
7. TRANSPORT

Points clés

- *Un fort potentiel économique et touristique, générateur d'une forte croissance des trafics (plus forte que la moyenne nationale) essentiellement routiers*
 - *Les plus forts trafics régionaux sur l'axe Lyon-Saint-Etienne (route et fer) et dans le sillon alpin (route).*
 - *Un fort niveau d'échanges avec les autres régions françaises et encore faible avec les pays limitrophes (sauf Genève).*
 - *Un fort trafic de transit sur l'axe Nord-Sud et relativement peu important sur l'axe Est-Ouest.*
-

Faits et chiffres

- **Attractivité globale de la région Rhône-Alpes**

Elle est forte, en premier lieu, grâce au dynamisme économique régional. Le solde migratoire, positif à tous les âges jusqu'à 57 ans et particulièrement entre 25 et 34 ans, en est une illustration.

En particulier, la diversité de l'offre et le niveau de l'activité touristique contribuent fortement à cette attractivité globale.

- **Déplacements:**

Transport de marchandises : forte augmentation des trafics (en particulier le transport international) assurée essentiellement par la route au détriment du ferroviaire.

Nette prédominance des déplacements domicile-travail. Ils s'effectuent très majoritairement (94 %) en voiture particulière. Le transport ferroviaire n'est concurrentiel que sur de courtes distances bénéficiant d'une offre attractive.

Les échanges intercités dans la région sont nettement moins importants en flux que les échanges locaux. Ils se concentrent sur quelques axes :

- En voiture particulière, **les relations dominantes sont d'une part Lyon - Saint-Etienne, et Lyon avec les villes du Sillon Alpin et d'autre part celles du Sillon Alpin** entre Grenoble, Chambéry, Annecy, Annemasse et Genève.
- **En train, la relation prédominante est Lyon - Saint-Etienne**, (avec environ 1 500 voyageurs/jour). Les autres relations significatives sont des radiales avec Lyon. Le Sillon Alpin ne représente qu'une très faible part (< 8 %) du trafic ferroviaire régional, l'offre étant peu attractive par rapport au réseau routier.

Les échanges intercités sont également dominés par la voiture (84 % en moyenne). La part du ferroviaire varie fortement suivant les villes (5 % pour Annecy, 18 % pour Lyon, ...), probablement en raison de la différence de qualité de l'offre ferroviaire. Hormis Valence - Grenoble (9 %), **ce sont les liaisons radiales avec Lyon qui présentent le meilleur ratio fer.**

Les échanges de la région Rhône-Alpes avec les autres régions françaises et européennes sont trois fois plus importants que les échanges intercités. Le poids des échanges de Rhône-Alpes avec la région parisienne est prépondérant. À l'exception de Genève où travaillent près de 40 000 rhônalpins frontaliers, les échanges avec les pays limitrophes, notamment l'Italie, restent faibles.

La part de la voiture est là encore dominante, mais à un degré moindre (67%). Une exception notable : l'essentiel du trafic avec Paris a été capté par le TGV.

Le trafic de transit concerne essentiellement l'axe Nord-Sud. Les barrières naturelles et administratives limitent le transit Est-Ouest (13%).

• **Perspectives d'évolution (horizons 2005 - 2010) :**

– **Transport fret :**

Forte augmentation des flux tous modes confondus ($\approx 4\%$ /an)

Jusqu'à 5 % d'augmentation par an du trafic poids lourds sur le réseau autoroutier

- **Trafic routier de personnes :** en l'absence d'une concurrence active des autres modes et en raison de la mise en service de nouvelles infrastructures renforçant et complétant le dispositif en place (Autoroutes de la Maurienne, Annecy-Genève, Ambérieu-Bourgoin, contournement de Lyon...), poursuite de la forte croissance constatée, probablement dans les mêmes proportions que celle prévue à l'échelle de l'ensemble du territoire national :

$\approx 2.5\%$ /an sur le réseau non routier

≈ 3 à 4% /an sur le réseau autoroutier

- **Transport ferroviaire de voyageurs :** progression prévisible du trafic concernant la région, très contrastée suivant les relations :

Forte sur les relations de longue et moyenne distance en T.G.V. qui bénéficient d'un effet de report dû à la mise en service progressive de nouvelles lignes à grande vitesse.

Faible sur les relations de longue distance hors T.G.V.

Moyenne tendancielle sur les relations intercités ou périurbaines, et forte dans le cas d'une hypothèse volontariste privilégiant le transport ferroviaire.

- **Transport aérien :** faible part du trafic total mais prépondérante sur les relations de longue distance et importante sur celles de moyenne distance, s'il n'existe pas d'alternative terrestre rapide ou en complément de celle-ci. Ainsi, le trafic passagers de l'aéroport de Satolas, après une stagnation de 1981 à 1984 due à la mise en service du T.G.V. Sud-Est, a retrouvé une forte croissance (+5% par an), tant en trafic intérieur qu'en trafic international. **L'évolution de son trafic à moyen ou long terme dépendra essentiellement de la dérégulation du trafic aérien et du comportement des opérateurs à l'échelle européenne et mondiale, mais aussi de la concertation avec les aéroports de Turin et surtout Genève, ainsi que de son intégration à un système multimodal.**

ORIENTATION

Le réseau d'infrastructures routières et autoroutières de la Région, superposant un fort trafic de transit à un niveau de trafic interne et d'échange interrégional élevé, connaît de fréquents problèmes de congestion, alors que le réseau ferroviaire, mal adapté, ne capte qu'une part relativement faible des trafics.

Les besoins, liés à l'accroissement global des échanges de biens et des déplacements de personnes, ne pourront être satisfaits sans une optimisation de l'ensemble du système de transport Rhône Alpin. Une réponse, permettant en particulier d'apporter une amélioration aux conditions de franchissements des Alpes, d'accès aux sites touristiques et de desserte des bassins d'emploi, doit être trouvée par le développement de l'offre ferroviaire, favorisant un report partiel de la route sur le rail, et par la recherche d'une complémentarité entre les différents modes routier, ferroviaire et aérien.

De ce point de vue et en particulier, l'intensité des déplacements quotidiens et le niveau de l'offre de transport entre Lyon et Saint Étienne, mais aussi à l'intérieur du sillon alpin, suggèrent un renforcement de l'offre ferroviaire sur ces axes. De la même manière, l'offre ferroviaire sur l'axe Est-Ouest, peu performante, doit être renforcée.

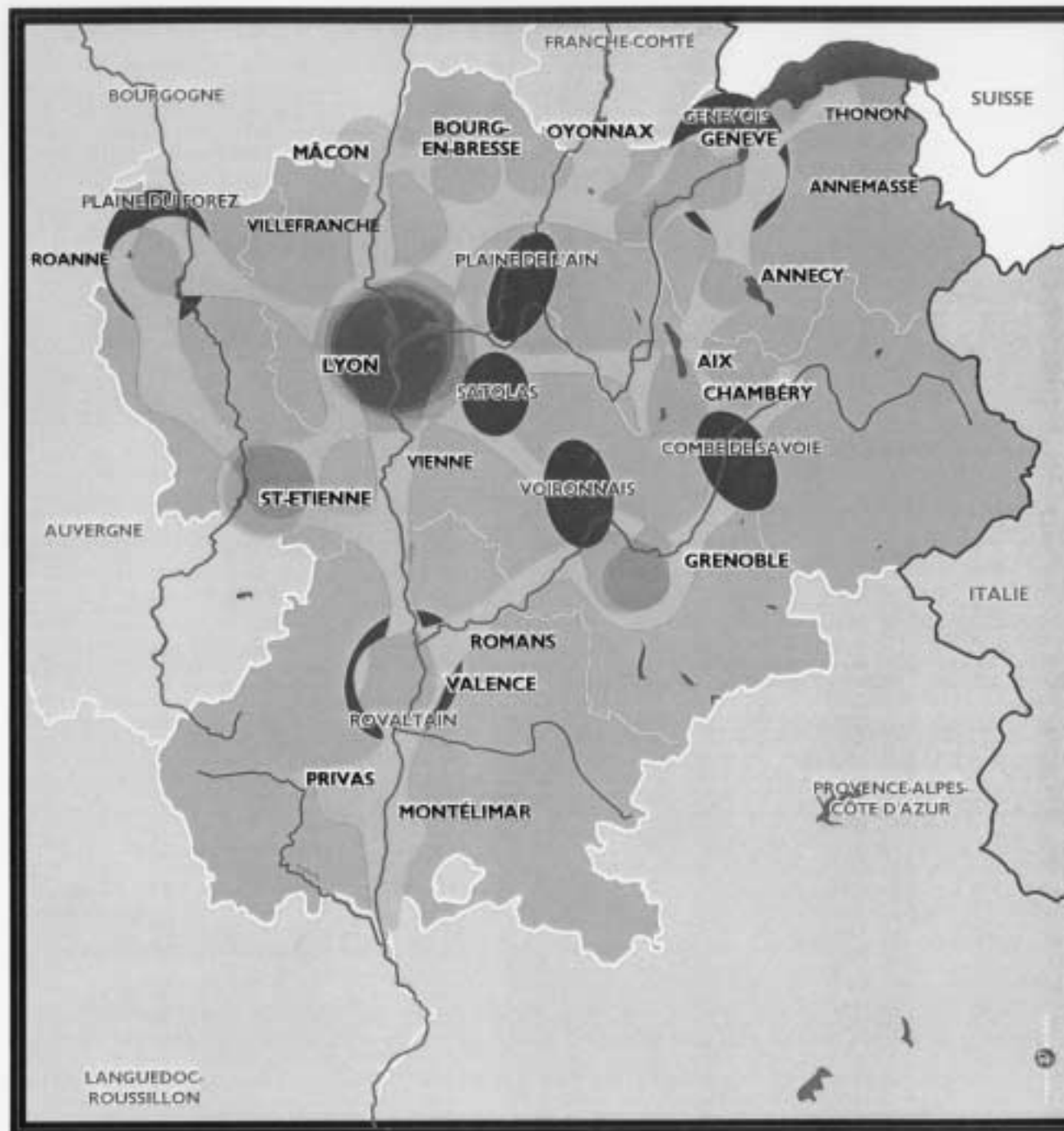
8. ORGANISATION DU TERRITOIRE

Points clés

- Un territoire compartimenté mais présentant de grands ensembles fonctionnels.
 - Un espace régional marqué par le carrefour lyonnais et structuré par un réseau de villes et des infrastructures lourdes.
 - Une volonté politique d'équilibre territorial.
 - L'organisation des transports est au cœur de la politique de développement des territoires rhônalpins.
-

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 déterminé par un relief marqué, 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, St-Étienne, 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.
- Outre les relations relevant d'une logique interne à ces territoires, la question se pose du renforcement de leurs rapports au sein de l'ensemble régional. Une volonté politique d'équilibre territorial a ainsi été définie dans le schéma d'aménagement et de développement de Rhône-Alpes approuvé par le Conseil Régional en Octobre 1992, apportant un cadre à l'organisation du territoire rhônalpin. Elle s'exprime par 3 concepts :
 - les espaces du quotidien : expression des synergies intercommunales qui se concrétise par des Contrats Globaux de Développement,
 - les espaces de projet : mise en réseau, à partir de leurs complémentarités et dans un souci de structuration générale de Rhône-Alpes, des principales villes de Rhône-Alpes,
 - les espaces à enjeux : sites régionaux présentant un intérêt déterminant aux niveaux national et européen.



liaison ferroviaire Lyon-Turin

Etude d'aménagement
et de développement

Politique régionale
d'aménagement
du territoire

- Villes de Rhône-Alpes
- Espaces à enjeux
- Limite d'Etat
- Région Rhône-Alpes
- Département



Les Alpes

Un vaste espace de montagnes et de vallées qui s'étend du Chablais au massif de l'Oisans, avec des territoires quelquefois enclavés.

Une densité de population contrastée : élevée dans les vallées (plus de 300 habitants/km² dans le Sillon Alpin), et faible dans les massifs montagneux (35 hab. km²).

Des histoires lémanique, savoyarde et dauphinoise distinctes : Un lien fort avec l'Italie pour la Savoie (passé commun avec le Piémont/Val d'Aoste), et dans une moindre mesure pour le bassin grenoblois (plus de 10 % de la population d'origine italienne). L'influence genevoise sur le Nord du département de la Haute-Savoie est forte, mais le lien ancien du Canton de Vaud avec la Savoie s'est relâché. Chambéry fut une capitale, et Genève est une ville internationale.

Des industries spécialisées, liées au développement de l'énergie hydraulique et à la mécanique de précision, confortées par un savoir-faire important : chimie, mécanique et équipement électrique, travail des métaux, papeterie, verre et matériaux de construction, électronique (principalement autour de Grenoble et Genève). Cette dernière concentre également une spécialité en horlogerie et parfumerie. Une tradition de recherche et de relations recherche-industrie y est bien établie.

L'achèvement du réseau autoroutier (A43 Maurienne, A400 Annemasse-Thonon, A51 Grenoble-Gap) renforce la pénétration de l'espace alpin. Toutefois, les massifs montagneux restent une contrainte forte sur les communications avec l'Italie du Nord, et entre les bassins de vie de l'espace alpin.

Un très important patrimoine naturel et touristique : présence de deux parcs nationaux et 3 parcs naturels régionaux, premier domaine skiable mondial, tourisme lacustre et thermal, tourisme et loisirs d'été, patrimoine bâti, constituant un attrait majeur aux niveaux national et international.

Des pentes valorisées par l'élevage bovin laitier et par l'exploitation du bois

Une difficile diversification de l'activité des vallées et plateaux enclavés de la Maurienne, de la Romanche et de La Mure (Matheysine).

Des industries dominées par de grands groupes et donc très dépendantes de l'extérieur sont souvent fragilisées.

- **Le Sillon Alpin**

Une succession de villes dynamiques, échelonnées sur 150 km, tendant à constituer un espace métropolitain original : 1,6 million d'habitants au total en 1990. L'association des villes du sillon alpin (hors Genève) existe depuis 1992.

22 % de la population de Rhône-Alpes sur 11 % de son territoire. Outre le Canton de Genève et ses extensions françaises, cet espace est constitué des bassins urbains et industriels annécien, chambérien, grenoblois, voironnais, ainsi que du district industriel de la vallée de l'Arve. La basse vallée de l'Isère jusqu'à Romans et Valence prolonge le Sillon Alpin jusqu'à la vallée du Rhône.

Un dynamisme démographique soutenu : doublement de la population en quarante ans, soit +16 000 habitants par an aujourd'hui, dont 5 000 pour la région urbaine de Genève et 4 000 pour la région urbaine de Grenoble. Mais les bassins d'Annecy et de Chambéry tendent à avoir une démographie encore plus dynamique que ceux de Grenoble et Genève. Au total le Sillon Alpin devrait dépasser 2 millions d'habitants en 2015.

Peu de relation entre les différents bassins industriels : seulement 15 % des ventes et 23 % des achats sont internes au Sillon Alpin français, et se réalisent la plupart du temps au sein même des bassins d'emploi. L'internationalisation de l'industrie y est également perfectible, s'agissant d'une région frontalière. **Le marché des entreprises du Sillon Alpin est plus national que régional ou international.**

Des moyens de développement convergeant vers les activités à haute valeur ajoutée : conception industrielle, travail des matériaux, technologies du loisir et de l'environnement, technologies de l'information. Ces activités emploient seulement 10 % des effectifs salariés mais organisent une grande partie de la sous-traitance, distribuant des revenus proportionnellement élevés. Elles s'appuient sur des équipements scientifiques de niveau mondial (CERN, Synchrotron, CENG...)

Des activités tertiaires supérieures importantes mais inégalement réparties : Affirmation des dynamiques intersectorielles et interdisciplinaires dans l'industrie en matière de recherche scientifique. Université et recherche/développement à Grenoble et dans une moindre mesure Genève et Chambéry. Fonction financière et internationale à Genève, qui abrite des banques et des organisations internationales de premier plan (ONU, BIT, OMC... et ONG nombreuses).

Un accroissement des nuisances liées à l'encombrement autour de chaque pôle (pollutions, trafic surchargé), conséquence du dynamisme socio-économique du Sillon Alpin et du trafic de transit en forte croissance vers l'Italie, qui peut freiner un développement basé sur la qualité de la vie.

L'axe Rhodanien

Principal couloir d'échanges entre le nord et le sud de l'Europe, enserré par les massifs des Alpes et du Massif Central, et rejoint par plusieurs vallées : vallées de l'Ain, de la Saône, du Gier, de l'Isère, de la Drôme et de l'Ardèche.

Axe de communication dynamique entre Lyon et Marseille, deux agglomérations dépassant le million d'habitants et distantes de 300 km. La vieille frontière linguistique de la langue d'oc, au Nord de Valence, recouvre plus ou moins, aujourd'hui encore, la limite d'influence de l'espace Méditerranéen. Au nord de Mâcon, les échanges se distendent au sein de la "diagonale aride", espace de moindre densité de peuplement et de moindre dynamisme économique, qui traverse le territoire national, selon un axe Sud-Ouest-Nord-Est.

Des berges rhodaniennes surchargées par un habitat dense (plus de 500 hab./km²), des activités industrielles et des infrastructures de transport lourdes. **La progression de la part du transport routier y a atteint ses limites physiques (saturation des axes), environnementales (pollutions) et psychologique.**

Des territoires au Nord et à l'Est de Lyon (Haut-Rhône, Bugey, Bas-Dauphiné) propices au développement de la capitale régionale.

Des contreforts du Massif Central, du Jura et des Alpes, compartimentés et souvent en difficulté économique : Bas-Bugey, Chambarran, montagnes drômoises et ardéchoises, Monts du Lyonnais, Forez, et même le bassin stéphanois à une autre échelle. **A cela une seule exception : le Nord de l'Ain, avec la région de Bourg-en-Bresse et le district d'Oyonnax (pôle d'excellence plasturgique).**

- **Le carrefour lyonnais**

Un espace en expansion : 1,2 million d'habitants dans la Communauté Urbaine de Lyon (487 km²), 1,8 million d'habitants si l'on considère la Région Lyonnaise (3600 km²), 2,5 millions d'habitants dans le périmètre de la grande Région Urbaine de Lyon (7500 km²), à cheval sur quatre départements (Rhône, Ain, Isère, Loire), et **incluant en particulier le bassin stéphanois.**

Une démographie dynamique, avec une croissance de la population de 18 000 habitants par an (près de 1 % par an, hors Stéphanois), **qui se porte essentiellement sur l'Est et le Nord de la région urbaine.**

Plus du tiers des emplois de la région, une présence dans tous les secteurs et des spécialisations industrielles dans la chimie et la pharmacie (Lyon est le 9^e producteur mondial de médicaments), le textile, la construction mécanique et électrique, la production et la distribution électrique.

Une place importante de la sous-traitance : Rhône-Alpes représente 25 % de la sous-traitance française dont un tiers dans la région lyonnaise.

Une part prépondérante du tertiaire supérieur marchand régional : 55 % des effectifs employés pour les services aux entreprises et 38 % des effectifs employés dans les services bancaires, immobiliers et d'assurance.

Des activités logistiques de premier ordre dont les pivots sont Vénissieux-St-Fons, Satolas, l'Isle d'Abeau, la Plaine de l'Ain, Villefranche-sur-Saône. **Le niveau des activités logistiques dans la Région Lyonnaise se rapproche de celui du quart nord-est de la région parisienne.**

Un carrefour multimodal des réseaux autoroutier, ferroviaire, fluvial et aérien.

- **La vallée du Rhône**

Au Sud de Lyon, **un couloir resserré** marqué par des cultures fruitières et viticoles, des pôles industriels et logistiques parfois dynamiques, mais ayant peu de relations entre eux. **Cet espace met en relation le carrefour lyonnais et l'espace méditerranéen**, mais aussi le Sillon Alpin et les montagnes du Sud de la région Rhône-Alpes.

Le triangle Valence-Romans-Tain/Tournon, à la jonction avec le Sillon Alpin, est la **principale région urbanisée de la Vallée du Rhône moyen** : plus de 200 000 habitants, dont 108 000 pour l'agglomération de Valence.

La plaine de Valence comprend des industries traditionnelles (chaussures à Romans) aussi bien que de haute technologie (Sextant Avionique à Valence), et constitue **un pôle logistique à fort potentiel en développement**, aujourd'hui renforcé par l'implantation de la gare nouvelle "Rhône-Alpes Sud" sur la ligne du T.G.V. Méditerranée, élément structurant au centre du triangle Rovaltain et pour tous les territoires environnants.

Deux autres unités urbaines dépassent 20 000 habitants dans cette partie de la vallée du Rhône : Roussillon et Montélimar.

La Loire et l'Ouest de Rhône-Alpes

Un espace qui compte plus de 800 000 habitants, et qui est polarisé par les agglomérations de Saint-Etienne (313 000 habitants en 1990) et Roanne (77 000 habitants).

Un espace de transition ouvert vers l'ouest en direction de l'Auvergne (autoroute A71, RN 88/89) et le Sud-Ouest avec les projets d'aménagement routier en direction de Toulouse.

De vieilles régions industrielles (textiles, mines, métaux) qui cherchent un deuxième souffle et voient leur dépendance à la métropole lyonnaise se renforcer pendant que leur population régresse. De plus en plus d'études intègrent d'ailleurs les agglomérations de St.-Étienne et de Saint-Chamond (82 000 habitants) dans la région urbaine de Lyon.

Le bassin stéphanois garde cependant sa spécificité, avec une tradition minière et industrielle originale, la présence d'une université de 15 000 étudiants, de grandes écoles et centres de recherche.