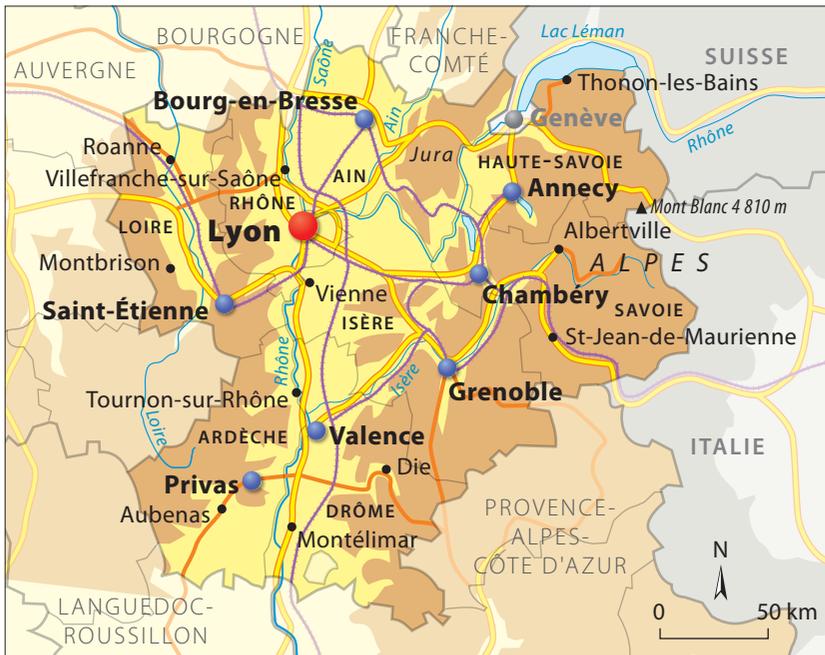


Ma région : un espace de vie identifiable

Retrouvez la démarche générale de l'étude de cas (activités) dans le chapitre 14 de votre manuel pp. 238-251.



► **Quelles sont les principales caractéristiques de la région Rhône-Alpes ?**



1. Principales agglomérations

- Préfecture de région
- Préfecture de département
- Autre agglomération

2. Axes de transport

- Autoroute et route nationale
- Principale ligne ferroviaire

3. Relief

- Relief supérieur à 500 m

2 Le logo de la région Rhône-Alpes

Sa dynamique visuelle est créée par l'utilisation de lignes de construction obliques ascendantes, qui rythment l'écriture d'un territoire ouvert, en évolution continue. Par un jeu de contraction visuelle, les deux mots « Rhône » et « Alpes » n'en composent plus qu'un seul, contribuant ainsi à exprimer le lien, le trait d'union, l'unité du territoire. Enfin, les couleurs choisies, prune et vert, assurent une harmonie sobre et élégante, qui participe au graphisme contemporain adopté pour la nouvelle identité visuelle.



1 Les grands repères spatiaux de la région Rhône-Alpes



© Marie-Thérèse Boussac/Shutterstock

3 Le lac d'Annecy, en Haute-Savoie

4 Les chiffres clés de la région Rhône-Alpes

	Rhône-Alpes	France
Superficie (en km ²)	43 698	675 417
Population (en millions d'habitants)	6,1	64,7
Part des moins de 25 ans (en %)	32	31,1
Part des plus de 60 ans (en %)	21,5	22,2
PIB par habitant (en euros)	29 420	29 574
Répartition de la population active (en %)	Agriculture et pêche : 1,8 Industrie et construction : 24,7 Services : 73,5	Agriculture et pêche : 2,6 Industrie et construction : 20,6 Services : 76,8

Source : INSEE, 2011.

Un enjeu d'aménagement régional : la LGV Lyon-Turin

► Quels sont les enjeux de cet aménagement ?

1 Objectifs et contexte du projet

Idéalement situé au cœur de l'Europe, Rhône-Alpes est un carrefour important pour le transport de marchandises qui voit passer jusqu'à 4 000 camions par jour dans les vallées de la Maurienne. Le développement économique ne peut que faire augmenter ce chiffre. Pour anticiper cette croissance et ses conséquences sur l'environnement, la région s'est investie dans le projet de liaison ferroviaire à grande vitesse Lyon-Turin. Le projet, c'est plus de 200 km de lignes à grande vitesse traversant les Alpes pour transporter, à terme, 40 millions de tonnes de marchandises par an. Près de 7 millions de voyageurs profiteront eux aussi de la future Transalpine. Un projet transfrontalier qui « boostera » l'espace économique entre Rhône-Alpes et le Piémont. Et bien au-delà puisque cette liaison représente un maillon clé pour relier, à terme, Lisbonne à Kiev.

<http://www.rhonealpes.fr>

Le projet sera financé à hauteur de 416 M€ par la région Rhône-Alpes, 671 M€ par l'UE, pour un coût total estimé entre 10 et 20 milliards d'€. Participeront aussi au financement les États français et italiens, ainsi que RFI (Réseaux ferrés italiens) et RFF (Réseaux ferrés de France).

1 Des arguments pour le projet

Le projet de TGV Lyon-Turin est-il aujourd'hui encore indispensable ?

Réponse d'Antoine Fatiga, conseiller régional

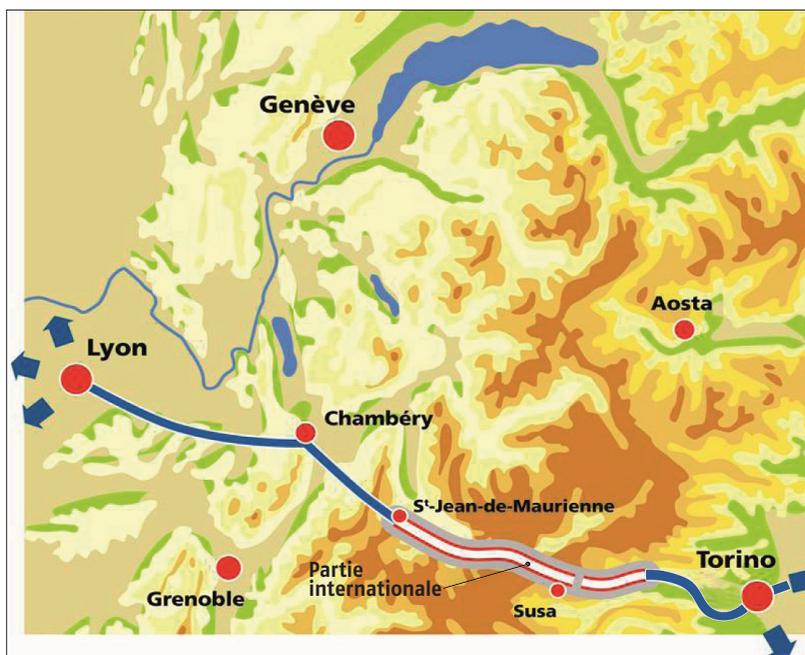
Oui, et pour deux raisons principales. La première est qu'il faut absolument que l'on rééquilibre les modes de transport. Aujourd'hui, il faut faire en sorte que le ferroviaire reprenne la place qui était la sienne. Pour que cela soit possible, il faut d'une part faire une autre politique des transports, et d'autre part permettre que les marchandises puissent circuler. Or, vu que les infrastructures ferroviaires entre Lyon et Turin ne sont pas adaptées, nous devons en réaliser de nouvelles. La deuxième raison est qu'il faut prendre aujourd'hui les décisions si l'on veut qu'elles prennent effet d'ici vingt à trente ans.

Extrait d'une interview parue dans La Voix des Allobroges, 11 août 2011.

4 Les opposants au projet

Débutée le 12 janvier, l'enquête publique prendra fin le 5 mars. Elle concerne les habitants de 77 communes, dans 3 départements (Rhône, Isère et Savoie). Au moment d'évoquer les aménagements d'accès, la tension change de côté des Alpes. Autour de Chambéry deux camps s'opposent. Et pour cause. S'il s'agit de défendre ses positions, pas question d'endosser le difficile rôle d'« anti Lyon-Turin ». Les « opposants » aux tracés proposés sont symbolisés par Luc Bertoud. Le maire de La Motte-Servolex est un fervent défenseur de la liaison ferroviaire à grande vitesse, à condition qu'elle évite le bassin chambérien. La desserte de la gare de Chambéry, où pourraient embarquer voyageurs et marchandises avant la réalisation d'une « autoroute ferroviaire fret » passant, en tunnels, sous la Chartreuse, Belledonne et le Glandon, sera synonyme d'impact environnemental et de nuisances. Des nuisances qui pourraient durer, longtemps, si la deuxième phase du projet devait ne pas voir le jour.

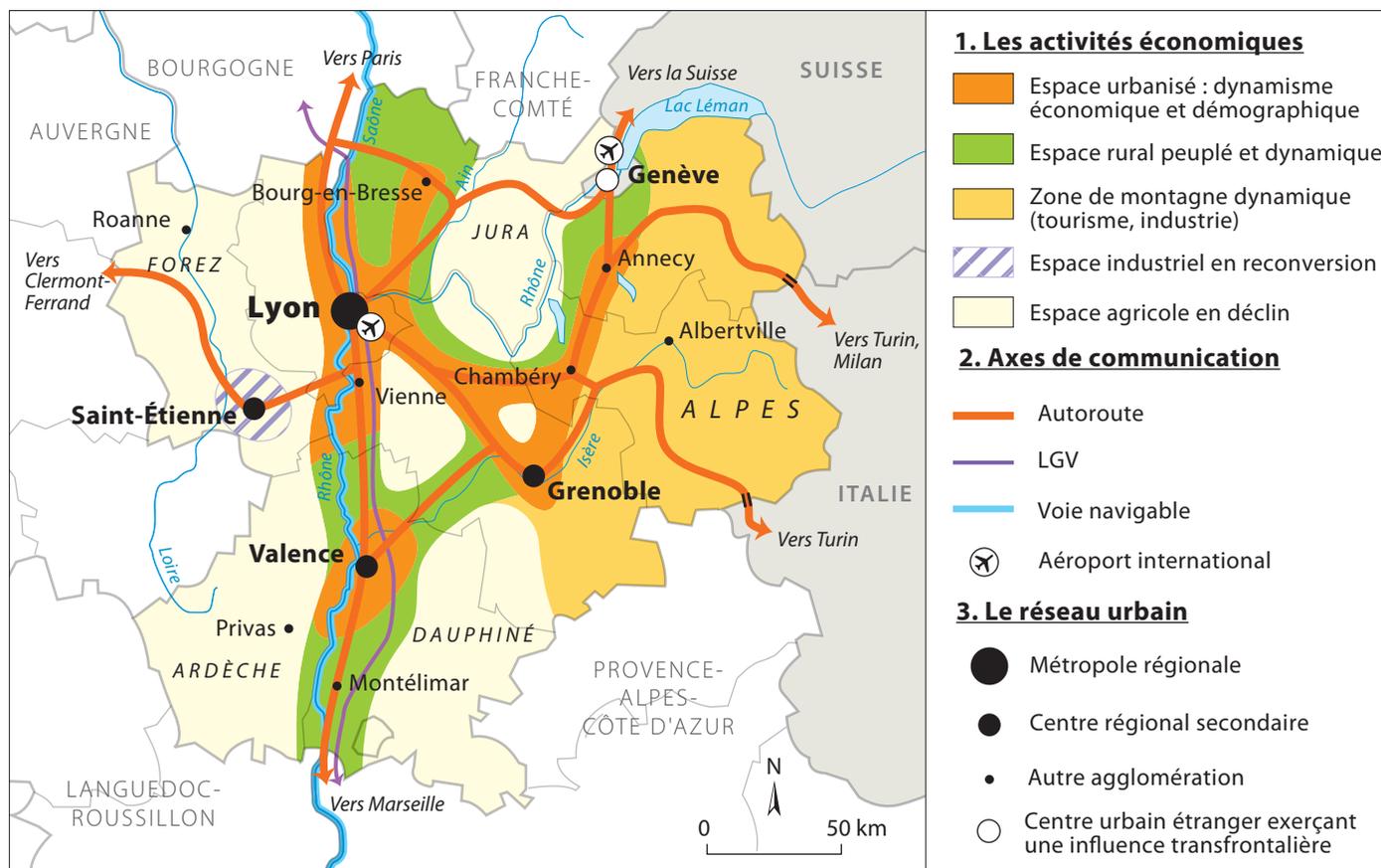
La Vie Nouvelle, le 9 février 2012.



3 Le tracé de la future ligne

L'organisation du territoire régional

► *Comment le territoire de la région Rhône-Alpes est-il organisé ?*



1 Les principales activités et les réseaux de communication



© Chris Hyde/Shutterstock

2 Le pôle de compétitivité de Grenoble

L'innovation technologique à Grenoble repose sur trois grands domaines d'excellence : les biotechnologies, les technologies de l'information et de la communication et les nouvelles technologies de l'énergie.

3 Une région fortement métropolisée aux nombreux atouts

La région urbaine de Lyon, née de la délimitation des migrations pendulaires de travail, rassemble 2,6 millions d'habitants, ce qui donne, en théorie, le poids d'une métropole de taille européenne. En s'éloignant de Lyon, la métropolisation produit une hiérarchie urbaine spécifique avec des villes parfois en concurrence mais aussi complémentaires dans leurs fonctions, bien reliées entre elles. Grenoble, Saint-Étienne, Annecy et Chambéry sont les premiers relais de la métropolisation lyonnaise. La métropole lyonnaise a par ailleurs un développement industriel le long du Rhône, au sud de la ville. Ce poids industriel majeur est relayé par les principales villes régionales. Rhône-Alpes est aussi l'une des plus importantes régions touristiques françaises, de tourisme urbain, d'affaires ou de tourisme vert. Le tourisme de sports d'hiver reste le plus significatif.

D'après V. Adoumié, *Les régions françaises*, Hachette, 2010.

Croquis de l'organisation du territoire

