

---

## 4. ÉCONOMIE

---

### Points clés

- Première région économique française après l'Île de France
  - Un fort potentiel industriel, recherche-développement et touristique
  - Un espace économique performant mais éclaté
- 

### Faits et chiffres

- **2,5 millions d'actifs en 1995**, avec une croissance globale de 8% entre 1982 et 1990, supérieure de plus de 2 points à l'évolution nationale.
- **Un niveau de qualification élevé** : 10,7 % des plus de 15 ans ont une formation égale ou supérieure à Bac+2 (1990), alors que la moyenne française est de 9,9 % (8,4 % hors Île-de-France)
- **Un chômage longtemps contenu**, et qui reste inférieur d'un point à la moyenne nationale
- Une **région industrielle** : 32,7% de l'emploi dans le secteur secondaire (4,5 points de plus que la moyenne nationale). À l'intérieur de ce secteur, l'activité est très diversifiée :

la métal-mécanique (Lyon, Grenoble, St.-Étienne, Vallée de l'Arve...);  
 la chimie-parachimie-pharmacie (Lyon, Grenoble, Oyonnax...);  
 la construction électrique (Grenoble, Lyon);  
 le textile (Loire et Rhône, Nord-Isère);  
 la filière bois-papier, l'agro-alimentaire;  
 une production régionale en **énergie électrique** remarquable (40% de l'électricité hydraulique française)

La force du tissu régional d'entreprises repose à la fois sur la présence de **grands groupes** de dimension internationale et de **P.M.E. performantes**, associés dans des **filiales d'excellence** (décolletage, plasturgie, textiles techniques, électronique et informatique...).

L'industrie rhônalpine se distingue au plan national par une **autonomie** relativement forte : Un salarié sur quatre seulement dépend d'un siège social parisien. Toutefois elle apparaît globalement moins autonome que Turin ou Genève.

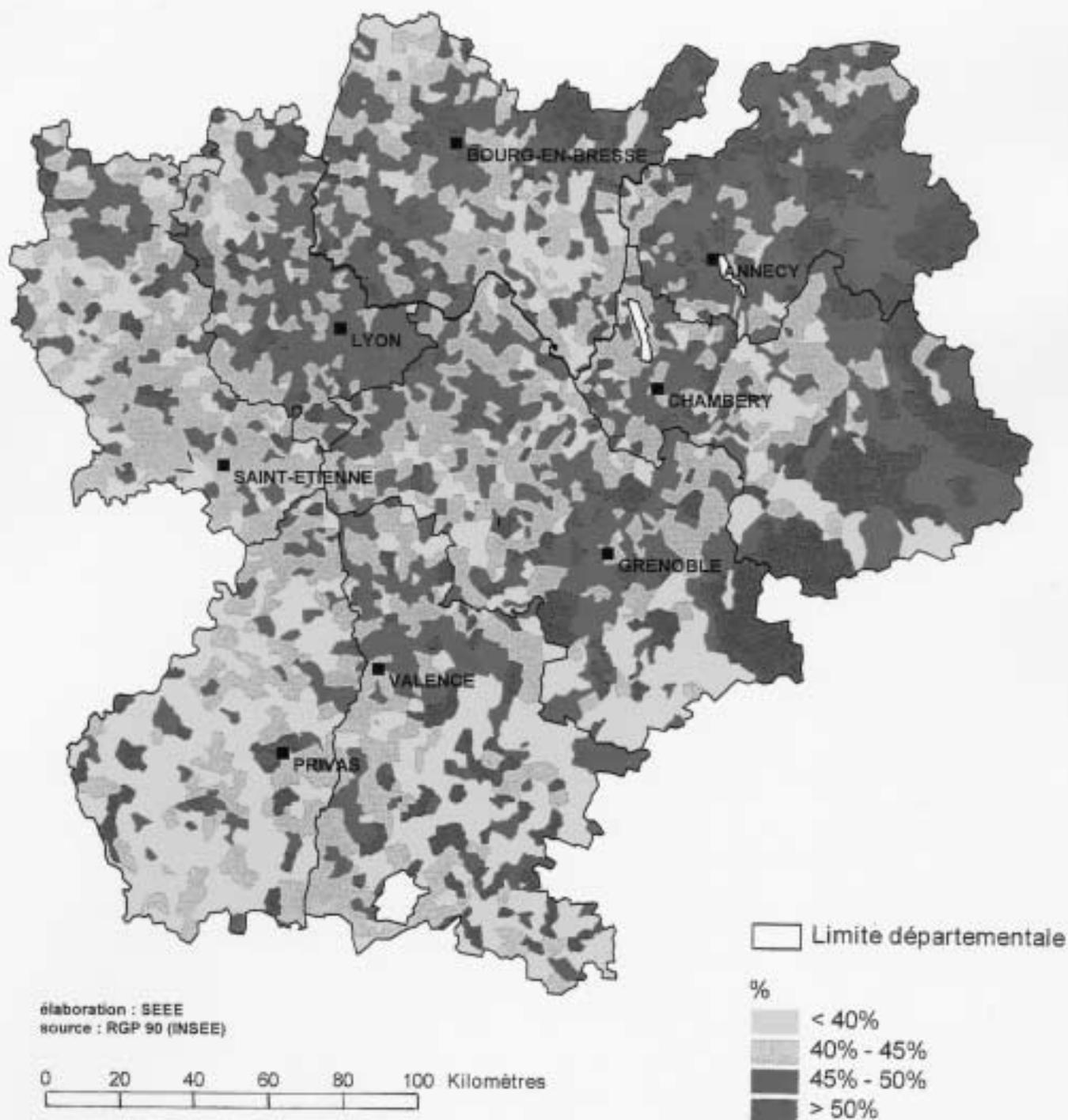
- Une **région moderne**, bien positionnée sur les champs d'activité en pointe, avec un **tertiaire solide** (64% des actifs), un potentiel de recherche-développement de niveau international (le second en France), structuré autour de Lyon et Grenoble, un secteur des services aux entreprises dynamique...
- Dans le domaine des services, Lyon domine l'espace régional sur trois plans :

Plan quantitatif : la part de l'emploi au service des entreprises y est supérieure à son poids économique

Plan qualitatif : l'offre est très diverse, tous les domaines sont représentés

Nature des services : prestations à forte valeur ajoutée qui s'adresse à une clientèle très diversifiée

## Taux d'activité dans la population totale en 1990



- La composante des **services financiers** apparaît encore relativement en retrait.

Toutefois Lyon regroupe les directions bancaires régionales et apparaît comme le lieu de rendez-vous des banques de l'Europe du Sud en province, notamment pour les fonctions de banque commerciale.

- Une **agriculture** peu génératrice d'emplois (3,6 % de l'emploi total contre 6,8 % France entière), mais jouant un rôle important pour l'équilibre du territoire, et bénéficiant d'une forte reconnaissance de qualité dans certaines productions (produits laitiers, fruits, vins et alcools...)
- Une région pilote dans les **activités de l'accueil** - le potentiel touristique de la région est son premier facteur de notoriété : premier domaine skiable mondial, deux tiers des stations de ski françaises, deux parcs nationaux et quatre parcs régionaux; un tourisme lacustre et thermal important, une gastronomie réputée, une capacité d'accueil de congrès de premier ordre et diversifiée (350 congrès par an)

---

## ORIENTATION

La volonté de consolidation de Lyon comme pôle de commandement tertiaire ainsi que la concentration d'industries de pointe et la présence d'une forte activité touristique en Rhône-Alpes, supposent le renforcement de l'accessibilité globale de la Région.

L'éclatement de l'espace économique rhônalpin et l'ambition d'un développement régional équilibré supposent par ailleurs une bonne articulation entre les réseaux de transport régionaux et les réseaux nationaux, européens et intercontinentaux.

---

## 5. DYNAMIQUES ET POTENTIALITÉS DE DÉVELOPPEMENT

---

### Points clés

- Une croissance économique projetée à 2,4 % en moyenne par an entre 1995 et 2015
  - Un dynamisme constant des activités motrices
  - Une intensification des relations entre pôles industriels complémentaires
- 

### Faits et chiffres

- Des scénarios de croissance de l'économie nationale permettent d'envisager, pour la région Rhône-Alpes qui présente une structure économique comparable à celle de la France, une croissance annuelle moyenne comprise entre 1,3 et 3,4 % de son PIB sur la période 1995-2015. On retiendra **une hypothèse de référence moyennement optimiste : +2,4 % par an** sur la période d'étude, avec une variante haute apportant un surcroît de croissance de 0,8 % par an.
  - Une **croissance économique qui pourrait être supérieure au taux moyen** si les industries motrices (chimie, parachimie et matériaux, travail des métaux, construction mécanique et électrique) et les atouts tertiaires (recherche/développement, services aux entreprises, tourisme et loisirs) de la région sont valorisés.
  - Une **telle valorisation** repose sur la mobilisation des hommes et des structures, et sur l'intensification des relations entre les différents pôles industriels complémentaires d'un tissu économique spécialisé, qui **présente une dépendance forte aux services de transport**.
  - La croissance de la productivité atténuera les effets positifs sur l'emploi de la croissance de la valeur ajoutée. Cependant ces gains de productivité ne suivront probablement pas un rythme aussi élevé que celui constaté sur la période 1987-1994 (+1,8 % par an).
- 

### ORIENTATION

Le rôle des infrastructures de transports en Rhône-Alpes est fondamental pour un positionnement de ses activités de haute technologie et pour la consolidation d'une croissance économique durable, dans le cadre d'une économie de plus en plus mondialisée.

Une meilleure exploitation de la position frontalière de la Région, contribuant à accélérer les dynamiques d'excellence régionale, est aujourd'hui rendue possible par l'intégration européenne.

## 6. ORGANISATION DES ENTREPRISES ET DES MARCHÉS

---

### Points clés

- Une mutation du tissu économique qui privilégie la haute valeur ajoutée, l'intégration des processus de production, les flux tendus et la souplesse de l'organisation logistique.
  - Un potentiel significatif de développement des relations inter-entreprises entre Rhône-Alpes et l'Italie du Nord, mais dépendant fortement de l'amélioration de l'offre de transport.
- 

### Faits et chiffres

- Depuis une quarantaine d'années, la région Rhône-Alpes a bénéficié de mutations continues qui ont principalement porté sur :

Les infrastructures de transport, rendant la région plus accessible de l'extérieur

Les structures de production, et les nouvelles technologies: nouveaux équipements, produits plus fins, partenariat élargi aux sous-traitants, flux tendus, internationalisation des capitaux et d'une grande partie des étapes du processus de production. Malgré tout, la structure sectorielle de l'industrie a peu changé.

La prise en compte globale de la production-distribution par la logistique. Malgré l'emploi de l'outil informatique à tous les niveaux, cette évolution pourrait être bientôt contrainte par une offre de transport insuffisante :

### L'internationalisation des marchés

- Les marchés tendent à se diversifier et à s'éloigner des lieux de production finale.

**La route** est préférée parce que plus rapide, plus souple et permettant un transport de bout en bout sans rupture de charge.

**Le fer** apparaît réservé aux transports massifs et réguliers. À titre d'exemple, sur la relation France-Italie :

- certains trains directs avec l'Italie (Caterpillar) ont transporté jusqu'à 15 000 tonnes de pièces détachées en 1995.
- Depuis le 9 juin 1996, NOVATRANS a lancé une ligne régulière Lille (Saint-Sauveur) à Turin et Novare<sup>1</sup> avec des trains nocturnes qui roulent à 120 km/h et effectuent le trajet en 18 ou 22 heures selon le sens.

- **Le transport combiné du fret par conteneurs intéresse les industriels** de la région, tandis que la mise en place d'un **service d'autoroute ferroviaire** ne retient leur attention que comme un des moyens permettant de limiter le trafic de transit routier.

---

<sup>1</sup> Turin et Novare sont des points de connexion vers 13 terminaux du Sud et du Nord-Est de l'Italie

## Organisation des principales filières régionales

- Filière Chimie, Parachimie, Pharmacie :

23 % des exportations de la région

Formation importante pour des emplois très qualifiés (nombreux cadres) : 1/4 de la recherche-développement française du secteur est implanté en Rhône-Alpes

La chimie fine recherche surtout la flexibilité des unités de production (plus que les prix, **les délais constituent un avantage concurrentiel**).

- Filière Métal-Mécanique :

31% des exportations régionales

Surtout localisée dans l'Isère et le Rhône

Importante sous-traitance régionale ou étrangère

Localisations concentrées par spécialités

**18% des emplois dans des entreprises à participations étrangères**

- Filière Construction électrique et Technologies de l'information :

**Les 10 premiers groupes mondiaux de l'électronique sont en relation avec les entreprises Rhône-alpines**

Les entreprises travaillent avec plus de 250 donneurs d'ordres du secteur électronique

Sous-traitance experte travaillant en partenariat et répartie dans l'ensemble de la région

A subi de fortes restructurations et mutations (les technologies employées changent rapidement)

- Tourisme :

Le niveau de l'activité touristique de Rhône-Alpes est globalement élevé (2e rang national). Il représente 6,5% du chiffre d'affaires global de la Région.

La répartition de la fréquentation, relativement équilibrée entre l'été et l'hiver est une spécificité de Rhône-Alpes.

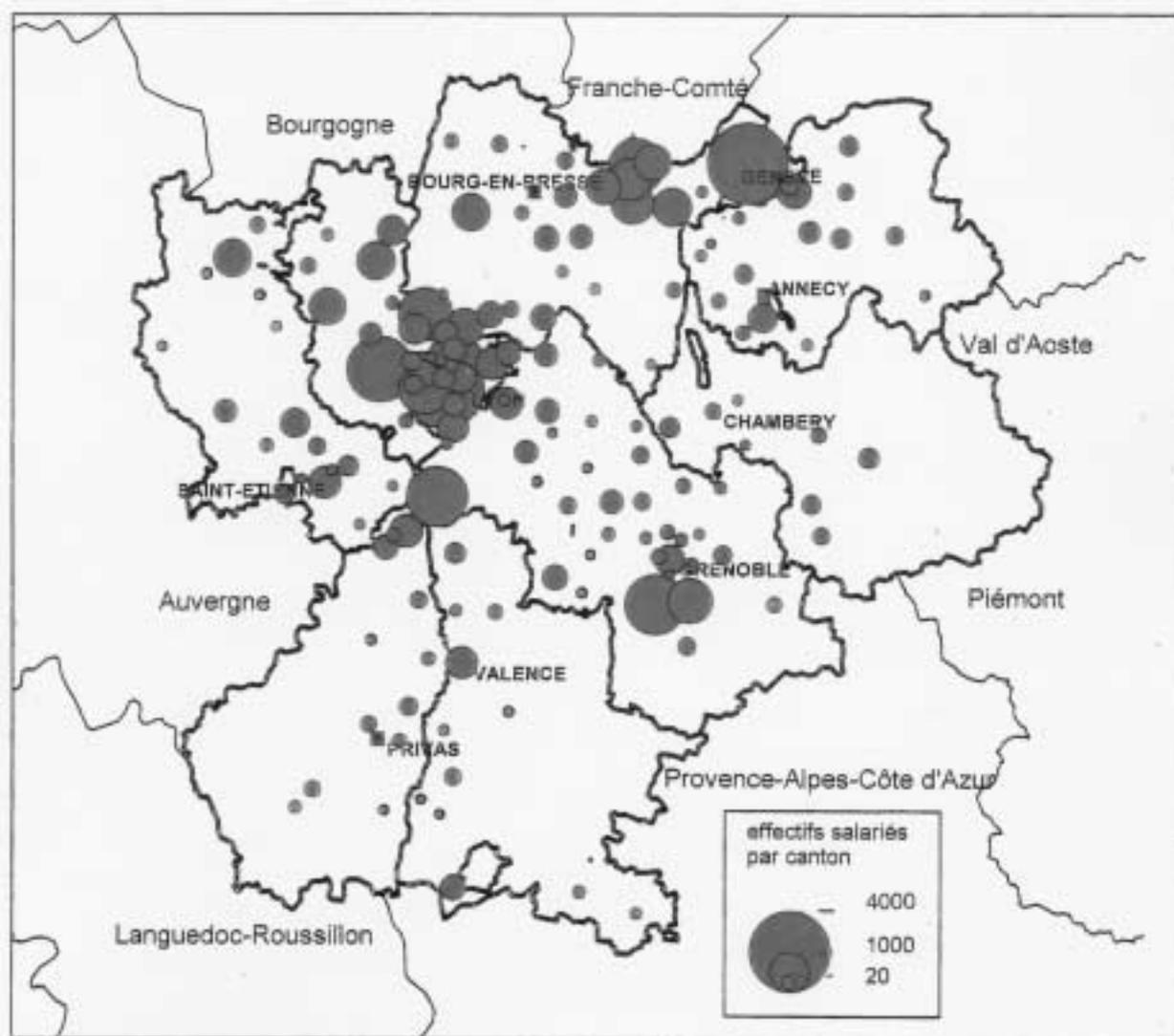
La zone de montagne (Alpes et Ouest de la Région) capte l'essentiel de cette fréquentation : environ 70% sur l'année et 90% durant la saison hivernale.

Avec 5% de la fréquentation touristique, et 350 congrès annuels, le tourisme d'affaire occupe une place importante (10% du chiffre d'affaires de l'activité).

Le tourisme urbain occupe également une place non négligeable et pourrait être largement développé.

Globalement, l'offre touristique rhônalpine a bénéficié d'un très gros effort de gestion, d'adaptation aux clientèles et de renouvellement des équipements, dont les effets sont pour l'instant demeurés très faibles.

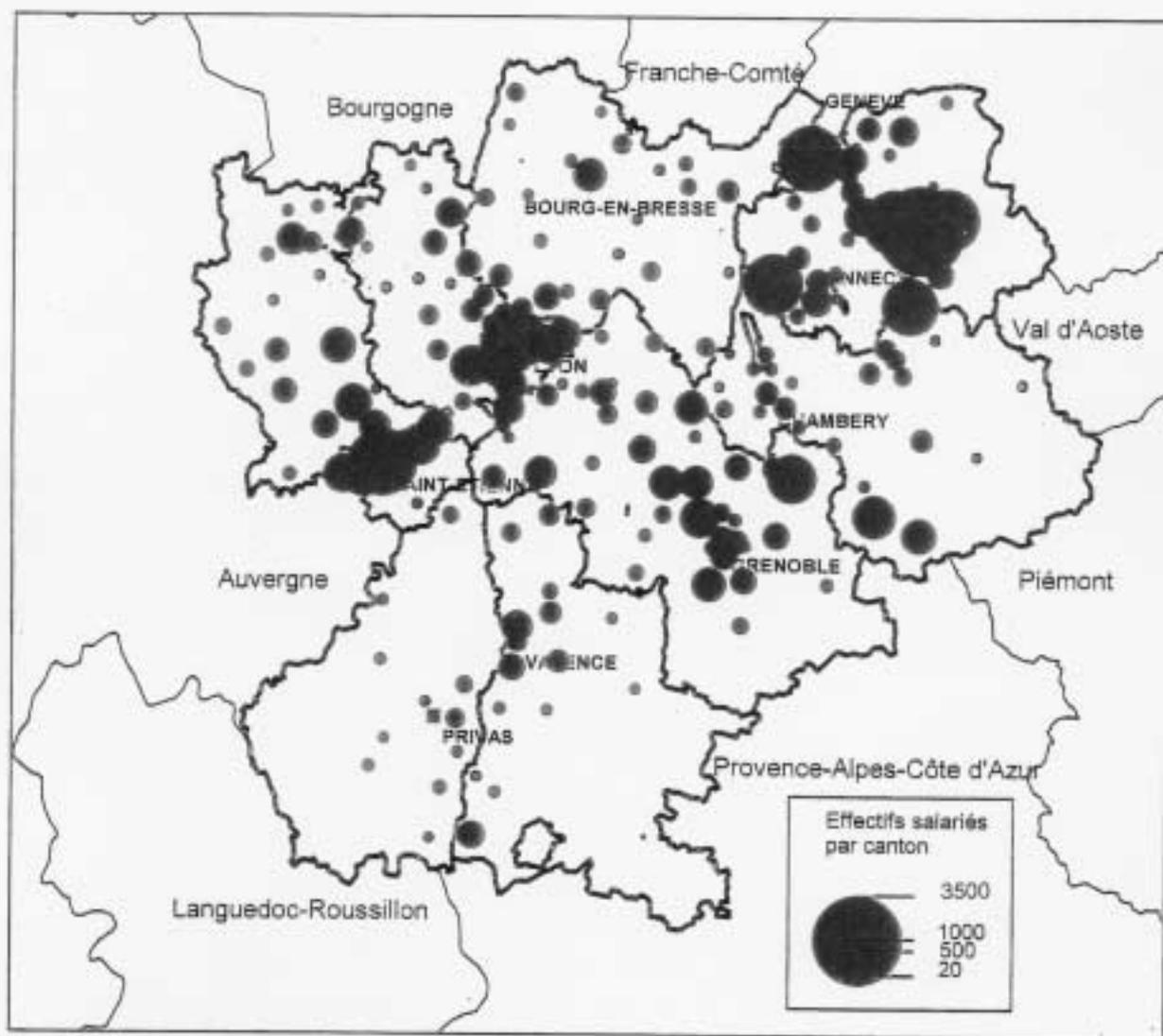
# Chimie



Élaboration : SEEE

Source : SESSI 95

## Travail des métaux

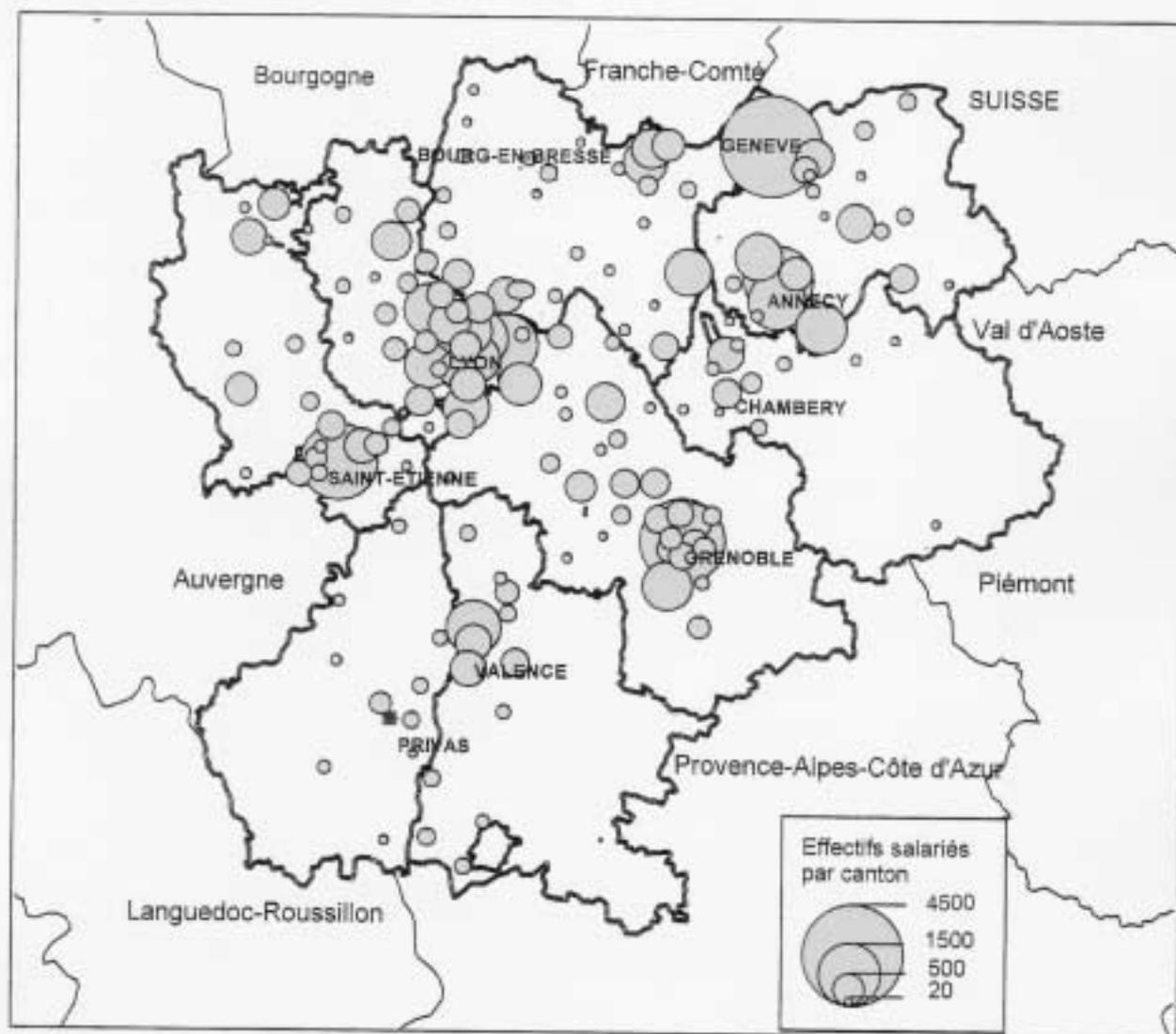


Élaboration : SEEE

Source : SESSI 95

0 20 40 60 80 100 Kilomètres

## Industries mécaniques

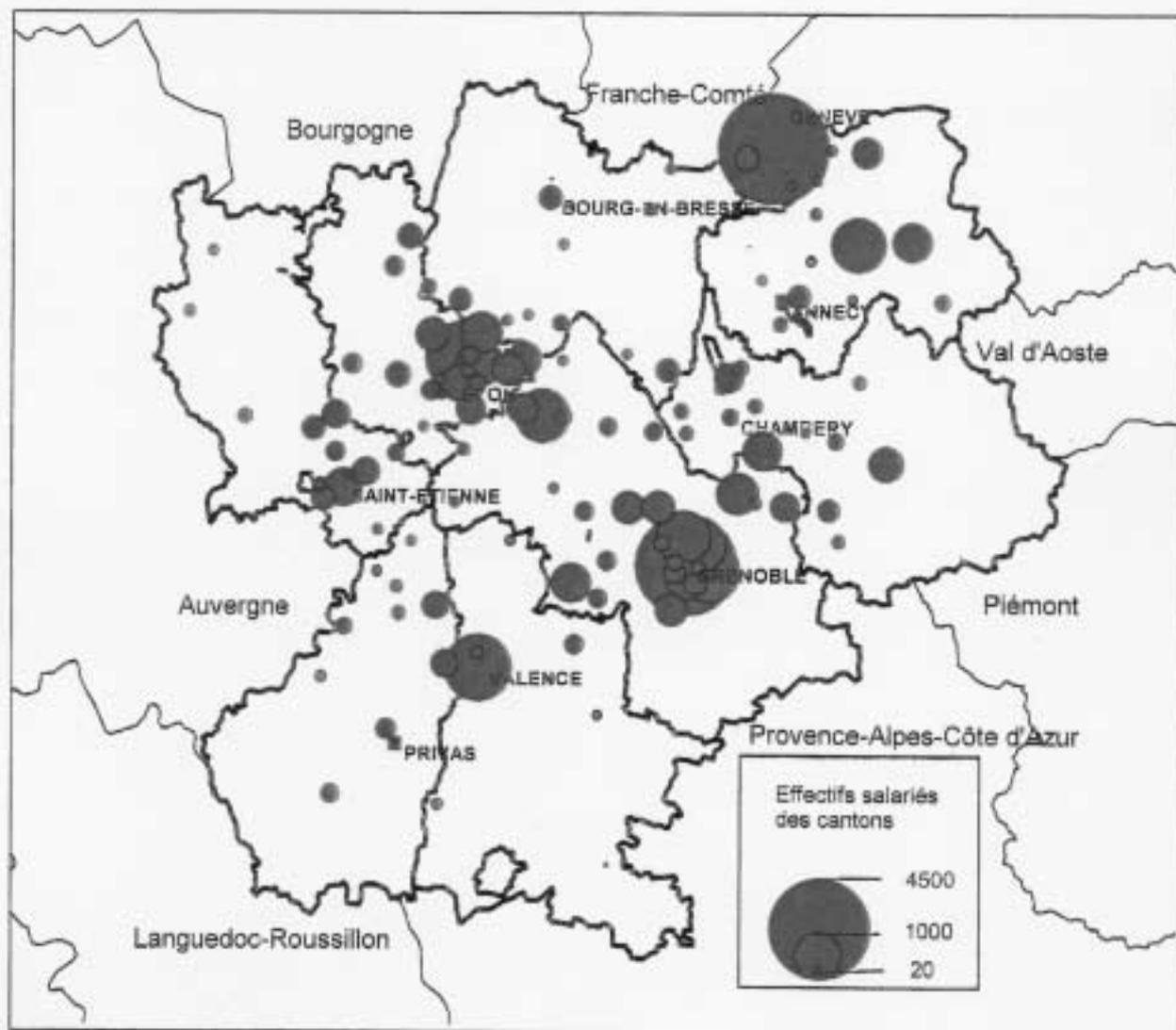


Élaboration : SEEE

Source : SESSI 95

0 20 40 60 80 100 Kilomètres

## Matériel électrique et électronique

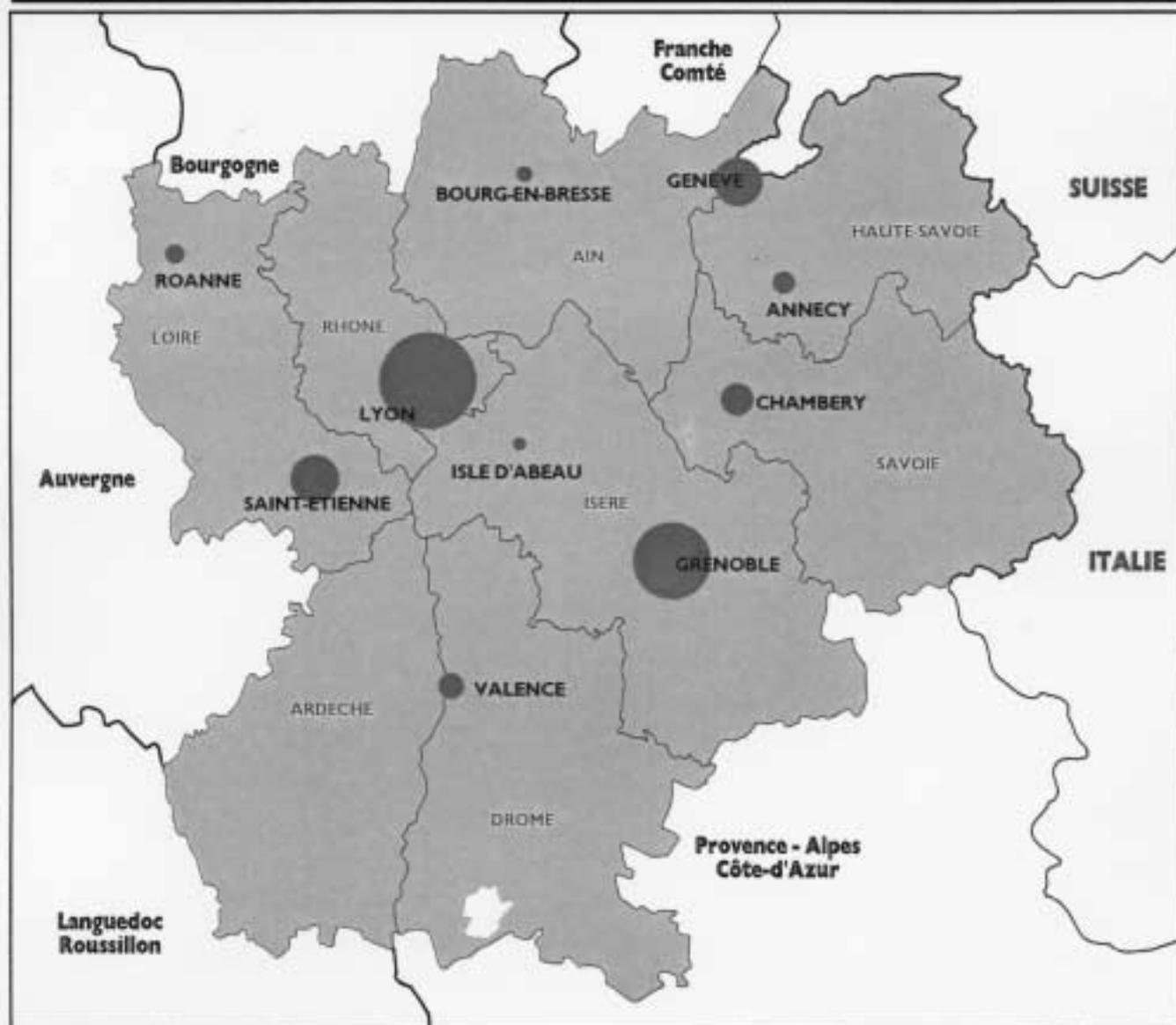


Élaboration : SEEE

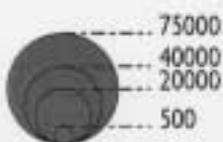
Source : SESSI 95

0 20 40 60 80 100 Kilomètres

## Structures universitaires et centres de recherche



Effectifs étudiants



Élaboration : GIP d'après carte SSEE  
Source : INSEE/SGAR

- Production abstraite et Universitaire :

Recherche et développement : 23 300 emplois dont 73% dans les entreprises

2<sup>ème</sup> région innovante de France, avec 16% des brevets déposés

Pour devenir une Eurorégion, Rhône-Alpes doit continuer à développer les synergies entre les différents pôles de services de production abstraite.

Les points faibles de la région, dans ce domaine, sont les services marketing et financiers. Lyon, qui a été la 1<sup>ère</sup> place boursière régionale de France, n'a plus aujourd'hui que des fonctions limitées dans ce domaine.

---

## ORIENTATION

L'amélioration de l'offre de transport intéresse toutes les filières régionales, de façon directe en diminuant les temps de parcours, ce qui est fondamental pour les activités à haute valeur ajoutée, ou de façon indirecte en favorisant l'insertion globale des industries régionales dans le tissu européen et mondial.

Elle est nécessaire, notamment dans le Sillon Alpin, pour développer des liens entre bassins industriels isolés et ainsi favoriser l'intégration régionale des activités, atout prioritaire dans la compétition internationale.