



interco **HORS-SÉRIE** *communalités*

Hors-série édité par l'AdCF - www.adcf.org

Octobre 2009 - 5,50 €



SPÉCIAL Rhône-Alpes

Défis

La région Rhône-Alpes représente, quel que soit le secteur (superficie, population, emploi, dépenses R&D...) le dixième de la France ; mais ses enjeux de développement dépassent largement ce cadre.

P.2

Panorama

L'état des lieux de l'intercommunalité de Rhône-Alpes au 1er Août 2009, en chiffres et cartographie. Focus sur ses spécificités, ses périmètres, ses compétences...

P.6

Enjeux économiques

Du textile à la chimie, de la métallurgie à l'automobile, l'économie rhônalpine est le fruit d'une riche tradition productive qui s'appuie aujourd'hui fortement sur l'innovation.

P.11



Rhône-Alpes, quatre enjeux d'aménagement pour la « France au dixième »

Martin Vanier, géographe, professeur à l'Université Joseph Fourier, Grenoble

Annouer que la région Rhône-Alpes est une « France au dixième » est une vérité banale. Elle compte le dixième de la superficie et de la population, le dixième des emplois et du PIB, le dixième des dépenses de R&D, des chercheurs et des étudiants du pays, le dixième de la population immigrée, le dixième des autoroutes, etc. Cette région, par conséquent puissante (la seconde derrière l'Île-de-France, la huitième en Europe), ne présente cependant pas le dixième des enjeux d'aménagement et des questions qui leur sont généralement attachées en France, mais elle les recèle tous, sans exception. En voici les quatre principaux.

Unifier des territoires hétérogènes.

Rhône-Alpes porte son premier problème dans son nom. Bien que le Rhône sorte des Alpes, on ne peut guère imaginer deux mondes plus différents que le monde alpin et glaciaire face au monde rhodanien

et hercynien. Des cimes du Massif des Écrins qui culminent à 4 000 mètres aux étangs si particuliers de la Dombes, des falaises calcaires des Baronnies aux coteaux du Beaujolais, de la riviera du Chablais aux hauts plateaux des confins ardéchois, la diversité de cette région est sans doute sans équivalent en France. La politique régionale d'unité dans la diversité est celle de la contractualisation territoriale. Aujourd'hui, les 34 contrats de développement Rhône-Alpes (Codra) constituent la troisième génération contractuelle depuis le lancement de cette politique en 1992. Cette politique régionale, plutôt réussie, de développement local par la contractualisation, et de début de territorialisation des politiques régionales, a conduit certaines des collectivités départementales à engager à leur tour leur propre territorialisation. Autant de politiques de coordination des systèmes locaux d'action qui, toutes, se saisissent de l'hétérogénéité comme moteur de projet.

Entrer dans l'ère des régions urbaines

Cependant, l'homogénéité est en marche et porte le nom qui fait peur aux campagnes : la métropolisation. Rhône-Alpes est l'une des rares régions françaises à présenter un système urbain bien hiérarchisé en quatre ou cinq niveaux. Comme partout en France, en trente ans, les agglomérations de Rhône-Alpes – dès lors qu'on les considère comme des aires urbaines – ont crû de 20 % en population et de 100 % en espace. Elles regroupent désormais un peu plus de quatre rhônalpins sur cinq en un continuum de bassins d'emploi qui interconnecte la quasi-totalité des pôles urbains de la région. Trois agrégats s'affirment, à la fois comme espaces fonctionnels et comme territoires d'aménagement : la région urbaine de Lyon, le bassin franco-valdo-genevois et le sillon alpin.

L'entrée dans l'ère des régions urbaines pose, comme chaque enjeu ici présenté, de nouveaux problèmes d'organisation de l'action publique, autrement dit, de gouvernance. Mais elle implique surtout la formulation de nouvelles réponses aux attentes exprimées par les métropolitains.

Qu'on les qualifie de « grands urbains », périurbains ou « urbains des champs », les rhônalpins imposent de nouveaux défis à l'aménagement des territoires : ils circulent beaucoup, mais en automobile, et toute la question est d'inciter à un report modal, d'une part, tout en gérant les flux automobiles sans en améliorer l'efficacité, d'autre part ; ils choisissent de dédensifier leur habitat et de s'imbriquer autant que possible dans l'espace agricole et naturel, et toute la question est d'organiser cette nouvelle forme, malgré tout urbaine, qui investit les campagnes, sans en pervertir les qualités. Les régions urbaines sont condamnées à innover et ces chantiers sont ardu.

Inscrire Rhône-Alpes dans l'espace européen

Si la métropolisation a un sens, c'est bien celui d'insérer les territoires dans les logiques internationales de la mondialisation. De ce point de vue qui conduit à considérer Rhône-Alpes, région frontalière avec deux pays, dans son environnement national et européen, on assiste à deux stratégies concurrentes bien que complémentaires : celle des centres urbains historiquement dominants et celle des pôles stratégiques émergents.

Les centres urbains historiquement constitués (Lyon, Grenoble et, dans une moindre mesure, Saint-Étienne

et Chambéry qui fut capitale) veulent faire valoir leurs fonctions métropolitaines, leur excellence et leur visibilité internationale respectives.

Mais ces stratégies vigoureuses, qui sont d'abord celles des grandes villes centres, ne résument pas toutes les modalités de l'accroche internationale. Celle-ci est aussi l'affaire des réseaux, notamment de la grande vitesse, et des nouveaux carrefours qu'ils font naître. La région Rhône-Alpes est riche de ces positions d'interface entre pôles métropolitains qu'on pourrait qualifier de synapses. Le pôle multimodal de Saint-Exupéry en est l'archétype et vient donner à la toute proche agglomération du Nord Isère un poids certain dans la région métropolitaine lyonnaise. Les pôles d'Archamps (Genevois français), de Centr'Alp (région grenobloise) et du Rovaltain (Romans-Valence-Tain, autour de Valence TGV) n'ont pas les mêmes atouts, mais portent de grandes ambitions régionales de développement économique. La bataille des synapses ne fait que commencer.

Négocier un développement alpin soutenable

Au fond, si Rhône-Alpes est l'enjeu de tant de développements et grands projets structurants, urbains, métropolitains ou de réseaux, c'est qu'elle fait partie de ce fragment d'Europe qui est désormais l'un des plus prospères : l'espace alpin qui comprend en outre la Suisse, l'Italie du nord, l'Allemagne du sud, l'Autriche et la Slovaquie. Le cœur montagnard de l'Europe, sanctuaire naturel de ses derniers espaces sauvages et de précieuses ressources – à commencer par l'eau : le Rhône, le Rhin et le Pô y prennent leur source – est aussi l'une de ses régions les plus urbanisées (plus de 80 % des Alpains sont citadins), les plus attractives, les plus passantes, avec sa nouvelle génération de grandes percées, dont le Lyon-Turin sera le rejeton tardif.

Bordée de grandes métropoles (Lyon, Genève, Zürich, Munich, Vienne, Venise, Milan, Turin), le massif est sous la pression d'un développement qu'il faudrait rendre acceptable pour la plus grande partie de ses populations actuelles et à venir, autrement dit rendre "soutenable". C'est particulièrement vrai pour le développement touristique du premier domaine skiable du monde que représentent les Alpes françaises du Nord.

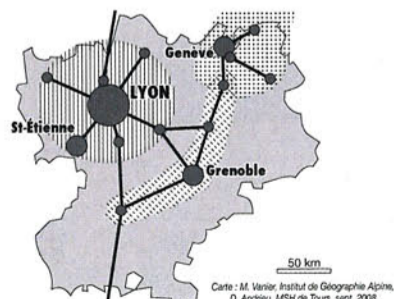
L'aménagement des territoires est pavé de bonnes intentions : nul doute qu'au sein de ce modèle d'enrichissement – dont la soutenabilité est loin d'être acquise –, on travaille désormais de plus en plus à promouvoir des alternatives raisonnables. Dans les Alpes, comme ailleurs, mais ici avec une acuité particulière, les nouvelles exigences, qu'il est convenu de rassembler dans l'idéal du développement durable, vont peut-être réorienter progressivement les fondements du développement, donc de l'aménagement des territoires. ■

Unifier des territoires hétérogènes : les 46 Contrats de développement durable Rhône-Alpes (CDDRA).



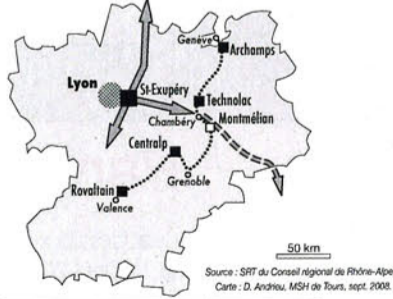
— Limites des contrats

Entrer dans l'ère des régions urbaines : les trois systèmes de gouvernance supra-métropolitaine.



Systèmes supra-métropolitains
 ■ Région urbaine de Lyon (RUL)
 ■ Conférence du Sillon alpin
 ■ Comité franco-valdo-genevois

Inscrire la région Rhône-Alpes dans l'espace européen : les grands chantiers ferroviaires.



● Le « nœud lyonnais » à desservir
 ● Le « sillon alpin » à intégrer
 — L'autoroute ferroviaire (fret)
 = = = Axe Lyon-Turin
 ■ Les « synapses »
 ■ Renforcement de sites existants
 □ Futur site

Négocier un développement alpin soutenable : les territoires du développement par la protection.



■ Parcs naturels régionaux
 ■ Projet de Parc naturel régional
 ■ Zones centrales des Parcs nationaux
 ■ Comité de massif interrégional