usées au plus tard fin 1988 sur la RN6 au niveau du coude de l'aviation et fin 1989 ou au plus tard fin 1990 au niveau du chemin de Chassieu.

Le téléphone représente une autre difficulté majeure. Les communications obtenues ou reçues sont de très mauvaises qualités. La demande de lignes nouvelles ne sont pas satisfaites, le central PTT de Saint Priest est surchargé et un nouvel autocommutateur pour ce secteur est prévu dans un délai de 5 ans.

Pour palier au problème, les PTT proposent la mise en place d'un câble sur les centraux de Lyon, ce raccordement étant prévu pour le début de 1968. Le financement est assuré par les Industriels eux-mêmes qui ont dû verser, avant le 1^{er} avril 1966, une avance sur consommation de 20 000Frs par ligne demandée, le reliquat devant être remboursé si au bout de 10 ans, les consommations n'ont pas atteint ce chiffre.

