

RHÔNE-ALPES, L'AXE ET LE CARREFOUR

Jacques Bethemont, Charles Danière, Martin Vanier *

RÉSUMÉ. L'espace de la région Rhône-Alpes est fortement structuré par le carrefour lyonnais, l'axe Rhône-Saône et les cols alpins. Son dynamisme économique est tempéré par de fortes disparités intra-régionales et par une faible cohérence culturelle. La région cherche son unité dans l'ouverture européenne.

• AXE • CARREFOUR • CHORÈME • DYNAMIQUE RÉGIONALE • ORGANISATION SPATIALE • RHÔNE-ALPES

ABSTRACT. The space of Rhone-Alps region is highly structured by the crossroads of Lyon, the Rhone-Saône axis and the Alps pass. Its economic dynamism is modified by strong intra-regional disparities and by a weak cultural coherence. The region is searching for its unity within the European opening.

• AXIS • CHOREMA • CROSSROADS • REGION DYNAMISM • RHONE-ALPS • SPACE ORGANIZATION

RESUMEN. El espacio de la región Ródano-Alpes está fuertemente estructurado por la encrucijada lionesa, el eje Ródano-Saona y los pasos alpinos. Su dinamismo económico está moderado por importantes desniveles entre las regiones y por una débil coherencia cultural. La región busca su unidad en la apertura europea.

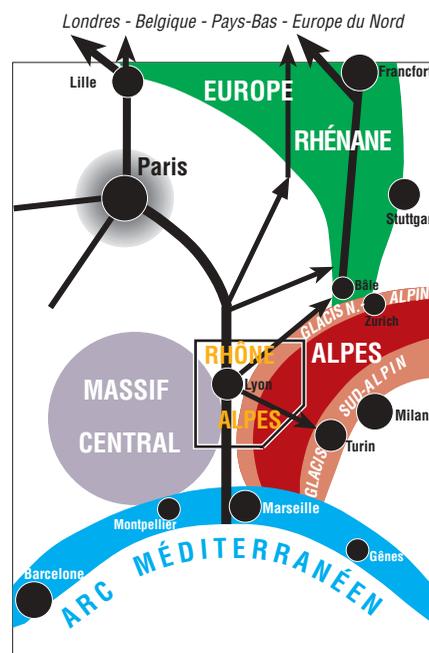
• CHOREMA • DINAMICA REGIONAL • EJE • ENCRUCIJADA • ORGANIZACION ESPACIAL • RODANO-ALPES

Un axe et un carrefour font-ils une région? La question se pose dans le cas de Rhône-Alpes, disjointe par le cloisonnement de son espace et par l'inégal dynamisme de ses composantes, mais soudée par des ambitions et un projet communs.

L'axe et ses coulisses

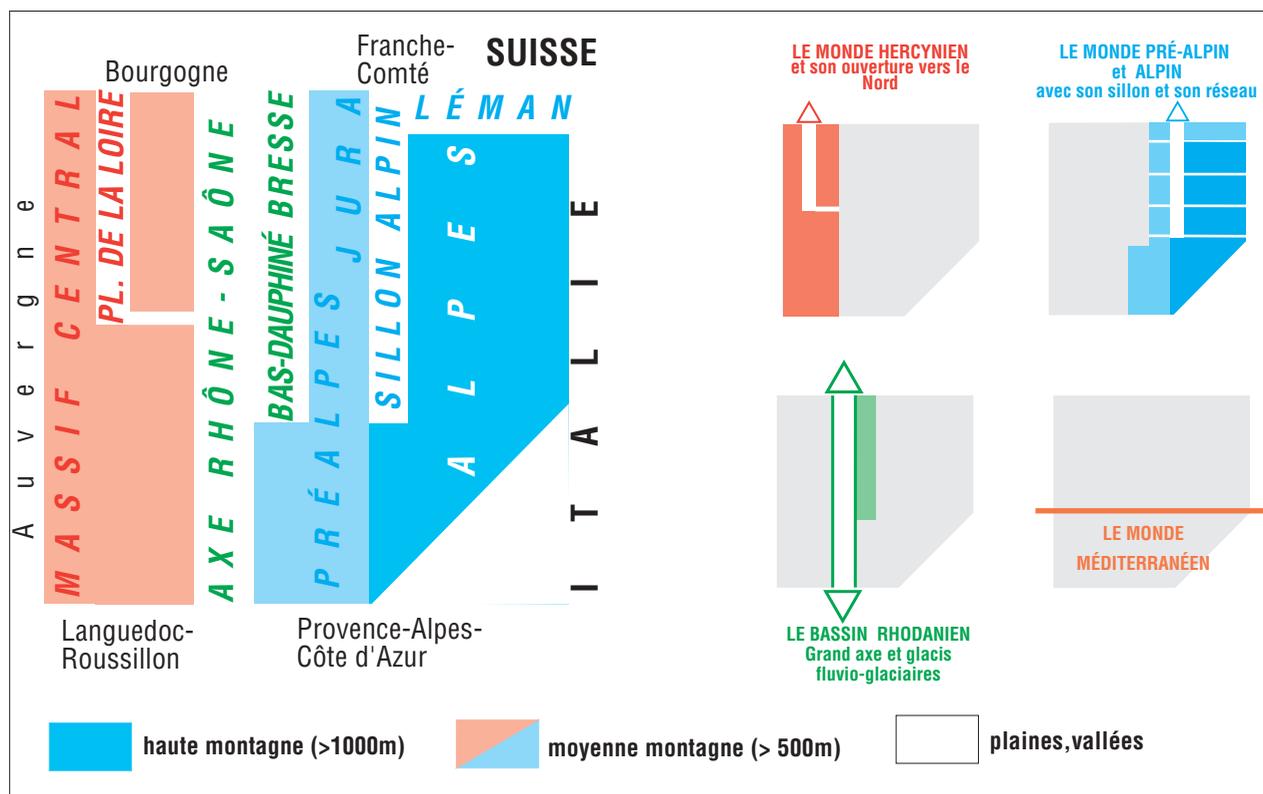
Quatre grands ensembles d'orientation méridienne (fig. 2) se partagent de façon inégale un espace rhônalpin caractérisé par l'énergie de son relief. Le dispositif d'ensemble présente tantôt des passages faciles, tantôt des obstacles contraignants, le tout conditionnant les axes de circulation et le dispositif urbain :

- l'axe Rhône-Saône, relativement ample dans les plaines de la Saône, se transforme progressivement en un couloir étroit entre Alpes et Massif central. En dépit de ce handicap, il offre l'itinéraire le plus court, le plus facile et le plus fréquenté entre la mer du Nord et la Méditerranée ;



1. Le carrefour lyonnais

* CNRS, UMR 5600, Environnement, Ville et Société, 18 rue Chevreul, 69362 Lyon cedex 07



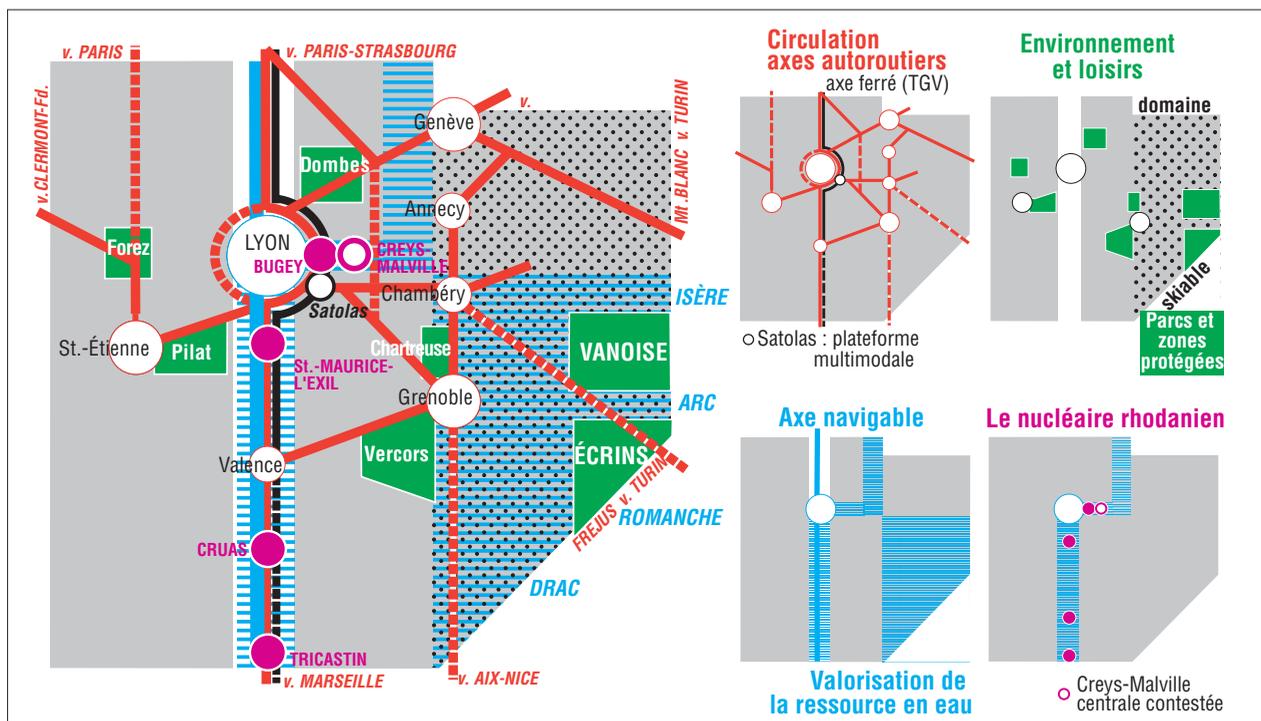
2. Les grands ensembles rhônalpins

- les retombées orientales du Massif central bénéficient de la dynamique de l'axe (coteaux viticoles échelonnés du Beaujolais à la Côte Rôtie et au Vivarais) mais n'offrent qu'un seul passage relativement facile vers l'ouest, la percée du Giers, qui établit la liaison avec la région stéphanoise, elle-même largement ouverte vers le nord et les bassins de la Loire et de la Seine (Forez et Roannais) mais coupée de l'Auvergne par les monts du Forez ;
- les avant-pays alpins, Bresse, Dombes, Bas-Dauphiné et Valentinois, amas de cailloutis, de moraines et de dépôts proglaciaires, compensent la médiocrité de leurs terres par la pureté et l'abondance de leurs eaux ; leur topographie confuse ne constitue pourtant pas une gêne aux échanges entre l'axe rhodanien et le monde alpin ;
- l'ensemble Alpes-Jura constitue une masse orographique considérable, mais fractionnée entre Alpes et Préalpes, avec de multiples cluses largement ouvertes vers l'avant-pays ; l'ampleur des vallées et l'altitude relativement basse des grands cols facilitent également le passage vers l'Italie ; le tout s'organise autour du Sillon alpin, largement ouvert entre les vallées de l'Arly au nord et du Drac au sud.

Le carrefour lyonnais (fig. 1) correspond à la zone de contact de la Saône et du Rhône (site de confluent) et tient l'ensemble des passages vers la Suisse et l'Italie, comme vers la Méditerranée, l'Europe rhénane et la région parisienne.

Sous le signe de l'eau (fig. 3)

Si le talus ardéchois subit des pluies plus violentes que régulières, il n'en va pas de même des Alpes, qui reçoivent des pluies abondantes et régulières et disposent en hiver d'un tapis neigeux fourni et durable. Rhône-Alpes dispose donc de ressources en eau d'autant plus sûres que les nappes alluviales de l'avant-pays alpin et des grandes vallées régularisent l'écoulement tout comme les lacs et les glaciers. Cette richesse (évaluée à 10000 m³ par habitant et par an contre une moyenne nationale de 4000 m³) va de pair avec de fortes pentes, ce qui explique l'ampleur d'une production hydroélectrique évaluée à 32 milliards de kWh. Ce potentiel comporte aussi bien des centrales de pointe concentrées dans les Alpes, que des centrales de basse chute, non régulières, échelonnées sur le cours du Rhône. L'importance des



3. Les grands aménagements rhônalpins

débats alpins implique enfin une forte capacité de refroidissement. Le parc nucléaire compte 15 tranches réparties en cinq usines (dont celle de Creys-Malville, à l'arrêt) produisant 75 milliards de kWh.

L'aménagement du Rhône par la Compagnie Nationale du Rhône mérite une attention particulière car, en sus de la production énergétique, il a permis de porter la voie navigable au gabarit européen entre Chalon-sur-Saône et Fos-sur-Mer, d'irriguer 80 000 ha et de soustraire aux crues du fleuve plus de 20 000 ha dont une partie à proximité des agglomérations urbaines. Toutefois, le trafic rhodanien ne porte encore que sur 4,5 Mt.

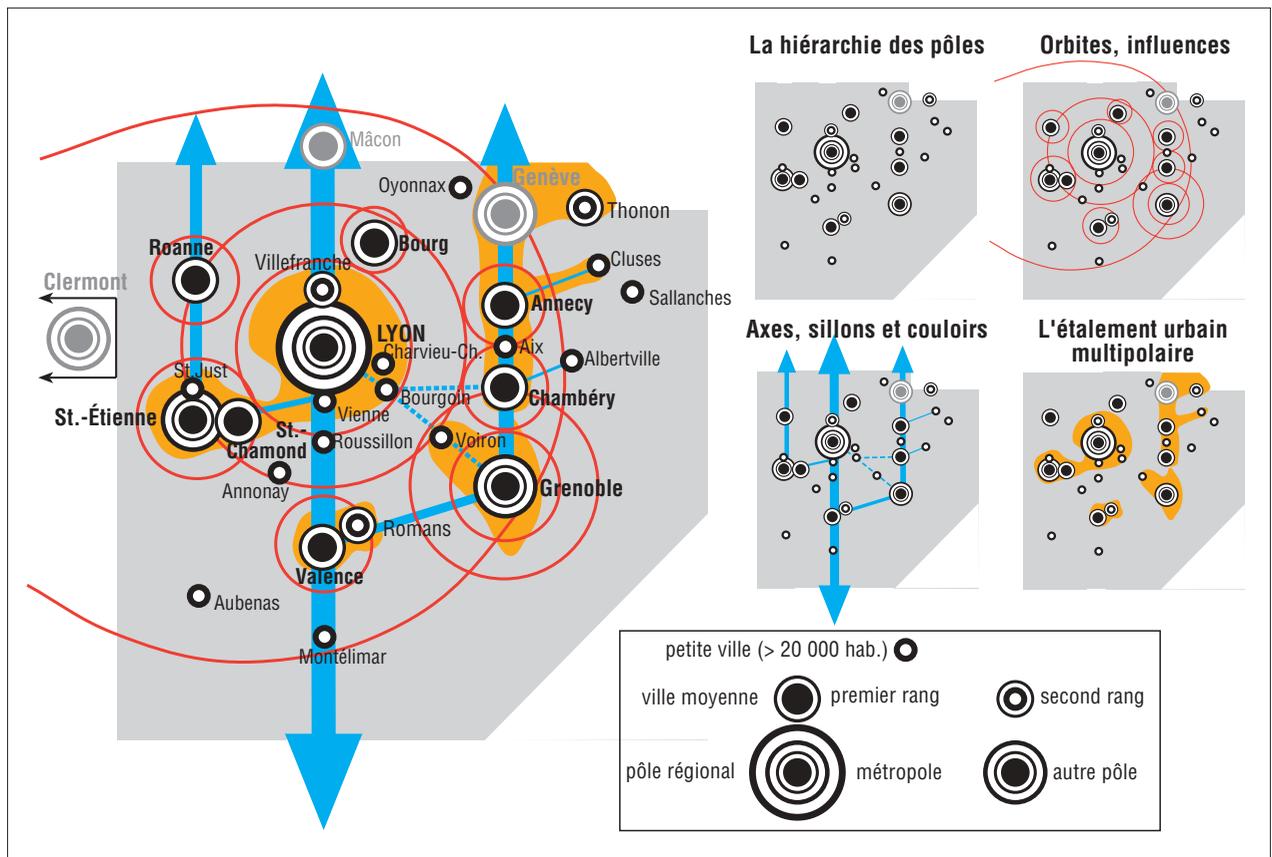
Comptant beaucoup plus dans l'économie régionale, le domaine skiable offre 4 000 km de pistes de descente et 4 500 km de pistes de fond, répartis entre 220 stations dont la capacité d'hébergement s'élève à 600 000 lits. Le tout constitue le plus vaste domaine skiable du monde et le plus fréquenté avec 390 millions de skieurs en 1995-1996. L'investissement hôtelier a conforté le tourisme estival, dont les principales zones d'attraction sont la région de Chamonix, les parcs nationaux de la Vanoise et du Pelvoux et les parcs régionaux actifs, en cours d'installation ou en

projet, du Vercors, de la Chartreuse, des Bauges et de la Châtaigneraie ardéchoise.

L'armature urbaine : richesse, polycentrisme, dissymétrie

L'armature urbaine (fig. 4) peut être analysée à travers plusieurs grilles de lecture, correspondant l'une au principe de polarisation dominé par la métropole lyonnaise, l'autre à la logique spatiale des axes, sillons et couloirs. Ressort au premier chef la richesse d'un réseau dominé par Lyon (1,3 Mhab.) mais laissant place à deux villes d'importance régionale, Grenoble et Saint-Étienne, fortes chacune de quelque 400 000 habitants et offrant une gamme d'équipements très complète. Ce système polycentrique est enrichi par plusieurs villes dont la population dépasse la centaine de milliers d'habitants (Valence, Chambéry et Annecy) ou l'approche (Roanne). Ce maillage urbain est conforté par 16 villes de plus de 20 000 habitants.

La métropole régionale est donc loin de concentrer toutes les forces vives de la région, ce qui n'enlève rien à son rôle en tant que place financière, technopole, centre nodal de communication et centre de services supérieurs, allant de l'opéra de Lyon aux sièges sociaux d'entreprises cotées en



4. L'armature urbaine en Rhône-Alpes

Bourse. Grenoble et Saint-Étienne n'offrent pas une gamme de services aussi étendue et sont tournées, l'une plutôt vers la reproduction sociale élargie, l'autre plutôt vers l'exécution industrielle. On retrouve à une moindre échelle une gamme de services relativement étendue par rapport aux effectifs urbains à Valence et Annecy, alors que la fonction administrative domine l'activité de Chambéry et de Bourg-en-Bresse. Le recensement des cadres rend bien compte de cette hiérarchie : ils sont 68 000 à Lyon, 27 000 à Grenoble, 8 000 à Saint-Étienne, 5 800 à Annecy et 4 000 à Valence.

L'analyse des flux téléphoniques révèle toutefois une évidente dissymétrie de la zone d'influence lyonnaise qui aurait tendance à déborder la région en direction du nord jusqu'au niveau de Mâcon, alors que la partie sud entretient des relations suivies avec Marseille et surtout Montpellier. Les relations de Grenoble avec Paris l'emportent de beaucoup sur ses relations avec la métropole régionale, tandis que le flux des relations quotidiennes ne cesse de s'intensifier entre Lyon et la région stéphanoise.

Le dynamisme urbain constitue un autre élément de dissymétrie : alors que la région urbaine de Lyon (définie par la zone d'attraction quotidienne) a vu sa population s'accroître de 7,9% entre les recensements de 1982 et de 1990, la région stéphanoise (étendue aux vallées de l'Ondaine et du Giers) stagne à moins de 1% ; pour la même période, Grenoble et Chambéry ont gagné plus de 8%. À l'échelle régionale, le fait le plus remarquable est sans doute l'émergence d'une région urbaine orientale qui intègre Genève (Annemasse pour la partie française de l'agglomération), Annecy, Aix-Chambéry et Grenoble et s'étire en direction de Valence. Le dynamisme de cet ensemble, qui tient sa cohérence de l'effet de couloir induit par le Sillon alpin, contraste avec les difficultés de l'aile ouest du dispositif urbain, correspondant à l'axe Roanne-Saint-Étienne.

Le dernier élément de la dissymétrie urbaine régionale est l'amenuisement progressif du dispositif vers l'Ouest ardéchois et vers le sud de la région, caractérisé par l'absence

de toute ville offrant une gamme de services assez complète entre Montélimar et Orange. Comme si le couloir rhodanien ne dépassait sa fonction de passage que pour accueillir des activités déconnectées de l'espace régional, en l'occurrence le complexe nucléaire du Tricastin et bientôt la plateforme logistique du TGV Lyon-Marseille.

Au-delà des problèmes urbains, se pose également celui des écarts entre les niveaux d'équipement, les volumes d'activité et finalement les revenus évalués ou mesurés d'un département à l'autre : les départements savoyards se classent dans les dix premiers de France pour les revenus, l'Ardèche dans les dix derniers. Au sein de ce département, l'écart n'est pas moins considérable entre les communes rhodaniennes et celles de la montagne ardéchoise.

Tradition et renouveau de l'espace industriel (fig. 5)

Le potentiel industriel de Rhône-Alpes représente 11,6% de la valeur ajoutée par ce secteur en France, ce qui en fait la seconde région industrielle après l'Île-de-France (26%). Cette prépondérance du fait industriel est d'autant plus sensible que la valeur ajoutée par les services ne représente que 8,6%, contre 31,8% pour l'Île-de-France, la région Rhône-Alpes occupant dans les deux cas le second rang dans un classement par régions.

Ce potentiel peut être évalué en termes d'héritages plus ou moins rénovés et de secteurs d'innovation. Au titre des héritages liquidés, figure surtout le complexe hercynien (charbon, sidérurgie et métallurgie lourde) de la région stéphanoise. Au titre des héritages en voie de liquidation, une bonne partie de l'électrométallurgie et de l'électrochimie des grandes vallées alpines, déclassées par les progrès techniques du transport de courant électrique. Au titre des traditions héritées mais rénovées, le textile et la confection du Bas-Dauphiné et du Roannais, ainsi que les cimenteries de l'Ardèche et de l'Isère. Au titre des reconversions actuelles mais problématiques, l'industrie de la chaussure à Romans et l'industrie de l'armement (Roanne et Saint-Étienne).

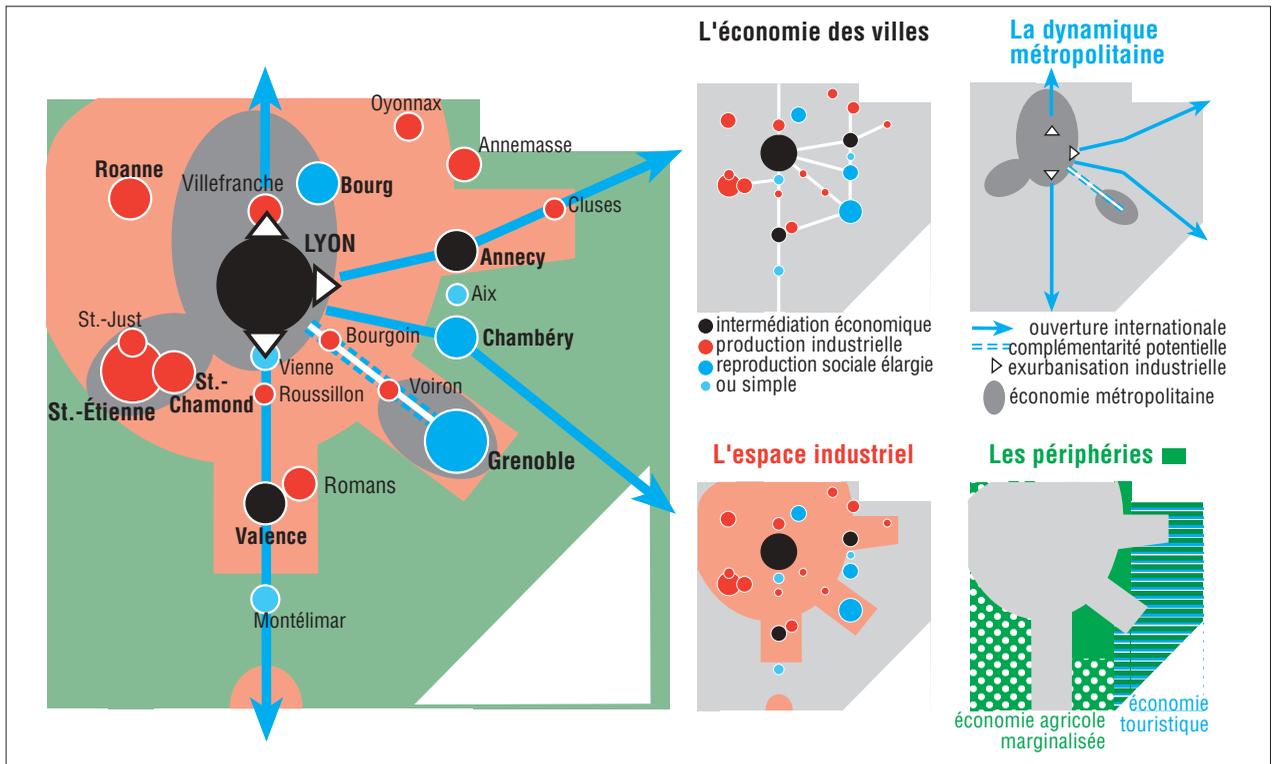
L'effet d'entraînement de ces héritages a fait émerger des activités nouvelles qui ont pris le relais : la mécanique et la micromécanique ont relayé la métallurgie lourde dans la région stéphanoise ; Grenoble a connu une évolution de même ordre mais plus progressive à partir de la construction

électrique et de l'équipement hydraulique. Une autre reconversion a été réussie, mais à partir du textile, en direction de l'avionique et de la mécanique de précision à Valence. Il existe également des centres industriels hautement spécialisés comme Oyonnax (plasturgie) et Cluses (décolletage). Dans un bilan régional, une dominante s'impose avec la chimie et la pétrochimie à Lyon (couloir de la chimie) et à Grenoble (Pont-de-Claix), la chimie fine et l'industrie pharmaceutique à Lyon. Cette dernière ville développe actuellement une nouvelle filière, dans le domaine des biotechnologies. À ces secteurs forts s'opposent quelques points faibles, notamment dans les domaines de l'informatique et de l'électronique.

Ces activités industrielles se diffusent à travers tout l'espace régional, et la gamme des productions va de l'agro-alimentaire à la fabrication de skis. L'ensemble est fortement régulé par la place de Lyon, qui offre aux industriels un large éventail de services financiers ou techniques. Lyon tend d'ailleurs à concentrer la fonction d'aide aux entreprises et à la recherche (trois technopoles et des pépinières d'entreprises) et à exurbaniser les unités de production. Il s'agit d'une tradition ancienne, héritée de la soie et marquée dès le début du siècle par l'implantation de centres chimiques dans la vallée du Rhône. Ce dispositif est cependant loin d'être parfait, dans la mesure où il intéresse peu l'Ardèche et la Drôme méridionale, qui souffrent d'une récession marquée après avoir tenu une place de choix dans le textile.

Les chances du contexte européen

L'axe rhodanien et le carrefour lyonnais disposent d'un réseau de transports en constante évolution (fig. 3). L'infrastructure de l'axe comprend, outre la voie navigable, une autoroute à deux fois trois voies, deux lignes ferroviaires électrifiées et une ligne TGV en fonctionnement jusqu'à Valence, en cours d'achèvement plus au sud en direction d'Avignon et de Marseille. Le carrefour lyonnais, élargi par des voies de contournement (encore incomplètes vers l'ouest), dessine un système rayonnant d'autoroutes qui dessert toute la région et débouche sur la Suisse et l'Italie. Cet ensemble pourrait être enrichi par une transversale en direction du Languedoc par Saint-Étienne et Mende, et par un tunnel ferroviaire de base permettant la circulation des convois lourds vers l'Italie. Ces projets, soutenus par la région, ne sont pourtant pas jugés prioritaires au niveau national.



5. Rhône-Alpes néo-industrielle

Utopiques ou non, ces plans d'équipement, tout comme la création d'une plate-forme multimodale à Satolas, sont révélateurs des ambitions d'une région frontalière, excentrée par rapport à Paris mais limitrophe de l'Italie et de la Suisse, tangente à l'arc alpin, proche de l'axe rhénan et confortée par sa situation sur l'axe mer du Nord-Méditerranée qui lui donne une ouverture sur l'arc méditerranéen. Le seul point relativement faible de ce dispositif reste la fermeture en direction de l'ouest, entre le carrefour lyonnais, le Languedoc et l'Aquitaine. Rhône-Alpes joue donc l'ouverture européenne contre le centralisme parisien. C'est dans cette perspective que la région s'est associée au COTRAO, qui réunit les régions alpines de France, de Suisse et d'Italie, et au «quadrigue européen» avec les régions Catalogne, Lombardie et Bade-Wurtemberg. Savoir toutefois si la tradition jacobine s'accommodera d'un tel écart? Savoir également si la région possède les moyens de sa politique? On comparera sur ce plan les budgets régionaux de Rhône-Alpes (4,5 milliards de francs) à ceux de la Catalogne (56 milliards), de la Lombardie (129 milliards) et du Bade-Wurtemberg (194 milliards).

Reste que cette projection dans l'avenir, cette mise en œuvre d'un projet commun, est seule capable de souder entre elles ces composantes qui sont à la région ce que seraient des sous-ensembles nets à un ensemble flou. De fait, les pays et provinces réunis dans le cadre de la région n'ont que peu d'affinités entre eux. Les deux départements savoyards n'ont été rattachés à la France qu'en 1860 et gardent une forte personnalité. La Drôme et l'Ardèche ont été affectées de façon toute particulière par les guerres de Religion et la révocation de l'édit de Nantes. La limite entre langue d'oïl et langue d'oc serpente entre le massif du Pilat et le Dauphiné, tout comme la limite culturelle entre les cuisines au beurre, à l'huile de noix ou à l'huile d'olive. La tradition ouvrière stéphanoise s'oppose au conservatisme de la plaine du Forez. Quant à la ville de Lyon, elle est restée trop longtemps en limite administrative pour être reconnue comme capitale morale par tous les Rhônalpins. On pourrait multiplier les exemples. Tous tendraient à prouver qu'à défaut d'un passé commun, Rhône-Alpes ne trouvera sa cohésion que dans un projet commun... ce qui est le propre de toute genèse territoriale.