

Dynamiques et enjeux de la seconde métropole française en Europe

Une métropole de 3 millions d'habitants

Avec près de 3 millions d'habitants la région urbaine lyonnaise atteint une taille critique à l'échelle européenne qui lui permet de tenir la comparaison avec de grandes aires métropolitaines européennes telles Milan, Madrid, Barcelone, Manchester, Rome, Naples, Hambourg ou Stuttgart... Par rapport à ces dernières, elle abrite une population plutôt jeune, moins densément répartie (10 000 km²).

Elle est l'unique espace métropolitain français de cette taille possédant un dispositif de gouvernance qui unit en association depuis près de 20 ans les principales collectivités territoriales (Région, Départements, Communautés urbaine et d'agglomérations).

En dehors de l'Île de France, c'est la première aire métropolitaine en France qui, par son envergure, son poids démographique, son dynamisme socio-économique dispose des capacités requises pour rayonner dans l'Europe des grandes métropoles.

Un espace en croissance

L'évolution démographique de cet espace est très favorable sur la période 1990 - 2004 (entre + 0,5 et + 0,7 % de croissance annuelle de la population) et la croissance devrait rester forte d'ici 2030 en raison de son attractivité et des projets urbains ambitieux des principaux pôles urbains (Lyon, Saint-Etienne, Nord-Isère, ...).

Entre 1990 et 2004, sa population a augmenté de 231 000 habitants, soit + 8,5% sur la période. Cette tendance correspond à un rythme de croissance annuel moyen supérieur à la tendance nationale.

Arrosé par trois grands fleuves (le Rhône, la Saône, la Loire) qui ont façonné et favorisé le développement des activités humaines et économiques, le territoire dispose d'atouts naturels et historiques qui fondent son attractivité.

Un espace bien connecté

Les pouvoirs publics ont doté la région urbaine lyonnaise de grandes infrastructures de communication utiles à son développement et prévoient de les étoffer progressivement via de nouveaux projets routiers, ferroviaires et aéroportuaires.

Ainsi, son accessibilité internationale, sa connectivité interne et la qualité de son système de déplacements, forment les conditions optimales au bon fonctionnement d'un espace multipolaire constitué de territoires ouverts sur l'extérieur, de plus en plus interdépendants et complémentaires entre eux.

La région urbaine lyonnaise bénéficie aujourd'hui pleinement de sa position géostratégique avantageuse¹ et veut exploiter son rôle historique de carrefour en devenant une place majeure pour les échanges économiques en Europe.

Sur le plan des déplacements à l'intérieur du territoire, l'organisation du système de transports des biens et des hommes et le renforcement de l'inter-connectivité de tous les espaces constituent un des grands enjeux de la charte. L'objectif poursuivi est qu'ils concourent au développement de la « métropole multipolaire » et permettent de maîtriser le flux des migrations alternantes.

« être, dans la moitié sud de la France, un centre de rayonnement européen, analogue aux autres grandes cités européennes. »
Charte RUL 2010

« Carrefour historique de communication, son dynamisme démographique et économique lui confère de nombreux atouts. »
DTA

¹ A l'intersection entre les grands axes de communication reliant Europe du Nord et du Sud d'une part, et les itinéraires de franchissement alpin d'autre part

Une plate-forme aéroportuaire d'importance

Sa plate-forme aéroportuaire affiche à ce jour un trafic passager annuel inférieur à ceux de ses concurrents directs (près de 7 millions de passagers annuels) mais dispose des atouts pour une croissance durable, capable d'asseoir son positionnement en Europe.

Déjà couplé au réseau autoroutier et à une gare TGV, l'aéroport Lyon – Saint Exupéry est situé dans un secteur stratégique au regard des grands projets d'infrastructures (contournement ferroviaire, LGV Lyon-Turin, A48) et, caractéristique rare en Europe, se trouve au cœur d'une zone peu urbanisée offrant un important potentiel de développement.



Un schéma multipolaire vertueux pour l'attractivité et la qualité de vie des habitants et des entreprises

Une région urbaine multipolaire

Grace à un ensemble de plusieurs agglomérations, de tailles différentes mais complémentaires dans leurs fonctions, bien connectées entre elles, et dont les bassins d'emploi et de vie s'entrecroisent, la région urbaine lyonnaise constitue un espace multipolaire qui tend progressivement à une hiérarchie cohérente.

Le poids de Lyon et de Saint-Etienne

L'essentiel des activités et des habitants se concentrent sur deux grands pôles structurants : l'agglomération lyonnaise et l'agglomération stéphanoise. Ces pôles accueillent la majeure partie des fonctions métropolitaines (activités culturelles et touristiques, activités économiques, éducation, santé, etc.)

Lyon et Saint-Etienne vivent en complémentarité. Leur développement a un impact fort sur les dynamiques de développement des six autres pôles de taille moyenne (Ambérieu-en-Bugey, Bourg-en-Bresse, Bourgoin-Jallieu – L'Isle-d'Abeau, Roanne, Vienne, Villefranche-sur-Saône), eux-mêmes complétés par des bourgs secondaires, qui les entourent. En retour, ces pôles intermédiaires viennent enrichir par leur diversité, leurs spécificités, le rayonnement de l'espace métropolitain.

Trois grands pôles de développement

Depuis les travaux de l'Organisme régional d'études des aires métropolitaines (Oream) dans les années 1960, en passant par la charte d'objectifs RUL-2010, jusqu'à la Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise de 2007, tous les schémas stratégiques de planification du territoire ont privilégié la dimension multipolaire du territoire comme étant une direction à suivre et à renforcer. Cette dimension repose sur le nécessaire renforcement du diptyque Lyon – Saint-Etienne complété vers l'est de l'agglomération nouvelle du Nord-Isère.

La Région Urbaine de Lyon en proposant, à travers sa charte d'objectifs, « un système multipolaire, ensemble cohérent de territoires différents, préservés de la pression urbaine » définit les bases d'un développement multipolaire vertueux pour l'attractivité et la qualité de vie des habitants et des entreprises.

Ce système d'organisation a pour vocation de renforcer d'une façon coordonnée entre les différents espaces, les grands pôles de Saint-Etienne et du Nord-Isère, au côté de la capitale régionale Lyon, de « conforter les pôles secondaires » et de préserver les vastes espaces agricoles et naturels qui constituent un gage de la qualité environnementale et un support de l'économie agricole et de loisirs.

Il est donc question de soutenir un développement multipolaire harmonieux qui mêle qualité de vie, développement économique et attractivité :

- en maîtrisant un étalement urbain fortement consommateur d'espaces autour des villes et agglomérations,
- en préservant l'environnement et les espaces naturels et agricoles par la construction d'un réseau maillé des espaces majeurs,
- en renforçant la complémentarité entre les villes, mais aussi entre villes et espaces agricoles et naturels,
- en promouvant la mobilité interne en transports collectifs et l'accessibilité internationale,
- en renforçant les atouts économiques spécifiques de chaque territoire.

« L'organisation multipolaire de cette métropole doit devenir une richesse supplémentaire ; chaque espace métropolitain contribuant, avec ses atouts, à la dynamique et au rayonnement d'ensemble. »

*4^e conférence des présidents
« le rayonnement métropolitain »*

« Son grand point fort est la densité de son tissu industriel qui peut être mixé à un tissu tertiaire de qualité »

« ... des villes qui se spécialisent et se complètent, critère de performance et de pérennité. »

6e forum - « L'attractivité économique du territoire métropolitain »

La diversité et la densité des activités de production et de connaissance comme atouts dans la compétition économique internationale

Forte de 1,2 million d'emplois, la région urbaine lyonnaise dispose d'un tissu économique solide, diversifié et dynamique, où les activités de production conservent une place importante et forment le cœur d'une grande région industrielle européenne (mécanique, textile, chimie, pharmacie, plasturgie...)

Le rôle moteur de l'innovation

La base économique évolue vers une économie dominée par les services et les nouvelles technologies, dans laquelle le potentiel de recherche et la dynamique d'innovation dans certains domaines comme la biotechnologie, les éco-industries, les textiles techniques, l'optique-vision, les logiciels, les réseaux télécom, les nouveaux matériaux, les énergies nouvelles, constituent un véritable atout dans la compétition mondiale.

Terre d'invention dans de multiples domaines comme le cinéma, le chemin de fer, le tissage, l'électroménager, le vaccin ou l'aéronautique, la métropole consolide actuellement ses moyens de recherche (laboratoires, pépinières, capital-risque) et redéploie ses outils de formation supérieure dans un contexte où la connaissance, le savoir, deviennent des facteurs déterminants pour la compétitivité.

Des compétences multiples

Au cœur du système, l'agglomération lyonnaise tient son rôle de capitale tertiaire, de pôle de recherche international et de moteur productif. Elle se trouve confortée dans une stratégie de positionnement international, par l'affirmation à ses côtés de polarités de taille moyenne jouant pleinement leurs compétences respectives (les agglomérations stéphanoise et nord-iséroise peuvent représenter des points d'appui particuliers par leur taille et leur positionnement spécifique - industrialo-tertiaire ou techno-logistique -).

Un fort potentiel de main d'œuvre qualifiée

La forte présence d'emplois stratégiques (8,4%, contre 7,4% en Région) dans des domaines clés comme la recherche, les services aux entreprises, la conception, ainsi que le haut niveau relatif de qualification de la population, attestent de la présence d'une main d'œuvre au savoir-faire reconnu.

Ce potentiel de compétences est alimenté par un ensemble d'enseignement supérieur et de recherche complet, dont les établissements souhaitent se structurer autour de deux grands pôles (les PRES² de Lyon et de Saint-Etienne) afin d'accroître leur lisibilité à l'international et leurs relations (parcours de formation intégrés, thématiques de recherche avancée, etc.)

Il est représenté par 150 000 étudiants, 10 000 chercheurs et 500 laboratoires conférant ainsi au territoire le statut de second pôle universitaire et de recherche français.

Les défis qui sont à relever par le territoire :

- Préserver et renouveler sa base industrielle en soutenant les compétences porteuses et/ou en aidant à la reconversion d'autres,
- Favoriser l'attractivité du territoire envers toutes les entreprises, et particulièrement les sièges de commandement,

- Renforcer la lisibilité et la notoriété internationale de son dispositif de recherche et d'innovation via les pôles de compétitivité, les pôles de recherche et d'enseignement supérieur, les réseaux thématiques de recherche.

Principaux pôles de compétence économique

■ Pôle de compétitivité labellisé

■ Pôle de compétence

Agglomération de Lyon	- Lyon BIOPOLE Biotechnologies-génétique-santé-vaccins-médicaments - Loisirs interactifs Jeux Vidéos, numérique, haut-débit, logiciels - LYON URBAN TRUCK & BUS 2015 Systèmes de transports - AXELERA Chimie -environnement - TECHTERA Textiles techniques et fonctionnels
	- Lyon Vision Mode Habillement, textile, cosmétologie, cuir, design - Métallurgie, mécanique, biens d'équipements électriques - Energie – éco-industrie - Activités tertiaires supérieures (finance, juridique, conseil, congrès...) - Police scientifique - sécurité
Agglomération de Saint-Etienne	- VIAMECA Ingénierie et création industrielle - SPORALTEC Industrie des équipements sportifs et de loisirs
	- Equipement automobile - Textiles médicaux - Optique - vision - Design
Agglomération de la Porte de l'Isère	- Logistique - Construction, habitat, matériaux - Sport, santé, nature - Energie solaire - Textile
Agglomération de Bourg-en-Bresse	- Agro-alimentaire, recherche et développement - Bus & Trucks industrie
Agglomération de Roanne	- TECHTERA Textiles techniques et fonctionnels
	- Mécanique - Agro-culinaire - Centres d'appel
Agglomération d'Ambérieu-en-Bugey	- Logistique - Industries et environnement - Santé, vaccins et médicaments - Chimie
Agglomération de Villefranche/Saône	- Agro-alimentaire - vin

Un rayonnement culturel et touristique de la métropole fondé sur des centres d'intérêts, des cultures et des identités mêlés

« La qualité de la vie, la richesse culturelle, un environnement protégé sont des facteurs de développement métropolitain. »

Un milieu naturel diversifié, creuset d'une renommée mondiale

C'est dans la diversité des sites et paysages, alternant de la ville dense et chargée d'histoire aux campagnes, plaines et plateaux rustiques, terres d'élevage, de pisciculture et de culture fruitière ou forestière, que se révèle le simple mais naturel attrait de la région urbaine lyonnaise.

Sa réputation gastronomique internationale est basée sur la qualité des produits locaux et les spécialités nées de la richesse des terroirs et du savoir-faire des hommes.

Si les plaines et vallées ont naturellement accueilli le développement urbain et les infrastructures, de nombreux sites naturels et milieux aquatiques (le Pilat, le Beaujolais, la Dombes, la plaine du Forez...) apportent une véritable dimension de métropole nature à cet espace.

Lieu d'échange et d'histoire, sillon du tourisme

De l'antiquité à la ville contemporaine, en passant par la renaissance et la révolution industrielle, les sites et les formes urbaines témoignent des traces de l'œuvre des hommes dans ce territoire carrefour. « Après Rome, elle-même, notre région urbaine possède le deuxième ensemble gallo-romain d'Europe... Le moyen-âge nous a laissé les vieilles cités de Pérouges et de Crémieu, ainsi que nombre de châteaux, d'églises ou d'abbayes. Et ce patrimoine n'a pas cessé de s'enrichir grâce à des architectes comme Tony Garnier, à Lyon, ou plus récemment encore Le Corbusier à Firminy... »

La région urbaine lyonnaise est un carrefour économique et un lieu historique d'échanges et de commerce avec la fabrique de la soie dès le 18^{ème} siècle, puis dans le cadre de la première et deuxième révolution industrielle avec la sidérurgie, le chemin de fer, la mécanique, la chimie et la pharmacie.

Le tourisme peut ainsi s'appuyer, outre la qualité du cadre de vie, sur le potentiel économique généré par les pôles de compétence dans les grandes agglomérations afin de conforter et développer une gamme d'équipements d'accueil, de congrès et d'exposition au service d'événements de portée internationale.

« ...être une métropole vivante, active et soucieuse de l'épanouissement individuel est notre objectif »

Lieu culturel et événementiel, des loisirs ouverts au monde

Les grands équipements culturels et les manifestations qui agrémentent les temps de loisir des habitants de la région urbaine lyonnaise ont un rôle majeur dans la vitalité du territoire et son attractivité touristique.

L'offre culturelle, très dense, est marquée notamment par les grands événements internationaux : biennales de la danse, d'art contemporain, du design ; les festivals (nuits de Fourvière, jazz à Vienne, musique baroque à Ambronay, printemps de Pérouges...) ; les fêtes populaires (fête des lumières).

4^{ème} conférence des Présidents : « le rayonnement métropolitain »

Elle est complétée par de très nombreux musées (beaux arts, art contemporain, art moderne, muséum, antiquité gallo-romaine, industrie...), des lieux de spectacle (opéra, maison de la

danse, auditorium, halle Tony Garnier, palais des sports, esplanade de la Comédie, futur Zénith...), de grands clubs sportifs (OL, ASSE, CSBJ, Asvel, La Chorale...), et des équipements de congrès (Cité internationale - Amphithéâtre, Eurexpo, Espace Fauriel, projets d'agrandissement des parcs d'expositions de Villefranche et de Bourg-en-Bresse...)

Cette diversité culturelle, géographique, historique forme un territoire où les centres d'intérêts, les cultures et les identités sont mêlés. Elle crée les conditions dans lesquelles la métropole (ensemble de territoires complémentaires à la fois unitaire et différencié), mais surtout les « métropolitains », ses habitants, peuvent évoluer en préservant leurs spécificités et créativité particulières, qu'il s'agit de renforcer et valoriser à l'échelle européenne.

Une accessibilité et des services de mobilité de qualité, facteurs de rayonnement, de croissance et de liens pour les habitants

« L'espace de la région urbaine de Lyon doit, pour pouvoir être tout entier accessible, tout entier solidaire. »

« Espace d'une volonté commune », la métropole lyonnaise souhaite organiser son développement durable en optimisant son système de transport et de déplacements. « C'est la condition sine qua non d'une distribution des fonctions urbaines entre différents pôles, et d'une préservation de coupures vertes et d'espaces naturels entre les secteurs d'habitat concentré. C'est aussi la condition d'un développement économique bien réparti, mieux partagé ». Cette organisation vise à faciliter la mobilité interne sur tout le territoire et à renforcer sa connectivité avec l'extérieur.

« De n'importe quel point, il doit être possible de passer facilement, et en peu de temps »
Charte RUL 2010

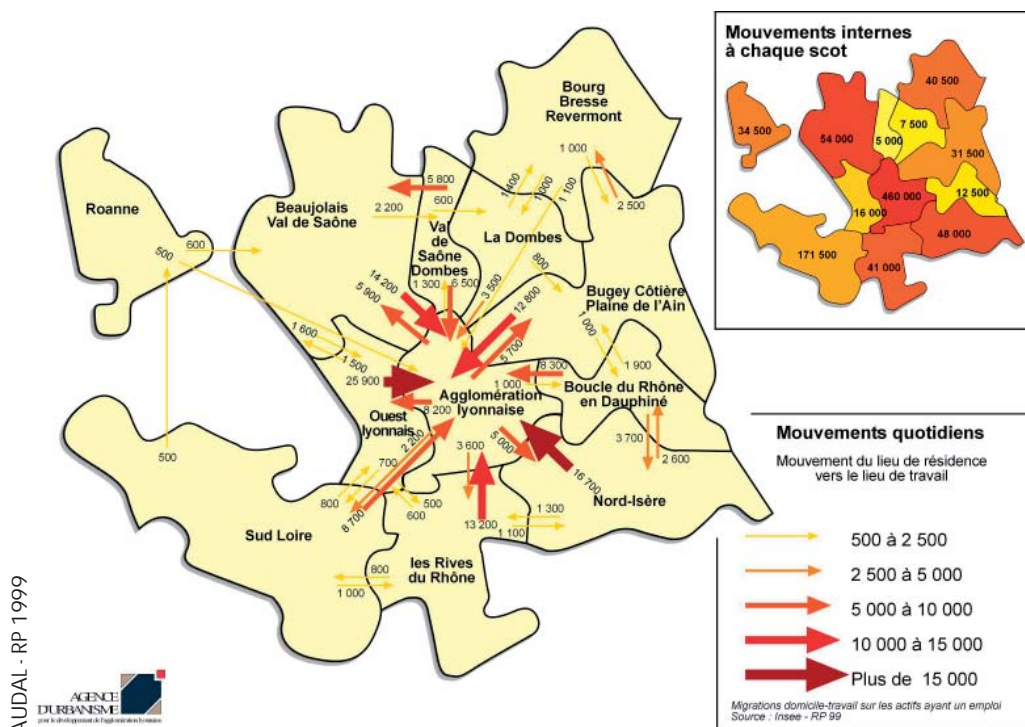
Maîtriser les flux de déplacements automobiles

L'organisation et l'optimisation de la mobilité interne permettront de faire face au développement des migrations quotidiennes ou résidentielles qui tendent à tisser un seul et même bassin de vie et d'emploi.

Entre 1975 et 1999, en Rhône-Alpes, la part des actifs travaillant dans leur commune de résidence est passée de 60% à 37%. Ce qui s'est traduit par l'explosion de l'utilisation de la voiture entraînant des phénomènes de congestion qui pénalisent la qualité de vie, rendant difficile l'accessibilité du territoire et altérant son attractivité.

Les réseaux de transports urbains sont performants et en phase de redéploiement dans chaque agglomération, faisant une plus grande place aux sites propres et aux modes doux de déplacement.

Représentation simplifiée des échanges domicile/travail entre les territoires de Scot dans la région urbaine lyonnaise



Un réseau d'infrastructures autoroutières et ferroviaires de qualité

Il est organisé en étoile à six branches autour des agglomérations lyonnaise et stéphanoise, avec des liaisons à grande vitesse mettant Paris ou Marseille à 2 heures (52 liaisons TGV quotidiennes Lyon-Paris). Les grandes liaisons autoroutières (A6, A7, A42, A43, A47) permettent d'accéder depuis Lyon aux principales villes de la région en moins d'une heure.

Ce maillage de qualité sera renforcé par de nombreux projets : ligne à grande vitesse Lyon-Turin, contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, doublement des voies aux endroits stratégiques des axes ferroviaires Lyon – Ambérieu-en-Bugey, Lyon - Bourg-en-Bresse, et Lyon – Bourgoin-Jallieu, réactivation du chemin de fer de l'Est Lyonnais, A89 Lyon – Balbigny dans la Loire, A432 tronçon nord (desserte de l'aéroport Lyon - Saint Exupéry), A45 Lyon – Saint-Etienne, A48 Ambérieu-en-Bugey – Bourgoin-Jallieu.

Ces réalisations favoriseront l'accessibilité rapide de l'ensemble du territoire aux principaux autres pôles de développement en France et amélioreront les liaisons avec les grands moteurs de l'Europe (Catalogne, Piémont et Lombardie, Suisse, Allemagne du sud et façade Atlantique).

Connecter la métropole au monde

L'organisation du réseau de transport doit aussi conduire à améliorer fortement la qualité des dessertes ferroviaires entre les principales gares et le pôle multimodal de Lyon-Saint Exupéry, principal point de connexion internationale.

La métropole lyonnaise compte valoriser ces atouts, en exploitant notamment le potentiel de développement de son aéroport international. La RUL partage l'ambition affichée de tous les acteurs locaux et régionaux de faire de Lyon-Saint Exupéry, la première porte d'entrée en France après Paris.

Cette connectivité au reste du monde est subordonnée à l'ouverture de liaisons intercontinentales et à une accessibilité européenne généralisée.

*« C'est à l'échelle de l'aire métropolitaine que le système de transport doit être conçu et réalisé pour servir l'ambition internationale mais également le fonctionnement interne du territoire. »
Charte RUL 2010*