

Prospective et conclusions

En cette fin d'année 1999, de nombreux facteurs positifs convergent pour favoriser une décision politique assortie d'engagements financiers en faveur du projet transalpin. Les conclusions du sommet de Nîmes permettent un certain optimisme mais il faudra attendre le prochain sommet en l'an 2000 pour obtenir, en principe, des certitudes.

Tout d'abord la saturation des voies existantes accrue par la catastrophe du Mont-Blanc ne pourra que croître et se heurter à un obstacle absolu si le trafic doit doubler dans les dix ans comme le prévoient les experts. Les échanges de marchandises et de personnes vont nécessairement croître avec la reprise économique et le passage à l'euro en 2002. Déjà l'Italie, avec 30%, est la première destination et origine du fret international de la SNCF comme le rappelait son Président Monsieur Louis Gallois dans une conférence à Milan le 28 septembre 1999. Au cours de la même conférence il faisait remarquer qu'il était inutile de prévoir une croissance substantielle du trafic de marchandises vers l'Italie en présence du goulot d'étranglement constitué par la traversée de Lyon.

Les réactions des populations concernées en Maurienne et ailleurs ne pourront que s'exaspérer face à cette situation et à l'attentisme des gouvernements. Dans le même temps les Italiens comme nous l'avons vu, veulent développer le transport combiné et les résultats de 1998 et de 1999 montrent qu'ils commencent à inverser les tendances à long terme. Cette détermination va évidemment être renforcée par la volonté de la Suisse de mettre fin au trafic italo-germanique par voie routière sur son territoire d'où les projets au Brenner.

Un signal fort vient d'être donné cet été par la constitution d'une société italienne d'économie mixte chargée de gérer le fret (à l'image de la *SERNAM*) or cette société est italo-helvétique !

Les données du problème sont simples : jamais les relations politiques entre la France et l'Italie n'ont été aussi positives. L'Italie fait partie maintenant de tous les grands projets technologiques dans lesquels la France a joué un rôle déterminant : Ariane V, Airbus, les armements (Euro Torp consortium, les radars, la frégate abandonnée par les Britanniques etc..). Au plan politique il y a une entente parfaite entre les deux gouvernements, l'époque est révolue où des dirigeants français mettaient systématiquement en cause les Italiens sur des problèmes monétaires et les Italiens savent l'appui que leur a apporté la France au moment de leur entrée dans la zone euro. On peut citer d'autres associations importantes dans le domaine de l'audiovisuel, dans le domaine de la recherche et de

l'enseignement supérieur avec le projet d'Université franco-italienne qui semble hélas complètement abandonné du côté français alors que le Piémont et la Lombardie étaient très demandeurs.

Un autre facteur joue c'est la volonté de l'Union européenne d'accélérer le processus d'intégration des pays du groupe de Visegrad dans l'Union donc la Hongrie, la République Tchèque, la Slovénie et la Pologne, les trois premiers pays étant concernés par le transport sur un axe Budapest-Barcelone dont Lyon-Turin constitue un des tronçons déterminants.

Parmi les points négatifs on peut citer la tentation de certains Italiens de rapprocher toujours plus l'Italie du Nord du monde germanique mais la Ligue lombarde est apparue en nette perte de vitesse lors des dernières élections locales.

On peut également citer, dans un autre ordre d'idées, la gestion insatisfaisante de la ligne Lyon-Turin : Pendolino (*ETR 460*) collectionnant les pannes et remplacé très souvent par des wagons d'un autre âge ... avec supplément, horaires qui chassent de la ligne toutes les personnes pour lesquelles le temps compte, malgré la courtoisie du personnel d'accompagnement et l'intense travail promotionnel réalisé par les responsables du Geie *ARTESIA*. Espérons que le service d'hiver répondra à certaines des critiques formulées depuis la mise en place du service d'été.

L'espoir du Piémont

La ligne Lyon-Turin constitue le moyen par excellence pour désenclaver le Piémont en perte de vitesse économique par comparaison avec la Lombardie et surtout le Veneto. Depuis quelques années, le Piémont a vu disparaître son quasi-monopole en matière de construction automobile au profit du Sud où l'automobile se développe sous l'effet des interventions publiques. Prisonnier de sa monoculture industrielle, complétée par le textile, le Piémont doit maintenant "défiatiser" son économie pour reprendre une expression souvent rencontrée dans la presse.

La stratégie retenue a consisté à développer les secteurs high-tech (comme Rhône-Alpes) dans lequel il réussit mieux que la Lombardie progressivement délaissée notamment par les investisseurs étrangers, à l'exception des sièges sociaux par un processus "à la parisienne". Les entreprises piémontaises ont développé des implantations en Rhône-Alpes mais comme le montre Katia

Veronese dans une thèse sur "les avantages concurrentiels et l'interaction fonctionnelle entre Rhône-Alpes et le Piémont" (Université de Turin, Faculté d'Economie 1997), les entreprises piémontaises sont plus venues en Rhône-Alpes dans une stratégie d'avantages par les coûts : énergie, charges sociales, offre de services publics que par une stratégie de coopération avec les entreprises régionales.

Les premiers résultats commencent à se faire sentir en matière de commerce extérieur même si la croissance des exportations piémontaises s'avère nettement inférieure à la moyenne nationale.¹ Bien entendu le textile reste un des points forts du Piémont avec Biella et de nombreuses entreprises réparties sur l'ensemble de la Région (Cuneo par exemple). Cependant ce textile est, avec retard, menacé dans la mesure où la distribution libéralisée va favoriser la pénétration massive des importations des pays à bas salaires.

Un autre point qu'il convient de prendre en compte concerne la situation démographique. L'Italie du Nord devrait perdre 7 millions d'habitants dans les vingt années à venir du fait de l'effondrement démographique national, particulièrement aigu dans le Nord et le Centre. Au premier janvier 1996, la population piémontaise était de 4 288 866, l'hypothèse centrale donne 4,140 millions en 2010, 3, 939 millions en 2020 et 3 millions en 2050. Pour l'hypothèse basse on passe à 4,057 millions en 2010, 3,759 en 2020 et 2,575 en 2050 ! Un véritable scénario catastrophe. Le solde naturel qui est actuellement de -15.000 par an devrait plus que doubler dans les vingt années à venir et donc pour le Piémont le salut passe par l'immigration soit interne soit externe. Cette immigration globale représente environ 10 000 personnes par an et les prévisions démographiques du Piémont la font doubler en vingt ans. En l'absence d'un redressement démographique rejeté par la majorité des forces politiques à l'exception de Silvio Berlusconi, le Piémont mais aussi la Ligurie vont connaître des situations insolubles en même temps qu'une pyramide des âges totalement déséquilibrée. Il faut donc que le Piémont développe une attractivité nationale et européenne, une large part de cette attractivité passe par ses relations avec la France.

1

Actuellement le Midi démontre une vitalité certaine sur les marchés extérieurs suite à l'émergence d'une nouvelle classe d'entrepreneurs et la conscience que désormais le salut du Mezzogiorno se trouvait plus dans l'effort et la créativité que dans la quête des subsides à Rome ou à Bruxelles. La région la plus dynamique sur les marchés extérieurs est le Basilicate alors que la Lombardie et le Piémont sont en baisse !

La France est le premier partenaire économique du Piémont dont elle absorbe 17% des exportations (1997) pratiquement à égalité avec l'Allemagne (16,6%) mais loin devant la Grande-Bretagne (8,3%) qui vient en troisième position. La Région Rhône-Alpes a beaucoup de similitudes avec le Piémont au delà de la consanguinité historique. Les relations entre les deux régions sont innombrables, les accords de coopération entre les villes, les universités, les centres de recherche se développent. C'est à Turin que se trouve le bureau de représentation de Rhône-Alpes. A titre d'illustration nous pouvons citer l'émotion sincère des Turinois lorsque des sportifs rhône-alpins sont venus sur place soutenir la candidature de leur ville aux jeux olympiques de 2006.

Pour Rhône-Alpes aussi l'ouverture en direction de l'Italie et au delà des pays d'Europe centrale qui vont entrer dans l'Union, sera le moyen de s'affirmer nationalement et internationalement.

Le problème sera résolu lorsqu'il sera aussi facile (et naturel) de se rendre à Turin que de se rendre à Paris.

ANNEXES

SOURCES DOCUMENTAIRES

Les sites internet

Les services français en Italie
www.france-italia.it

La DATAR
www.investinfrance.org/Italia/Default.htm

La DREE
www.dree.org/italie/

Le Centre franco-italien
www.fr-it.com

Ministère des Transports et de la Navigation
www.trasportinavigazione.it

Ministère du Trésor
www.tesoro.it

La Fédération professionnelle des Transports
www.federtrasporto.it

Textes législatifs relatifs aux transports
www.transportonline.com

Les chemins de fer italiens
www.fs-on-line.it

Le Consorzio Finconal
www.finconal.com

Le Piémont
www.pie.camcom.it/indexn.html

La plupart des sites ici référencés et d'autres se trouvent sur le segment du Centre franco-italien de Management International, consacré à Transalpes.

www.fr-it.com/transalp/liensfr.html

et bientôt

www.transalpine.org

Autres documents

Il Sole 24 Ore

numéros spéciaux sur les transports : 29 mai 1998, 24 mai 1999

Katia Veronese

Vantaggi competitivi ed interazione funzionale fra Piemonte e Rhône-Alpes
Thèse Université de Turin 1997

Une émission télévisée

Lors de France-Europe Express du 8 octobre 1997, émission animée par les journalistes Christine Ockrent et Gilles Leclerc et consacrée aux réussites des autres pays, l'Italie a occupé le devant de la scène. Suite à la présentation d'un reportage télévisé sur l'Emilie Romagne, la journaliste interviewe Madame Martine Aubry

Christine Ockrent.- Madame Aubry, cela fait rêver ! Jusqu'à quel point, est-ce que ce modèle de district à l'italienne pourrait être importé chez nous ?

Mme AUBRY.- Il pourrait l'être tout à fait. Et je dois dire que je suis très heureuse que vous ayez commencé par l'Italie et par ce modèle de district parce que, très souvent, en Europe, on regarde les Italiens comme des gens peut-être pas très sérieux, pas très rigoureux. En fait, c'est un pays qui, d'abord, n'attend pas tout l'Etat, où les gens se débrouillent et ce système de district avec des petites entreprises, très spécialisées, donc très souples, qui travaillent les unes avec les autres, qui coopèrent entre elles et qui, finalement, paient des salaires tout à fait corrects, donc ce n'est pas une flexibilité, mais gagnent des marchés....

Je crois beaucoup à ces expériences que je suis allée voir, parce que c'est vrai qu'il y a des réponses nationales j'y crois aussi, je vous rassure Je crois qu'il y a de plus en plus du développement local à mettre en place, notamment autour des PME qui, en France, sont les plus créatrices d'emplois, mais qui n'ont pas ce réseau local. On pourrait parler aussi de la façon dont ils font appel à l'épargne, localement, pour les citoyens, de la façon dont ils travaillent avec les syndicats pour former l'ensemble des personnes qui sont là. Et quand on sait que 90 % de ces créateurs d'entreprise sont des anciens ouvriers, je crois qu'on a quand même des choses à apprendre de l'Italie.

Notre Ministre de l'Emploi en profite pour faire le procès du tout Etat qui inspire les acteurs économiques chez nous, cet Etat à la française qui fait pourtant l'admiration des Italiens.

Une sociologue particulièrement avertie des réalités françaises écrivait en 1996 après une grève des camionneurs :

Il va de soi que tout Italien ne peut qu'être admiratif devant l'Etat français, cette construction séculaire qui a su protéger ses citoyens contre l'arbitraire des autorités locales et empêcher l'apparition de cliques mafieuses (mais pour combien de temps encore ?). Le rêve de tout Italien réformateur est d'avoir un tel Etat à sa disposition, au moment même où les Français souhaiteraient voir la France dotée du dynamisme économique de la société civile italienne, avec son maillage intensif et sans renouvelé de P.M.I. et de PME qui paraissent surgir ex nihilo mais qui en réalité émanent d'une longue tradition commerciale et artisanale vouée à l'exportation .. même quand l'étranger n'était que Pise à partir de Florence Diana Pinto [Paris 1996]