



6

**Développement économique
et socio-économique ;
aménagement du territoire**

- 1 - Objet et cadre du dossier**
- 2 - Historique du projet Lyon-Turin et procédures**
- 3 - Situation actuelle des transports concernés par la liaison transalpine en Rhône-Alpes**
- 4 - Configuration du projet**
- 5 - Variantes, phasages et fonctionnalités associées**

6 - Développement économique et socio-économique ; aménagement du territoire

Page

Synthèse des perspectives d'aménagement

Annexe

- 1 - Analyse de l'existant et tendances d'évolution** **6.3**
 - 1.1 - Démographie et structure urbaine
 - 1.2 - Economie
 - 1.3 - Dynamiques et potentialités de développement
 - 1.4 - Organisation des entreprises et des marchés
 - 1.5 - Organisation du territoire

- 2 - Insertion régionale du projet et mise en perspective** **6.17**
 - 2.1 - Effets sur l'emploi
 - 2.2 - Cohérence avec les perspectives d'aménagement et de développement
 - 2.3 - Pôles de transport

PREAMBULE

Ce document a été élaboré sur les bases du rapport de synthèse des études d'aménagement et de développement conduites par le G.I.P. TRANSALPES, dans le cadre du partenariat.

La Région Rhône-Alpes est la deuxième Région de France par sa population, sa superficie mais aussi par ses activités économiques et de recherche-enseignement.

Cette situation s'explique notamment par trois atouts majeurs : un réseau urbain complémentaire à une grande métropole et structurant son territoire, une activité économique diversifiée qui s'appuie aussi bien sur les plus grands groupes français et étrangers que sur un tissu très riche de PME-PMI, des infrastructures de communications exceptionnellement modernes et performantes.

En complétant le maillage des réseaux français et européen à grande vitesse, le projet transalpin renforce la situation et l'importance de Rhône-Alpes.

En s'insérant dans le territoire régional, il est potentiellement porteur de conséquences en matière de développement économique et socio-économique, de structuration et de mise en valeur des espaces.

Le présent chapitre s'attache à identifier et évaluer les enjeux d'aménagement et les potentialités de développement liés à la réalisation des deux composantes voyageurs et marchandises, du projet.

Il comprend :

- une analyse de l'existant et des tendances naturelles d'évolution, tant du point de vue économique et socio-économique, que sous l'angle des territoires,
- une approche des conséquences du projet sur le développement économique et l'aménagement du territoire.



1.1.8

1.1.8

1.1.8

6.1

Analyse de l'existant et tendances d'évolution



6.1

Analyse de l'existant et tendances d'évolution

6.1.1

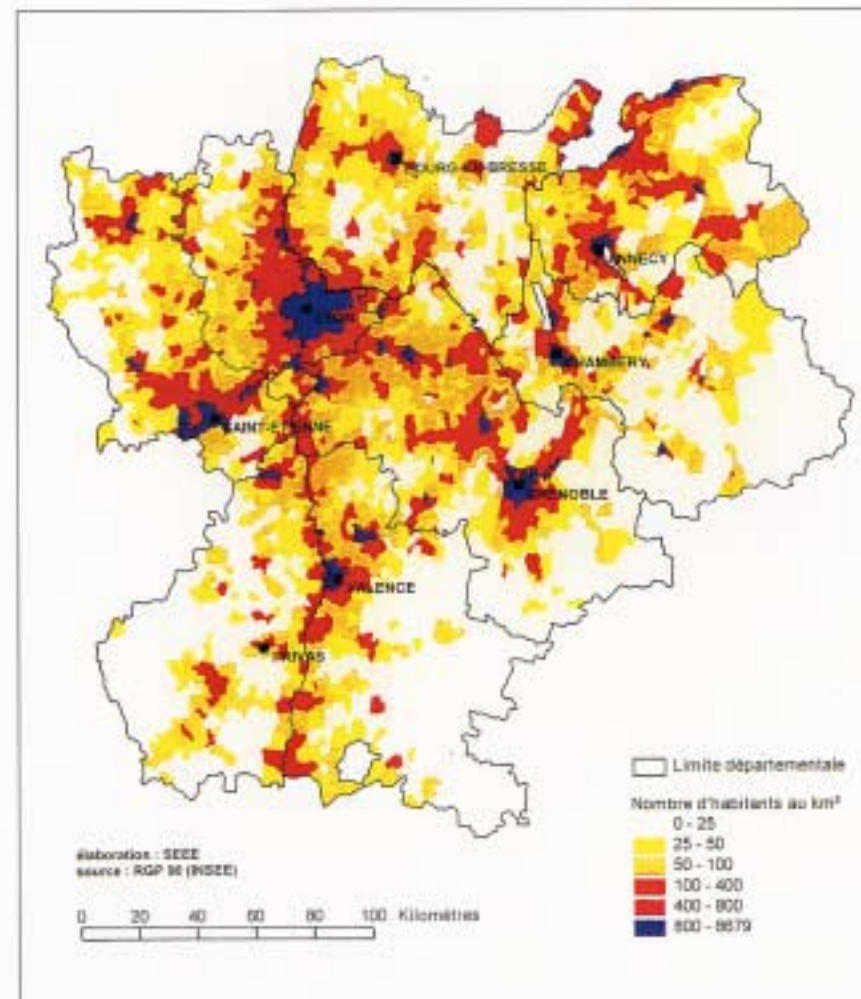
Démographie et structure urbaine

- Population : 5,4 millions d'habitants (1990) sur 43 700 km², soit 9,5 % de la population française sur 8 % du territoire national.

- Densité de 123 h/km², supérieure à la moyenne nationale (105), mais très en deçà des densités de l'Europe rhénane (350 à 500), de la Suisse romande (205) ou de la Plaine du Pô (Italie du Nord-Ouest, 180 à 310).

Cette densité, rapportée à la surface «utile», hors reliefs, se rapproche des territoires européens les plus denses, surtout dans la vallée du Rhône (plus de 500 h/km²) et le sillon alpin (plus de 300 h/km²).

A noter les densités particulièrement fortes dans l'aire métropolitaine lyonnaise (1750 h/km²) et le Canton de Genève (1350 h/km²).



Densité de population en 1990

- Un essor démographique continu dans un contexte national et européen plus mesuré. Croissance démographique (1975-1990) : + 0,7 % par an (France : + 0,5 %), phénomène appelé à se maintenir. Une progression de + 0,7 % par an (France : + 0,4 %) est prévue entre 1990 et 2020.

	Population 1990	Var. annuelle 1975-1990 (%)	Var. annuelle 1990-2020 (%) <i>projection</i>
Ain	470 651	+ 1.5	+ 1,6
Ardèche	277 651	+ 0.5	+ 0.3
Drôme	413 829	+ 0.9	+ 0.7
Isère	1 015 238	+ 1.1	+ 1.0
Loire	746 101	+ 0.0	- 0.2
Rhône	1 507 113	+ 0.4	+ 0.2
Savoie	348 089	+ 0.9	+ 0.8
Haute-Savoie	567 735	+ 1.6	+ 1.4
Rhône-Alpes	5 346 407	+ 0.8	+ 0.7
FRANCE	56 577 000	+ 0.5	+ 0.4
Canton de Genève	379 811	+ 0.7	+ 0.8

Rhône-Alpes gagnerait 1 million d'habitants en 25 ans (comme entre 1968 et 1990).

Dans le même temps la Suisse ne gagnerait que 0,5 millions d'habitants et la Plaine du Pô perdrait plus de 1,5 million d'habitants.

- Une région attractive, plus jeune que le reste du pays : solde naturel (+ 0,55 % par an), solde migratoire (+ 0,35 % par an) supérieurs aux moyennes nationales (respectivement + 0,4 et + 0,15 % par an).

- Une armature urbaine exceptionnelle façonnée par les conditions géographiques, historiques et économiques :

- plus de 4 millions d'habitants, soit 3 rhônalpins sur 4, vivent dans les villes de Rhône-Alpes de plus de 2 000 habitants,
- 27 agglomérations de plus de 20 000 habitants concentrent plus de 60 % de la population régionale,
- sept villes, dont Genève, ont plus de 100 000 habitants,
- un rhônalpin sur 4 vit dans l'agglomération lyonnaise.

La zone urbaine de Lyon et le sillon alpin devraient absorber à part égale 85 % de la croissance démographique de la région dans les 25 prochaines années, alors que ces territoires représentent moins de 60 % de la population régionale aujourd'hui. Ceci accentuera la polarisation de l'espace par les zones urbaines les plus dynamiques.





Les unités urbaines de plus de 20 000 habitants

Élaboration : GIP d'après carte SEEE
Source : INSEE/IGN

Armature urbaine

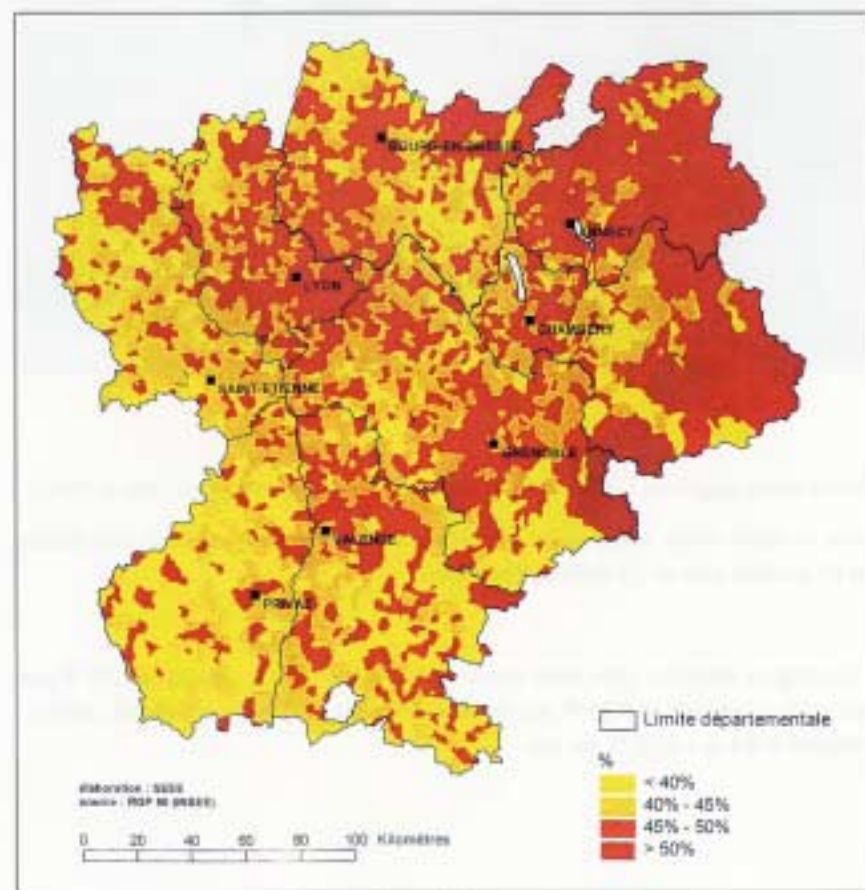
Orientation

Le poids de population et le dynamisme démographique de Rhône-Alpes, en particulier de la métropole lyonnaise et du sillon alpin, et l'accroissement en conséquence des déplacements, exigent une offre de transport adaptée à la géographie régionale et intégrée aux perspectives de développement des réseaux de transport européens.

6.1.2

Economie

- 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.



Taux d'activité dans la population totale en 1990

- 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 %.

- 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, Saint-Etienne, 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 filières 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 dynamiques...

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.

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 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).

- 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...).

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.

6.1.3

Dynamiques et potentialités de développement

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.

La croissance économique 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.

6.1.4

Organisation des entreprises et des marchés

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.

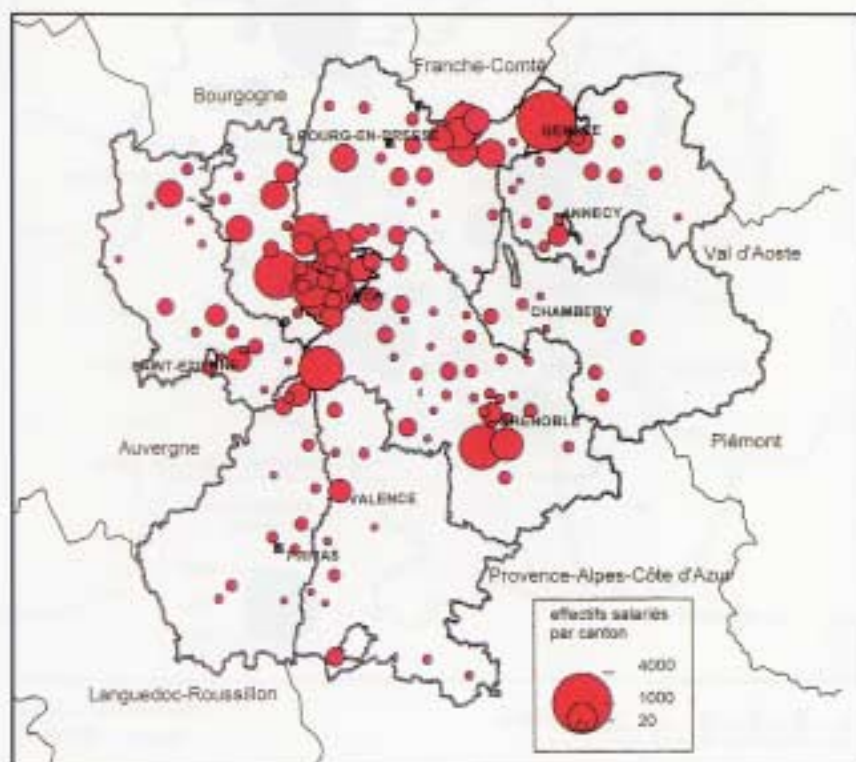
La route est préférée parce que plus rapide, plus souple et permettant un transport de bout en bout sans rupture de charge.

Le fer apparaît réservé aux transports massifs et réguliers. A 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 Novare1 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 ; la mise en place d'un service d'autoroute ferroviaire retient davantage leur attention comme un des moyens permettant de limiter le trafic routier de transit.

Organisation des principales filières régionales



0 20 40 60 80 100 Kilomètres

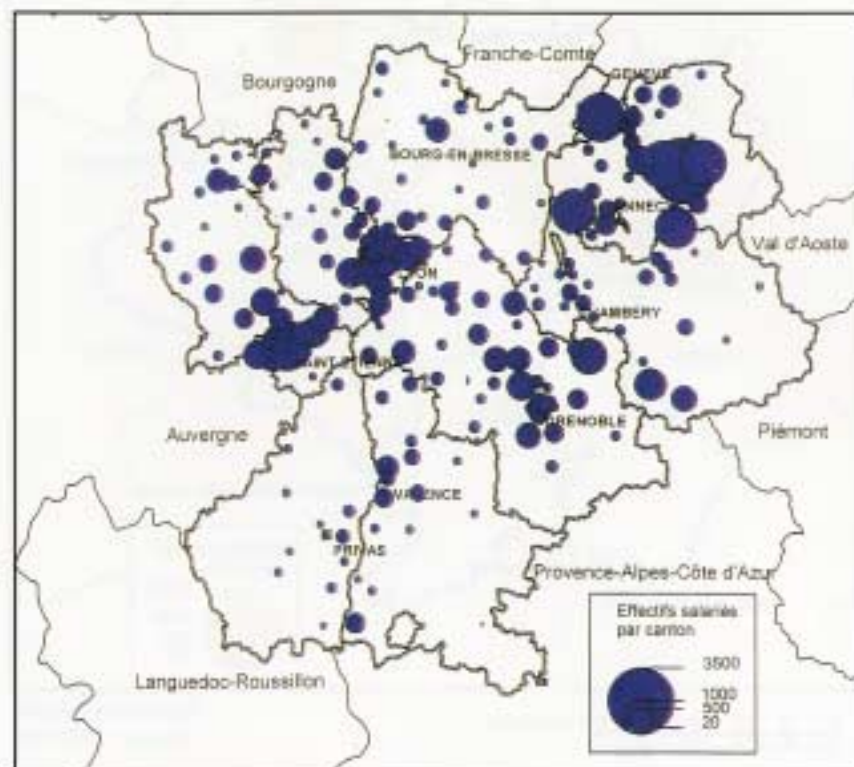
Élaboration : SEEE
Source : SESSI 95

Chimie

- Filière chimie, parachimie, pharmacie :

Elle représente 23 % des exportations de la Région, et requiert une formation importante débouchant sur des emplois très qualifiés d'encadrement : 1/4 de la recherche-développement française du secteur est implanté en Rhône-Alpes.

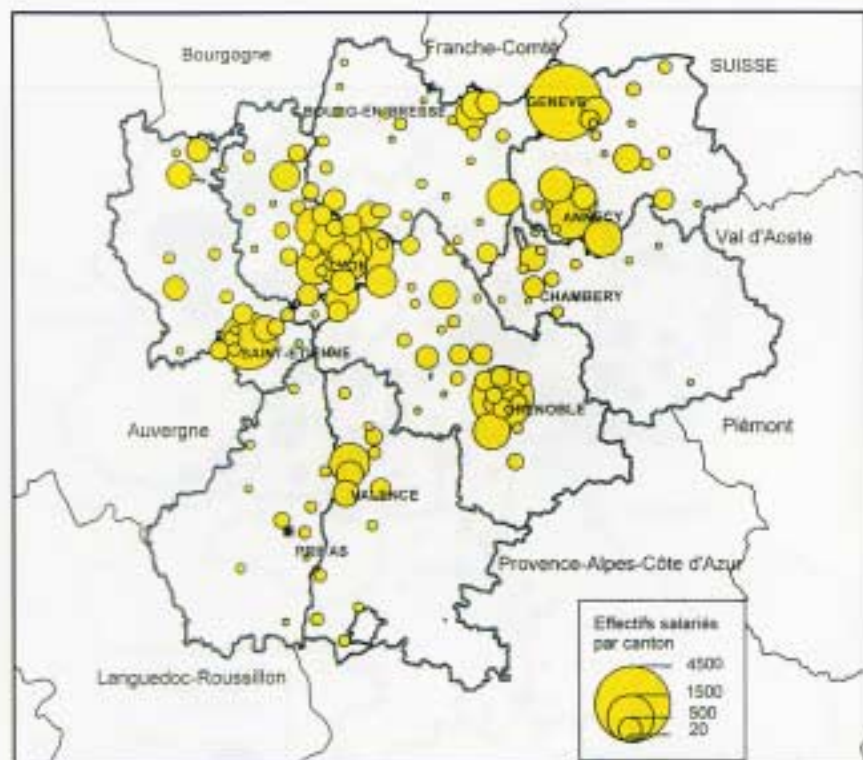
La chimie fine recherche surtout la flexibilité des unités de production (plus que les prix, les délais constituent un avantage concurrentiel).



0 20 40 60 80 100 Kilomètres

Élaboration : SEEE
Source : SESSI 95

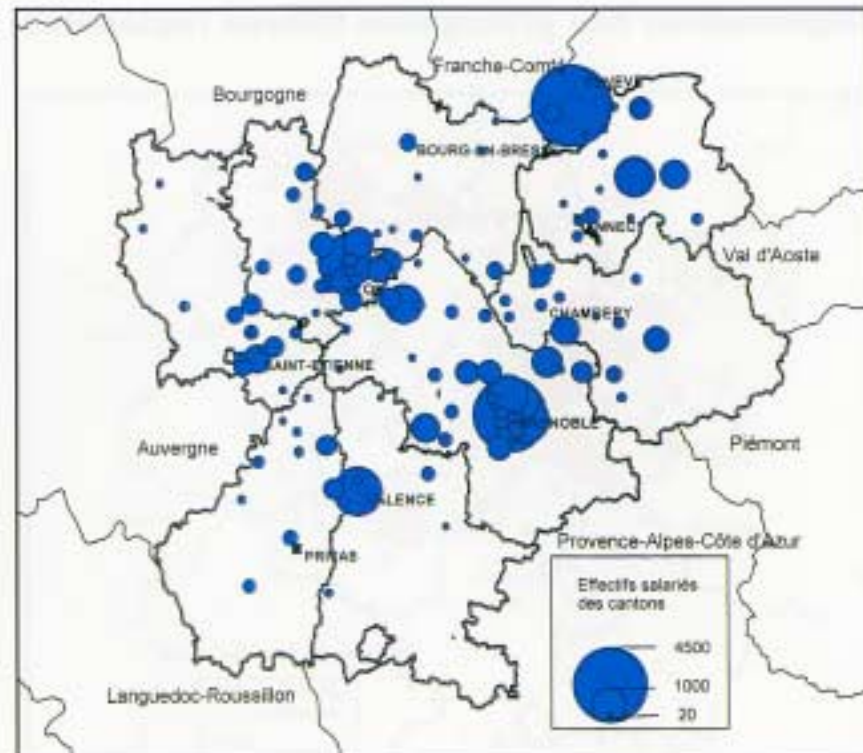
Travail des métaux



0 20 40 60 80 100 Kilomètres

Elaboration : SEEE
Source : SESSI 95

Industries mécaniques



0 20 40 60 80 100 Kilomètres

Elaboration : SEEE
Source : SESSI 95

Matériel électrique et électronique

- Filière métal-mécanique :

Elle se caractérise par :

- sa part dans la balance commerciale : 31% des exportations régionales,
- sa localisation : surtout l'Isère, le Rhône et la Haute-Savoie, et sa concentration par activités,
- l'importance de la sous-traitance régionale ou étrangère,
- 18% des emplois dans des entreprises à participation étrangère.

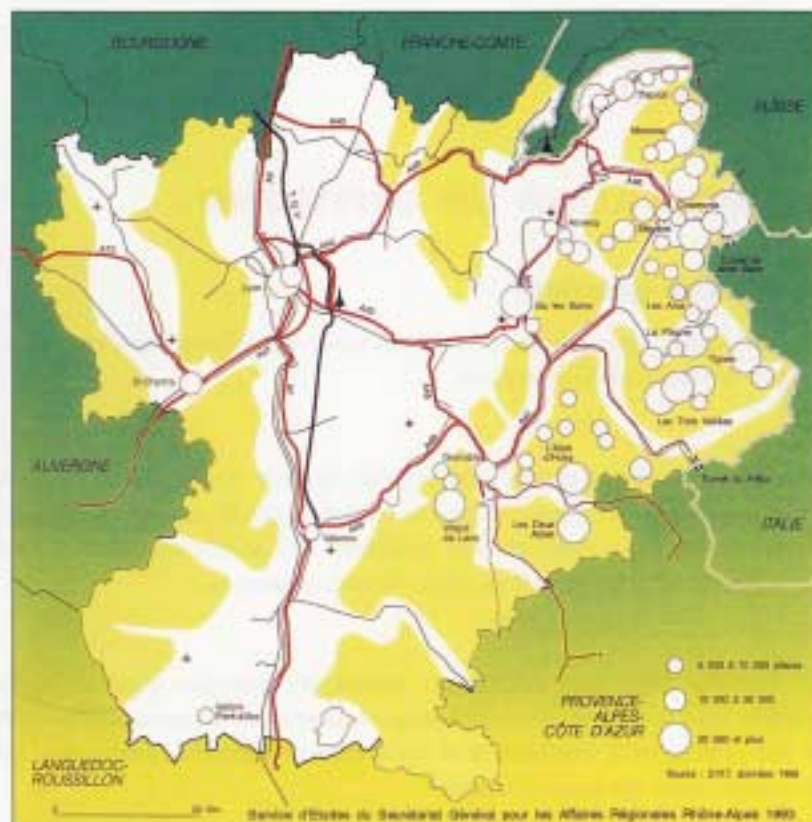
- Filière construction électrique et technologies de l'information :

Les 10 premiers groupes mondiaux de l'électronique sont en relation avec les entreprises rhônalpines, qui travaillent avec plus de 250 donneurs d'ordres du secteur.

La filière recourt à une sous-traitance experte travaillant en partenariat, et répartie dans l'ensemble de la Région.

Les technologies employées changeant rapidement, elle a subi de fortes restructurations et mutations.

Présentation générale du projet



Capacité d'accueil des principales stations touristiques de Rhône-Alpes

- Tourisme :

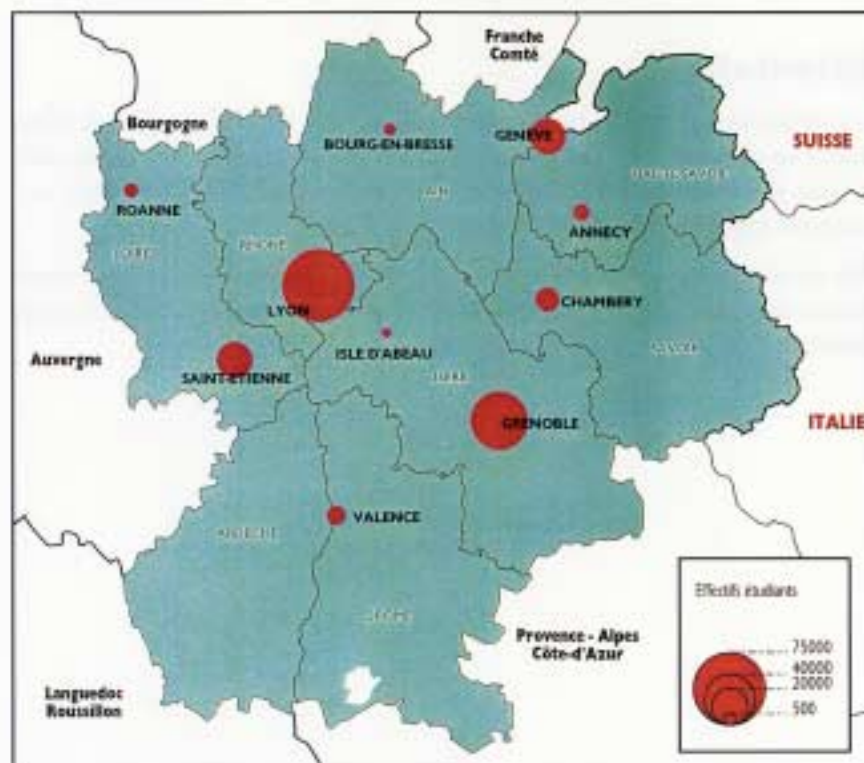
Le niveau de l'activité touristique de Rhône-Alpes est globalement élevé (2^e rang national). Il représente 6,5% du chiffre d'affaires global de la Région.

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.



Structures universitaires et centres de recherche

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

- Production immatérielle et universitaire :

La recherche-développement représente 23 300 emplois, dont 73% dans les entreprises, et Rhône-Alpes est, avec 16% des brevets déposés, la 2^eme région innovante de France.

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

Présentation générale du projet

Les points faibles de la Région, dans ce domaine, sont les services d'étude de marché et financiers. Lyon, qui a été la 1ère 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.



6.1.5

Organisation du territoire

Contexte général

La Région Rhône-Alpes qui s'étend sur 43 700 km² et huit départements, est la seconde région de France par sa superficie.

Son territoire, fortement marqué par son relief, apparaît compartimenté. Il est par ailleurs structuré par la présence de grandes infrastructures de transport et d'une solide armature urbaine polyconcentrique constituée de 4 grands pôles (Lyon, Saint-Etienne, Grenoble, Genève) et d'un réseau de villes moyennes.

Une approche territoriale schématique permet de distinguer plusieurs grands ensembles dont la configuration géographique et la structure économique leur confèrent une certaine unité fonctionnelle et une attractivité territoriale particulière, sans pour autant former des espaces intégrés :

- l'extrême ouest, du Forez aux montagnes de l'Ardèche, peu accessible et particulièrement touché par la crise économique,
- le couloir rhodanien, irrigué par des infrastructures lourdes d'échanges nord-sud, avec le carrefour lyonnais qui concentre 1/3 des emplois de la Région,
- l'est alpin, en fort développement mais comportant quelques territoires isolés, avec le sillon alpin (y compris le canton de Genève) qui tend à se constituer en espace métropolitain.