

Ligne à Grande Vitesse
Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon



Aménagement et développement des territoires

Aires métropolitaines francilienne et lyonnaise
Février 2011

Réseau ferré de France (RFF), propriétaire du réseau ferré national et maître d'ouvrage du projet, a initié des études générales et techniques d'une ligne à grande vitesse (LGV)

Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon.

Ces études sont cofinancées par l'Etat, la Région Ile-de-France, la Région Centre, la Région Bourgogne, la Région Auvergne, la Région Rhône-Alpes et RFF.

Au stade amont actuel, les études visent à éclairer les fonctionnalités et les enjeux majeurs qui constituent le fondement des orientations possibles. Dans ce contexte, et si l'opportunité de la ligne était confirmée par le débat public, les analyses feront l'objet d'études de plus en plus détaillées, selon les processus habituels.

Dans ce cadre, ce document constitue le document cadrage national et européen du projet LGV POCL, et présente le diagnostic et les principaux effets pour l'Ile-de-France et l'Agglomération lyonnaise

Il a été établi par Setec Organisation et son contenu reste de sa propre responsabilité.

Sommaire

PREAMBULE **1**

1. UNE LGV AU SERVICE DE LA METROPOLE FRANCILIENNE **2**

1.1. CONTRIBUER A LA COMPETITIVITE DE LA METROPOLE PAR L'ACCESSIBILITE DE SES TERRITOIRES DU SUD **2**

1.1.1. Un fonctionnement territorial entre dépendance à la capitale et articulation de bassins de vie 2

1.1.2. Les excellences et potentiels économiques du sud francilien 6

1.1.3. De nombreux projets de développement en cours dans le Sud francilien 8

1.2. CONTRIBUER A RENDRE LA METROPOLE PLUS DURABLE **10**

1.2.1. En appuyant le développement multipolaire 10

1.2.2. En participant à l'amélioration du système de transport francilien 10

1.3. CONCLUSION **10**

2. LA LGV POCL AU SERVICE DU DEVELOPPEMENT DE LA METROPOLE LYONNAISE **11**

2.1. UNE ORGANISATION URBAINE LARGEMENT INFLUENCEE PAR LA TOPOGRAPHIE **11**

2.1.1. Le développement s'est fait à l'Est du couloir Saône-Rhône 11

2.1.2. L'Ouest de la région urbaine lyonnaise est globalement moins maillé et moins dense 12

2.2. UNE METROPOLE AUX PERIMETRES MULTIPLES **13**

2.2.1. L'aire urbaine lyonnaise comme espace de cohérence sociodémographique 13

2.2.2. Les périmètres de gouvernance 13

2.2.3. Les espaces de planification et de concertation d'échelle métropolitaine 13

2.3. LE FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE : LES LIENS AVEC LES TERRITOIRES EXTERIEURS **14**

2.3.1. Les relations de l'agglomération lyonnaise avec Paris 14

2.3.2. Les relations de l'agglomération lyonnaise avec Clermont-Ferrand 15

2.4. UN MOTEUR DE L'ECONOMIE FRANÇAISE, UNE METROPOLE REGIONALE GENERALISTE ET DIVERSIFIEE **15**

2.4.1. Lyon et Rhône-Alpes, la plus forte capacité décisionnelle après Paris et l'Île-de-France 15

2.4.2. Un profil économique propre aux métropoles 15

2.4.3. Les grands sites de développement 1

2.4.4. Une métropole qui peut rayonner plus encore en Europe 4

2.5. LE PROJET LGV POCL PEUT AIDER LA METROPOLE LYONNAISE A PASSER UN CAP A L'ECHELLE EUROPEENNE **6**

PREAMBULE

Ce document a pour objectif de présenter un **cadrage global des grands enjeux en matière d'aménagement et de développement du territoire liés au projet de ligne à grande vitesse (LGV) Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon**, et d'identifier **les effets possibles du projet de LGV POCL sur les** deux principales métropoles nationales, Paris et Lyon.

La deuxième partie du document analyse spécifiquement les effets potentiels de la LGV POCL sur les grandes dynamiques de développement liées :

- à la métropolisation de l'agglomération parisienne,
- à la métropolisation de l'agglomération lyonnaise.

L'analyse des effets sur chacune des autres agglomérations principales de l'aire d'influence du projet fait l'objet d'un document séparé.

1. UNE LGV AU SERVICE DE LA METROPOLE FRANCILIENNE

1.1. CONTRIBUER A LA COMPETITIVITE DE LA METROPOLE PAR L'ACCESSIBILITE DE SES TERRITOIRES DU SUD

Par Sud francilien, nous entendons l'ensemble des territoires du Sud de l'Ile-de-France, compris entre Versailles à l'Ouest et Melun-Sénart à l'Est. Ils contribuent très significativement au rayonnement métropolitain de la Région et ils peuvent être directement impactés par la LGV POCL, dans le cadre de nouveaux arrêts prévus dans ces pôles.

1.1.1. Un fonctionnement territorial entre dépendance à la capitale et articulation de bassins de vie

Le Sud francilien accueille près de 3 millions d'habitants. Il s'agit d'un territoire très diversifié, entre zones urbaines très denses du cœur de l'agglomération parisienne au nord, et espaces à caractère rural très marqué au sud.

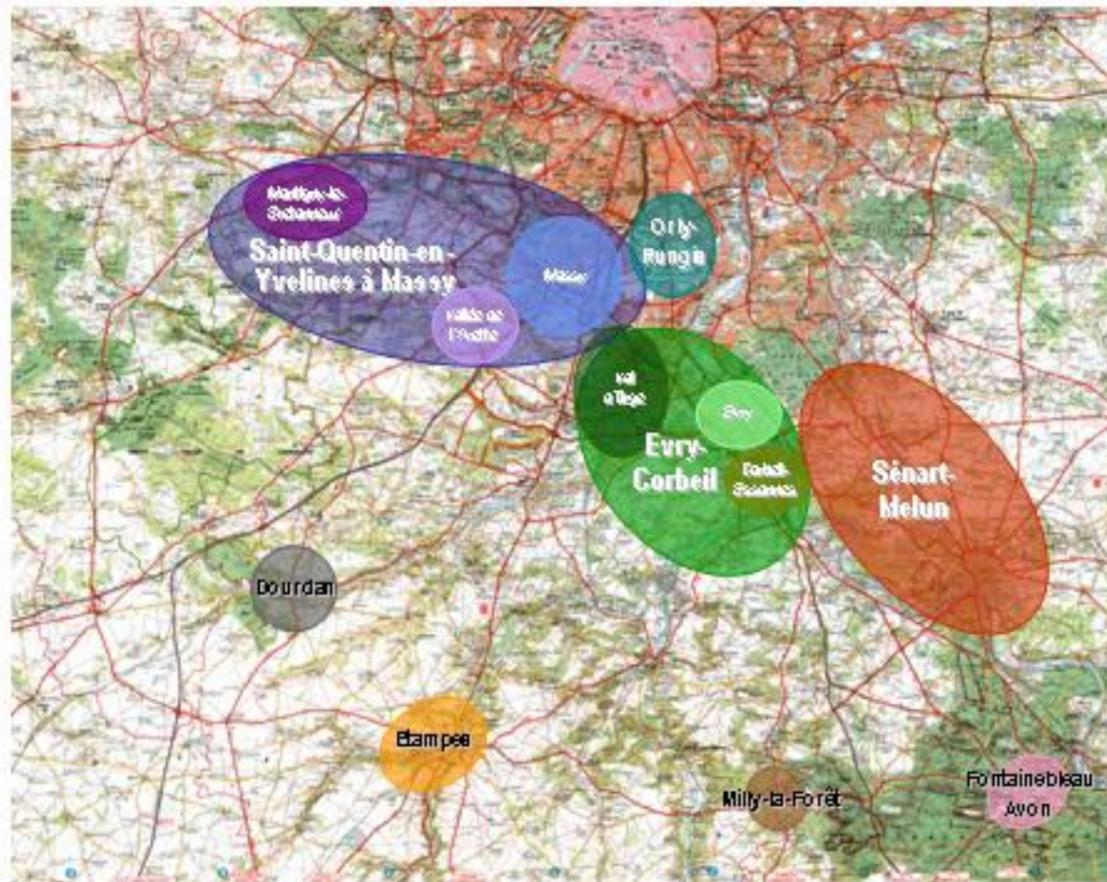


Figure 1: Les pôles du Sud francilien, source carte IGN, carte Setec Organisation

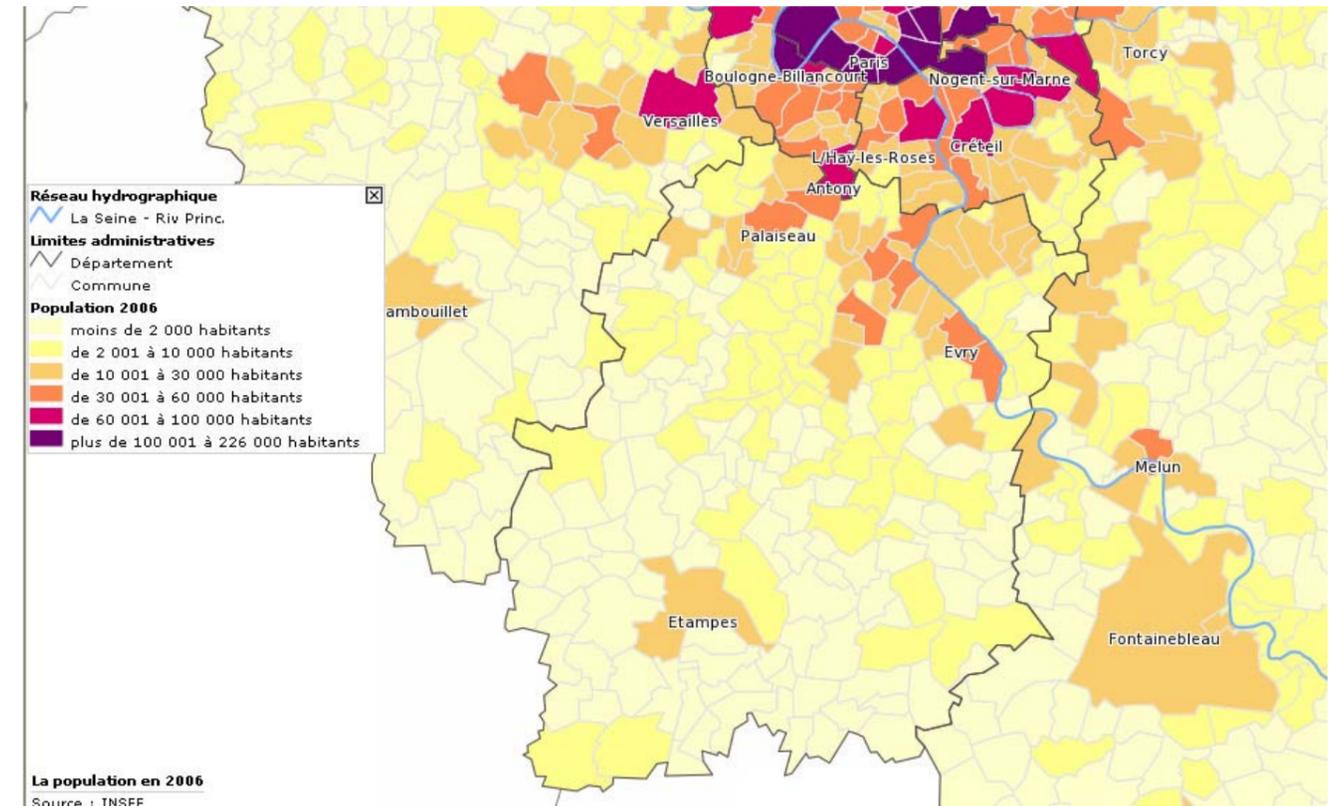


Figure 2: Les foyers de peuplement dans le Sud francilien en 2006, source IAU IDF

Un Sud francilien structuré dans sa partie Nord par 4 grands territoires urbains aux identités différentes et qui pourront potentiellement être impactés par la LGV POCL

- Le territoire allant de Saint-Quentin à Massy accueille près de 600 000 habitants, pour un taux d'emploi élevé, estimé à 1,11 emploi par actif résidant. Il s'agit d'un pôle démographique important, notamment pour la partie essonnoise qui concentre 25% de la population de l'Essonne. Ce territoire a connu une forte croissance démographique notamment à partir des années 70 avec le desserrement métropolitain, favorisé par les grandes opérations d'aménagement (grands ensembles). Cependant sa croissance actuelle est relativement modérée. Le profil socio-économique de la population est marqué par une surreprésentation des cadres, des actifs hautement qualifiés et des étudiants, en raison notamment de la part de l'économie de la connaissance sur le territoire. Indice majeur de spécialisation sociale, la proportion de cadres résidents est très élevée dans certaines communes, comme c'est le cas sur le plateau de Saclay et dans les vallées de la Bièvre et de l'Yvette : 47,1% à Saint-Aubin, 45% à Gif-sur-Yvette, 43,7% à Bures-sur-Yvette, 41,1% à Orsay, 41% à Verrières-le-Buisson. Ce territoire est marqué par une interaction forte entre espaces purement urbains et espaces agricoles et naturels (vallées de la Bièvre, de l'Yvette, plateau agricole de Saclay...).
- Le territoire d'Evry-Corbeil est un pôle important du sud francilien. Le territoire d'influence s'étend des Portes de l'Essonne au Nord jusqu'au Val d'Essonne au sud, et de la Seine à l'Est à la N20 à l'Ouest. Evry Corbeil Centre Essonne concentre la moitié de l'emploi essonnois, soit près de 205 000 emplois (1999). Ce vaste territoire s'articule autour de quelques pôles densément peuplés : en particulier l'agglomération d'Evry (plus de 110 000 habitants en 2006, avec +0,8% d'habitants depuis 1999 contre +0,7% au niveau régional) et celle de Corbeil (plus de 60 000 habitants en 2006) ; ainsi que la **Communauté d'agglomération du Val d'Orge** qui rassemble 9 communes (Villiers-sur-Orge, Villemoisson-sur-Orge, Morsang-sur-Orge, Sainte-Geneviève-des-Bois, Fleury-Mérogis, Saint-

Michel-sur-Orge, Leuville-sur-Orge, Brétigny-sur-Orge, le Plessis-Pâté) et plus de 125 000 habitants en 2006.

Sa population est plutôt plus jeune que la moyenne départementale et régionale (29 % de – de 20 ans en 2005, voire 31% à Evry, contre 28,1 % pour l'Essonne), même si elle est touchée par le phénomène national de vieillissement.

Ce territoire affiche une surreprésentation des employés et ouvriers tandis que les cadres et les professions intellectuelles supérieures sont sous-représentées. Les populations les plus fragilisées du département de l'Essonne se concentrent sur Evry-Corbeil Centre Essonne. L'analyse des revenus fiscaux montre une concentration de ménages à faibles revenus sur le territoire, qui a également connu la plus forte hausse de bénéficiaires du RMI entre 2000 et 2006 en Essonne. La problématique du chômage des jeunes et de longue durée se pose avec acuité sur ce pôle. Le territoire offre pourtant un grand nombre d'emplois. 44% des habitants restent travailler sur le territoire d'Evry-Corbeil, où les taux d'emploi communaux sont supérieurs à 1 voire 2. Le territoire d'Evry Corbeil regroupe plus de 20 % de l'emploi départemental (pour 12,5 % de la population) et est le lieu de travail de plus de 20 % des actifs occupés du département. La commune d'Evry, qui compte 10 % des emplois essonniers (contre 5 % de la population), reçoit deux fois plus d'actifs qu'elle n'en émet tous les jours.

- **Le pôle de Sénart-Melun**, en Seine-et-Marne, dépassait 215 000 habitants en 2006. Ce territoire se caractérise par une forte croissance démographique (+9% entre 1999 et 2009). Il est articulé autour de la ville nouvelle de Sénart, marquée par une organisation multipolaire en petites villes et villages au sein d'un espace à vocation agricole et commerciale (le Carré Sénart est l'un des principaux centres commerciaux d'Ile-de-France), et de la ville de Melun, ville historique ancienne. Le niveau moyen de qualification est plutôt faible (près de 10% d'écart avec la Région pour le taux de diplômés du supérieur). La part des cadres et professions intellectuelles supérieures est également inférieure à la moyenne régionale tandis que celle des employés et ouvriers est plus importante.
- **Le pôle d'Orly-Rungis** regroupe 12 communes (Ablon-sur-Seine, Alfortville, Chevilly-Larue, Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine, Orly, Rungis, Thiais, Valenton, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Vitry-sur-Seine). et près de 335 000 habitants au sein de l'OIN ORSA (Opération d'Intérêt National Orly-Rungis Seine Amont, conduite par un EPA, Etablissement Public d'Aménagement). Les communes sont situées de part et d'autre de la Seine dans le Val-de-Marne, de la limite du 13^{ème} arrondissement jusqu'à Ablon-sur-Seine et concernent en particulier la proche couronne parisienne, l'aéroport d'Orly et la zone du MIN de Rungis. L'évolution démographique du territoire est ambivalente. Certaines zones connaissent une forte attractivité (+7,0% de 1990 à 1999 puis +0,6% d'habitants de 1999 à 2006 à Rungis par exemple), tandis que d'autres communes peinent à maintenir les populations en place (-1,2% de 1982 à 90, puis -0,6% de 90 à 99 puis +0,5% grâce à un solde naturel élevé à Orly).

Au-delà des principaux espaces agglomérés, une identité rurale marquée

La frange sud de l'Ile-de-France est fortement marquée par l'identité agricole et par les espaces naturels, avec comme pôles urbains principaux Dourdan, Etampes, Fontainebleau, Montereau-Fault-Yonne et Nemours (seules communes dépassant les 10.000 habitants). Les parcs naturels régionaux (PNR) de la Haute Vallée de Chevreuse et du Gâtinais marquent la qualité environnementale de ces espaces et les forêts de Fontainebleau, Sénart, de Rambouillet, et de Rougeau participent à l'image de cet espace sud francilien, en lui conférant une fonction de loisir pour les habitants de la région.

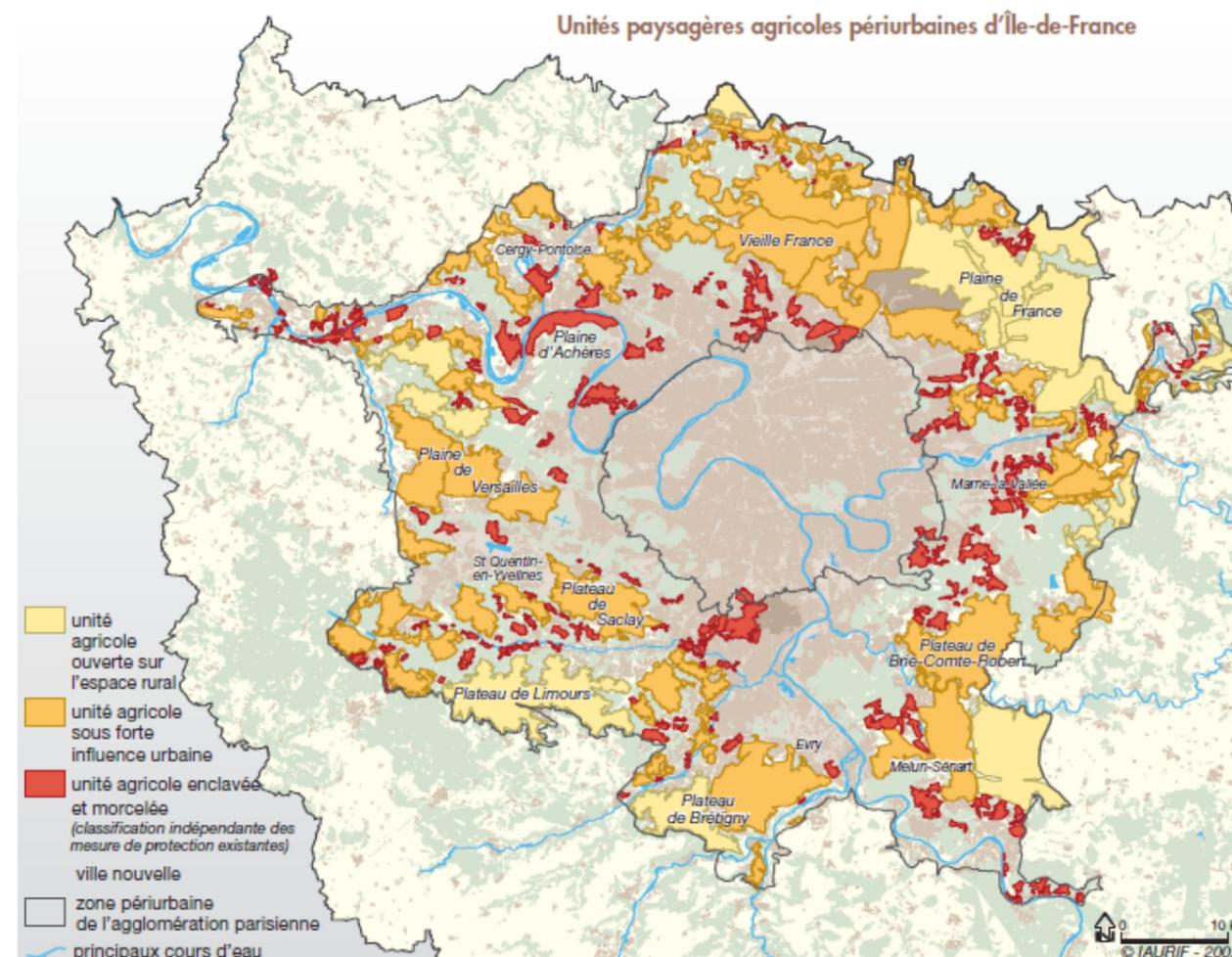


Figure 3: L'environnement naturel du Sud francilien, une présence forte de l'agriculture

- **L'agglomération de Fontainebleau-Avon**, qui comptait près de 30 000 habitants en 2006, voit sa population stagner, après une forte diminution dans les années 70 et 80 (-0,8% de 1975 à 82 ; puis -0,4% jusqu'en 90 puis +0,1 et +0%). La part des 65% ou plus en 2006 dépassait les 20%.
- **Etampes**, avec plus de 22 000 habitants, plus de 10 000 emplois et un taux d'emploi d'1,1, est le principal pôle urbain et économique du Sud Essonne (35 000 habitants et près de 14 000 emplois dans la Communauté de Communes). Plus de 4000 actifs travaillant à Etampes sont des résidents de la commune et 90 % du flux d'actifs se rendant à Etampes sont originaires de l'Essonne. Etampes affiche un profil de ville moyenne, avec une zone d'activités d'envergure, Sudessor, qui accueille 120 entreprises et 4400 emplois.
- **Montereau-Fault-Yonne** comptait 16700 habitants en 2006 et 9250 emplois. La Communauté de Communes des Deux Fleuves recensait 34 000 habitants et 13 000 emplois en 2006, pour un indice de concentration de l'emploi de 1. Sa population connaît une très faible augmentation depuis 1975 (seulement +0,2% entre 1999 et 2006), de même que l'emploi qui n'a crû que de 1%.
- **Dourdan** recense près de 10 000 habitants (plus de 15 000 dans la communauté de communes). Il s'agit du second pôle d'emploi du Sud Essonne avec près de 5000 emplois et un taux d'emploi de 1,09. Il polarise, comme Etampes et malgré sa position excentrée limitrophe des Yvelines, un bassin d'emploi principalement essonnien.

- **Nemours** était une ville de près de 12 500 habitants en 2006 (près de 18 500 pour l'aire urbaine). Après avoir connu une forte croissance démographique jusque dans les années 1990, la ville voit aujourd'hui sa population diminuer, notamment en raison des départs, tandis que le solde naturel reste très favorable.
- **Milly-la-Forêt** recensait en 2006 un peu plus de 4700 habitants et près de 1500 emplois (9400 habitants dans la communauté de communes et 2600 emplois). La commune attire des actifs à 80 % essonniens.

Les pôles de la frange sud francilienne font globalement face à un développement démographique modéré, essentiellement dû à un solde naturel positif. Les soldes migratoires généralement négatifs marquent cependant une certaine forme de fragilité. Pour autant, chaque pôle joue un rôle important dans le maintien d'activités économiques et d'emplois, au sein d'espaces principalement ruraux.

Des bassins de vie structurés, mais un fonctionnement encore essentiellement radial

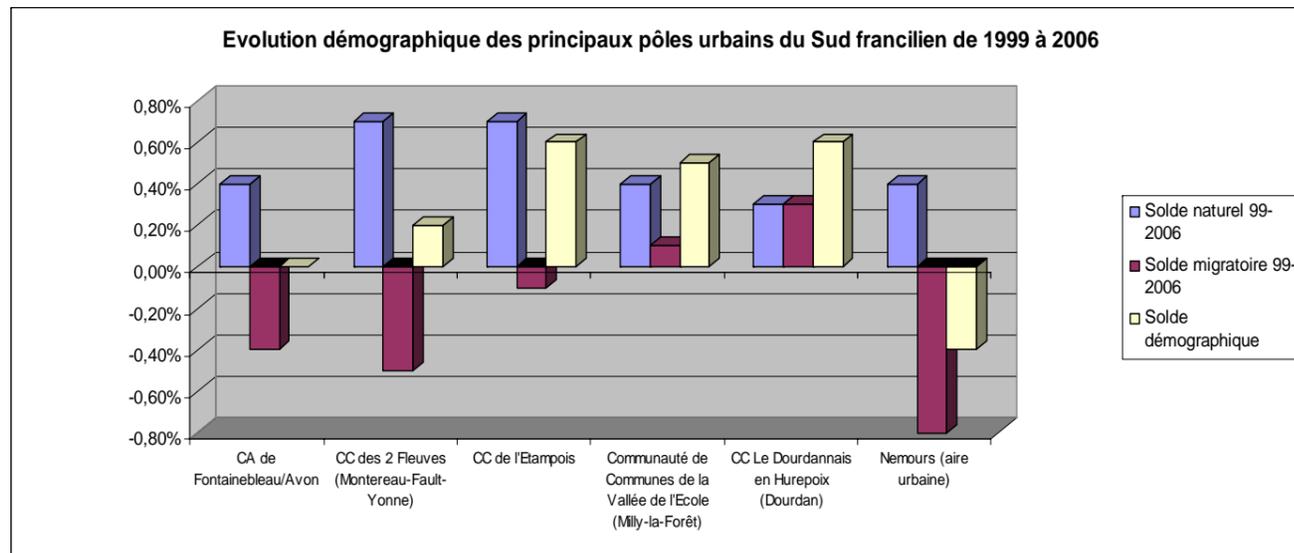


Figure 4: Evolution démographique des principaux pôles urbains du sud francilien

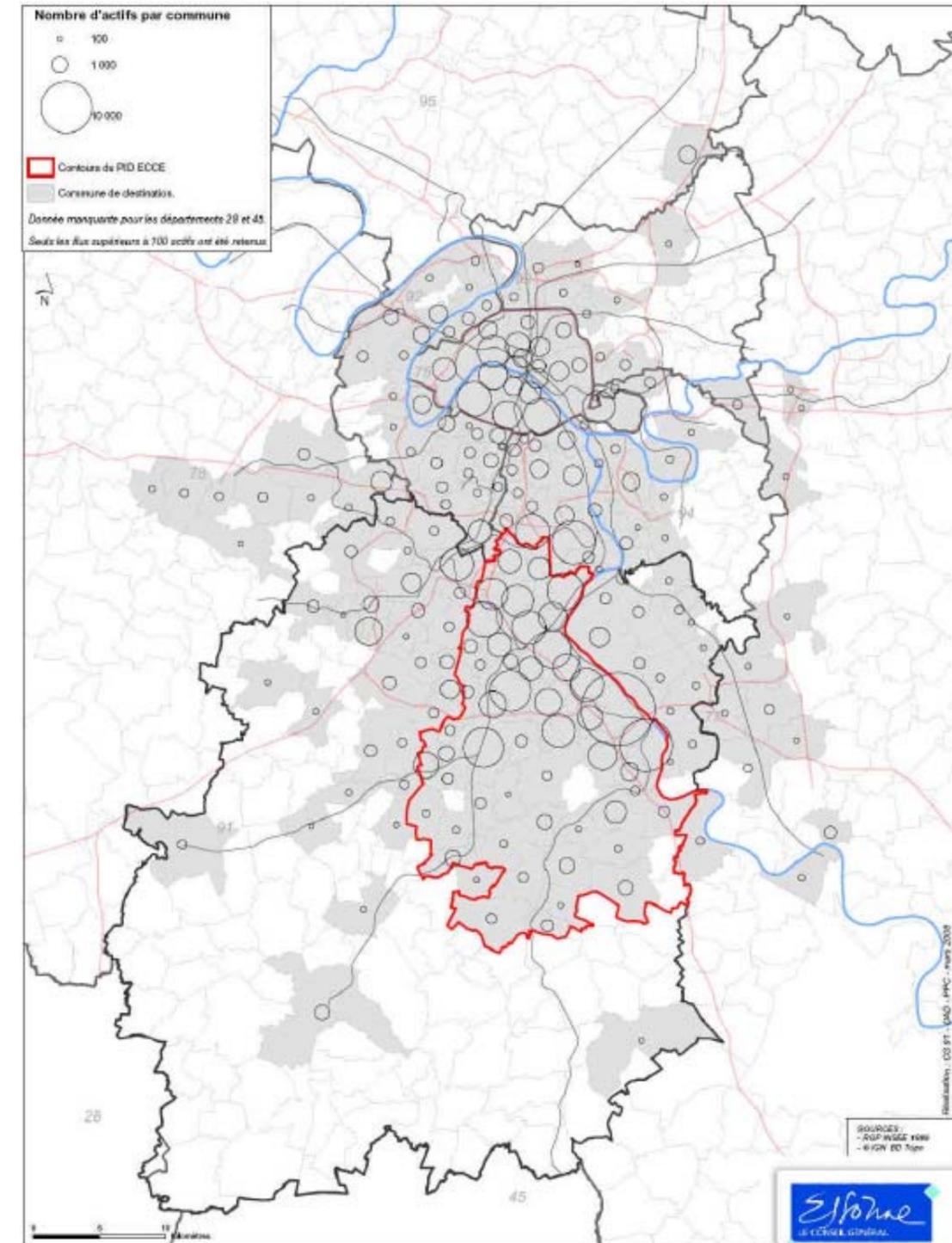


Figure 5: Lieu de travail des habitants d'Evry Corbeil Centre Essonne

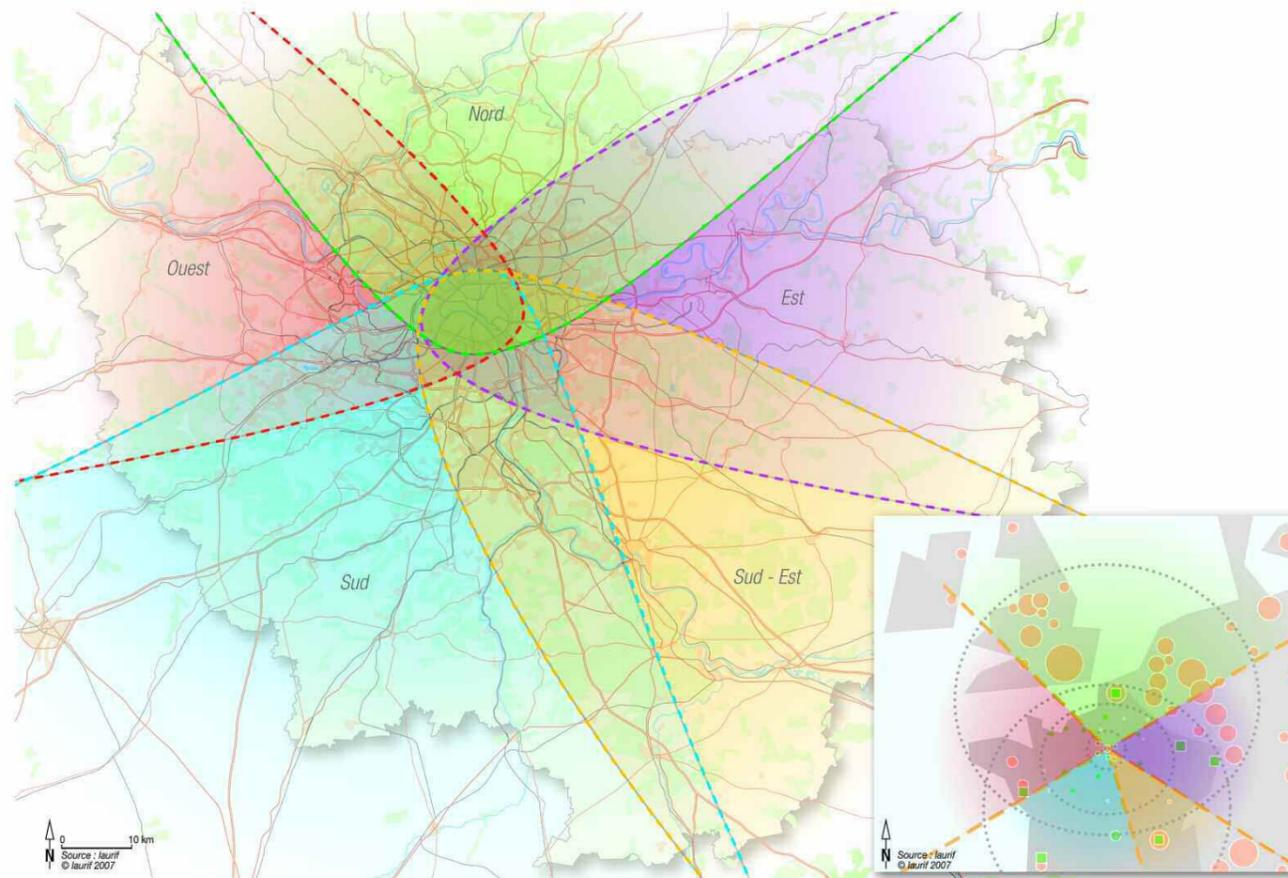


Figure 8: L'approche par faisceaux selon le SDRIF, Extrait du projet de SDRIF adopté, source SDRIF.com

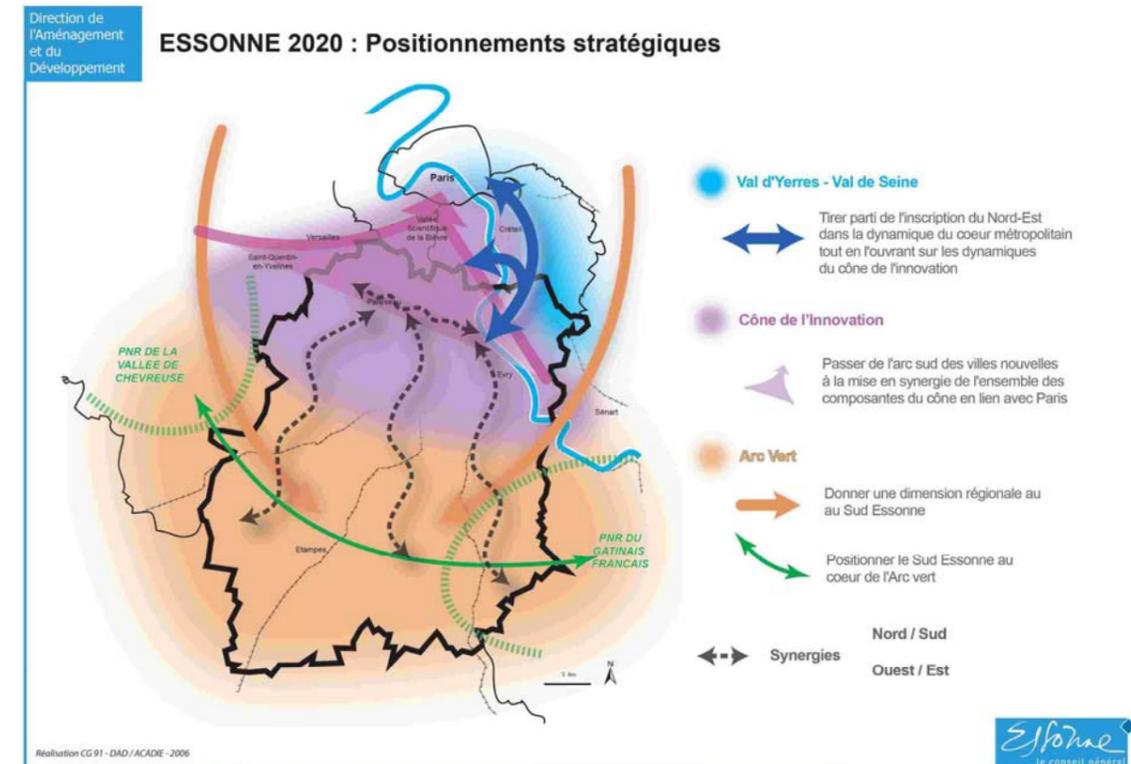


Figure 9: Positionnements stratégiques des territoires essonniers, Projet Essonne 2020

1.1.2. Les excellences et potentiels économiques du sud francilien

De Saint-Quentin-en-Yvelines à Massy : entre grandes entreprises et recherche de pointe, une spécialisation territoriale qui s'affirme

L'espace allant de Saint-Quentin-en-Yvelines à Massy, en englobant Versailles, Vélizy et Saclay, concentre une part très significative du potentiel en innovation (recherche et développement) de l'Ile-de-France. L'Essonne, les Yvelines et les Hauts-de-Seine regroupent les trois quarts du potentiel régional de R&D en entreprise. Le desserrement de la recherche privée se confirme vers l'Ouest, avec une croissance de près de 50% des effectifs de chercheurs dans les Yvelines et l'Essonne entre 1993 et 2003. Les Yvelines accueillent plutôt les entreprises de haute technologie et de recherche privée tandis que l'Essonne a accueilli des centres d'enseignement et de recherche. Depuis le début des années 1950, ce territoire voit s'implanter de grands équipements publics d'enseignement et de recherche pour devenir peu à peu un grand pôle scientifique européen : l'université de Paris XI, Supélec, Polytechnique, SupOptique, le CEA, le CNRS, le CEP, HEC, l'INRIA, l'INSERM, etc.

Le **secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines à Saclay** concentre de nombreux emplois à haute valeur ajoutée dans le secteur de l'automobile. Il fait ainsi partie du réseau du pôle de compétitivité **Mov'éo**, pôle de rayonnement mondial orienté sur l'automobile. On y trouve le Technocentre de Renault à Guyancourt (12 000 salariés), le centre de recherche PSA à Vélizy-Villacoublay, ainsi que de nombreux sites de sous-traitants de la filière automobile.

Le **secteur d'Orsay à Evry** est le 2^{ème} campus de recherche publique après Paris. Ce territoire concentre un nombre important d'emplois et d'établissements de recherche de pointe. Des zones d'activités d'envergure en particulier accueillent ces emplois : 28 000 emplois sur celle de Vélizy, 24 000 à Courtaboeuf, 17 000 sur le plateau de Saclay.

Le territoire concentre des entreprises de haute technologie, et notamment dans le domaine des systèmes complexes, réunies alors au sein du pôle de compétitivité d'échelle mondiale **System@tic** : Alcatel, Motorola, Sagem et Sanofi y ont ainsi installé leurs sièges sociaux ou des unités de recherche.

Ce territoire pâtit cependant d'une mauvaise desserte interne : pas d'offre de transports lourds pour relier les sites entre eux. Les liens en transports sont également difficiles vers l'extérieur : pas de liaison rapide vers Paris, seulement des liaisons RER dégradées (RER B et C). Il bénéficie cependant de la présence d'une gare TGV à Massy (41 TGV par jour à Massy TGV avec de grandes destinations desservies régulièrement : 7 AR avec Lyon, Bordeaux, 9 AR avec Lille, etc.).



Figure 10 : Les partenaires du pôle de compétitivité System@tic, source : systematic-paris-region.org

Evry-Corbeil Centre Essonne : un fonctionnement métropolitain régional, des fragilités locales

L'activité économique du territoire est très diversifiée, avec, par rapport aux autres territoires proches, une spécialisation relative dans les secteurs des transports, notamment aériens (proximité d'Orly), et les fonctions « administratives » (administration publique, assurance).

En lien avec les espaces voisins, le territoire connaît également depuis une quinzaine d'années un développement important de la R&D. avec des équipements innovants d'excellence : site industriel d'Essonne Nanopôle (qui accueille des entreprises à vocation industrielle et technologique en lien avec la maîtrise des technologies avancées, dont Altis Semiconductor), le Campus du Génopôle à Evry est un parc d'activités dédié aux biotechnologies et aux biotechnologies, avec 20 laboratoires et près de 70 entreprises, pour un total de près de 2300 salariés sur le parc. Contrairement au site de Saint-Quentin à Massy qui concentre plutôt de grandes entreprises, cet espace du sud francilien accueille plutôt un tissu de PME/PMI.

Enfin l'activité aéronautique, SNECMA occupe une place importante sur le territoire. Ainsi, on recense près de 3500 salariés sur le site d'Evry-Corbeil. La société est ainsi partie prenante du pôle de compétitivité **ASTech Paris Region**, qui rassemble les principaux acteurs de l'aviation et de l'aéronautique française autour de projets de recherche.

La Seine-Amont, un territoire de proche couronne, en mutation économique

Le territoire de la Seine Amont, aujourd'hui aménagé par l'EPA ORSA se situe en proche couronne parisienne et affiche un profil économique caractéristique, qui connaît actuellement une forte mutation. Ce territoire assure une fonction en partie très résidentielle, en accueillant des salariés de Paris ou de zones de développement économique à proximité ; son taux d'emploi moyen est inférieur à 1.

Le pôle **Orly-Rungis** s'impose comme un pôle de dimension régionale, notamment dans les domaines aéroportuaire, agroalimentaire (MIN de Rungis, premier marché de gros en produits frais au monde), de logistique et tertiaire. Avec 55 000 actifs et 63 000 salariés, Orly-Rungis forme un pôle de développement de premier ordre en Ile-de-France.

Avec 26,2 millions de passagers en 2007, Orly est le 2^{ème} aéroport français et le 10^{ème} européen. Il est essentiellement utilisé pour les vols nationaux, européens, et les vols à destination du Maghreb, du Moyen-Orient, des DOM-TOM français et du Québec (Canada). Implanté en secteur très densément urbanisé, ses possibilités de développement sont contraintes. Malgré tout, est lancé en 2010 le projet « Cœur d'Orly » : l'objectif d'Aéroports de Paris est de créer un quartier d'affaires international sur 15 hectares qui comprendra notamment des bureaux, un centre de congrès international, un hôtel quatre étoiles et un pôle de commerces et de services. Le « Cœur d'Orly » se développera autour de l'ex-route N7 (à l'est de la N7 actuelle) et sera accessible par les dessertes actuelles (RER, VAL) et à venir (tramway Villejuif - Juvisy, interconnexion sud TGV). Sur le long terme, Aéroports de Paris dispose d'un terrain d'une superficie de plus de 100 hectares pour développer la totalité de ce quartier d'affaires. À Orly-Sud, un nouveau satellite, destiné au trafic international, pourrait entrer en service en 2020.

Le Marché d'intérêt National de Rungis et la SOGARIS permettent le transit de près de 4,6 millions de tonnes de marchandises, afin d'approvisionner la zone dense. D'autres équipements structurants contribuent au rayonnement du territoire : la plate-forme logistique SOGARIS, le parc d'affaires SILIC, la zone SENIA, le centre commercial régional de Belle Epine. Il est desservi par un réseau autoroutier dense (A6, A10 et A86) et des transports en commun lourds (RER B et C).

Au-delà, la Seine-Amont est un territoire « servant », support de grands équipements qui alimentent et font vivre la métropole parisienne (équipements de services urbains tels que la gestion des déchets, l'assainissement, l'approvisionnement en eau potable, etc.). Les usines d'eau d'Ivry-sur-Seine, de Choisy-le-Roi et d'Orly produisent 26% de la demande régionale. La station d'épuration de Valenton est le 2^{ème} centre de traitement des effluents avec 20% des capacités du SIAAP. L'usine d'incinération de Vitry-sur-Seine traite 20% des ordures ménagères de la Région.

Au sein d'une économie relativement diversifiée, émergent certains secteurs clefs :

- la santé et les biotechnologies, avec la présence du pôle de compétitivité Medicen qui met en réseau les entreprises de cette filière (présence de Sanofi-Aventis) ;
- la mécatronique, l'image (pôle de compétitivité Cap Digital), les matériaux et enfin le secteur en émergence des éco-activités, qui s'appuie sur les grandes entreprises de services urbains.

Le pôle de Sénart-Melun : un site porteur de potentiels de développement

Sénart-Melun est un territoire marqué par un passé de ville nouvelle. Aujourd'hui en retrait du développement régional, son rayonnement n'atteint pas encore celui de pôles franciliens tels que Marne-la-Vallée ou Cergy-Pontoise.

Le territoire de Sénart-Melun fait partie des 3 grands pôles logistiques franciliens avec Roissy et Marne-la-Vallée. Ce secteur a fait démarrer l'économie de Sénart dans les années 1990, grâce aux aménagements routiers de la Francilienne et de l'autoroute A5. De nombreuses zones d'activités sont dédiées à l'activité logistique : Parisud, Arvigny, Bois de Saints-Pères et Chanteloup. Le développement du parc d'activités de l'A5 à dominante logistique et industrielle devrait générer 2 400 emplois. Le transport occupe une place prépondérante : sur 3 600 emplois au total dans le secteur de la logistique, 37% sont dédiés au transport. La logistique multimodale pourra devenir un atout pour le territoire.

Aujourd'hui, une seule zone d'activités sur Sénart est embranchée fer, mais d'autres ZA pourraient l'être et ainsi favoriser le fret et aussi le transport fluvial, grâce à la présence de la Seine sur le territoire.

Sénart-Melun est marqué par l'implantation ancienne de l'aéronautique. Le site de la plate-forme de Villaroche accueille aujourd'hui un aérodrome, ainsi qu'une importante implantation de SAFRAN. Des locaux d'activités y hébergent quelques autres entreprises liées à l'aéronautique. Le groupe SAFRAN, acteur historique du site, y génère près de 4000 emplois, avec la SNECMA (SNECMA et SNECMA Services) et Hispano-Suiza (Safran Power). Villaroche dispose d'une réserve foncière disponible de 450 ha, ce qui est exceptionnel en Ile-de-France et offre un fort potentiel de développement.

1.1.3. De nombreux projets de développement en cours dans le Sud francilien

L'Opération Intérêt National (OIN) de Saclay : favoriser la coopération scientifique de haut niveau

Le projet de loi du Grand Paris prévoit la création d'un Etablissement Public pour la valorisation du Plateau de Saclay. L'OIN de Saclay ambitionne de prendre appui sur les complémentarités entre recherche publique et entreprises privées pour faire de ce territoire une référence en matière d'enseignement de haut niveau, de recherche et développement.

D'autres démarches, parfois sur des territoires plus restreints, ont été engagées, notamment afin de favoriser la recherche et développement. C'est le cas notamment de la Vallée Scientifique de la Bièvre qui concentre 37 000 étudiants et 10 000 emplois (dont 4000 chercheurs et ingénieurs) dans les domaines de la santé, de la mécanique, ainsi que des sciences humaines. Cette conférence territoriale qui associe une quinzaine de collectivités locales devait être un lieu d'échanges notamment avec les établissements d'enseignement et de recherche et les entreprises mais son activité semble s'être réduite depuis 2006.

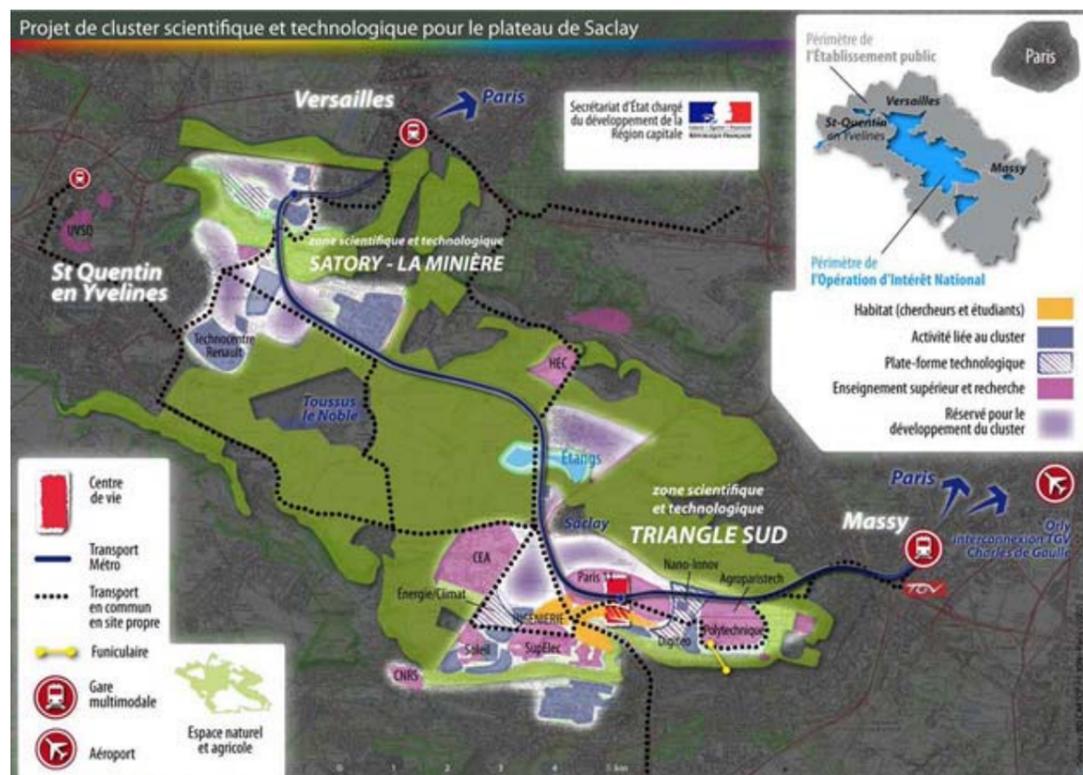


Figure 11: Carte stratégique du développement du Plateau de Saclay, 6 novembre 2008, OIN-Paris-Saclay

ORSA : valoriser les compétences du territoire en améliorant l'armature urbaine

L'EPA ORSA affirme dans son schéma stratégique directeur la volonté d'améliorer la lisibilité urbaine du territoire à l'échelle métropolitaine ainsi que celle de renforcer le développement économique en s'appuyant sur ses atouts. Ainsi, des filières locales de spécialisation ont été identifiées (éco-activités, image, santé) et doivent faire l'objet de projets communs de développement (mise en réseau d'entreprises, développement de l'offre immobilière, etc.).

Orly et le Nord Essonne : un secteur à vocation internationale et tertiaire

L'Essonne ambitionne de faire du pôle Orly-Nord Essonne un véritable « centre d'affaires » sud francilien, appuyé sur un rayonnement international.

Aéroports de Paris porte en outre le projet de Cœur d'Orly : il s'agit d'un quartier d'affaires à proximité de l'aérogare sud, entre l'A106 et la ligne C du RER. D'ici 2013, 160 000 m² de bureaux, commerces et services devraient être réalisés, de même qu'un hôtel haut de gamme et un centre de congrès international.

Au total, le projet représente 1 million de m² sur 130 ha, toutes activités confondues pour accueillir à terme 10 000 emplois.

Evry-Corbeil : améliorer les échanges avec les pôles voisins, renforcer la compétitivité territoriale

Le secteur d'Evry-Corbeil accueille différents projets d'envergure visant à renforcer le rayonnement du territoire. Il s'agit notamment de l'implantation du Centre Hospitalier Sud Francilien, qui confirmera la haute valeur ajoutée du territoire dans le domaine de la santé. Ensuite, des mesures de requalification de l'université d'Evry Val d'Essonne doivent permettre de renforcer son rayonnement sur le pôle d'Evry. Le site industriel du Nanopôle est en développement. Le site du Génopôle doit faire l'objet de projets qui renforceront sa compétitivité, notamment internationale.

Le territoire de Sénart-Melun : un projet de territoire global pour mieux peser dans la dynamique régionale

Le territoire présente déjà des spécialisations économiques naturelles (logistique...) mais souhaite aujourd'hui se diversifier, en particulier en valorisant le secteur des éco-activités, en misant sur le secteur de la performance énergétique et de l'éco-construction. Une volonté politique forte accompagne cette évolution, comme le montre le projet de l'Ecopôle (Sénart), destiné à accueillir des entreprises liées aux éco-activités et activités éco-responsables sur 300 hectares et 3 parcs d'activités dont un existant (PA de Chanteloup). Sa localisation de part et d'autre de la Francilienne lui confèrera de la visibilité. La volonté politique s'exprime également à travers la mise en place d'une charte environnementale pour chaque zone d'activités de Sénart ainsi qu'avec l'espace pilote Bâtir Eco : ce groupement d'entreprises propose aux particuliers qui les sollicitent des solutions écologiques à l'habitation (écorénovation).

Le territoire de Sénart-Melun s'appuie également sur le site de Villaroche pour favoriser son développement. A terme, ce site représente 1000 ha ouverts à l'urbanisation notamment pour de l'activité économique.

Des projets de transport pour améliorer la desserte interne du Sud francilien

Le secrétariat d'Etat au développement de la Région Capitale a été instauré en 2008 par le Président de la République pour améliorer la compétitivité et l'attractivité de la Région. Un projet de transport collectif d'envergure a été élaboré : un métro automatique à grande vitesse de 130 km qui permettrait de relier entre eux les grands pôles de développement de l'Ile-de-France.

Schéma de principe du nouveau réseau de transport de Paris région capitale

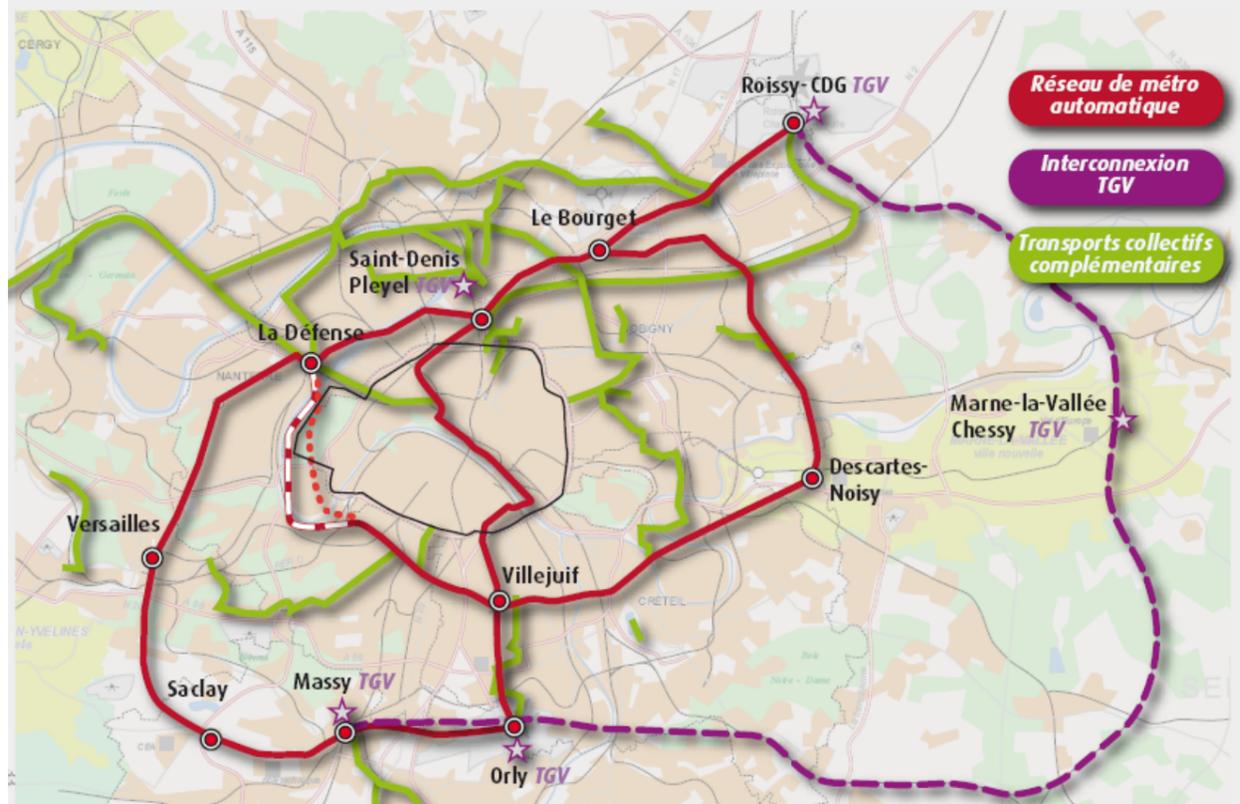


Figure 12: Schéma de principe du nouveau réseau de transport de Paris région capitale, avant-projet de SNIT (juillet 2010)

La Région a développé un projet de transport francilien qui permettrait d'améliorer les déplacements d'inter banlieue : Arc Express, situé à quelques kilomètres au plus du périphérique parisien devrait relier entre eux les pôles générateurs de nombreux déplacements, tels que La Défense, la Plaine Saint-Denis, Boulogne-Billancourt, etc. Il serait en partie interconnecté avec les terminus des métros.

Arc Express et le métro automatique du Grand Paris sont actuellement à l'étude. Leur articulation est en particulier en réflexion, ils pourraient être fusionnés sur une partie de leur parcours.

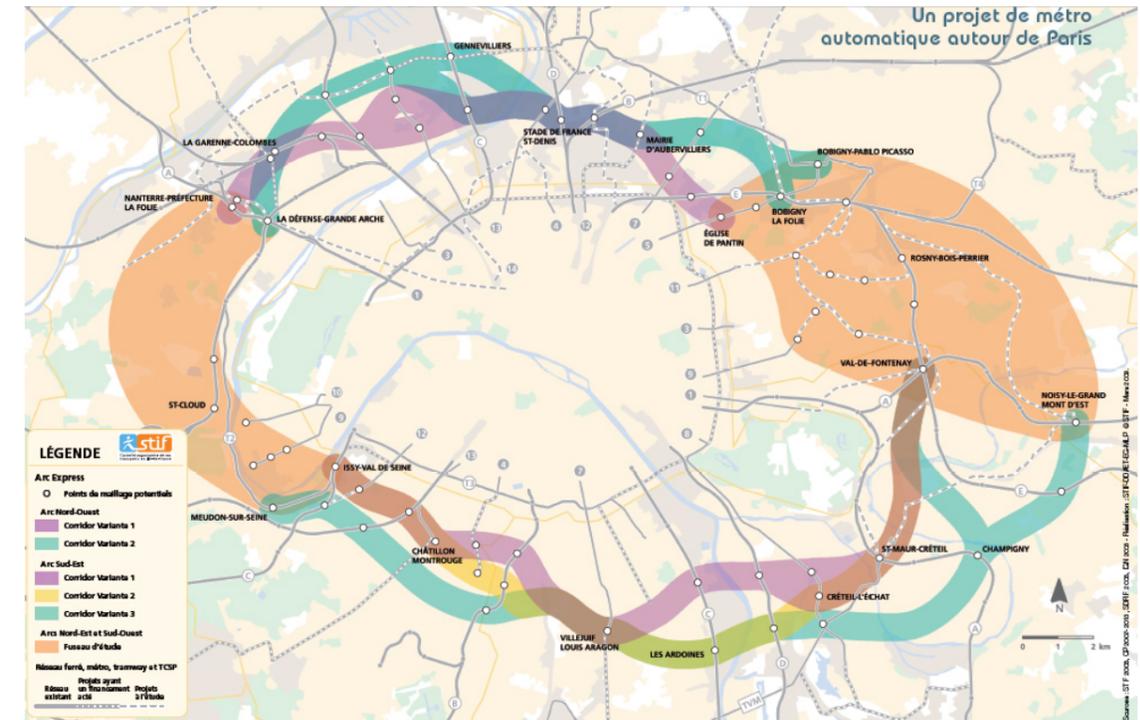


Figure 13: Le tracé du projet régional de transport Arc Express, source STIF

Quelle que soit la configuration finale à terme du système de transport en rocade, il est prévisible que les principaux secteurs à enjeux identifiés dans le sud francilien soient desservis : ORSA, Saclay...

Le projet d'Interconnexion Sud des TGV en Ile-de-France est un projet ancien, porté par RFF, qui consiste à construire une ligne nouvelle au Sud de Paris pour améliorer le passage des TAGV en n'empruntant plus la ligne de grande ceinture entre Créteil et Massy, aujourd'hui saturée du fait du transit de trains de Fret, des RER C, etc. Dans les 3 hypothèses actuelles de tracé, une gare TGV est envisagée à Orly, et pour la 3^{ème} hypothèse, également dans le pôle de Sénart-Melun. Ce projet contribuerait à améliorer la desserte autour d'Orly avec un accès au réseau TGV pour la population résidant à proximité du pôle.

A horizon 2017, le tram-train Massy-Evry devrait permettre de relier les 2 pôles essonniers. Reprenant en partie les rails utilisés par le RER C ou par le trafic national, le tram-train offrira une desserte améliorée de la zone dense essonnoise.

Des travaux sont en cours pour la première phase de réalisation du TCSP qui reliera Corbeil à Sénart. La mise en service est prévue en 2011. Une seconde phase du projet vise à prolonger la ligne jusque Melun, à horizon 2013 environ. Cette desserte à haut niveau de services faciliterait les échanges entre les 3 pôles du Sud francilien, entre la ville préfecture de Melun, les infrastructures de santé de l'Essonne, les services commerciaux de Sénart, etc., alors que la desserte actuelle (RER D) est de faible niveau et est en outre menacée à l'avenir (projet de suppression de la branche Ouest du RER D pour mettre en service plutôt une offre de cadencement à partir d'Evry jusque Melun).

1.2. CONTRIBUER A RENDRE LA METROPOLE PLUS DURABLE

1.2.1. En appuyant le développement multipolaire

La métropole francilienne est constituée de nombreux bassins de vie, offrant sur des espaces aujourd'hui bien structurés l'ensemble des fonctions urbaines qui les rendent relativement autonomes vis-à-vis de la capitale (habitat, emploi, services, loisirs...). Le SDRIF entérine cette vision, en appelant à un développement métropolitain multipolaire permettant à la fois la maîtrise de l'étalement urbain, la protection des espaces naturels et agricoles, la densification des centres urbains, et le développement des transports collectifs sur et entre des bassins massifiés.

Dans ces schémas, la question de l'usage de la LGV POCL peut être posée comme un outil venant en appui de la desserte d'un ou plusieurs territoires sud francilien, par exemple par la création d'une gare nouvelle ou une desserte améliorée d'une gare existante sur l'un des pôles du sud francilien, afin de permettre :

- d'éviter aux habitants du pôle et de son bassin d'influence d'être dépendants d'une gare parisienne ou de Massy TGV pour l'accès aux LGV ;
- affirmer encore l'émergence de polarités en banlieue parisienne en leur offrant le potentiel de développement lié aux effets attendus d'une gare TGV à proximité.

1.2.2. En participant à l'amélioration du système de transport francilien

Même si cela n'est pas une fonctionnalité à l'origine du projet, la LGV POCL peut être un moyen, en relation avec les autres projets franciliens, de participer à l'amélioration du réseau de transport francilien, en participant à une amélioration du report modal de la voiture sur les transports publics :

- en limitant certains déplacements aujourd'hui obligés depuis le sud francilien vers la capitale (en particulier pour l'accès aux gares centres) ;
- en rééquilibrant les flux au sein des gares parisiennes terminus ;
- en permettant de libérer de la réserve de capacité sur les lignes RER et leur offrir ainsi une meilleure efficacité.

1.3. CONCLUSION

La métropole francilienne fait face à deux enjeux essentiels pour lesquels la LGV POCL peut apporter des contributions significatives :

- **assurer un développement urbain harmonieux et durable en favorisant le développement multipolaire de la région capitale et en participant à l'amélioration du système de transport francilien ;**
- **maintenir voire développer le niveau de compétitivité et l'attractivité en favorisant sa connexion aux autres espaces métropolitains français, principalement Lyon et les métropoles méditerranéennes.**

L'insertion de la LGV POCL dans le tissu sud francilien peut être l'occasion de renforcer certains bassins existants, en particulier ceux possédant à la fois :

- **une masse critique de population permettant de justifier une desserte TGV dédiée, sur l'interconnexion sud si elle peut être interfacée avec la LGV POCL ;**

- **un potentiel économique de nature adaptée à l'expression d'effets : richesse en emploi métropolitains supérieurs, activités économiques de haut niveau, et/ou reliées à des activités proches situées à Lyon ou sur certains agglomérations desservies par la LGV POCL.**

Le sud francilien est marqué par la densité des bassins présentant de grands enjeux de développement économique, en particulier dans les domaines de l'innovation, de la recherche publique comme privée et la R&D. Le développement de ces bassins est un enjeu fort à l'échelle de l'Ile-de-France, mais aussi à l'échelle nationale étant donné le poids significatif de l'Ile-de-France dans le rayonnement à l'international.

En assurant de plus une sécurisation de la liaison à grande vitesse Paris-Lyon, la LGV POCL participe également directement au maintien, voire au développement de la compétitivité francilienne, qui passe par la qualité des échanges avec la métropole lyonnaise (deuxième métropole française), et au-delà au développement des échanges avec l'Europe méditerranéenne.

Enfin, la LGV POCL pourrait participer au développement de synergies économiques entre le sud francilien et les autres agglomérations desservies, singulièrement Orléans, Bourges, et Clermont-Ferrand.

2. LA LGV POCL AU SERVICE DU DEVELOPPEMENT DE LA METROPOLE LYONNAISE

Avec 1,7 million d'habitants en 2006, Lyon est la deuxième aire urbaine française après Paris. Capitale de la région Rhône-Alpes, elle a une dynamique démographique soutenue et est le siège d'activités économiques et culturelles rayonnant à une échelle nationale voire européenne.

2.1. UNE ORGANISATION URBAINE LARGEMENT INFLUENCEE PAR LA TOPOGRAPHIE

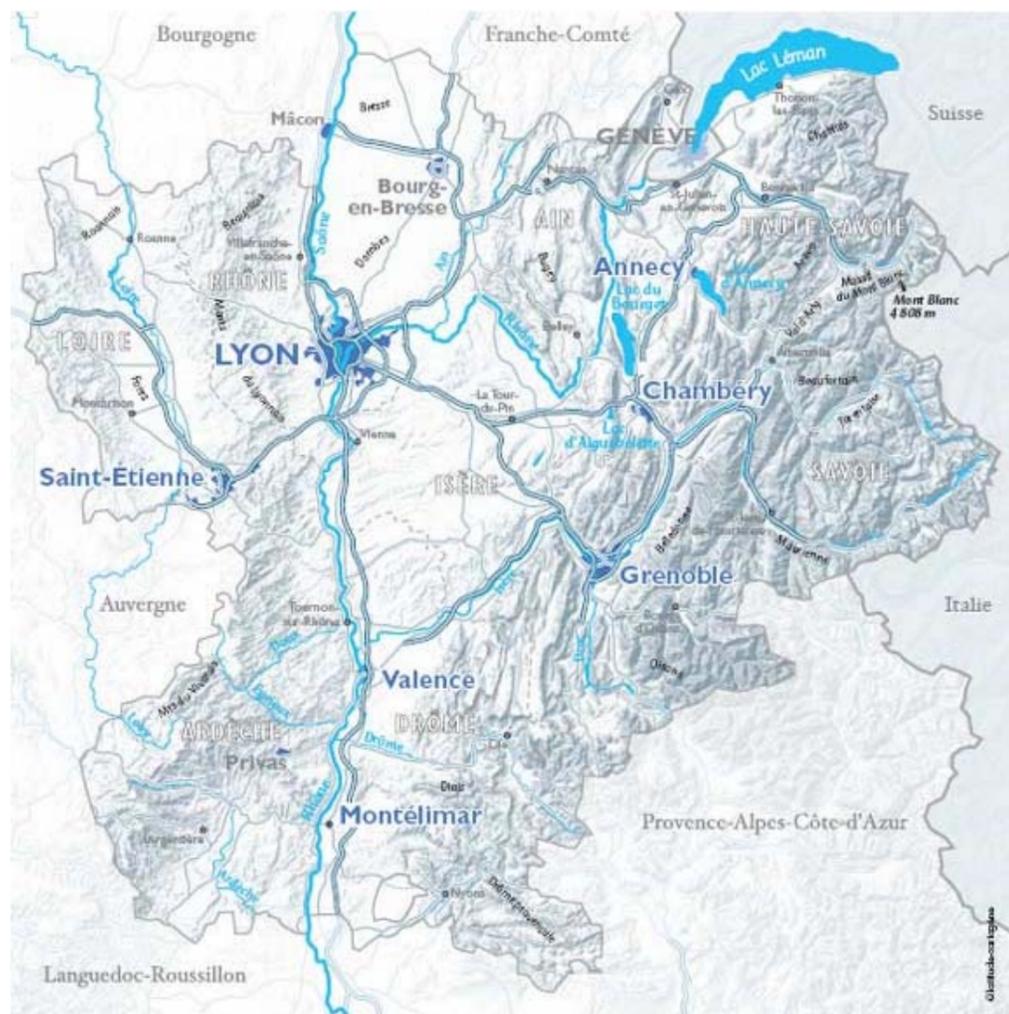


Figure 14 : Rhône-Alpes, une région contrainte par la topographie, source: Conseil régional

Les contraintes topographiques ont été déterminantes dans l'organisation spatiale de l'agglomération lyonnaise. Il existe une dissymétrie historique en matière de développement entre l'est et l'ouest de l'agglomération : la population et les activités ont trouvé naturellement à se développer dans les vallées à l'est du couloir Saône-Rhône.

2.1.1. Le développement s'est fait à l'Est du couloir Saône-Rhône

La situation de Lyon à la confluence du Rhône et de la Saône en fait un carrefour majeur. La vallée de la Saône permet les liaisons vers le Nord (Paris, et l'est de la France). Au sud, la vallée du Rhône est un axe majeur de communication entre le bassin méditerranéen et le nord de l'Europe.

A l'Ouest, les axes de communications sont peu nombreux à cause des reliefs difficiles (Monts du Lyonnais et Mont du Beaujolais). Le principal axe de communication vers l'ouest passe par la vallée du Giers (vers Saint-Etienne), puis la plaine du Forez (Vers Clermont-Ferrand). L'A89 offrira à court terme (2012) un accès plus direct en traversant les monts du Lyonnais.

Le développement s'est concentré sur l'est et la plaine du Bas Dauphiné, zone ancienne d'expansion économique, encadrée par le Rhône supérieur au nord et les balmes viennoises au sud. La trame des villes moyennes et des petites villes est très dense au sud et à l'est de Lyon. Elles se concentrent dans la plaine alluviale du Rhône, le piémont alpin et les vallées alpines. Ces espaces connaissant une très forte croissance démographique et urbaine à l'échelle régionale. Les aires urbaines les plus dynamiques sont Lyon et les villes du sillon alpin, situées sur un axe intramontagnard de 150 km reliant Genève, Annecy, Chambéry, Grenoble et Valence.

Les principales zones d'emploi de la région lyonnaise coïncident avec les foyers de population : l'agglomération lyonnaise (qui capte plus d'un quart de l'activité économique rhônalpine), mais aussi les zones d'emploi réparties dans les couloirs de communications que constituent les principales vallées : vallée du Rhône en aval de Lyon, vallée de la Saône entre Mâcon et Lyon, vallée du Gier entre Lyon et Saint-Etienne, mais aussi vallées du Sillon Alpin autour de Grenoble, Albertville, Cluses, etc...

Au sein même de l'agglomération lyonnaise, les deux bassins d'emploi dominants sont Lyon et le quart sud-est de l'agglomération. La création dans les années 1970 de la ville nouvelle de l'Isle-d'Abeau à proximité de l'aéroport de Satolas (aujourd'hui Saint-Exupéry) le long de l'axe autoroutier Lyon-Chambéry- Grenoble a contribué à guider l'extension de l'agglomération lyonnaise vers l'est. L'Isle-d'Abeau compte aujourd'hui 40 000 habitants et près de 20 000 emplois. Au nord ouest, seules quelques communes où sont implantés des technopôles affichent de forts taux de concentration d'emplois (Ecully, Neuville-sur-Saône, Genay). La Vallée de la chimie au sud marque fortement le paysage lyonnais depuis un siècle et a participé au développement industriel de cet espace.

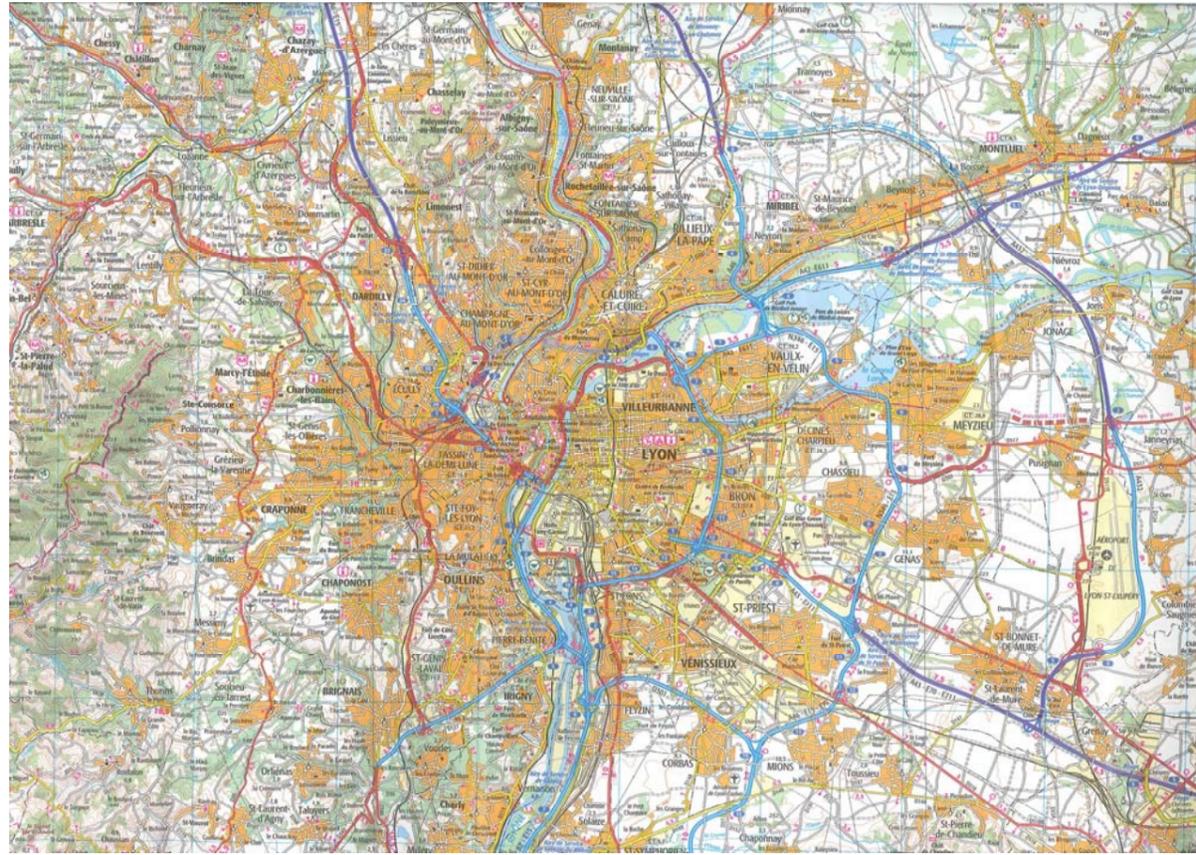


Figure 15 : L'agglomération lyonnaise. Carte IGN

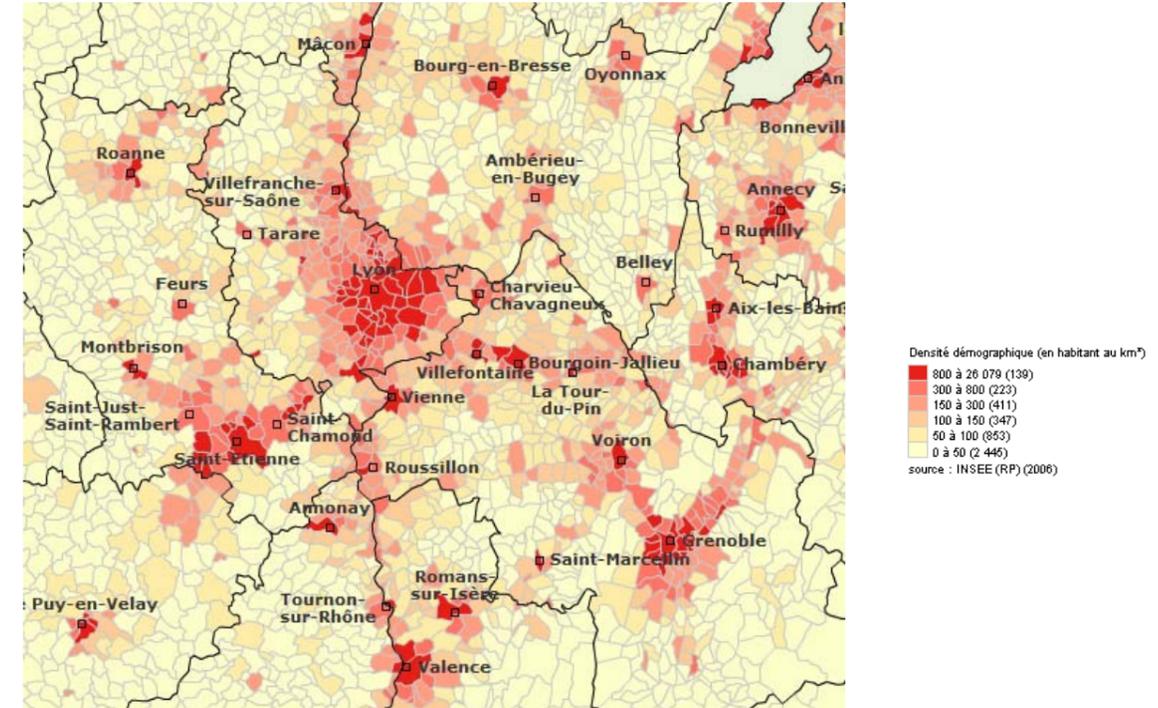


Figure 16 Densité de population de la région urbaine de Lyon en 2006 par commune (source Insee ; cartographie DATAR)

2.1.2. L'Ouest de la région urbaine lyonnaise est globalement moins maillé et moins dense

A l'ouest de l'axe Rhône-Saône, le relief du plateau lyonnais et des monts du Lyonnais a freiné le développement.

Le peuplement s'est organisé dans les vallées et fossés d'effondrement séparant les massifs anciens de moyenne montagne.

Deux pôles dominant : l'ensemble urbain stéphanois, qui s'étend de la plaine du Forez à la vallée du Gier et l'agglomération roannaise située dans la plaine roannaise, le long de la Loire.

Le déséquilibre entre est et ouest continue de s'accroître avec des variations annuelles de populations globalement très positive à l'est, et négatives à l'ouest.

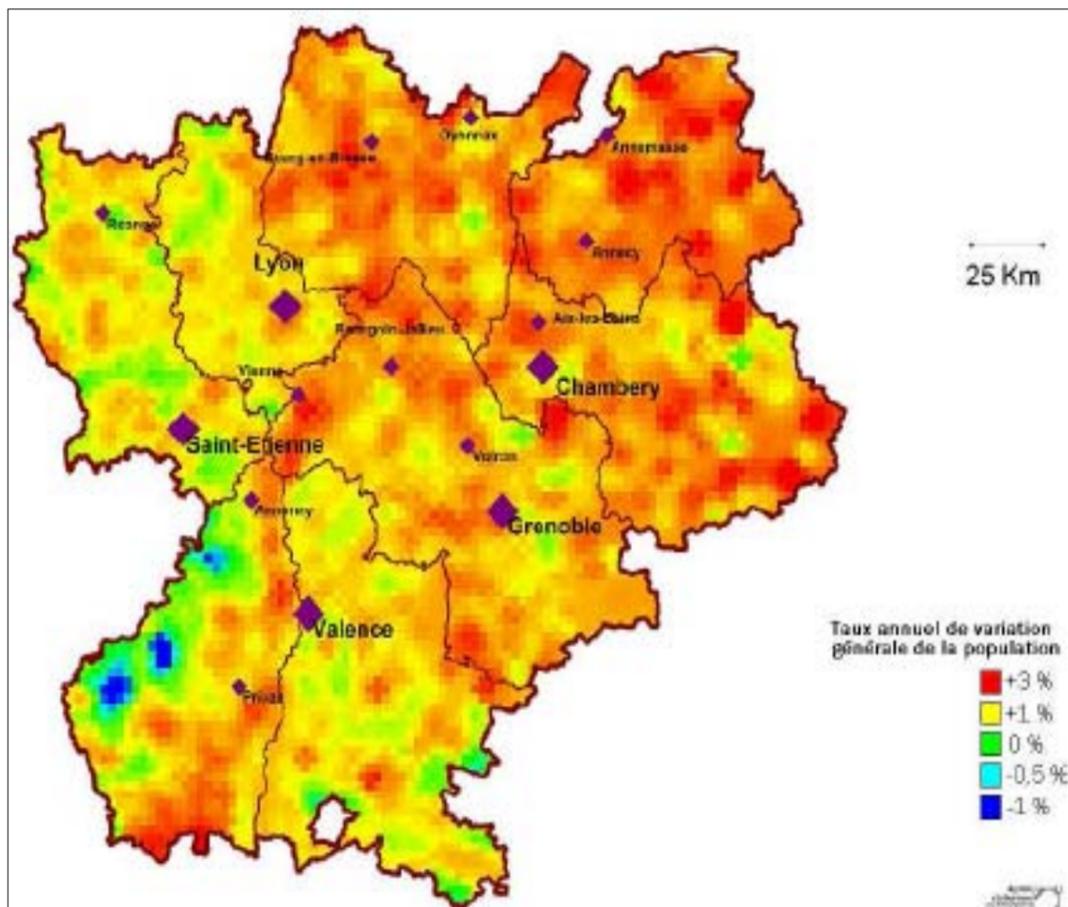


Figure 17 : Evolution démographique annuelle des territoires rhônalpins entre 1999 et 2006 (source : Insee ; cartographie AUDAL)

2.2. UNE METROPOLE AUX PERIMETRES MULTIPLES

Identifier ce qui constitue la métropole lyonnaise n'est pas aisé au regard de la complexité des liens qui unissent les espaces urbains en lien avec l'agglomération. Par métropole lyonnaise, on peut entendre différents espaces de dimensions variables. La multiplicité de ces échelles de gouvernance montre d'une certaine manière l'importance des liens qui unissent tous les territoires du nord Rhône-Alpes, et plus encore l'importance des enjeux de développement qui les concernent. Ainsi, appuyer le développement de Lyon, c'est aussi assurer l'émergence d'une grande métropole nord rhônalpine, ayant pour centre de gravité Lyon, mais rayonnant sur l'ensemble des agglomérations et villes moyennes du nord Rhône-Alpes !

2.2.1. L'aire urbaine lyonnaise comme espace de cohérence sociodémographique

Géographiquement, l'INSEE identifie l'aire urbaine (ensemble constitué par un pôle urbain et les communes dont au moins 40% de la population ayant un emploi travaillent dans l'aire urbaine) comme bassin principal de l'agglomération. Elle comptait 1,75 million d'habitants en 2006 avec une densité démographique plus de 500 habitants/km², ce qui est supérieur à la moyenne de la France métropolitaine (113 hab/km²) mais bien moindre que celle de l'aire urbaine de Paris (810 hab./km²).

2.2.2. Les périmètres de gouvernance

L'interrelation des espaces urbains a justifié différentes initiatives de réflexion collective dépassant les périmètres communaux. Cette réflexion s'est traduite par la constitution d'instances de concertation comme la communauté urbaine du Grand Lyon, la Région Urbaine de Lyon, et les espaces métropolitains de plus ou moins grande envergure.

La communauté urbaine du Grand Lyon est le principal espace de gouvernance de l'agglomération. Elle compte 57 communes et 1,2 million d'habitants en 2006. Elle est moins étendue que l'aire urbaine.

La Région urbaine lyonnaise (RUL) recouvre un vaste territoire englobant les agglomérations lyonnaise et stéphanoise et des pôles urbains structurants (Roanne, Bourg-en-Bresse, Nord-Isère, Plaine de l'Ain, Villefranche-sur-Saône, Pays Viennois,...) complétés par des bourgs secondaires, soit au total 13 aires urbaines. La RUL est une structure de concertation qui vise à élaborer des stratégies communes en matière d'aménagement et de développement de l'espace métropolitain dépassant les limites géographiques et administratives traditionnelles. Elle associe les conseils généraux de l'Ain, de l'Isère, de la Loire et du Rhône, la Région et la communauté urbaine de Lyon (Grand Lyon). Elle recouvre un territoire de près de 3 millions d'habitants, et 150 000 étudiants dans l'enseignement supérieur.

2.2.3. Les espaces de planification et de concertation d'échelle métropolitaine

Une réflexion est menée depuis l'appel à coopération métropolitaine de la DATAR (en 2004) entre les acteurs de la RUL (2,8 millions d'habitants), du Sillon alpin (1,3 million d'habitant) et des huit principales agglomérations de Rhône-Alpes pour assurer la mise en place d'une dynamique de projets collectifs pour assurer le rayonnement de la métropole. Cette espace concerne un vaste ensemble de près de 4 millions d'habitants.

L'Etat, montrant ainsi la conscience qu'il a de l'importance stratégique de l'aménagement de la métropole, a mis en place une Directive territoriale d'aménagement (DTA), qui fixe à long terme les orientations d'aménagement et développement. Elle s'applique sur un territoire métropolitain de 2,3 millions d'habitants, soit 40% de la population régionale (pour 10% de son territoire). Elle recouvre les agglomérations lyonnaise et stéphanoise ainsi que Villefranche-sur-Saône au nord, Vienne au sud, Ambérieu-en-Bugey, la ville nouvelle de l'Isle-d'Abeau et Bourgoin-Jallieu à l'est. Les Scots doivent être compatibles avec la DTA.

Une démarche InterScot est menée pour assurer une concertation entre les 11 SCOT de la métropole lyonnaise.

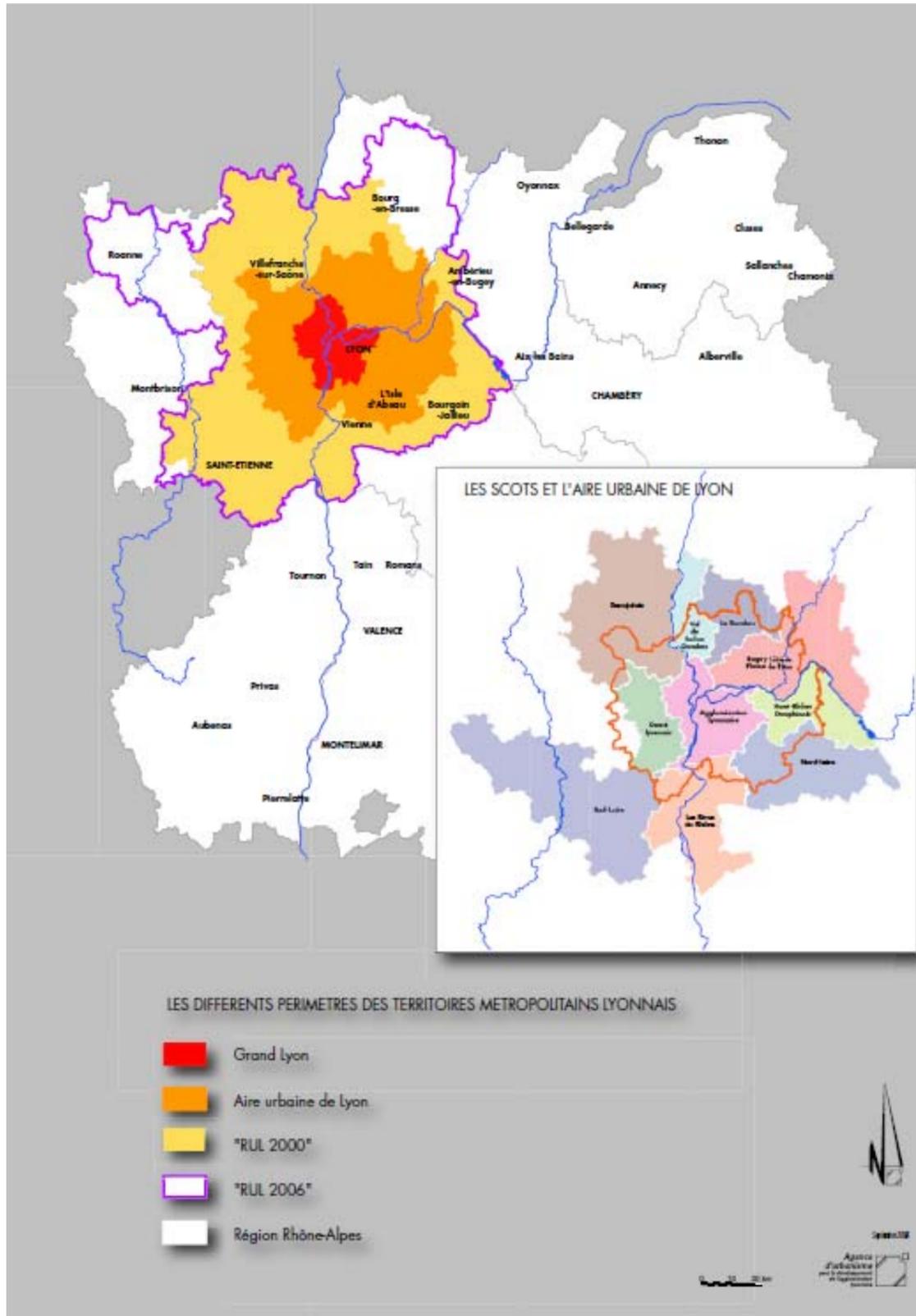


Figure 18 : Les périmètres des territoires métropolitains lyonnais. Source Agence d'urbanisme de Lyon, 2008

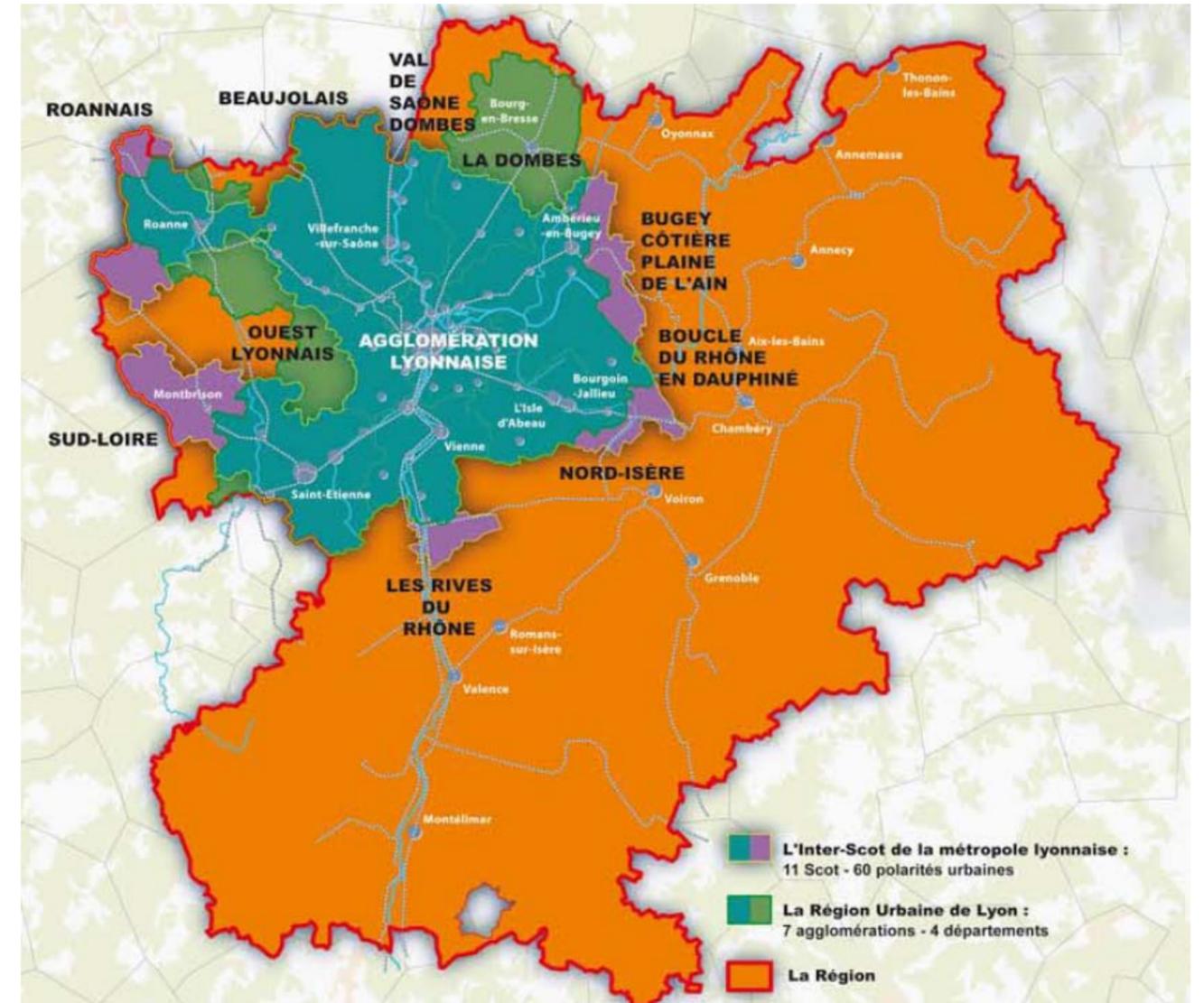


Figure 19 : L'interscot de Lyon. Source Agence d'urbanisme de Lyon, 2008

2.3. LE FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE : LES LIENS AVEC LES TERRITOIRES EXTERIEURS

2.3.1. Les relations de l'agglomération lyonnaise avec Paris

Les deux premières métropoles de France entretiennent de relations économiques fortes. Elles ont été les premières à avoir été reliées par la grande vitesse ferroviaire (la ligne Paris-Lyon, appelée LGV sud-est ou LN1 est la première à grande vitesse du réseau ferroviaire français) que routière (l'A6).

Initialement, le choix de réaliser la LGV entre Paris et Lyon résulte de l'importance démographique et économique des agglomérations de Paris, de Lyon et celles situées plus au sud et à l'est, et d'un contexte géographique favorable, qui assurent une pertinence et une rentabilité pour la collectivité et les opérateurs ferroviaires.

La LGV sud-est présente le trafic le plus important, avec 39 millions de voyageurs en 2008.

De surcroît, la croissance de la demande d'ici 20 ans environ et les caractéristiques du réseau ferroviaire conduisent à accentuer la concentration des trafics sur cet axe structurant. En effet, différents projets d'extension de la grande vitesse ferroviaire dans toute la moitié est du territoire se développent sous la forme d'une arborescence dont l'axe principal est la ligne historique Paris - Lyon. Sont notamment concernés les prolongements vers la Méditerranée, le Roussillon, l'Espagne, la Côte d'Azur, vers les Alpes, la Suisse et, ultérieurement, vers l'Italie via le projet Lyon – Turin. Il en est de même de la LGV Rhin-Rhône dans sa partie ouest.

Certains flux provenant des LGV est et nord participent également à cette concentration sur l'axe radial Paris-Lyon, par les lignes intersecteurs qui relient les régions entre elles, et desservent au passage l'Île-de-France via ses gares périphériques, Massy, Roissy et Marne-la-Vallée.

La concentration des trafics se traduit par un nombre élevé de trains quotidiens entre Paris et Lyon.

Millions de déplacements/ an		Rhône-Alpes	
		Total	Fer
Ile -de-France	2008	21,1	14,5
	2025	27	19
	Evolution 2008-2025	28%	30%

Figure 20 : Etat du trafic en 2008 et évolution de la LGV existante Paris-Lyon. Source RFF

Les liens fonctionnels sont ainsi très importants entre Paris et Lyon, même si les deux métropoles restent largement concurrentes (bien que n'ayant pas le même niveau de rayonnement international). Les coopérations économiques restent limitées et les projets de développement communs rares.

2.3.2. Les relations de l'agglomération lyonnaise avec Clermont-Ferrand

Aujourd'hui, Rhône-Alpes est le 1^{er} client et le 1^{er} fournisseur de l'Auvergne. 35 % des marchandises entrant en Auvergne viennent de Rhône-Alpes (Centre et Bourgogne : 10 % chacune, Ile-de-France : 5 %), 25 % des marchandises sortant de l'Auvergne vont en Rhône-Alpes.

Une partie significative des grandes fonctions de commandement sont aujourd'hui communes entre Rhône-Alpes et Auvergne. Beaucoup d'établissements publics ou privés disposent de directions ou délégations interrégionales (le plus souvent basées à Lyon) : RFF, France Télévisions, entreprises de BTP et de services (GTM, Véolia...), institutions financières... A contrario, dans le domaine industriel, et notamment mécanique, le commandement est plutôt clermontois : la plupart des fournisseurs de Michelin sont rhônalpins par exemple.

Des coopérations et échanges sont aujourd'hui formalisés dans le cadre de divers dispositifs et structures, par exemple :

- des réseaux économiques, à travers un pôle de compétitivité : Viaméca, pôle spécialisé dans la mécanique
- des réseaux de recherche, comme le cancéropôle Lyon-Auvergne-Rhône-Alpes « CLARA », dont deux plates-formes sont basées à Clermont-Ferrand et trois à Lyon.

Les relations entre les deux agglomérations sont pénalisées, malgré une relative proximité (170 km par la route), par la topographie. Le passage difficile des monts du Lyonnais en particulier n'a pas permis le développement de réseaux routiers et ferroviaires très efficaces entre les deux capitales régionales, limitant de fait le potentiel de coopération et les liens économiques.

2.4. UN MOTEUR DE L'ECONOMIE FRANÇAISE, UNE METROPOLE REGIONALE GENERALISTE ET DIVERSIFIEE

2.4.1. Lyon et Rhône-Alpes, la plus forte capacité décisionnelle après Paris et l'Île-de-France

La région Rhône-Alpes regroupait en 1999 plus de 170 000 emplois à forte valeur ajoutée, les emplois métropolitains supérieurs (EMS), principalement répartis à Lyon (plus de 75 000) et Grenoble (plus de 28 000)

L'aire métropolitaine lyonnaise constitue la seconde concentration après Paris et l'Île-de-France, mais contrairement aux autres régions, ce n'est pas dans la capitale rhônalpine que le taux d'EMS est le plus élevé, mais à Grenoble, qui se place en deuxième position nationale, avec 12,7 % de l'emploi total. Lyon est en cinquième position nationale avec 10,6% d'EMS.

Cette concentration résulte à la fois des spécialités industrielles de haute technologie présentes dans les deux agglomérations, mais aussi de services aux entreprises les accompagnant (l'activité conseil et assistance fournit 10 % des emplois à l'échelle du Grand Lyon) ainsi que de leur prééminence administrative (capitale régionale ou chef-lieu de département, rectorat, universités, centres hospitaliers, importante intercommunalité).

L'aire métropolitaine lyonnaise accueille également de nombreux sièges sociaux d'entreprises de toutes sortes :

- des entreprises de rayonnement international originaires de l'aire métropolitaine : Bio-Mérieux, Sanofi-Pasteur, Bio-Mérial, Boiron, Renault Trucks, Irisbus, Groupe SEB, LCL à Lyon ; Casino à Saint-Etienne;
- des implantations européennes ou françaises d'entreprises de rayonnement international : ST Microelectronics,
- des implantations régionales et supra-régionales d'entreprises nationales et notamment des succursales des principales banques et assurances à Lyon.... Lyon est la seconde ville française (après Paris) pour l'accueil des moyennes et grosses entreprises.

Il en résulte une réelle dynamique économique et un impact fort sur la création nationale de richesses : le produit intérieur brut de Rhône-Alpes s'élevait à près de 174 milliards d'euros en 2006 (500 milliards d'€ pour l'Île-de-France). La région a ainsi produit 10% de la richesse de France métropolitaine, arrivant au deuxième rang derrière l'Île-de-France, qui en produit 28,4 %.

2.4.2. Un profil économique propre aux métropoles

Lyon possède un profil économique propre aux métropoles, fortement tertiairisé, complet et diversifié.

- Des activités administratives, financières, commerciales et touristiques,
- Des spécialisations industrielles de haute technologie, mêlant activités productives, décisionnelles, recherche et innovation.

L'agglomération lyonnaise a conservé une puissante base industrielle ; l'industrie est le moteur historique du développement régional et elle demeure une composante sociale et économique essentielle.

- Les pôles de compétitivité

On dénombre sept pôles de compétitivité labellisés en région urbaine lyonnaise, reflet du dynamisme industriel et d'une capacité de recherche et d'innovation.

Pôles de compétitivité basés à Lyon	Spécialités	Acteurs du réseau		Territoires d'implantation des acteurs du pôle
		Entreprises leaders (et/ ou fondatrices)	Laboratoires de recherche	
Lyon Biopôle Pôle mondial	Biotechnologies, santé (maladies infectieuses, vaccins humain et animal)	Sanofi Pasteur, Merial, BioMérieux, BD, Protein'eXpert, OPi	Inserm, CNRS, Hospices Civils de Lyon, Institut Fédératif de Recherche IFR Biosciences de Gerland, OMS, ...	Rhône-Alpes, en particulier l'axe Lyon-Grenoble
AXELERA Pôle à vocation mondiale	Chimie-Environnement (Accélérer la mutation vers une chimie d'avant-garde qui intègre la maîtrise de l'environnement par l'éco-conception)	Arkéma, Rhodia, Suez. 66 établissements d'entreprises membres du pôle (25 559 salariés)	40 laboratoires de recherche associés. Laboratoire leader : CNRS	Rhône-Alpes, en particulier les bassins de Lyon et Grenoble
Lyon Urban Trucks & Bus 2015 Pôle national	Systèmes de transport de personnes et de marchandises en milieu urbain	Renault Trucks, Irisbus 44 entreprises adhérentes (22 300 salariés)	8 laboratoires de recherche adhérents (138 chercheurs). Laboratoires leaders : Institut Français du Pétrole, INRETS	Lyon, Grenoble, Saint-Etienne
Imaginove	Loisirs numériques – jeux vidéos	Infogrames/Atari, Eden games, Project Image, Widescreen Games, Folimage, Electronics arts, Ubisoft, Arkane Studio, Abell-Phoenix interactive, Etranges libellules	7 laboratoires de recherche adhérents, dont 5 impliqués dans les projets de R&D (40 chercheurs)	Agglomérations de Lyon, Grenoble, Annecy, Valence et Chambéry
Techtera	Textiles à usage technique et professionnel	47 établissements d'entreprises adhérents (2 566 salariés)	10 laboratoires de recherche adhérents (136 chercheurs, effectif total R&D 225 collaborateurs), dont l'IFTH (à Roanne), l'Université Lyon 1, CTTN et le CEA	Rhône-Alpes, avec des spécialisations : Nord-Isère : textiles techniques, Saint-Etienne : médical, Roanne : habillement, Drôme-Ardèche : travail du fil, Lyon : soie et ameublement, Tarare : textile traditionnel
Pôles de compétitivité basés à Saint-Etienne mais rayonnant sur Lyon				
Viaméca	Mécanique (4 filières : automobile, aéronautique et machines outils et biens d'équipement)	Michelin, Hexcel, HEF, Alcan, PCI SCEMM, ISI Process... 42 établissements d'entreprises adhérents (5 415 salariés)	16 laboratoires de recherche adhérents, et 49 impliqués dans R&D Laboratoires leaders : Ecole des mines de St-Etienne, Cetim, ENISE, IFMA, Université Jean Monnet, Université Blaise Pascal, ENSIL Limoges	Limousin, Auvergne et Rhône-Alpes principalement

- Plusieurs filières prédominent dans le tissu économique lyonnais:
 - **Chimie.** Lyon est l'un des principaux pôles de la chimie française, et les entreprises (Rhodia Chimie, Elf Antar, Elf Atochem, Air Liquide) sont implantées majoritairement dans le couloir de la chimie, au sud de l'agglomération lyonnaise. L'enjeu régional concernant cette filière est d'opérer une mutation vers une chimie d'avant-garde, en lien plus étroit avec les éco-industries. Le pôle de compétitivité à vocation mondiale Axelera (recherche en chimie et environnement) atteste de la vitalité de ce secteur. Cette filière génère 10 000 emplois dans l'agglomération lyonnaise (source CRCI).
 - **Les bio-industries / industries de la santé,** avec l'implantation de leaders mondiaux, faisant de Lyon le 1er centre mondial de fabrication de produits biologiques, et un des premières places décisionnelle et de recherche dans le domaine. Le pôle de compétitivité mondial Lyonbiopôle, mais aussi divers équipements de grande ampleur comme le Cancéropôle Lyon- Rhône-Alpes-Auvergne témoignent de l'importance de ce secteur. Les biotechnologies emploient 28 000 personnes en Rhône-Alpes, dont 80% à Lyon et Grenoble.
 - **Les industries mécaniques, automobiles, électriques et électroniques** emmenées par Renault Trucks Berliet pour les poids lourds, Irisbus pour les autocars (un des leaders européens dont le siège social est dans l'agglomération lyonnaise), le groupe SEB, Bosch France, mêlant également activités de production, décisionnelles et de recherche. Elles regroupaient plus de 9 000 salariés fin 2004.
 - **L'industrie textile,** de tradition très ancienne et spécialisée dès l'origine dans des productions de qualité (la soierie lyonnaise), s'est réorientée progressivement vers le textile à haute valeur ajoutée, notamment les textiles techniques (4 000 emplois). Certaines entreprises du territoire font partie du pôle de compétitivité Techtera (textiles techniques) basé à Lyon. La filière textile-habillement génère au total 6 000 emplois.
 - **Les industries du numérique** positionnent Lyon comme capitale européenne des loisirs numériques. Des leaders des jeux vidéos y sont implantés (Infogrammes, Electronic Arts). Cette filière génère 1 500 emplois.

Les réseaux de coopération en matière de recherche et d'innovation (hors pôles de compétitivité) basés à Lyon sont nombreux. Ils concernent majoritairement la santé.

- Le pôle de recherche et d'enseignement supérieur (PRES) Université de Lyon a pour but de contribuer à une meilleure visibilité de l'offre d'enseignement supérieur lyonnais sur la scène internationale. Il regroupe depuis début 2007 20 établissements sur les sites de Lyon et de Saint-Etienne et notamment les 3 universités lyonnaises, Il entretient des liens étroits avec les RTRA (voir plus bas) et les pôles de compétitivité (voir page suivante).
- Le Cancéropôle Lyon Auvergne Rhône-Alpes (CLARA) est constitué de sept plates-formes, dont trois sont basées à Lyon et une à Saint-Etienne.
- Le réseau thématique de recherche avancée (RTRA) « Innovations thérapeutiques en infectiologie » est axé sur le développement de la recherche fondamentale en ce domaine.
- Les 3 Réseaux Thématiques de Recherche et de Soins (RTRS) (sur 10 au niveau national), concernent le handicap neurologique, les sciences de la transplantation d'organes et de tissus et le traitement de certains cancers.
- 14 clusters fédérant des acteurs intervenant dans le même domaine, traditionnels et émergents, universités, grandes écoles et laboratoires de recherche, ont été retenus par la région dans le cadre du Schéma régional de l'enseignement supérieur et de la recherche.

Par ailleurs, de grandes institutions ou entreprises internationales ont leur siège à Lyon (Interpol, OMS, Euronews...).

2.4.3. Les grands sites de développement

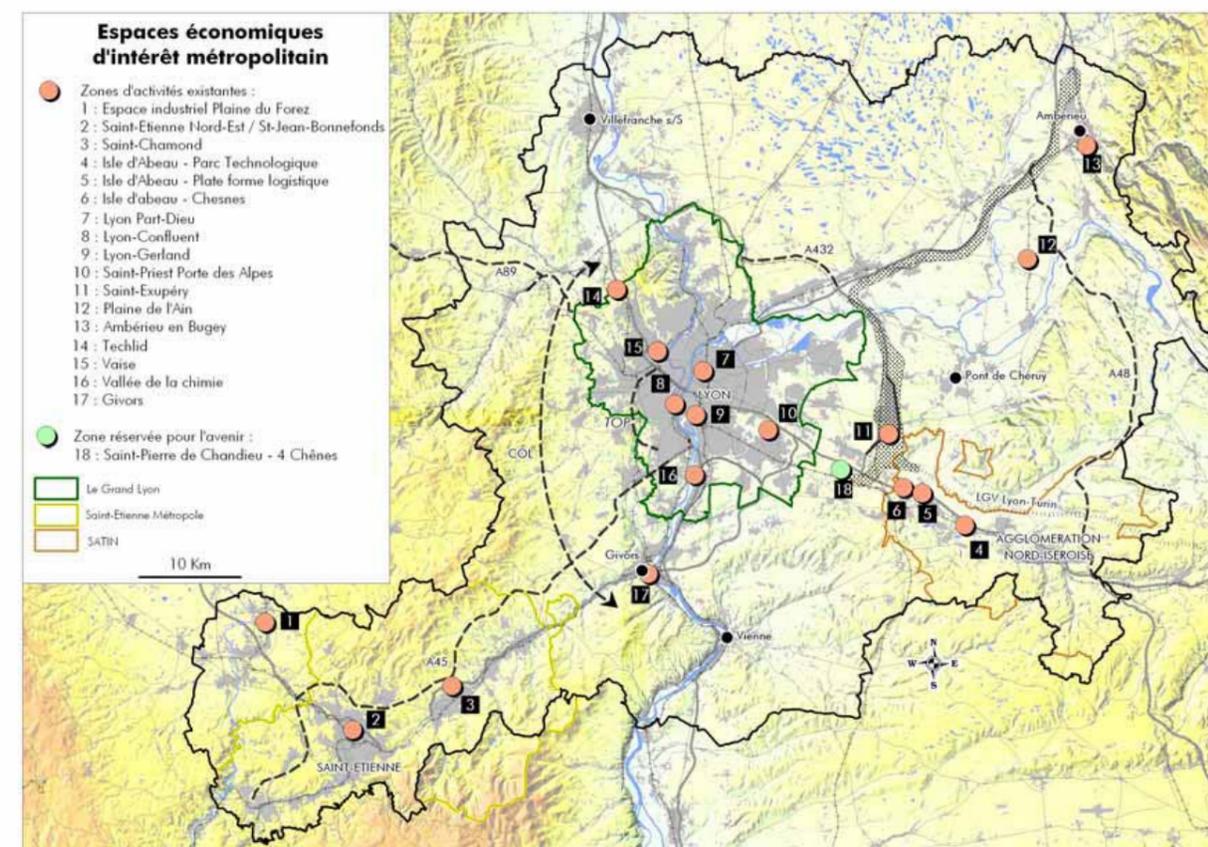


Figure 21: Espaces économiques d'intérêt métropolitain. Echelle de l'aire métropolitaine lyonnaise définie par la DTA. Source DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise

Les principaux espaces économiques d'intérêt métropolitains sont implantés au cœur de l'agglomération lyonnaise (Part-Dieu, Lyon-Confluent, Gerland), sur l'axe Lyon- Chambéry (à L'Isle-d'Abeau), le long de la vallée du Gier (Givors, Saint-Chamond, Saint-Etienne), ainsi qu'à l'aéroport Lyon-Saint Exupéry.

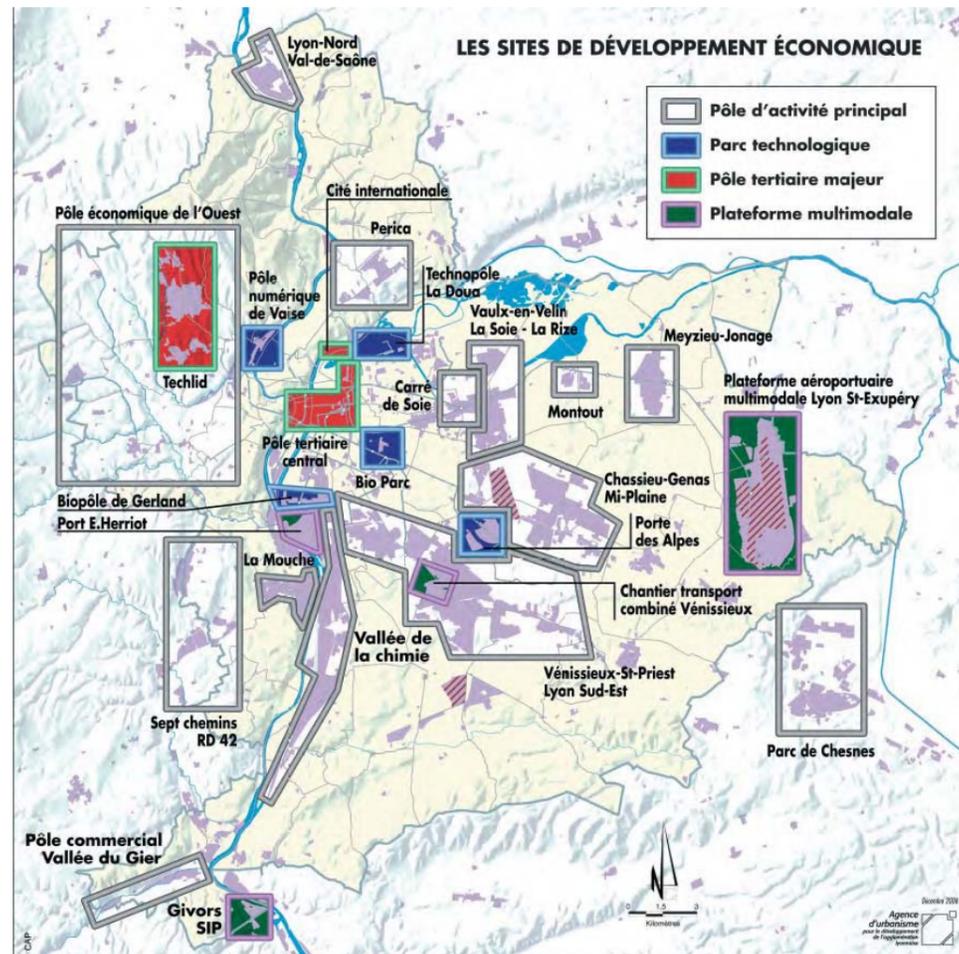


Figure 22 Les sites de développement économique de l'agglomération lyonnaise. Source: SCoT de l'agglomération lyonnaise

A l'échelle de l'agglomération lyonnaise, les sites de développement économique sont nombreux, et majoritairement implantés à l'Est de l'axe Rhône-Saône. Seuls les principaux sites sont traités dans l'état des lieux suivant.

Les pôles tertiaires majeurs, au centre et à l'Ouest de Lyon

- Le pôle tertiaire central

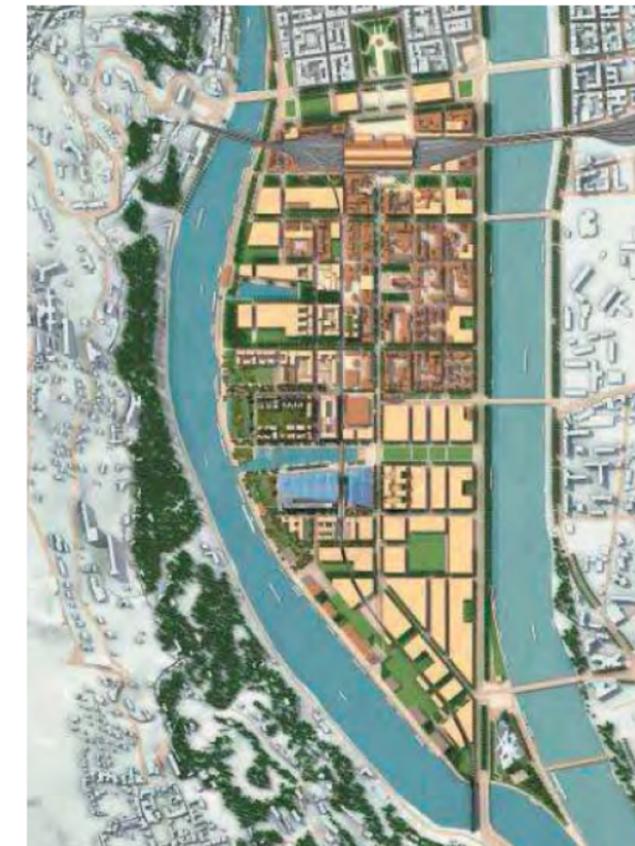
Le **pôle de la Part-Dieu**, 2^{ème} quartier d'affaires de France après La Défense, accueille 38 000 emplois autour de la gare. Le quartier bénéficie d'une très bonne desserte, renforcée prochainement par l'arrivée de Leslys qui placera l'aéroport Lyon- Saint Exupéry à 25 minutes de Part-Dieu.

De nombreux équipements et services publics sont présents dans le quartier : Bibliothèque municipale, Auditorium, Cité administrative d'Etat, centre des impôts, Communauté urbaine... Le centre commercial de Part-Dieu est le premier centre commercial européen de centre-ville. Une deuxième tour est en construction : la Tour Oxygène, avec 28 étages dont 17 seront occupés par la SNCF. Une troisième tour, Incity, devrait également voir le jour à l'horizon 2012.

Avec le **Carré de soie**, la **Confluence** est l'un des deux grands projets urbains de l'agglomération en cours de réalisation. Situé au sud de la gare de Perrache entre Rhône et Saône, ce territoire de 150 ha est en pleine mutation. La Confluence retrouve aujourd'hui une nouvelle dynamique avec le tramway et

le grand projet de renouvellement urbain. Ce dernier contribuera à élargir l'hyper-centre lyonnais et constituera un pôle nouveau, grâce au pôle de loisirs et de commerces, au Musée et à l'ensemble des nouvelles activités accueillies (Conseil régional...). On compte aujourd'hui 7 500 emplois sur le site.

Plan masse du projet à l'horizon 2030



Commerces, services, loisirs, hôtel	120 000 m ²
Tertiaire et activités	90 000 m ²
Musée des Confluences	20 000 m ²
Logements	130 000 m ²
Total 1^{ère} phase (horizon 2015)	340 000 m²

Figure 23 : Lyon Confluence, source : SCoT de l'agglomération lyonnaise

- La cité internationale

Située au centre de Lyon, la cité internationale accueille des équipements tertiaires structurants pour le tourisme d'affaires et le tourisme culturel comme le Palais des Congrès, un amphithéâtre de 3000 places, le Casino, mais aussi le Musée d'Art contemporain, un théâtre, un palais des sports et un stade. Ce site est identifié par le Schéma d'accueil des entreprises proposé par le Grand Lyon comme site stratégique d'accueil d'entreprises du tertiaire supérieur en relais de celui de la Part-Dieu.



Figure 24 : L'amphithéâtre de la Cité Internationale, photo Grand Lyon

- Techlid

Techlid est un ensemble constitué de plusieurs parcs d'affaires, de zones industrielles et d'implantations commerciales. Ce pôle économique s'étend sur les communes d'Ecully, Dardilly, Limonest et Champagne-au-Mont-d'Or. Il regroupe de nombreuses entreprises de services et accueille plusieurs grandes écoles à Ecully : EM Lyon, Ecole Centrale de Lyon, Institut Textile et Chimique de France. Ecully accueille le siège du pôle de compétitivité Techtera.

Les parcs technologiques

Deux pôles sur quatre sont dédiés à la santé.

- Le Biopôle de Gerland

C'est un pôle majeur en matière de recherche et d'innovation en biotechnologies, épicerie du pôle de compétitivité Lyonbiopôle. On y dénombre près de 7 500 emplois. Y sont implantés :

- Les leaders mondiaux de la vaccination: humaine (Sanofi Pasteur) et animale (Merial),
- Le centre d'alerte épidémiologique de l'OMS,
- Le Centre Européen de Recherche en Virologie et Immunologie appelé centre de recherche Pasteur Mérieux,
- Le Laboratoire P4 Jean Mérieux qui est un centre de recherche sur les virus pathogènes de classe 4 unique en Europe,
- L'Etablissement français du sang, le laboratoire Biomnis, Aguettant, Arrow génériques, BASF Beauty Care...
- Des grandes écoles, comme l'Ecole normale supérieure de Lettres et Sciences Humaines.

Gerland est l'un des deux sites stratégiques majeurs de l'agglomération retenu dans le cadre du Plan campus. L'ambition est d'en faire un pôle de recherche européen en biosciences.

- Le pôle santé Bio parc

Il est situé au sein du pôle santé Rockefeller, sur les 8e et 3e arrondissements et sur la commune de Bron, qui présentent l'une des plus fortes concentrations hospitalo-universitaires et d'entreprises de ce domaine en Europe, et accueillant des leaders mondiaux comme Boiron ou Merk. Le Bioparc est un site de recherche et développement centré sur les biotechnologies.

Le pôle de loisirs numériques de Vaise (également appelé technopôle Lyon ouest)

Ce pôle est très spécialisé : sur les 2 200 emplois qu'il accueille, 57% sont liés au secteur de l'information et de la communication. Cette forte spécialisation est principalement liée à l'implantation de sièges des géants lyonnais de l'informatique et du jeu vidéo : siège mondial d'Atari et de Cegid, siège Europe du sud de l'américain Electronic Arts... D'autres établissements renforcent cette spécificité : les

implantations lyonnaises des groupes de conseil en informatique SQLI, Exakis, les sièges d'Arkoon ou de CGO informatique.

- Le parc technologique de la Porte des Alpes

Ce pôle fait partie d'un site regroupant des équipements structurants tels que le parc d'exposition Eurexpo, l'aéroport d'affaires Lyon-Bron, le centre commercial de Champ du Pont et l'Université Lyon 2. Le Parc technologique est, comme la Cité Internationale, identifié comme site stratégique d'accueil d'entreprises du tertiaire supérieur en relais de celui de la Part-Dieu. Le tissu économique du Parc est aujourd'hui composé à 60 % d'emplois de services aux entreprises (sur 4 300 emplois au total).

- Le technopôle la Doua

Ce pôle est spécialisé dans les sciences, et 26 000 personnes, dont 700 salariés, 1 600 chercheurs et 21 200 étudiants y travaillent. C'est le 1er site d'enseignement et de recherche en France pour la collaboration avec l'industrie. Il accueille des grandes écoles (INSA, ESCPE-Lyon...), une université, 80 laboratoires de recherche (CNRS, INSERM, INRA, INRIA...), et 50 entreprises de haute technologie.

Les autres pôles d'activités principaux

- La vallée de la chimie

La vallée de la chimie s'étend sur les communes de Saint Genis Laval, Saint Fons, Pierre-Bénite et Fezin, sur environ 20 km au sud de Lyon. Quatre branches d'activité sont fortement représentées : le raffinage de pétrole, l'industrie chimique minérale, la fabrication d'équipements automobiles, les activités de recherche & développement. La vallée de la chimie compte près de 700 établissements (dont une raffinerie) et plus de 12 000 emplois. Les plus gros employeurs du site sont les grands groupes de la chimie (Total, Arkema, Rhodia et Bluestar), ainsi que l'Institut français du pétrole. Les fonctions de production et de recherche cohabitent. Ce territoire est spécialisé mais il tend à se diversifier.

- Lyon sud-est, un pôle privilégié pour l'industrie automobile

Près de 22 000 personnes travaillent sur la ZI Lyon Sud-Est. Avec trois emplois sur dix, l'industrie automobile est le premier employeur de la zone. Renault Trucks est le premier employeur privé de l'agglomération (plus de 5 000 personnes) ; il est présent sur deux sites sur la ZI. Le siège d'Irisbus-Iveco est également implanté sur la ZI. Ces deux entreprises industrielles ont été à l'initiative du pôle de compétitivité Lyon Urban Truck&Bus. Les activités de transport-logistique et le commerce de gros représentent près de quatre emplois sur dix. Les activités de services sont en revanche très peu présentes.

- La ZI Meyzieu-Jonage

C'est l'une des principales zones d'activités de l'agglomération lyonnaise. Son caractère industriel est fortement marqué : 65 % des 6 000 emplois sont industriels (cette part est de 25 % pour l'ensemble des sites d'activités d'intérêt métropolitain et de 18 % dans l'ensemble des communes de l'aire métropolitaine) et on note un nombre important de grands établissements industriels (industries des biens d'équipements notamment).

- La ZI Mi-Plaine

Cette ZI reste très marquée par deux grands types d'activités : l'industrie, qui représente encore près d'un tiers des emplois, et les activités commerciales qui représentent plus d'un quart des emplois. Deux secteurs apparaissent largement surreprésentés : l'industrie (32 % des emplois) et le commerce (26 % des emplois), pour au total 21 000 emplois.

- Le pôle économique de l'Ouest

21 250 personnes travaillent sur le pôle économique de l'ouest, caractérisé par la prépondérance du secteur tertiaire qui représente 87% des emplois estimés. L'ensemble des services sont présents : services opérationnels (nettoyage, sécurité), services supérieurs... Le plus gros employeur du territoire est le siège régional du Crédit Agricole Centre-Est. Les sièges sociaux d'Euronews, Seb, LDLC.com et Feu Vert y sont implantés.

- Le futur pôle de loisirs et de commerce Carré de soie

Le site du projet Carré de soie couvre 500 hectares, à cheval sur les communes de Vaulx-en-Velin et de Villeurbanne. Le Carré de soie est une opération de renouvellement urbain conçue autour du pôle multimodal et qui vise à transformer le fonctionnement et l'image du quartier. Ce projet devrait contribuer à tertiariser fortement le tissu économique de ce territoire, encore très marqué par l'activité industrielle qui représente 31 % des emplois (sur 11 000 emplois au total). Ce site accueille un pôle de loisirs marchands en cours de structuration ; des activités et de l'habitat prendront place prochainement.

Les plates-formes multimodales

- La plate-forme aéroportuaire de Lyon Saint-Exupéry

En 2009, l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry a accueilli 7,7 millions de passagers (quatrième aéroport français derrière ceux de Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Nice Côte d'Azur) et la gare TGV près de 500.000.

Elle offre 4 600 emplois. Le tissu économique est spécialisé autour des activités liées à l'aéroport. Le secteur des transports représente 62% de l'emploi total. Le hub d'Air France pèse largement dans l'emploi total du site (Skyteam, Régional compagnie aérienne européenne, Skylogistic...). Un grand nombre d'autres établissements du secteur transport-logistique contribuent à cette spécialisation. L'administration publique et parapublique (CCI de Lyon, Police aux frontières et douanes, Direction de Générale de l'Aviation Civile) sont également de grands pourvoyeurs d'emplois sur le site. Des activités de services opérationnels (sécurité, nettoyage) et d'hôtellerie- restauration complètent cette offre « classique » d'activités aéroportuaires.

- Givors SIP

Cet espace est stratégique car il est desservi par le fer et le fleuve (le Rhône). Le site est spécialisé dans deux domaines d'activités : transport-logistique (31 % de l'emploi) et éco-industries (45 % des emplois), et accueille 500 emplois.

2.4.4. Une métropole qui peut rayonner plus encore en Europe

Dans la compétition européenne Lyon, malgré de forts atouts, a une position intermédiaire et inférieure à d'autres métropoles auxquelles elle pourrait se comparer.

Pour autant, des points faibles limitent la compétitive de la métropole :

- Lyon est encore une eurocité de rang modeste positionnée à la 17ème place selon le classement de la DATAR en 2003.
- L'unité urbaine lyonnaise apparaît en retrait du fait d'un poids démographique relativement faible. Elle se situe au 26^{ème} rang parmi les agglomérations millionnaires de l'Union européenne, avec une population moins importante que celle de Milan ou Barcelone.

Régions métropolitaines	Barcelone	Milan	Lyon (RUL)	Manchester	Francfort	Munich	Turin
Population totale (en millions)	4,8	3,9	2,9	2,5	2,5	2,4	2,2
Proportion de jeunes de moins de 20 ans	19%	15%	25,7%	24,5%	19,60%	19%	14,6
Superficie en km ²	7 775	2 767	10 378	1 276	4 305	5 503	6 830
Nombre d'habitants au km ²	620	1 411	283	1 969	579	444	317

Figure 25 : Données de population de métropoles européennes. Sources : INSEE, Eurostat, RUL

- L'aéroport de Lyon-Saint Exupéry se positionne comme le 4ème aéroport français (après les deux aéroports parisiens et celui de Nice), mais affiche un trafic passagers annuel inférieur à ceux de ses concurrents directs en Europe.

Régions métropolitaines	Barcelone	Milan	Lyon Saint-Exupéry	Manchester	Francfort	Munich	Turin
Nombre annuel de passagers (en millions)	24,6	27,5	6,5 (1)	21,5	51	26,8	3
Mouvements/ an (en milliers)	291	339	181	225	477	383	58

Figure 26 : Données aéroportuaires. Sources: Institut du transport aérien, 2004, Lyon Saint Exupéry; RUL

(1) Trafic passagers en 2005

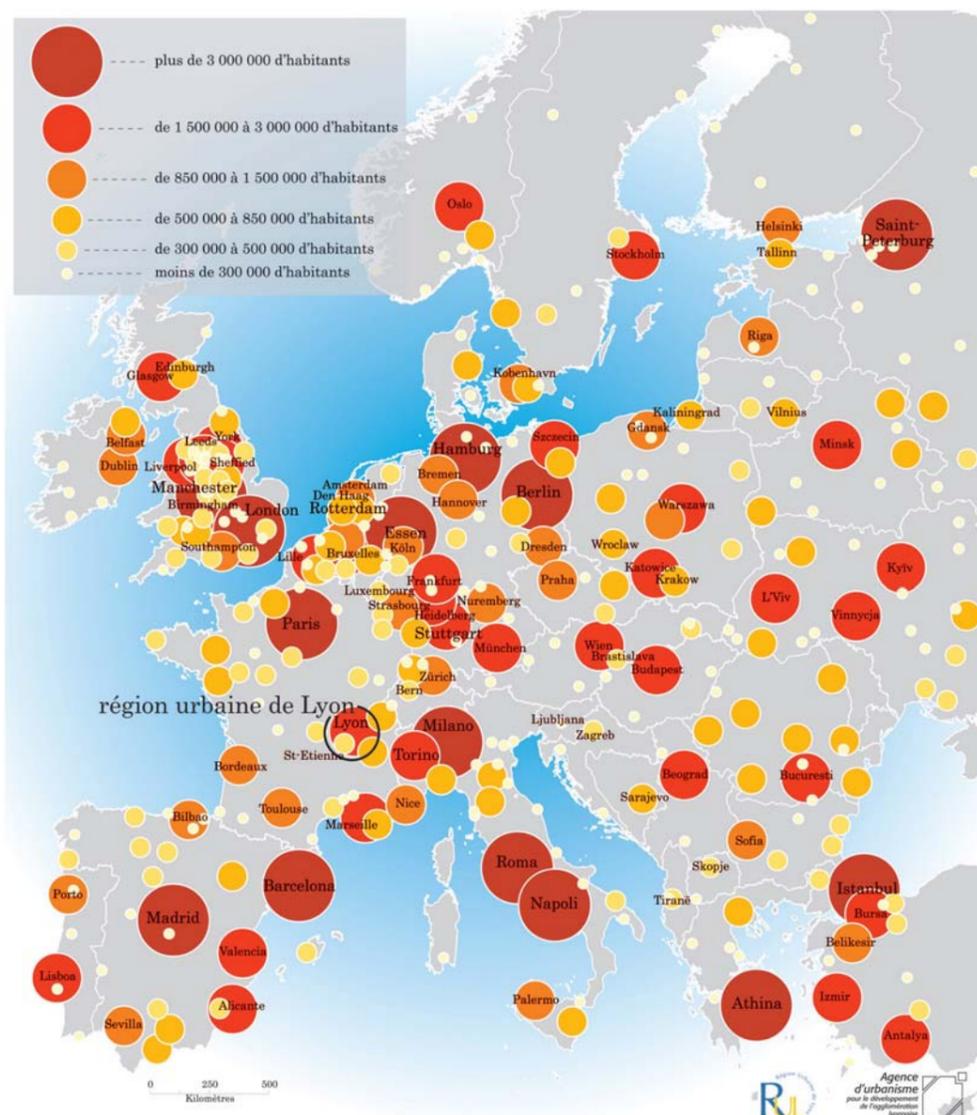


Figure 27 : Populations des principales métropoles européennes

L'éloignement croissant de grands centres de décision fragilise des établissements rhônalpins et les rend plus exposés à la mobilité des investissements. L'attraction vers Genève d'activités de siège jusqu'alors localisés à Lyon témoigne de cette tendance. Même si plus de 180 filiales d'entreprises américaines sont implantées dans l'agglomération lyonnaise, le nombre d'entreprises internationales reste modeste.

Rhône-Alpes fait partie des dix régions les plus créatrices de richesses au sein de l'Union européenne. Son PIB est supérieur à celui de plusieurs Etats : la Finlande, l'Irlande, la République tchèque, la Hongrie et le Portugal. Il correspond aux 2/3 de celui de l'Autriche ou aux 3/4 de celui de la Pologne. Rhône-Alpes occupe la sixième position du palmarès des 268 régions de l'Union européenne en termes de PIB. Ce palmarès est toutefois biaisé par le fait que le découpage régional au sein de l'Union européenne correspond, pour certains Etats membres (notamment l'Allemagne et le Royaume-Uni), à

des territoires d'une dimension moindre que celle des régions françaises. Ainsi, si l'on compare les régions européennes en considérant les länders allemands ou les comtés du Royaume-Uni dans leur globalité, le palmarès est modifié. Rhône-Alpes figure à la 14^{ème} place, ce qui constitue toutefois une place de choix. Le PIB par habitant de Rhône-Alpes (26 737 euros/hab) est supérieur de 24,3 % à la moyenne de l'UE27. Exprimé en standard de pouvoir d'achat, c'est-à-dire en prenant en compte une estimation des différences de coût de la vie, il s'établit à 24 253 euros/hab, soit + 12,8 % par rapport à la moyenne de l'UE27. Rhône-Alpes figure ainsi au 76^{ème} rang des régions de l'UE27 pour la richesse rapportée au nombre d'habitants (en standard de pouvoir d'achat). La croissance moyenne du PIB de la région entre 1995 et 2004 a été supérieure à la moyenne de l'UE27 (3,1 % contre 2,3 %). La région figure au 85^{ème} rang des régions de l'UE27 pour cette croissance moyenne (53e rang des régions de l'ex-UE15).

De plus, le pôle d'enseignement supérieur est complet, mais a besoin d'une affirmation internationale. A une échelle Ouest européenne, le nombre d'étudiants de l'aire métropolitaine lyonnaise est médian : comparable ou supérieur à la plupart des ensembles urbains européens, il demeure loin de la masse critique atteinte par les agglomérations les plus en vue, parmi lesquelles se trouvent des métropoles régionales, concurrentes de l'aire métropolitaine lyonnaise (Milan, Bologne, Barcelone...) ; il se caractérise également par une moindre densité de villes universitaires que dans le Benelux, l'Allemagne ou le Royaume-Uni. En outre, les formations lyonnaises sont peu identifiées à l'échelle internationale : seules deux structures d'enseignement supérieur apparaissent dans le classement européen de Shanghai de 2007.

Lyon n'est pas identifiée comme une place importante pour le tourisme d'affaires. Elle est une place de moyenne importance à l'échelle européenne en matière d'événements et de congrès internationaux.

Son patrimoine historique, même s'il a été labellisé par l'UNESCO en 1999 cherche encore une reconnaissance internationale.

Par ailleurs, Lyon n'est que peu intégré à des projets de coopération métropolitaine à l'échelle européenne. La Région Rhône-Alpes est certes membre depuis 1988 de l'association « Quatre moteurs pour l'Europe » avec la Land de Bade-Wurtemberg, la Généralité de Catalogne et la Région de Lombardie, association qui a pour objectifs l'internationalisation des régions membres et la promotion de l'Europe des Régions à travers des actions politiques et économiques communes. Cependant, cette association semble être en sommeil depuis 2008.

2.5. LE PROJET LGV POCL PEUT AIDER LA METROPOLE LYONNAISE A PASSER UN CAP A L'ECHELLE EUROPEENNE

La métropole rhônalpine fait face à deux enjeux essentiels en termes d'aménagement du territoire pour lesquels la LGV POCL peut apporter des contributions significatives :

- 1- sécuriser l'axe ferroviaire Paris-Lyon
- 2- gagner en image et compétitivité à l'échelle internationale

Lyon, historiquement et économiquement tournée vers l'Est, peut voir la LGV POCL comme une opportunité de se tourner vers l'Ouest, de rapprocher le Massif Central de l'axe Saône-Rhône et ainsi renforcer sa métropolisation.

Sur le deuxième point, la LGV POCL peut avoir une influence significative sur le renforcement du caractère métropolitain de l'agglomération lyonnaise. Pour gagner en rayonnement au sein des espaces urbains européens, la métropole lyonnaise doit accroître son poids démographique et économique. Le rapprochement avec Clermont-Ferrand peut être un élément décisif :

- Un gain de masse critique : la plaque urbaine clermontoise, de Vichy à Issoire, regroupe plus de 600 000 habitants. Elle concentre près de la moitié de la population auvergnate. Elle est constituée par une trame urbaine développée comprenant une agglomération d'ampleur régionale (Clermont-Ferrand), une ville moyenne (Vichy) et de petites villes localement structurantes (Issoire, Riom, Thiers).
- Un gain de sièges sociaux d'entreprises à rayonnement mondial (Michelin, Limagrain, à Chappes) ou national (Delbard à Commentry, centre de décision de Aubert et Duval à Ancize-Clermont-Ferrand), ce qui distingue le nord Auvergne de la plupart des régions de France de province.
- Des savoir faire d'excellence : agro-alimentaire, nutrition-santé, mécanique, ingénierie de la mobilité..., dont certains font déjà l'objet de partenariat (CLARA, Viaméca, Innoviandes).
- Un élargissement de l'aire de chalandise de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry. Un des enjeux fonctionnels du projet est d'améliorer la liaison avec l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, notamment pour les départements avoisinants comme l'Allier, le Puy-de-Dôme et la Loire. Il s'agit d'offrir l'opportunité de liaisons ferroviaires améliorées vers les aéroports de Lyon et de Paris, d'assurer une desserte rapide vers Lyon-centre, mais également, et dans des volumes équivalents vers les Alpes et la Méditerranée.

Le rapprochement avec Clermont-Ferrand est un moyen efficace de renforcer la métropole dans le cadre d'un développement urbain multipolaire vers l'ouest (plus durable qu'un agrandissement « en tâche d'huile »), déjà en partie en œuvre à l'est de l'agglomération. Par son ouverture à l'ouest, la métropole lyonnaise peut gagner un nouvel espace de projet et de « respiration », profitable également à Clermont-Ferrand, mais aussi à Roanne qui peut retrouver ainsi un ancrage fort au sein de la métropole.

Index des figures

Figure 1: Les pôles du Sud francilien, source carte IGN, carte Setec Organisation	2
Figure 2: Les foyers de peuplement dans le Sud francilien en 2006, source IAU IDF	2
Figure 3: L'environnement naturel du Sud francilien, une présence forte de l'agriculture.....	3
Figure 4: Evolution démographique des principaux pôles urbains du sud francilien.....	4
Figure 5: Lieu de travail des habitants d'Evry Corbeil Centre Essonne.....	4
Figure 6: Lieu de travail des habitants de Massy Saclay Courtaboeuf.....	5
Figure 7: Les communes où travaillent les résidents du TIRN Sénart et Melun Val de Seine ; Source : IAU IDF, données INSEE 1999	5
Figure 8: L'approche par faisceaux selon le SDRIF, Extrait du projet de SDRIF adopté, source SDRIF.com.....	6
Figure 9: Positionnements stratégiques des territoires essonniers, Projet Essonne 2020.....	6
Figure 10 : Les partenaires du pôle de compétitivité System@tic, source : systematic-paris-region.org .	7
Figure 11: Carte stratégique du développement du Plateau de Saclay, 6 novembre 2008, OIN-Paris-Saclay.....	8
Figure 12: Schéma de principe du nouveau réseau de transport de Paris région capitale, avant-projet de SNIT (juillet 2010).....	9
Figure 13: Le tracé du projet régional de transport Arc Express, source STIF	9
Figure 14 : Rhône-Alpes, une région contrainte par la topographie, source: Conseil régional	11
Figure 15 : L'agglomération lyonnaise. Carte IGN	12
Figure 16 Densité de population de la région urbaine de Lyon en 2006 par commune (source Insee ; cartographie DATAR)	12
Figure 17 : Evolution démographique annuelle des territoires rhônalpins entre 1999 et 2006 (source : Insee ; cartographie AUDAL).....	13
Figure 18 : Les périmètres des territoires métropolitains lyonnais. Source Agence d'urbanisme de Lyon, 2008	14
Figure 19 : L'interscot de Lyon. Source Agence d'urbanisme de Lyon, 2008	14
Figure 20 : Etat du trafic en 2008 et évolution de la LGV existante Paris-Lyon. Source RFF	15
Figure 21: Espaces économiques d'intérêt métropolitain. Echelle de l'aire métropolitaine lyonnaise définie par la DTA. Source DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise.....	1
Figure 22 Les sites de développement économique de l'agglomération lyonnaise. Source: SCoT de l'agglomération lyonnaise	2
Figure 23 : Lyon Confluence, source : SCoT de l'agglomération lyonnaise.....	2
Figure 24 : L'amphithéâtre de la Cité Internationale, photo Grand Lyon.....	3
Figure 25 : Données de population de métropoles européennes. Sources : INSEE, Eurostat, RUL	4
Figure 26 : Données aéroportuaires. Sources: Institut du transport aérien, 2004, Lyon Saint Exupéry; RUL	4
Figure 27 : Populations des principales métropoles européennes.....	5

 **île de France**

 **Région
Centre**

 **Bourgogne**
Conseil régional


RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE



*Agence de financement des
infrastructures de transport de
France*



 **CONSEIL RÉGIONAL
AUVERGNE**

Rhône Alpes
Région