

1/ Quelles sont les grandes tendances qui structurent l'espace européen ?

1.1 Mobilité accrue

D'abord une tendance à la mobilité accrue, non seulement des biens (l'Europe est le premier marché intérieur du monde), mais aussi des personnes. On mesure mal l'intensité de la circulation des personnes actuellement dans l'espace européen qui rappelle finalement ce qu'on observe aux Etats-Unis, rappelons que :

- dans l'espace des Etats de Schengen qui vient d'entrer en application, en 1994, les frontières internes ont été franchies par 1,2 milliard de personnes.

- Dans la Communauté Européenne à quinze, c'est actuellement 1,7 milliard de "franchissement de frontières" quels que soient les motifs chaque année : 840 millions en Allemagne, plus de 300-350 en France, entre 120 et 150 en Italie et en Espagne.

La tendance à une mobilité accrue apparaît aussi lorsque l'on regarde les transports, à travers les axes transalpins par exemple, depuis que l'Union Européenne fonctionne comme marché, les liaisons ont été augmentées par deux ou trois notamment par la route mais aussi parfois, comme en Autriche, par le chemin de fer.

Cette mobilité, qui obéit à toute une série de considérations, comporte aussi des raisons liées aux nouvelles données de la production. Il n'est pas vrai que les autoroutes de l'information diminueront le besoin de mobilité. Vous savez par exemple que 40% des télécommunications en Europe servent à préparer des déplacements physiques. Autrement dit, plus j'ai un téléphone mobile, plus je prends le TGV et pourquoi ? Parce que, comme le disent les japonais, les affaires, le travail intellectuel et scientifique, la vie politique supposent le *face to face communication*. On a besoin de se rencontrer. Ceci est à prendre en compte parce qu'il est clair que tout équipement de type ferroviaire très efficace à grande vitesse est l'occasion d'induire justement ce *face to face communication* et de nouvelles relations entre les personnes.

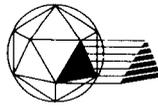


1.2 Une compétition globale entre les territoires

Avec la globalisation de l'économie les territoires européens sont confrontés, comme le note la Commission de Bruxelles, à la nécessité de la compétition globale. Et la qualité des territoires, c'est à dire la qualité des organisations, des territoires à l'échelle d'une région par exemple, est un élément essentiel de cette compétition globale. En particulier la qualité des "interfaces", dans un territoire donné, entre la banque, les autorités politiques, les élus, la recherche et l'université, bien entendu les infrastructures de transports et de communications et les infrastructures de circulation de données. On ne peut pas déduire que tout équipement nouveau a des effets structurants immédiats, mais l'on peut dire en revanche que l'absence d'équipements, de grands équipements dans une région ou dans un ensemble inter-régional donné, a incontestablement des effets négatifs, autrement dit : cela pèse en creux sur la dynamique territoriale, en particulier parce que les investissements financiers industriels sont mobiles et que l'on peut très bien voir se déplacer des capitaux d'un point à l'autre en fonction au fond de l'offre territoriale globale.

Bien sûr l'Europe aujourd'hui comme hier et comme demain est faite de nations, de régions, de villes qui entretiennent une curieuse relation à la fois de compétition et de coopération; il faudrait parler de "coopétition". On est à la fois partenaire et concurrent. Concurrent sur les institutions, la Banque Centrale : Lyon, Francfort ou ailleurs, et à la fois partenaires et donc il faut réfléchir à ce que peut être l'offre territoriale globale. L'offre territoriale globale, c'est au niveau d'une région, d'une ville, d'un réseau de villes pour des entreprises intéressées par une implantation, des bureaux d'accueil, une bonne relation avec le système bancaire, le système de recherche, le système universitaire, les institutions régionales et nationales mais aussi des moyens de transport efficaces. Autrement dit, même quand on dit Lyon-Turin, il y a incontestablement des éléments de coopération et il peut y avoir une compétition plus importante. Ceci est une réalité vieille comme l'histoire des villes européennes et de leurs régions.

Il est clair que l'offre territoriale globale - transports compris - devient un facteur clé aujourd'hui soit de l'attractivité des territoires pour des investissements soit simplement du maintien des investissements existants car les investissements sont mobiles et une décision peut être remise en cause.



1.3 Régions et réseaux de villes

L'Europe est de plus en plus faite de relations entre des régions. Ces régions elles-mêmes étant d'abord la zone d'influence de grandes villes, de métropoles, c'est le cas en Catalogne ou de réseaux de villes au Piémont et bien sûr en région Rhône-Alpes mais ce n'est pas du tout exclusif, il y a bien d'autres systèmes. Donc il faut penser une troisième tendance, les régions comme réseaux de villes ou les régions comme aires d'influence de métropoles.

1.4 Tendance à la concentration spatiale

Dans la dynamique actuelle de l'espace européen, il y a presque une tendance naturelle à la concentration spatiale d'un certain nombre de fonctions de décision. Et on peut l'exprimer sur la carte N°1 qui a été élaborée à partir des statistiques présentées dans un rapport rédigé par deux spécialistes d'études financières, notamment le président de l'Université Lyon 2, Monsieur Froment ; il s'agit du nombre d'établissements financiers en Europe, desservis par le système Reuter, c'est à dire le système qui permet d'agir sur le marché international des changes, considéré par les auteurs de ce rapport rédigé pour la DATAR comme un critère tout à fait essentiel de la décision en matière financière internationale. De façon évidente, on voit qu'il y a de grandes places financières qui sont plutôt concentrées dans l'Europe du nord-ouest même si bien entendu les capitales Lisbonne, Madrid ou des villes comme les villes suisses ou Milan ont un rôle important.

Quand on va plus loin dans l'analyse, on se rend compte qu'en réalité dans l'espace européen aujourd'hui il y a des sous-ensembles qui se dessinent.

Il y a ce que j'appellerai d'abord l'Europe du nord-ouest autour de la mer du nord, c'est à dire la mer des capitales. L'Europe des capitales c'est la *Headquarters Belt* ou la *Decision Belt*, où se trouvent les grandes institutions, les grandes banques, les grands états majors d'entreprises, les grands aéroports, les grandes plates-formes d'interconnexion avec le vaste monde, en particulier au plan aérien.



C'est un critère parmi d'autres, ne le prenez pas comme exclusif. Mais il y a clairement aujourd'hui en Europe, une Europe du Nord-Ouest où les choses en gros se décident et où on dispose des données d'information.

Et il est clair qu'avec la dynamique du marché unique, la tendance est plutôt à la concentration des grands pôles de décision à l'échelle européenne ou mondiale dans cette Europe du nord-ouest qui va de Paris à Londres, Amsterdam, Francfort, en passant bien entendu par Bruxelles. On voit d'ailleurs à quel point même les institutions européennes ont du mal à se décentraliser et à aller ailleurs que dans cette sorte de triangle d'or. Ceci est tout à fait important parce que bien entendu toute décision d'équipement lourd et coûteux va d'abord se prendre dans ces régions ; soit pour être plus efficace et c'est légitime Paris-Londres par l'Eurotunnel, Paris-Bruxelles, Paris-Cologne, etc... Soit quand on n'y est pas, pour se relier à cette Europe du nord-ouest. Et ceci évidemment plaide pour une stratégie d'aménagement de l'espace européen qui soit moins déséquilibrée ou plus déconcentrée.

Autre critère tout à fait essentiel parce qu'il est lié à la dynamique industrielle européenne et entretient un rapport très étroit avec la qualité de l'offre des infrastructures. Dans les TGV, il y a des hommes d'affaires, mais il y a aussi beaucoup de chercheurs. Beaucoup de professeurs d'Universités, des journalistes, etc... des gens qui sont engagés dans ce qu'on appelle la recherche et le développement expérimental au sens large. Vous avez là une tentative de cartographie (carte N°2) des grands pôles de plus de 10 000 emplois publics et privés dans les secteurs de recherche de développement. Alors bien sûr on retrouve toujours l'Europe du nord-ouest, que ce soit l'Île de France, le Grand Londres, Le Randstadt-Holland, la Ruhr.

Est-ce une tendance irréversible? Peut-être sur le plan de la décision financière mais certainement pas au plan industriel et de la recherche développement.

Ce qui est intéressant c'est qu'apparaît une Europe autour des Alpes qui comporte le Bade Wurtemberg, la Bavière, le Piémont, la Lombardie, la Suisse, une partie de l'Autriche, la Région Rhône-Alpes et la région Provence Côte d'Azur qui au point de vue géologique est aussi péri-alpine ; il y a là un ensemble qui en fait a sans doute moins de pouvoir, moins d'autonomie stratégique en matière de décision financière par rapport à la place de Londres par exemple.

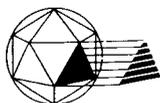
Toute cette partie de l'Europe, que l'on peut appeler médiane-alpine et qui se trouve en gros entre Lyon et Vienne en Autriche, entre Munich, Stuttgart et l'Italie du Nord est aujourd'hui le premier ensemble industriel européen et donc là on approche déjà de notre réalité Sud-Européenne parce qu'au fond il y a une Europe financière et institutionnelle et puis il y a une Europe autour des Alpes qui a non seulement une tradition de transport et de commerce mais qui a aussi une tradition industrielle, et qui est aujourd'hui très en pointe en matière de haute technologie. Alors quand on compare ce schéma avec les grands projets de liaisons à grande vitesse, en particulier tels qu'ils ont été retenus par Corfou, on se rend compte qu'il y a un certain recouvrement des noeuds d'interconnexion transports ferroviaires à grande vitesse, aéroports, liaisons avec le réseau de villes et le centre ville et ces foyers de recherche développement.

Autrement dit cela signifie qu'un chercheur par définition est mobile, il a besoin de cette communication *face to face*, on voit bien que se dessine une Europe un peu plus aérée. L'interconnexion notamment ferroviaire est un élément essentiel pour que fonctionne en Europe ce que j'appellerai des **complexes régionaux innovants** définition de la région à l'heure de la globalisation. Une région doit fonctionner avec ses villes et son réseau de villes comme un complexe - ce qui est tissé ensemble - régional, innovant, capable de se brancher avec les autres complexes. Contrairement à une idée répandue, les échanges aujourd'hui se font beaucoup plus entre des régions de système comparable qu'entre des régions strictement complémentaires.

2/ Enjeux au plan européen et français de la liaison Lyon-Turin

A l'échelle de l'Europe des quinze, c'est le schéma classique du maillon-clé, maillon-clé entre l'Europe des capitales, l'Europe du nord-ouest et cette Europe industrielle de recherche du développement, de tourisme aussi, en particulier dans la partie sud des Alpes : l'Italie du Nord, la Suisse occidentale. Il est clair qu'il y a là un verrou à faire sauter; une frontière orographique, c'est un défi qui est tout à fait comparable évidemment à celui de la Manche.

Deuxièmement, c'est une liaison qui est à envisager à grande vitesse, elle-même en connexion avec d'autres réseaux à grande vitesse, soit existants soit en cours d'élaboration. Ce qui fait qu'on a un effet "multiplicateur" tout à fait considérable sur les



temps de parcours. Lyon-Turin c'est Turin-Paris en 2 h 54, mais c'est aussi Turin-Londres en 5 h 04, c'est Turin-Bruxelles en 4 h 16, c'est Turin-Barcelone en 3 h 44 dès lors que l'autre maillon manquant entre Barcelone et Perpignan, le maillon pyrénéen est lui-même équipé. Le maillon Lyon-Turin, une fois équipé, a bien entendu un intérêt français et italien, mais aussi un intérêt européen évident puisqu'il offre des possibilités multidirectionnelles.

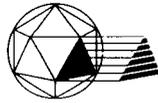
L'intérêt pour le territoire français, on peut déterminer aussi facilement une somme d'intérêts, d'abord maintenir la France comme aire de relation entre l'Europe du nord-ouest et l'Europe du sud. L'histoire européenne depuis le Moyen-Age et même depuis l'empire romain est une histoire de contrôle des isthmes de circulation ; il y a incontestablement là, du point de vue français comme du point de vue d'ailleurs de l'Italie du nord, la nécessité d'équiper cet isthme majeur de circulation nord-sud. Ce Lyon-Turin permet d'aller vers le nord et aussi vers le sud et d'organiser en Europe au sud des Alpes des liaisons de type Est-Ouest qui intéressent tout autant la Suisse Occidentale.

Cette fonction de passage trans-européen a déjà été prise en considération dans les stratégies suisses d'équipement lourd avec les travaux qui sont engagés sur le Löschberg en particulier. L'axe du Brenner est lui-même considéré comme un maillon-clé, et les travaux sont engagés dans le Simplon.

Nous ne sommes pas les seuls à nous poser la question de l'équipement des traversées alpines plus efficaces pour faire face à des trafics en augmentation. Et on atteindra d'autant plus vite des niveaux de saturation que le gouvernement suisse à la suite d'une votation, il y a 3 ans maintenant, a décidé de limiter en partie le franchissement de son territoire, de telle sorte que la France assure déjà 40 % du trafic total transalpin.

Du point de vue de Rhône-Alpes, il y a un intérêt à se renforcer par cet équipement. Au fond, ce qui apparaît clairement comme le deuxième pôle du développement national passe à la fois par Lyon - carrefour ferroviaire européen - mais aussi par une meilleure connexion entre la partie rhodanienne de la région et la partie savoyarde et alpine, le sillon alpin, Montmélian, Chambéry. Il y a là un intérêt évident de cohésion interne pour la région.

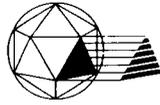
Il faut aussi attendre de cette liaison, ce qu'on appelle tacitement des effets induits. Quand on regarde par exemple de très près la nature des relations économiques entre



Rhône-Alpes et l'Italie, on se rend compte que bien que l'Italie est bon an, mal an le premier ou deuxième partenaire économique de la région Rhône-Alpes, en concurrence ou en complémentarité avec l'Allemagne ; les entreprises italiennes en Rhône-Alpes sont moins nombreuses que les entreprises suisses. Et il y a là à proximité de la région Rhône-Alpes, le tiers de la population italienne, 56 % des emplois industriels et un certain nombre de grands états majors. C'est intéressant en terme d'implantation croisée d'entreprises, en terme d'échanges de savoir-faire (il suffit d'aller dans les Vallées du Piémont pour voir à quel point elles sont toutes "peuplées" de laboratoires de centres de recherche), en terme d'échanges de services, y compris en matière de santé, entre l'Italie et la région Rhône-Alpes, en matière de nouvelles formes de tourisme, de congrès, de colloques, etc., mais aussi de rencontres, de possibilités de coopération universitaire (il y a à l'université de Savoie déjà des diplômés bi-nationaux). Vous voyez que les effets induits d'une relation qui permettrait d'aller de Lyon à Turin en 1 h 09 si on part de Satolas ou en 1 h 19 si on part de Lyon Part-Dieu, c'est à dire l'aller-retour dans la journée, parfois même dans 3/4 de journée seraient tout à fait évidents pour ceux qui sont appelés à se déplacer, qui ont envie finalement de développer des coopérations.

3/ Enjeux géopolitiques : Arc Sud Européen une stratégie d'action pour équilibrer le territoire européen.

Un des problèmes aujourd'hui en Europe c'est d'introduire plus d'équilibre dans la répartition des centres de décision, des capacités d'innovation et donc on peut se demander si, au fond, il n'y a pas lieu de faire un effort particulier pour structurer une Europe alternative, une Europe déconcentrée, une Europe qui n'aurait pas comme seul objectif d'être reliée efficacement à Paris, Londres, Francfort et Bruxelles. Bien sûr il faut être relié efficacement à Paris, Londres, Francfort et Bruxelles, Düsseldorf et à ces lieux de *headquarters* mais ce n'est pas suffisant : il faut penser aussi à ce que j'appellerai une forme de développement endogène et donc penser à structurer non seulement cette Europe Médiane Alpine mais aussi cette Europe correspondant à la Péninsule Ibérique, à l'Italie Centrale, à l'Europe du Sud Est au sens large : Roumanie, Grèce etc....et il y a là incontestablement à réfléchir à une stratégie autour des liaisons de transports à grande vitesse.



Vous vous souvenez quelles étaient les décisions de Corfou ? Les décisions de Corfou comme le traité de Maastricht, il ne suffit pas d'avoir signé, il faut l'appliquer et vous savez qu'aujourd'hui il y a une certaine restriction des ministères d'économie et des finances dans plusieurs pays pour se lancer dans le financement, bien que le pouvoir politique ait déjà décidé : et donc il y a une bataille à mener. Seulement ce type de schéma a l'inconvénient de présenter au fond une stratégie de tronçons, de morceaux alors que l'on pourrait plus intelligemment développer une stratégie autour de la mise en place et de la promotion de ce que j'appelle un "Arc Sud-Européen" de communication.

Il s'agit de considérer que les régions représentées dans la stratégie Arc Sud-Européen ont en commun un certain nombre d'objectifs. La maîtrise du temps qui devient un facteur de la compétitivité globale aussi important que la maîtrise de l'espace. Et maîtriser le temps en Sud-Europe signifie avoir des relations efficaces avec l'Europe des capitales centrales mais veut aussi dire avoir des relations efficaces alternatives entre ces différentes métropoles, ces réseaux de villes et ses pôles d'innovation. On pourrait imaginer une stratégie consistant non pas à promouvoir à Bruxelles tel tronçon Barcelone-Perpignan; Lyon-Turin, le Brenner, le Saint-Gottard, mais à considérer que l'on a là deux types de liaisons qui ont des significations particulières. Il y a des liaisons Nord-Sud qui sont, par exemples, des liaisons de raccordement à l'Europe des décisions, encore une fois des grandes décisions économiques. Il y a des liaisons Est-Ouest qui sont d'abord des liaisons de désenclavement. Il y a des liaisons là aussi Nord-Sud qui consistent à se rattacher à des coeurs européens : Barcelone- Perpignan par exemple. On voit bien en fait que ces morceaux, ces liaisons Nord-Sud et ces liaisons Est-Ouest peuvent être envisagées comme un tout. Autrement dit ou bien nous avons des gares terminus de liaisons qui viennent des régions de donneur d'ordre, nous sommes à ce moment là des exécutants notamment au plan économique et des commandes de recherche ou bien nous articulons aussi des relations entre nous au sens large : du Portugal à la Grèce et à la Roumanie en passant par l'Espagne du Nord-Est, la Catalogne, Rhône-Alpes-Provence-Côte d'Azur, le Piémont ou la Lombardie etc...

Face à l'enjeu de la saturation des corridors Nord-Sud, corridor suisse, vallée du Rhône, Brenner etc... face à l'enjeu des blocages des traversées alpines, face à des distances temps excessives, on voit bien l'intérêt de développer une stratégie de ce type.



L'Italie est le troisième client de l'Espagne après l'Allemagne et la France. C'est très intéressant dans le détail. Nous avons réalisé des analyses de flux inter-régionaux (voir annexes). Et on se rend compte que l'essentiel des relations entre l'Espagne et l'Italie sont en fait des relations entre la Catalogne d'une part, et le Piémont et la Lombardie d'autre part. Il existe des possibilités d'articuler entre deux états méditerranéens ou sud européens des relations plus importantes qu'elles ne le sont actuellement.

Vous voyez bien que ces différents maillons-clés de Corfou prennent un sens beaucoup plus fort, sont beaucoup plus efficaces si on les présente comme un système, ce que j'appelle "L'Arc Sud-Européen" alors bien sûr on peut dire que le Brenner est plus important que le Lyon-Turin ou que le Barcelone-Perpignan est prioritaire par rapport au Brenner et on peut comme cela pendant des années et des années développer à Bruxelles, à Paris, à Rome, à Madrid et surtout sur la place financière de Londres, des stratégies individuelles et concurrentes. Le résultat de tout cela sera incontestablement de retarder la réalisation commune. On peut à l'inverse se rendre compte qu'il y a là plusieurs maillons manquants qui, une fois équipés permettent évidemment d'assurer des relations à l'intérieur de cet espace. L'Arc Sud Européen c'est actuellement de Valence à Venise 43 millions d'habitants ; ce n'est pas négligeable, ça permet de mettre en relation des régions qui sont déjà très connectées au plan commercial.

Les régions qui sont représentées en rouge sur la carte (N°4) ont intérêt à avoir une stratégie cohérente que j'appellerai Sud Européenne c'est à dire à se représenter comme un ensemble de régions en considérant qu'elles représentent une communauté d'intérêts, qui est double : s'articuler efficacement avec l'Europe du Nord-Est parce que les premiers débouchés y sont localisés, mais aussi s'articuler entre elles de manière alternative. Il se trouve que les liaisons dont on parle permettent les deux. Encore une fois Lyon-Turin c'est de l'Est-Ouest qui permet aussi des relations Nord-Sud. Le raisonnement géographique est finalement relativement convaincant et ceci n'est pas une affaire technique, c'est plus une affaire financière mais c'est aussi un choix que le Président Millon appelle géopolitique c'est à dire le choix d'une Europe organisée, avec les pouvoirs publics, régionaux et nationaux ayant un rôle à jouer dans les grands équipements en liaison avec les entreprises industrielles. Pourquoi d'ailleurs ne pas réfléchir à des opérateurs communs ?

C'est un enjeu également géopolitique parce qu'il s'agit d'avoir une Europe équilibrée et incontestable avec ce schéma, une Europe décentralisée, une Europe qui s'intègre dans la compétition globale mais en comptant sur ses propres forces et non pas seulement en comptant sur les donneurs d'ordre qui se trouvent dans l'Europe du Nord-Ouest de part et d'autre de la mer du Nord.

Conclusions

Pour conclure, il s'agit donc pour les raisons que j'ai indiquées d'un équipement stratégique majeur, à la fois dans l'articulation Europe du nord - Europe du sud et dans l'articulation entre l'Europe du sud-ouest et l'Europe alpine. C'est à dire à la fois à travers les Alpes et au sud des Alpes. Il s'agit probablement d'un équipement qui, complété par d'autres, permettrait de construire une sorte d'épine dorsale pour un arc sud-européen, une Europe "alternative" où les villes-carrefours qui seraient situées sur ces axes pourraient connaître des opportunités de développement et de coopération tout à fait essentielles.

Il s'agit incontestablement d'un outil d'aménagement du territoire à l'échelle européenne; vous savez que depuis la réunion informelle des ministres d'aménagement du territoire de l'Union à Strasbourg le 30 mars dernier, des principes d'aménagement ont été arrêtés. La présidence française a fait approuver le 30 mars dernier à Strasbourg un schéma de développement de l'espace communautaire, et la présidence espagnole puis italienne, vont poursuivre dans ce sens ; cela s'inscrit très clairement dans cet intérêt croissant de l'Union européenne pour le développement du territoire stratégique de l'espace communautaire.

J'ajoute, sans verser dans l'apologie de Monsieur Keynes que la réalisation de grands travaux aurait certainement un effet tout à fait clair autour de l'opinion publique européenne : l'Eurotunnel est aujourd'hui perçu comme un équipement d'intérêt européen, multipliant les occasions d'échanges. Par conséquent, il s'agit bien non seulement d'un projet qui est intéressant au plan français et régional, au plan italien et régional, pour la Suisse et en particulier, la Suisse occidentale et cela implique beaucoup d'autres partenaires, c'est incontestablement un élément de renforcement de la construction européenne, en particulier dans sa moitié sud.