

2. SEEE a donc identifié cinq filières économiques dynamiques :

- tourisme
- chimie, parachimie, pharmacie
- metal-mécanique
- construction électrique et technologie de l'information
- production abstraite et universitaire

Ces cinq filières sont bien les principales « porteuses de croissance et d'emplois » des 25 années à venir et pour lesquelles le projet Lyon Turin est un élément de croissance essentielle (cf. infra « Les effets du projet sur l'emploi »).

De ce point de vue, SEEE explique bien que le Lyon Turin en tant que variable transport et projet d'équipement du territoire régional répond bien à une offre d'activités (les filières) existantes et en développement, élément d'une offre territoriale plus globale. Le fait est néanmoins que l'offre d'activités ainsi définie nécessiterait des investigations complémentaires pour apprécier plus finement l'adéquation avec l'offre de transport.

Au delà, il n'est pas certain que ces filières soient aussi celles qui généreront les déplacements en T.G.V. et TERGV.

Certes la filière touristique, les métiers de la recherche-développement, ceux de la production abstraite, de l'enseignement et de la formation universitaires, etc... « mettent en scène » des activités et des établissements fortement utilisateurs de transport car nécessitant de la mobilité.

Cela étant, et l'exercice d'appréhension de la demande le met bien en évidence (cf. point 2.2. ci-après), ces filières recouvrent des activités, des structures, des marchés, ... totalement diversifiés et dont la réactivité aux offres de transport est multiple.

Ce constat très général (et pour cause) justifierait que les promoteurs du projet Lyon Turin, qui sont aussi les responsables de l'Aménagement du Territoire et de l'organisation de l'offre territoriale (existante, à venir et souhaitée) procèdent à cinq études, improprement dénommées ici « de marché ».

Ces études ou investigations spécifiques auraient pour objet de préciser la nature des offres d'activités (les filières) et des demandes qu'elles induisent : plus précisément quelles sont les structures qui composent ces filières, quels sont leurs marchés, clients, fournisseurs, ce qu'elles produisent (produits et/ou services) sur quels territoires, comment, quand, à quels coûts,... et quelles sont leurs attentes en matière de transport ?

Remarque : Il doit être entendu ici qu'il ne s'agit pas de « lancer des études pour en lancer », conclusions souvent classiques et « obligées » des bureaux d'études eux-mêmes.

Cette proposition intervient à la lecture de l'étude SEEE et de celle de la SEMALY.

Si vraiment les cinq filières identifiées sont celles qui généreront demain la croissance et les emplois de la Région Rhône Alpes et participeront de la rentabilité du projet Lyon Turin, il paraît utile aux moments successifs de définition de l'offre de transport de mieux mesurer leurs attentes et leurs projets.

L'exercice présenté au point 2.3 ci-après est une première approche à titre d'illustration, il mérite, au regard du projet, d'être développé plus précisément sur ces cinq filières.

3. La mise en parallèle des deux études conduit aussi à proposer de reconsidérer certaines offres de transport (et par conséquent leurs fréquences, les interconnexions, ...) en fonction d'une « lecture » et d'une appréhension de l'offre territoriale globale.

Cette proposition concerne notamment les relations suivantes :

- Lyon - Genève (mission internationale), qui doit relever d'une offre régionale (même si dans les faits, elle empruntera une ligne T.G.V. et sera bien une mission internationale)
- Sud France (Marseille/Montpellier) - villes du Sillon Alpin Nord (mission nationale), qui est aussi une relation à promouvoir dans une logique d'échanges inter-régionaux (cf. infra point 3.3)

En outre, il est essentiel que le principe de l'offre qui propose « au moins un arrêt dans une gare nouvelle de Rhône Alpes (Lyon Satolas, Savoie Dauphiné, Rhône Alpes Sud) des missions T.G.V. longues distances » soit garanti. C'est la seule réelle condition qui permettra aux territoires de la Région de s'ouvrir vers l'Italie et réciproquement.

Ainsi, alors que l'offre « régionale » directement « rattachée » à l'international apparaît bien limitée : une configuration « Lyon - Turin - Milan » sur 10 au total (représentant 25 à 35 missions par sens)...

... la garantie du principe de l'offre évoqué ci-dessus permet d'appréhender l'offre transfrontalière de la manière suivante :

- Paris - Rhône Alpes - Turin - Milan
- Paris - Rhône Alpes - Gènes
- Paris - Rhône Alpes - Venise
- Paris - Rhône Alpes - Rome
- Paris - Rhône Alpes - Genève (3h00 au lieu de 3h30)
- Bruxelles - Rhône Alpes - Milan
- Lille - Rhône Alpes - Milan
- Lyon (Rhône Alpes) - Turin - Milan
- Lyon (Rhône Alpes) - Genève
- Genève - Rhône Alpes - Milan

ainsi que :

- Paris - Rhône Alpes - Naples
- Barcelone - Rhône Alpes - Rome
- Bruxelles - Rhône Alpes - Rome
- Londres - Rhône Alpes - Rome

C'est donc à la condition d'un arrêt systématique en Rhône Alpes que l'offre transfrontalière sera jugée crédible.

2.2.4. Premiers éléments de conclusion sur l'adéquation entre les deux offres

- **Les conditions d'une adéquation optimale :**

Au delà des remarques et précisions exposées ci-dessus (2.2.3), on constate à l'issue de cet exercice que les conditions d'une adéquation entre l'offre de transport (le projet Lyon Turin et ses composantes fonctionnelles) définie par la SEMALY et l'offre territoriale (enjeux d'aménagement et de développement) identifiée par SEEE sont bien remplies.

En résumé, à la question posée : « comment l'offre de transport Lyon Turin peut-elle valoriser l'offre territoriale ? », l'analyse des études permet de répondre sur deux points principaux :

- d'une part **en ouvrant les espaces de projets, les zones de développement démographiques, les villes de Rhône Alpes, ... vers l'extérieur** et notamment:

- l'Italie du Nord

Si aujourd'hui la relation Rhône Alpes - Italie du Nord est particulièrement favorable au mode routier (90% des trafics), une offre ferroviaire plus fréquente et améliorée devrait pouvoir capter de nouvelles parts de marché.

Outre les relations au départ de Lyon, c'est l'ensemble des relations internationales qui devraient profiter à la Région si le principe d'arrêter toutes les missions internationales dans l'une ou l'autre des 3 gares de Rhône Alpes est assuré.

Cette nouvelle offre disponible en Rhône Alpes répond à une demande aujourd'hui existante qui s'exprime notamment par le développement des relations transfrontalières de tous ordres, notamment économiques et commerciaux, culturels et institutionnels, universitaires et de recherche, ...

L'objectif affiché de la part des responsables de l'Aménagement du Territoire d'aller vers la constitution d'un espace économique transfrontalier nécessite ces améliorations de relation avec l'Italie du Nord, qui permettra au fort potentiel de relations inter-entreprises identifié de se concrétiser.

-la région parisienne et le Nord de la France

Les caractéristiques de l'économie régionale, l'existence de filières porteuses dans l'industrie, le tertiaire, la recherche, ... la position et le poids font de Rhône Alpes une Région totalement ouverte aux échanges de savoir-faire et commerciaux avec Paris, l'Ile de France et les régions du Nord. Ces échanges existent et se développent. Ils concernent pour l'essentiel la grande Région Urbaine de Lyon mais aussi les territoires, agglomérations et villes des Alpes (ce sont plus de 3 millions de voyageurs par an qui utilisent le mode ferroviaire sur ces relations).

A cela s'ajoutent des volumes de clientèles touristiques très importants dont l'origine est principalement l'Ile de France et la destination les Alpes. Pour faire face à ces échanges de plus en plus nombreux et pour capter des parts de marché supplémentaires sur la route, le projet Lyon Turin intègre une dimension supplémentaire, celle d'améliorer les relations avec Paris par le biais d'une desserte interne au Sillon Alpin.

L'objectif affiché par le projet « d'absorber les très importants trafics à destination des stations de ski et de mieux absorber les pointes touristiques » se traduit par la création de missions quotidiennes vers les vallées alpines » qui répondent bien au double enjeu des territoires alpins : favoriser les relations professionnelles et touristiques.

- d'autre part, **en assurant des liaisons entre ces pôles et entre les pôles et les villes de Rhône Alpes.**

Des divers éléments passés en revue par SEEE, il ressort clairement que l'essor démographique à venir, portant essentiellement sur la RUL et le Sillon Alpin, devra être accompagné d'une politique des transports régionaux à laquelle le Lyon Turin participe par la réalisation de missions intercités et TER.

La structure territoriale (économique, urbaine, ...) actuelle de Rhône Alpes (espaces majeurs, agglomérations et villes moyennes, territoires périurbains et rurbains, ...) génère de nombreux déplacements quotidiens en région essentiellement captés par la route, du fait de réseaux routiers et autoroutiers de qualité et d'une insuffisance évidente de l'offre ferroviaire.

Face à ces caractéristiques et tendances démographiques, économiques, de mobilité, ... les institutions et acteurs publics ont défini des politiques d'Aménagement du(de leur) Territoire visant à une structuration de l'espace régional à partir de la recherche d'équilibres territoriaux, de relations améliorées entre territoires, de polarisation du développement sur des secteurs prioritaires (espaces à enjeux) et de valorisation des territoires intermédiaires et périphériques.

C'est dans ce contexte que le projet Lyon Turin a été établi : il répond à une demande existante concernant près d'un million de voyageurs par an en offrant une majorité de relations TERGV et TER permettant :

- de relier l'Est et l'Ouest de la Région (TERGV Lyon - Grenoble, Lyon - Sillon Alpin, Lyon - Genève, Saint Etienne - Grenoble, Saint Etienne - Sillon Alpin, TER Lyon- Grenoble),

- de desservir les agglomérations du Sillon Alpin (TERGV Grenoble - Genève, TER Grenoble - Chablais), et les vallées alpines (TERGV Lyon - Maurienne/Tarentaise, TER Chambéry - Tarentaise, Chambéry - Maurienne).

Il concerne par ailleurs les espaces, territoires et agglomérations « périphériques » au projet : TER Valence - Sillon Alpin, Bourg-en-Bresse - Lyon.

- enfin, **en affirmant les fonctions d'articulation de Satolas et de la Combe de Savoie** au titre des principes de l'offre de transport, le projet apparaît comme un élément dynamisant du futur développement de ces secteurs.

Cela étant, si une adéquation entre le pôle de transport de Satolas et les opportunités de développement liées dans un périmètre élargi de l'Est lyonnais (d'Ambérieu à l'Isle d'Abeau) apparaît assez facilement, elle sera plus difficile en Combe de Savoie du fait d'une offre territoriale qui n'est pas encore matérialisée et d'une offre de transport (dessertes, articulation), moins « utile et rentable » que celle de Satolas.

La proximité de l'agglomération de Lyon, la richesse d'activités existantes dans un rayon de 30 km, le positionnement du secteur de Satolas « au coeur » de la Région, l'existence des trafics aériens et ses perspectives de développement sont autant d'éléments dont ne peut se prévaloir la Combe de Savoie, dont le développement futur relèverait alors d'un plus long terme.

Cette dernière remarque sur la Combe de Savoie comme potentiel pôle de développement économique peut être étendu au site d'Ambérieu et à l'éventualité d'une Autoroute Ferroviaire qui cumulent deux caractéristiques :

- une vocation logistique existante et « au développement évident » à moyen/long terme
- de forts aléas concernant l'Autoroute Ferroviaire.

Enfin concernant les sites de Chambéry, Annemasse, Vénissieux et Grenoble - Gières, l'analyse des études conduit à considérer que si des potentialités existent, elles ne seront développées que localement parallèlement à des hypothèses puis des réalisations progressives d'offres ferroviaires T.G.V., TERGV et TER.

- Au delà de ces quelques remarques, le chapitre de l'étude SEEE sur « la cohérence du projet avec les perspectives d'aménagement et de développement » (qui sont largement constitutives de l'offre territoriale en devenir) peut même être repris au regard de l'analyse de l'offre de transport définie par SEMALY :

« Le projet (...) apporte (...) une réponse aux principaux points de vue régionaux, départementaux et locaux en matière d'aménagement et de transport (...) en contribuant en particulier :

- au renforcement des complémentarités avec Genève et l'Italie,
- à une meilleure maîtrise du trafic fret,
- au rapprochement des zones alpines et de la vallée du Rhône (y compris Saint Etienne si une action spécifique est mise en place)
- à la structuration du Sillon Alpin
- à l'affirmation de pôles de transport et de développement majeurs : Satolas, Combe de Savoie, Ambérieu et Rovaltain ».

- **Dès lors, il est possible de conclure que le Lyon Turin pris dans l'ensemble de ses composantes répond bien aux enjeux d'aménagement régionaux et à l'offre territoriale existante et projetée.**

Une condition essentielle toutefois doit véritablement être remplie pour développer une offre crédible en Région : celle de la garantie des principes de l'offre, notamment pour ce qui concerne les arrêts systématiques dans l'une des trois gares de Rhône Alpes qui est la seule réelle condition qui permettra aux territoires de la Région de s'ouvrir vers l'Italie et réciproquement.

De même, les secteurs de Satolas, de la Combe de Savoie et du Rovaltain, qui sont affichés comme des espaces à enjeux, points d'ancrage prioritaires du développement en Région ne seront eux-aussi crédibles dans le cadre d'une offre territoriale cohérente et hiérarchisée que s'ils bénéficient réellement de fréquences T.G.V.

- **Vers une adéquation entre offre et demande territoriales**

Après la vérification de la pertinence des offres, la question maintenant est de savoir si cette offre de transport répond aussi à une demande ?

Les études SEEE et SEMALY y répondent partiellement en ce qui concerne la desserte interne du Sillon Alpin, l'accessibilité à Paris et sa région depuis la zone alpine (et inversement de Paris vers les vallées touristiques) et les relations internationales (en transit en Rhône Alpes ou ayant comme origine /destination la région et ses agglomérations).

Les demandes actuelles existent et iront en s'amplifiant. En faisant le pari de probables reports modaux, une demande prévisible est identifiée.

Enfin, en assurant de nouvelles liaisons (dans de meilleurs conditions), le projet Lyon Turin peut générer une nouvelle demande «stimulée».

Ce sont ces trois types de demande (existante, projetée et recherchée) qui ont été « testés » à l'occasion d'entretiens avec des acteurs socio-économiques régionaux.

2.3. PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DES ENTRETIENS

- En les combinant, les entretiens conduits par BETURE CONSEIL aident à identifier les éléments et apports essentiels du projet de liaison transalpine Lyon Turin du point de vue de la demande exprimée et qu'ils susciteront.

Si le « panel » enquêté est loin d'apporter toutes les garanties de représentativité « classiques », il constitue néanmoins un éclairage local sur la façon dont est perçue la nouvelle offre de transport.

On y retrouve bien entendu les vocations ou usages futurs du projet, dans l'ordre d'importance accordée par les personnes rencontrées à l'occasion des entretiens. On se référera au point 3 pour des appréciations et illustrations plus précises et appliquées à telle ou telle entreprise, tel ou tel secteur d'activité ou territoire de la Région.

- Sont donc proposés ci-après des regroupements des positions et réactions d'acteurs très divers dont il ressort :

1- la vocation internationale du projet et l'utilité de relier la Région Rhône Alpes et l'Italie du Nord (Turin, Milan, plaine du Po) pour les entreprises (commerce, maintenance, fournitures, ...), les universités, les prestataires de services et les populations.

Lyon Turin est prioritairement considéré comme un projet international (la connaissance de l'ensemble du projet est par ailleurs limitée). La part à l'export des entreprises est croissante, l'Italie et au delà l'Europe de l'Est sont des marchés en développement et potentiellement très porteurs. Outre ce premier aspect fondamental, les acteurs rencontrés soulignent systématiquement les relations économiques et de savoir - faire qui leur sont liées avec les entreprises italiennes. L'importation de technologies, de machines, de fournitures ... (exemple : plasturgie, emballage, miroiterie, ...) va croissante et nécessite de plus en plus d'échanges de personnes. Ainsi, si l'Italie est bien le premier partenaire commercial de Rhône Alpes, c'est plus pour répondre à des besoins d'échanges induits de personnes physiques et de savoir-faire que le Lyon Turin a une utilité évidente.

La deuxième série d'arguments mis en avant par les acteurs institutionnels, socio-économiques, universitaires, ... concerne la compétition relative qui est en train de se développer entre les grandes régions d'Europe et qui conduirait presque à penser que « le Lyon Turin n'est pas une condition suffisante au développement des entreprises et de la Région Rhône Alpes mais que sans Lyon Turin la Région et ses entreprises reculeraient de toute évidence, et au premier chef, les secteurs du tourisme, du commerce et des affaires ».

Renforçant ce premier élément avancé du côté français, les attentes « des italiens » semblent réellement fortes et rendent nécessaire la promotion d'un projet commun tel que le « Lyon Turin ».

De fait, il apparaît assez clairement que si les Alpes semblent être une barrière naturelle à un niveau national, elles sont fédératrices et constitutives d'une communauté de destins (et d'échanges) au niveau local. Lyon et Turin en sont les capitales internationales et il importe qu'elles soient reliées dans de très bonnes conditions.

2- le besoin d'accélérer les relations avec PARIS est le deuxième intérêt majeur du Lyon Turin pour les villes du Sillon Alpin d'une part (relations professionnelles quotidiennes à l'année, accès aux « hubs » ferroviaires et aériens parisiens) et les vallées et stations touristiques alpines de l'autre (relations historiquement localisées dans le temps et dans l'espace tendant par ailleurs à s'intensifier durant toute l'année).

Sur ce dernier point particulier du tourisme, on notera pour mémoire :

- l'importance du tourisme urbain et du tourisme d'affaires,
- le fractionnement croissant des vacances et le développement des courts séjours qui nécessitent des temps de transport très limités et des accès directs à privilégier,
- une connaissance des gisements de clientèles à préciser et dont les comportements varient face aux offres de transport proposées, à leurs origines et destinations (les rhônalpins et le TER, les parisiens et le T.G.V., les étrangers et l'interconnexion à Satolas, ...),
- l'avantage des interconnexions en gares de centre ville (temps d'attente valorisés)
- et la réalité actuelle d'offres de transports collectifs de desserte des vallées et stations peu lisibles et à améliorer à l'occasion du projet Lyon Turin.

3- ouvrir la région Rhône Alpes sur le Grand Sud Est est certainement le troisième apport majeur du projet.

L'intérêt de rallier Marseille, de bénéficier de meilleures relations avec Sophia Antipolis, Nice, Aix-en-Provence, Montpellier, leurs entreprises de haute technologie et centres de recherche et universitaires... est effectivement souligné localement, la nature des entreprises et des secteurs porteurs présents en Rhône Alpes expliquant largement ces nouveaux besoins de relations.

Force est de constater par ailleurs qu'elles étaient jusqu'à présent très longues et compliquées et se faisaient par mode routier dans une très grande proportion.

4- concernant les apports régionaux du projet Lyon Turin (amélioration des relations ferroviaires entre les villes et agglomérations de Rhône Alpes, desserte des territoires, ...), la diversité des entreprises, des acteurs et des utilisateurs potentiels conduit à envisager des effets particulièrement nuancés.

Le fait est que les usages et les utilisations d'une offre de transport ferroviaire régionale seraient très différents selon les types d'entreprises, institutions et établissements (grandes entreprises, PME, ...) et les politiques commerciales qu'ils développent (politique de proximité pour certains secteurs (banque, université, ...), politique de développement quasi-exclusivement à l'export pour d'autres, ...).

A titre d'exemples, on peut supposer qu'un chercheur grenoblois ou un cadre d'une administration d'Annecy (dont les bureaux seraient par ailleurs facilement reliés à une gare du réseau régional) seraient susceptibles de « consommer » une offre de transport intercités rapide et fréquente en direction de Lyon ou de Saint Etienne (sachant par ailleurs que le lieu de destination finale devra lui aussi être bien relié à la gare régionale d'arrivée). A l'inverse, le cadre ou prestataire interne d'une entreprise internationale comme Salomon n'effectue de déplacements que nationaux ou internationaux (au départ de Genève Cointrin le plus souvent).

On voit à partir de ces deux cas pratiques que l'apport et l'intérêt de la dimension régionale du Lyon Turin pour les entreprises dépendra pour beaucoup de leurs marchés, des localisations de leurs partenaires et des politiques commerciales et techniques qu'elles développent.⁽¹⁾

En outre sur un plan strictement régional, il faut noter l'**exceptionnelle qualité d'un réseau autoroutier** encore en cours d'amélioration qui permet tous les déplacements possibles entre deux villes de la Région, une ville et un aéroport, un territoire éloigné et une gare T.G.V., ... en 1h00 en moyenne avec la souplesse que confère l'utilisation de la voiture. De ce point de vue, l'intermodalité fer/route liée au projet Lyon Turin sera essentielle à son utilisation. Enfin, les acteurs rencontrés ont tous mis l'accent sur les ruptures de charges ferroviaires et/ou entre modes qui sont « insupportables », et si le T.G.V. a l'intérêt « d'un avion qui atterrit en ville » et peut justifier d'une rupture de charge, cet intérêt devient très limité pour des relations de courte distance, notamment régionales.

Reste néanmoins que la plupart du temps, les entreprises et leurs cadres et techniciens ont une réelle incapacité à se « projeter » à 10 ou 15 ans avec une offre ferroviaire régionale performante et utilisable pour des relations d'affaires.

A l'opposé de cette première catégorie d'utilisateurs, des clientèles seront certainement à privilégier pour ces nouvelles relations régionales (étudiants, captifs, relations domicile-travail, etc ...).

5- Pour finir sur les réactions enregistrées face à la nouvelle offre Lyon Turin, **certaines aspects « locaux »** ont été abordés.

Il s'agit pour l'essentiel d'améliorer ou de réaliser un certain nombre de **liaisons** en complément du projet Lyon Turin :

- Lyon - Satolas (par une liaison cadencée en site propre)
- Saint Etienne - Lyon - Satolas
- Bourg en Bresse - Lyon (par Ambérieu et par la Dombes)

⁽¹⁾ Quoiqu'il en soit, les liaisons Grenoble - Lyon et Saint Etienne - Lyon ont été souvent mises en avant.

- Valence - Grenoble (électrification puis accueil de rames T.G.V. Sud Europe-Italie-Europe du Nord)
- la desserte du Sillon Alpin avec un débouché à Annemasse (métro, ouverture sur le pays lémanique)
- Genève - Bellegarde - Oyonnax - Bourg - Mâcon (T.G.V.)

Le fait est que certains territoires restent « à l'écart » du projet Lyon Turin et que plus le projet « se densifie », plus les acteurs locaux « exigent » leur mise en relation T.G.V., et sont demandeurs de mesures complémentaires et d'une offre à étendre sans cesse.

Enfin, concernant certains **secteurs** particuliers, on retiendra :

- à propos de **Satolas** : une offre T.G.V. totalement insuffisante (9 T.G.V. par jour mal positionnés), une desserte de Satolas en intercités qui ne servira à rien si l'offre nationale ne s'accroît pas, un aéroport international de Rhône Alpes qui est celui de Genève, l'attractivité de Roissy qui sera demain à 2h15 de Satolas, le mythe de la complémentarité des aéroports régionaux

- à propos de la **Combe de Savoie** : une indifférence quant à la localisation précise de la future gare T.G.V.

- à propos d'**Ambérieu** et de la **plaine de l'Ain** : une indifférence quant à la localisation précise de la plate-forme de chargement/déchargement et d'une manière générale une certaine indifférence (par méconnaissance ? par réalisme ?) par rapport à l'Autoroute Ferroviaire sauf dans la mesure où elle participerait d'un désengorgement des axes autoroutiers, ... et néanmoins de réelles opportunités de développement dans la plaine de l'Ain, une vocation logistique affirmée et des réserves de capacités en espaces équipés ou libres dans le PIPA

6- Restent enfin **divers points** abordés lors des entretiens à la marge du projet proprement défini, mais utiles à relever au moment d'envisager l'adéquation entre deux offres et entre une offre et une demande territoriale (ces points sont par ailleurs développés ci-après).

Il s'agit notamment de :

- coupler les offres (TGV-TERGV, TGV-TER, TGV-TER-TC, TER-TU, TGV-taxis, etc ...)
- définir des offres globales par territoires cohérents/bassins de vie (ex : Mâcon-Bourg, Annecy-Aix-Chambéry-Montmélian, Grenoble-Montmélian, ...), les isochrones se recoupant largement dans le Sillon Alpin ou dans la grande région urbaine de Lyon, l'usager étant devenu un véritable consommateur face à une gamme d'offres et de produits transport (cf. supra 2.1.7)
- assurer une cohérence dans la qualité de l'offre (garantie de qualité entre T.G.V. et TER à l'image des TER allemands)

A partir des concepts précisés (2.1), de l'adéquation entre les deux offres (2.2) et de l'adéquation entre l'offre et la demande (2.3), le chapitre 3 ci-après tente de mettre en perspective les enseignements de ces différents travaux et investigations.
