

ETAT ACTUEL ET EVOLUTIONS

1. ENJEUX EUROPÉENS

Points clés

- Plus de vingt années de croissance du trafic ont conduit à l'engorgement des routes, notamment dans les aires métropolitaines et sur certains couloirs de transit tels que l'espace rhodanien.
- Dans le cadre de l'initiative de croissance Européenne, la constitution d'un espace européen passe par le renforcement d'un système de transport efficace, sûr et respectueux de l'environnement.

Faits et chiffres

- Le rééquilibrage du territoire européen s'affirme comme une priorité. En effet, Au Nord-Ouest s'affirme une Europe financière et institutionnelle, qui concentre les grands centres de décision, bénéficie de systèmes de transport efficaces, et voit son poids se renforcer avec la globalisation de l'économie. Tandis qu'au Sud, autour des Alpes (arc Sud européen), une Europe, dont la tradition de commerce et de transport est importante, la tradition industrielle et technologique et recherche-développement est reconnue, mais dont l'importance est faible en termes de décisions financières, affirme sa volonté de renforcer sa position dans la compétition économique mondiale.
- D'autre part, sous la double influence de la croissance et de l'intégration économique, **l'Union Européenne voit croître dans des proportions importantes ses échanges de personnes et de biens.**

En vingt ans (1970-1989), cette augmentation de circulation a été très importante en France : **+3% de croissance annuelle moyenne pour le trafic voyageur** et 2% pour le fret, tous modes confondus

Or, **les estimations de croissance généralement retenues prévoient un doublement des flux en 25 ans pour les personnes et en 35 ans pour le fret tous modes de transport confondus.**

La répartition modale est déséquilibrée : la croissance des parts de marché de la route est passée en 20 ans de 50 à 70% pour les marchandises et de 76 à 79% pour les voyageurs.

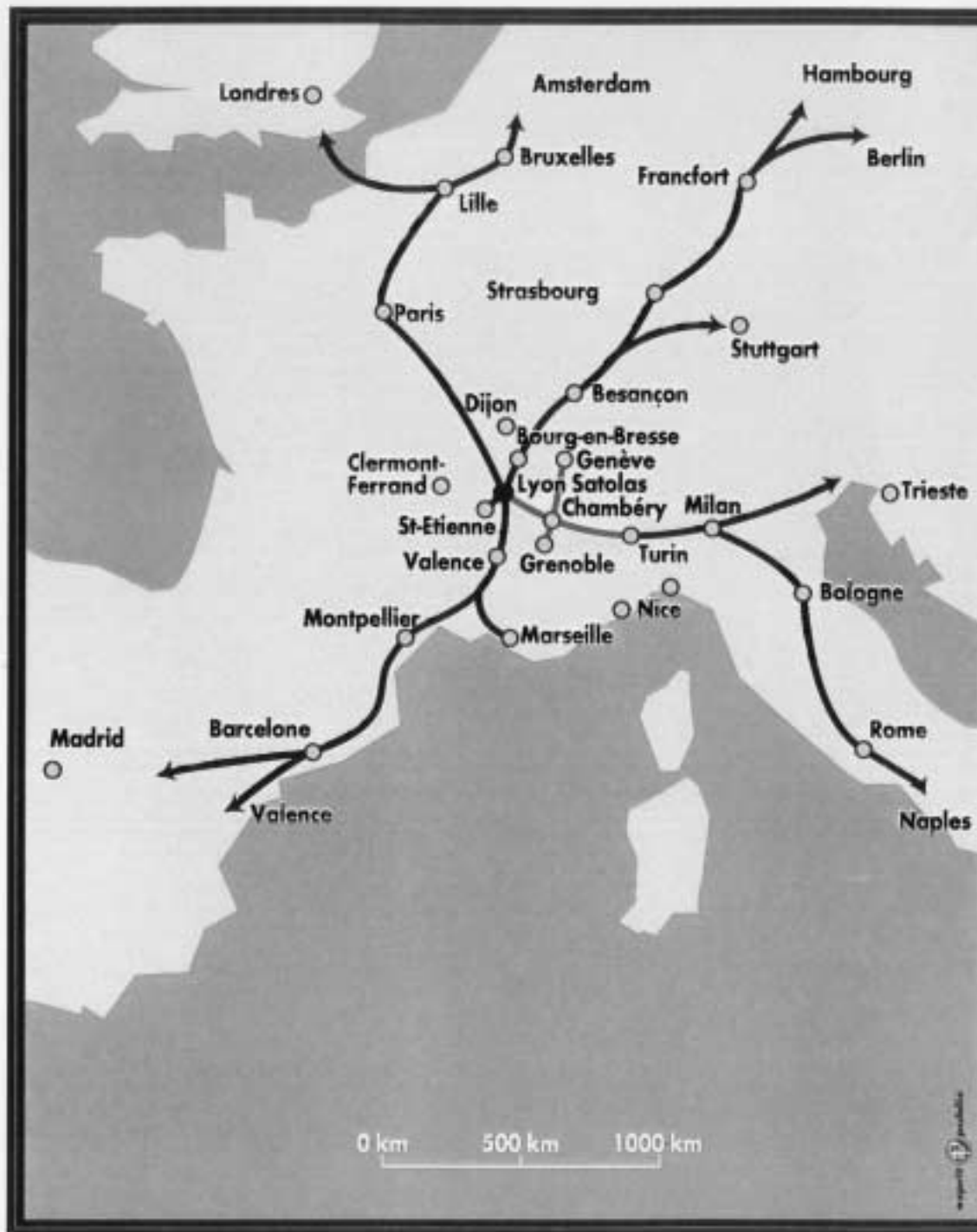
- Dans le même temps :

Les investissements en infrastructures ont été notablement insuffisants. Leur rythme de croissance a été de 1,5% par an dans les années 70 et seulement 1% dans les années 80. Au début des années 90, la saturation des infrastructures touche tous les grands axes de circulation.

Les exigences en matière d'environnement et de sécurité, exigences auxquelles le ferroviaire répond particulièrement bien, se sont fortement affirmées.

La grande vitesse ferroviaire, bien qu'encore relativement peu développée, a permis au train de concurrencer fortement la route pour des déplacements supérieurs à 300 km et de concurrencer l'avion à partir de 3 heures de parcours et jusqu'à 1 400 km.



- Pour ces raisons, **la création d'un réseau européen de transport rapide, économique et efficace** constitue un enjeu stratégique.



liaison ferroviaire Lyon-Turin

Etude d'aménagement
et de développement

Enjeu d'intégration
européenne

-  Grandes diagonales européennes
-  Projet Lyon Turin



- **La Commission de l'Union Européenne établit un nouveau schéma directeur pour les réseaux transeuropéens de trains à grande vitesse à l'horizon 2010 comprenant en particulier deux axes prioritaires, reliant les zones à très fort peuplement : Barcelone-Lyon-Strasbourg-Hambourg et Londres-Paris-Lyon-Turin-Milan-Venise-Naples. La Région Rhône-Alpes se trouve au croisement de ces deux diagonales**
- Dès 1992, l'Union Européenne identifie, dans le Livre Blanc sur les transports, les grands projets de transport portés par les Etats-Membres. Elle retient ensuite quatorze de ces projets qui présentent un intérêt particulier pour le renforcement de l'espace européen. Parmi ces programmes prioritaires, **la liaison Lyon-Turin est une des deux seules (avec Barcelone-Perpignan) à relier directement deux États de l'Union Européenne.**

ORIENTATION

La Région Rhône-Alpes, à l'articulation des grandes zones de développement de l'Europe du Nord-Ouest et du Sud ainsi qu'au croisement des grandes diagonales Londres-Naples et Hambourg-Barcelone, voit affirmée sa vocation de carrefour européen.

Le développement et l'articulation des réseaux de transport sur son territoire, assurant efficacement les relations entre les régions de l'Europe du Sud et avec l'Europe du Nord-Ouest, sont un enjeu de première importance pour l'équilibre de l'espace européen.

2. RELATIONS INTERRÉGIONALES

Points clés

- Une grande diversité d'activités, souvent complémentaires entre Rhône-Alpes, la Suisse lémanique et l'Italie du Nord Ouest
 - Un fort potentiel de développement des territoires frontaliers de Rhône-Alpes
-

Faits et chiffres

- Aujourd'hui l'Italie est le premier fournisseur de la région Rhône-Alpes (30% des importations), et son deuxième client (16% des exportations). La Suisse, à un niveau moindre, est le septième fournisseur et le quatrième acheteur de Rhône-Alpes.
 - La Région urbaine lyonnaise, forte de 2,5 millions d'habitants, jouit d'une économie industrielle et tertiaire de premier ordre. Cependant son rayonnement international est limité par rapport aux agglomérations européennes de même taille.
L'agglomération turinoise, dont la population approche 2 millions d'habitants, souffre quant à elle de sa monoculture industrielle et de la force d'attraction de Milan.
Lyon et Turin ont des relations encore trop peu développées pour créer de véritables synergies industrielles.
 - L'arc lémanique est un ensemble fortement intégré de plus de 1,5 million de personnes. Son aire d'influence dépasse la frontière nationale et s'étend en France vers Annemasse, Bellegarde et Annecy. Il abrite des activités spécialisées à rayonnement mondial et a déjà un caractère nettement postindustriel. La Suisse occidentale aspire à se constituer un mode de développement autonome par rapport à l'agglomération zurichoise. Sa vocation naturelle l'oriente vers le bassin rhodanien et l'axe Paris-Milan.
Genève et le bassin lémanique privilégient la relation avec Paris et le bassin rhénan. Cependant la position de Genève, enclavée par rapport au reste de la Suisse, à l'extrémité nord du Sillon Alpin est un atout pour les deux espaces frontaliers. La dynamique de développement de cette succession de villes aux activités portées vers la haute valeur ajoutée, tend à l'orienter vers la constitution de l'espace métropolitain du Sillon Alpin. Jusqu'à présent, Lyon et Genève ont plutôt eu des relations de concurrence que de complémentarité.
 - Les relations culturelles et universitaires tendent à se développer entre les pôles des régions concernées (Lyon, Grenoble, St-Etienne, Chambéry avec Turin, Genève et Lausanne)
 - Les voies de communication existantes, en particulier ferroviaires, ne sont plus adaptées aux intenses flux qui les traversent (tourisme, flux de marchandises et de compétences)
 - L'aéroport de Lyon-Satolas est confronté à la double concurrence des plates-formes aériennes parisiennes et de l'aéroport de Genève-Cointrin. L'aéroport de Genève, s'il veut maintenir son rang (que le pôle zurichois remet en cause) doit élargir son champ d'action en direction de Rhône-Alpes.
 - La volonté partagée d'intensifier le dialogue et les échanges entre Rhône-Alpes, le Piémont et les cantons suisses, qui partagent une proximité historique et culturelle, s'exprime aujourd'hui par une tentative de coopération des villes de Lyon-Genève et Turin (Le diamant alpin).
-

2. RELATIONS INTERRÉGIONALES

Points clés

- Une grande diversité d'activités, souvent complémentaires entre Rhône-Alpes, la Suisse lémanique et l'Italie du Nord Ouest
 - Un fort potentiel de développement des territoires frontaliers de Rhône-Alpes
-

Faits et chiffres

- Aujourd'hui l'Italie est le premier fournisseur de la région Rhône-Alpes (30% des importations), et son deuxième client (16% des exportations). La Suisse, à un niveau moindre, est le septième fournisseur et le quatrième acheteur de Rhône-Alpes.
 - La Région urbaine lyonnaise, forte de 2,5 millions d'habitants, jouit d'une économie industrielle et tertiaire de premier ordre. Cependant son rayonnement international est limité par rapport aux agglomérations européennes de même taille.
L'agglomération turinoise, dont la population approche 2 millions d'habitants, souffre quant à elle de sa monoculture industrielle et de la force d'attraction de Milan.
Lyon et Turin ont des relations encore trop peu développées pour créer de véritables synergies industrielles.
 - L'arc lémanique est un ensemble fortement intégré de plus de 1,5 million de personnes. Son aire d'influence dépasse la frontière nationale et s'étend en France vers Annemasse, Bellegarde et Annecy. Il abrite des activités spécialisées à rayonnement mondial et a déjà un caractère nettement postindustriel. La Suisse occidentale aspire à se constituer un mode de développement autonome par rapport à l'agglomération zurichoise. Sa vocation naturelle l'oriente vers le bassin rhodanien et l'axe Paris-Milan.
Genève et le bassin lémanique privilégient la relation avec Paris et le bassin rhénan. Cependant la position de Genève, enclavée par rapport au reste de la Suisse, à l'extrémité nord du Sillon Alpin est un atout pour les deux espaces frontaliers. La dynamique de développement de cette succession de villes aux activités portées vers la haute valeur ajoutée, tend à l'orienter vers la constitution de l'espace métropolitain du Sillon Alpin. Jusqu'à présent, Lyon et Genève ont plutôt eu des relations de concurrence que de complémentarité.
 - Les relations culturelles et universitaires tendent à se développer entre les pôles des régions concernées (Lyon, Grenoble, St-Etienne, Chambéry avec Turin, Genève et Lausanne)
 - Les voies de communication existantes, en particulier ferroviaires, ne sont plus adaptées aux intenses flux qui les traversent (tourisme, flux de marchandises et de compétences)
 - L'aéroport de Lyon-Satolas est confronté à la double concurrence des plates-formes aériennes parisiennes et de l'aéroport de Genève-Cointrin. L'aéroport de Genève, s'il veut maintenir son rang (que le pôle zurichois remet en cause) doit élargir son champ d'action en direction de Rhône-Alpes.
 - La volonté partagée d'intensifier le dialogue et les échanges entre Rhône-Alpes, le Piémont et les cantons suisses, qui partagent une proximité historique et culturelle, s'exprime aujourd'hui par une tentative de coopération des villes de Lyon-Genève et Turin (Le diamant alpin).
-

ORIENTATION

Les relations entre Rhône-Alpes, la Suisse lémanique, et l'Italie du Nord Ouest restent marquées par l'héritage d'une position réciproque de concurrence; mais les potentialités de complémentarité ne manquent pas.

Aujourd'hui, le déséquilibre entre les modes de transport constitue un frein à la constitution d'un espace économique transfrontalier associant Rhône-Alpes, le Piémont et la Lombardie ainsi que les bassins genevois et lémanique.

3. DÉMOGRAPHIE ET STRUCTURE URBAINE

Points clés

- Une *démographie dynamique* : 1 million d'habitants supplémentaires dans le prochain quart de siècle
- L'essentiel de cette croissance se concentrera dans les zones de forte densité : Lyon-Saint-Etienne vallée du Rhône et du sillon alpin

Faits et chiffres

- 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 hab./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 300h/km²).

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

- 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.

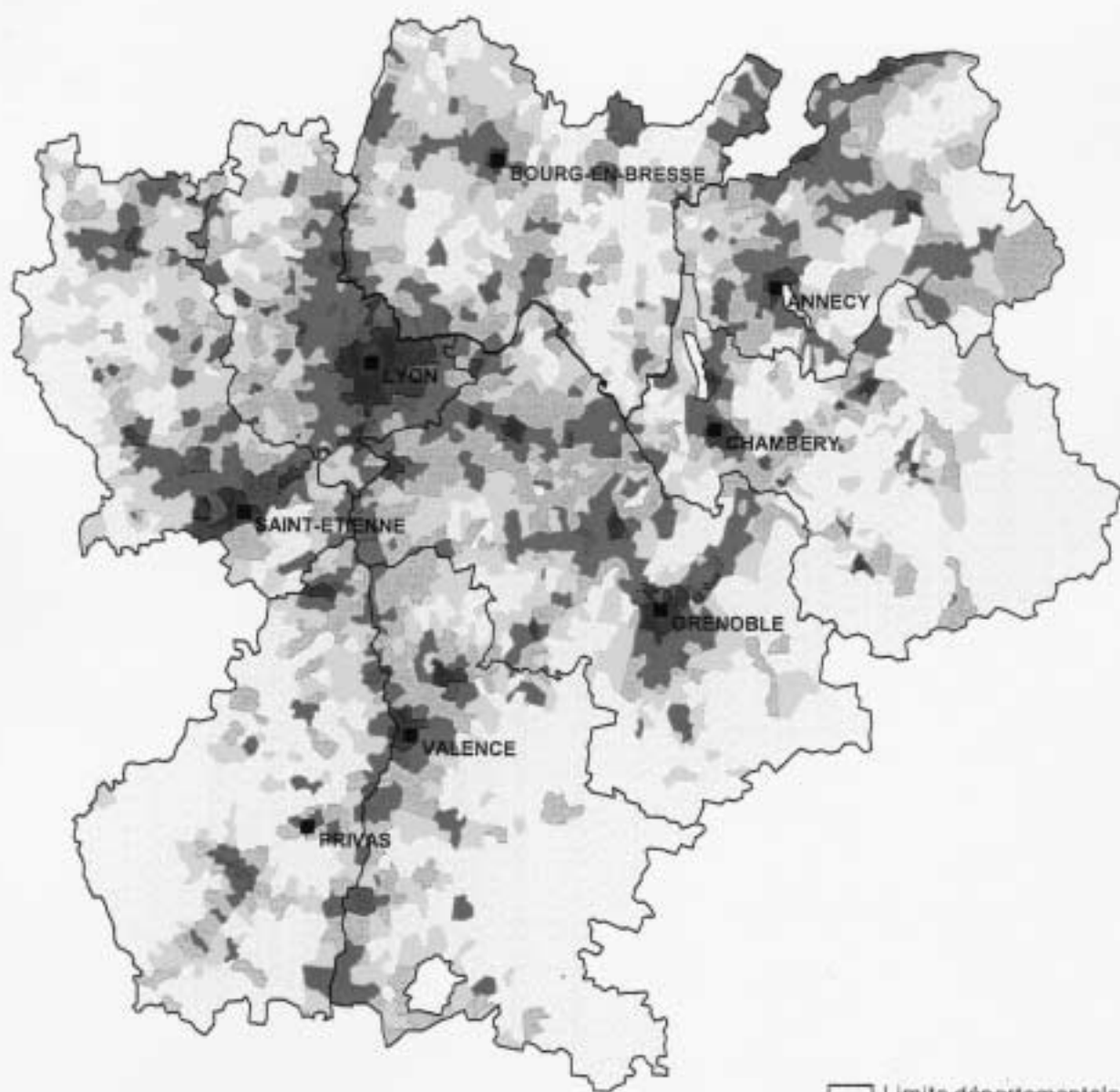
	Population 1990	Var. annuelle 1975-1990 (%)	Var. annuelle 1990-2020 (%) projection
Ardèche	470 651	+ 1.5	+1,6
Drôme	277 651	+ 0.5	+ 0.3
Isère	413 829	+ 0.9	+ 0.7
Isère	1 015 238	+ 1.1	+ 1.0
Loire	746 101	+0.0	- 0.2
Rhône	1 507 113	+ 0.4	+ 0.2
Savoie	348 089	+ 0.9	+ 0.8
Haute-Savoie	567 735	+ 1.6	+ 1.4
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 (+0,4 et +0,15 % par an).

Malgré tout, une **tendance au vieillissement** commune à toute l'Europe occidentale (la part des plus de 60 ans a augmenté de 1,5 points entre 1982 et 1990).

Densité de population en 1990



élaboration : SEEE
source : RGP 90 (INSEE)

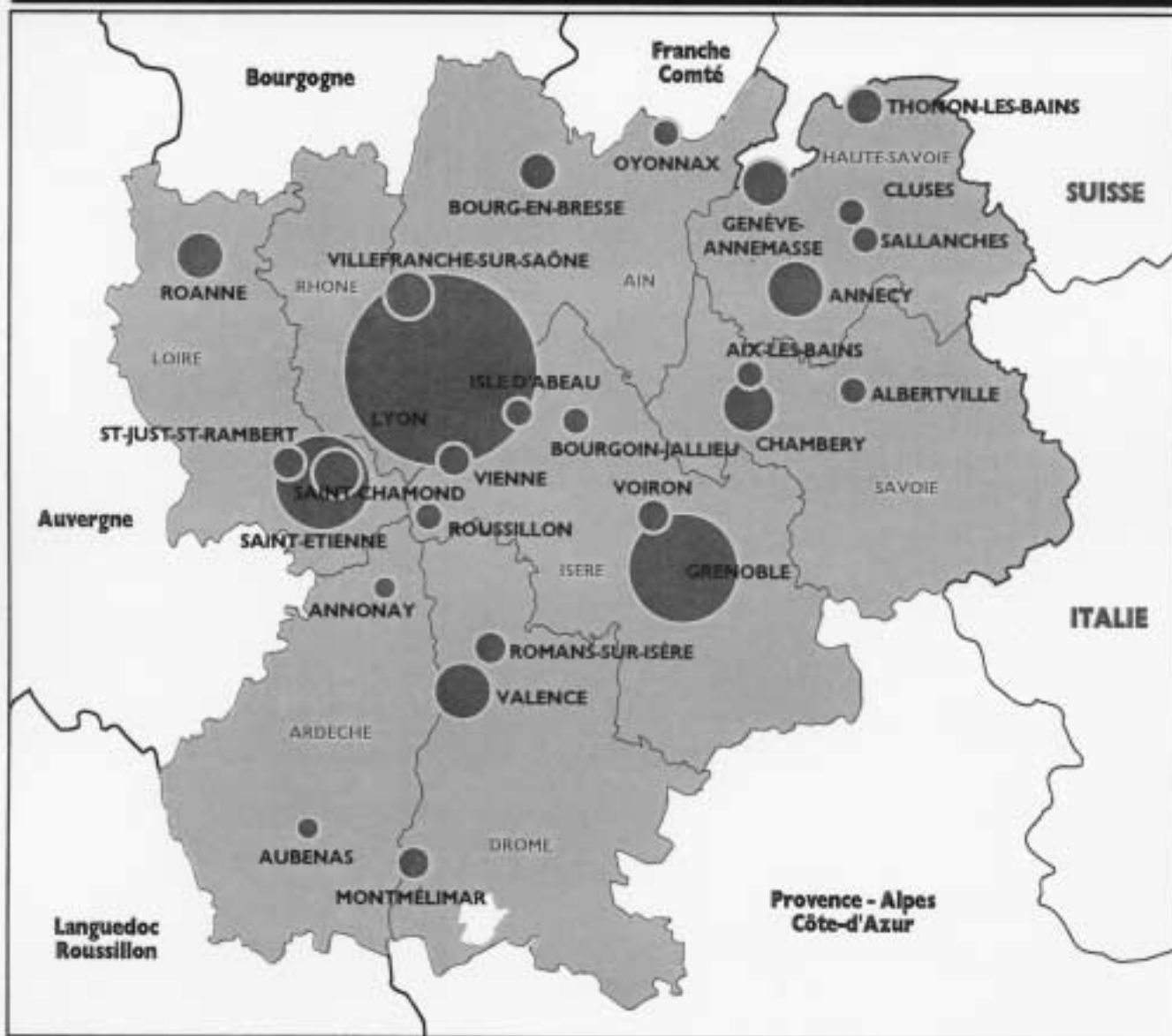
0 20 40 60 80 100 Kilomètres

□ Limite départementale

Nombre d'habitants au km²

0 - 25
25 - 50
50 - 100
100 - 400
400 - 800
800 - 8679

Armature urbaine



Les unités urbaines
de plus de 20 000 habitants

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

- **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, accentuant la polarisation de l'espace par les zones urbaines les plus dynamiques

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.