

Rhône-Alpes: haut lieu des vacances et d'une industrie qui résiste

La région Rhône-Alpes possède une tradition industrielle qu'elle s'efforce à faire perdurer malgré la crise. Ses points forts: le secteur chimique, celui de la santé et une industrie touristique diversifiée.



BENJAMIN EVERAERT

Parler d'économie dans la Région Rhône-Alpes implique sans nul doute de s'attarder sur Lyon et sa périphérie. La métropole lyonnaise compte 1,3 million d'habitants et une zone d'emplois de 2,5 millions de personnes. Une région qui est en pleine phase de promotion du «Grand Lyon».

Les deux piliers de l'économie lyonnaise sont le secteur de la santé et celui de la chimie, nous explique Jacques de Chilly, directeur de l'agence Invest in Lyon. «Le secteur des sciences de la vie est un secteur avec beaucoup d'investissements, mais c'est aussi un secteur fortement bousculé par les évolutions liées notamment à la concurrence des génériques. C'est un secteur qui se porte cependant bien à Lyon, qui est très puissant sur le plan de la recherche, de l'attractivité et qui porte la dynamique. Un autre secteur qui se porte plutôt bien malgré la crise, c'est celui de la chimie, qui est le second pôle à Lyon après la santé. C'est un secteur plutôt créateur d'emploi», détaille-t-il.

On en sait quelque chose en Belgique alors que Lyon est le siège de Rhodia, la société rachetée par Solvay à la mi-2011. «Rhodia est une grosse entreprise chimique, dont un certain nombre de départements ont leur siège mondial ici. Le rachat par Solvay est pour nous une vraie interrogation, même si on a le sentiment que c'est plutôt une bonne nouvelle pour l'entreprise. Mais il est encore un peu tôt pour dire quelles seront les conséquences pour les sites sur Lyon», estime Jacques de Chilly.

Mais limiter la région Rhône-Alpes au seul «Grand Lyon» serait réducteur car d'autres centres d'activités, certes de moindre importance, coexistent. On citera celui de Grenoble, une des capitales mondiales dans le domaine des nanotechnologies et de l'électronique, ou encore la ville de Saint-Étienne et sa zone urbaine d'environ 470.000 habitants. Comme elle se situe à peine à 60km de Lyon, Saint-Étienne est souvent considérée comme intégrée à la région urbaine de Lyon.

Réinventer l'industrie: un exercice depuis 200 ans

Une chose est sûre, la tradition industrielle colle à toute la région Rhône-Alpes. Selon les chiffres de l'Insee (Institut national de la statistique et des études économiques), la région Rhône-Alpes représente 12% de l'industrie française. À titre de comparaison, l'Île-de-France en constitue 21% et le Nord-Pas-de-Calais 7%. «À l'instar de l'évolution nationale, la part de l'industrie dans le PIB régional n'a pas baissé au cours des vingt dernières années (elle est passée de 21% en 1990 à près de 22% en 2007). Les gains de productivité expliquent que cette part dans le PIB reste stable entre 1990 et 2007, alors que, dans le même temps, le nombre d'emplois industriels diminue

fortement», détaille l'Insee dans son rapport de janvier sur la région.

Jacques de Chilly nous explique que «le gros défi pour Lyon est de réussir sa mutation industrielle. Depuis près de deux siècles, Lyon a réussi à maintenir sa compétence industrielle. C'est ce qui fait sa différence par rapport à d'autres villes. Évidemment, l'emploi industriel est devenu minoritaire par rapport au tertiaire, mais en termes de richesses, une des forces de Lyon est d'avoir su préserver ses pôles industriels». Rien qu'à Lyon, on compte 135.000 établissements implantés dans la région urbaine, dont 90 sièges d'entreprises et d'administration de plus de 1.000 salariés et plus de 1.500 centres de décision. «Ces établissements relèvent pour près de 50% du secteur des services, pour un tiers de celui du commerce et pour un peu moins de 20% de celui de l'industrie», peut-on lire dans les documents d'Invest in Lyon.

La réalité industrielle représentait en 2009 encore 18% des emplois en Rhône-Alpes contre une moyenne nationale de 15%.

La tradition industrielle de la région remonte à l'Ancien Régime. La Grande Fabrique de soie d'alors et les progrès techniques réalisés par l'invention lyonnaise du métier à tisser Jacquard avaient fait de Lyon l'une des plus grandes villes industrielles d'Europe et à la veille de la révolution, 50.000 personnes étaient employées par la Fabrique. Depuis, l'exercice de réinvention de l'industrie locale est constant. «On a bien conscience que c'est un défi essentiel et compliqué, car un certain nombre d'activités industrielles se sont développées à l'extérieur de l'Europe de l'Ouest. Je pense que conserver l'industrie passe beaucoup par les liens qui peuvent exister entre la recherche et la formation supérieure, ce qui reste une faiblesse du modèle français. Mais beaucoup de bonnes choses se font en la matière à Lyon», assure Jacques de Chilly.

La concurrence de Paris

La région Rhône-Alpes doit aussi composer avec la concurrence entre les régions françaises, et Paris en particulier. Une concurrence qui revêt plusieurs aspects.

En matière d'infrastructures d'abord, la France doit toujours faire un arbitrage entre les investissements en Île-de-France et le reste du pays. La surpopulation dans la capitale nécessite d'y effectuer des investissements colossaux. Ce qui ne passe pas très bien en province, en Rhône-Alpes comme ailleurs. «On est très soucieux que ces investissements d'infrastructures se fassent, car l'un des points forts de Lyon est sa position géographique. On est donc en permanence confronté à des flux de marchandises supplémentaires, que ce soit par le rail ou par la route», confie Jacques de Chilly.

La région est également en concurrence forte avec Paris concernant les investisse-



© TAEKE HENSTRA/HOLLANDSE HOOGTE

«La liaison Lyon-Turin est un gros enjeu pour nous, non seulement sur le plan des infrastructures, mais aussi du désenclavement de Lyon par rapport à l'Italie.»

JACQUES DE CHILLY
DIRECTEUR DE INVEST IN LYON



Lyon doit relever le défi d'incorporer ses industries au paysage urbain, la ville étant devenue un véritable lieu touristique depuis son accession au patrimoine l'Unesco en 1998. La ville complète le panel touristique de la région Rhône-Alpe à côté notamment du département de l'Ardèche.

LA TRANSALPINE UN TRAIN POUR CASSER LA BARRIÈRE DES ALPES

La Région Rhône-Alpes est limitrophe de l'Italie et pourtant le commerce entre les deux régions n'est pas prépondérant. «L'Italie est un partenaire commercial important mais pourrait l'être davantage s'il n'y avait pas la contrainte géographique entre l'Italie et la France du fait du barrage des Alpes qui fait qu'il y a moins de fluidité que l'on pourrait le penser. La liaison Lyon-Turin est un gros enjeu pour nous, non seulement sur le plan des infrastructures mais aussi du désenclavement de Lyon par rapport à l'Italie. C'est aussi un enjeu de développement durable car ça permettrait de faire passer sur le rail les trafics qui aujourd'hui empruntent les tunnels et la route», détaille Jacques de Chilly, directeur de l'agence Invest in Lyon. Actuellement, l'Italie malgré sa proximité n'est que le deuxième partenaire commercial de la Région Rhône-Alpes derrière l'Allemagne. En termes d'emplois, les États-Unis et l'Allemagne ont créé davantage d'emploi dans la région que l'Italie qui elle-même se situe en la matière environ au même niveau que le Royaume-Uni et la Suède.

«Quand on regarde les investissements étrangers à Lyon, on a une bonne représentation italienne mais pas une si représentation comme le phénomène qu'on a Toulouse avec les investissements espagnols. C'est plus diffus», ajoute de Chilly. Le projet est dans les cartons depuis 1994 et semble enfin se concrétiser. En janvier dernier, un accord franco-italien définissant les conditions de réalisation de l'ouvrage central de la liaison était signé. Le tunnel «de base» sous les Alpes représente un investissement de 8,3 milliards d'euros, chiffre que l'on peut comparer aux 5,5 milliards d'euros que la Région Rhône-Alpes exporte annuellement. 27% du projet est financé par l'Union européenne. La France intervient à hauteur d'un peu moins de 3 milliards d'euros. Le reste de l'investissement est financé par l'Italie. «A priori, les indicateurs sont au vert mais c'est un combat qu'on mène depuis plusieurs années pour que ce projet continue d'avancer. Il y avait pas mal d'opposition du côté italien mais je crois que le gouvernement de Monsieur Monti a pris des positions fortes sur le fait que l'Italie assure sa part de financement» conclut De Chilly. L'objectif est de finir le chantier pour 2023.

ments étrangers. «On essaie d'être l'alternative à Paris pour une entreprise étrangère. On est rarement en concurrence avec Lille ou Marseille, les deux autres grandes métropoles, car on ne couvre pas les mêmes secteurs ni les mêmes zones géographiques. On est finalement davantage concurrent de Genève.»

Robuste face à la crise?

Le panorama économique de la région ne serait pas complet sans évoquer le tourisme. Entre la Savoie et la Haute-Savoie en hiver, l'Ardèche, le Rhône ou même depuis quelques années la ville de Lyon, la région possède un secteur touristique conséquent qui emploie plus de 105.000 personnes.

Le tourisme n'est pas le premier secteur affecté par la crise. Non plus que les sciences de la vie, l'environnement, les cleantechs, tous secteurs peut-être moins impactés que d'autres. Et Jacques de Chilly d'affirmer que, de fait, la métropole lyonnaise n'a pas connu de désastre industriel majeur.

Il n'empêche cependant que sur l'ensemble de la région Rhône-Alpes, la crise a frappé plus durement que sur l'ensemble du territoire français. L'année 2009 a ainsi vu une diminution du PIB régional de 3,5% contre 2,8% pour la France. «En Rhône-Alpes, la conjoncture laisse présager, au mieux, une stagnation de la situation économique régionale», explique l'Insee dans un communiqué publié il y a 7 jours. Le taux de chômage régional s'établit à 8,6% au 1^{er} trimestre 2012 contre 9,6% au niveau national.