

TRAVAUX ET RECHERCHES DE PROSPECTIVE

schéma
général
d'aménagement
de la France

l'Europe
médiante

diagnostic
pour des avenirs

53

TRAVAUX ET RECHERCHES DE PROSPECTIVE

schéma
général
d'aménagement
de la France

**l'Europe
médiane**

diagnostic
pour des avenirs

DECEMBRE 1974

Introduction

Tout indique la puissance et la vigueur du Nord-Ouest de l'Europe. Tel est son poids qu'aucun ensemble de cette sorte ne peut lui être actuellement comparé. Telle est sa nature que les relations avec son environnement immédiat prennent en quelque sorte l'aspect d'échanges bilatéraux avec des entités distinctes. On ne s'étonnera pas qu'il polarise l'attention.

Or, plus au Sud, le long de l'axe « It-Brit » et sur ses bords, une configuration nouvelle prend jour dans laquelle la Suisse en particulier peut jouer un rôle nouveau.

Il est vrai que la Suisse ne fait pas partie de la CEE, bien qu'elle ait noué des liens particuliers avec elle ; les cartes européennes ont à leur manière gommé son existence. Il est vrai aussi que ce pays, corseté dans son système montagnard, faiblement peuplé (6,3 millions d'habitants) sur un territoire six fois moins grand que celui de l'Allemagne, sept fois moins que celui de l'Italie et treize fois moins que celui de la France, paraît dans une situation géographique et humaine mal proportionnée à ses grands voisins. Aussi bien, ne faut-il pas s'interroger sur la Suisse seulement, mais sur un ensemble plus vaste comprenant une partie de l'Est français, du Sud allemand et du Nord-Ouest italien.

Dans cet espace élargi vivent plus de 30 millions de personnes, 10 millions y travaillent dont près de 5 millions dans l'industrie, soit autant qu'au cœur du système rhénan.

Sans doute cet espace n'est-il pas homogène, qui prend en compte la Suisse dans sa singularité, la région Rhône-Alpes, la Franche-Comté et le Sud de l'Alsace, le Sud du Bade-Wurtemberg et de la Bavière, enfin la Lombardie et le Piémont.

Cependant, quelques données appellent l'attention : en 10 ans, le PIB suisse a été multiplié par 2 ; ceux des pays allemands par plus de 2, les régions françaises et italiennes intéressées par plus de 2,5, c'est-à-dire qu'ils ont crû au même rythme que ceux de leur pays respectif ; il ne s'agit pas là d'un morceau de continent oublié, mais de régions vigoureuses, on le savait pour le Nord-Ouest italien, on ne l'a pas clairement en mémoire pour les autres zones.

Dans cet ensemble élargi, la Suisse n'est ni la plus peuplée, ni la plus dense, ni la plus industrielle. Mais elle pèse d'un grand poids.

Le PNB suisse s'élevait en 1970 à 22 milliards de dollars, environ 110 milliards de nos francs, l'industrie mécanique représentait 12 % de ce PNB, employait 30 % de la main-d'œuvre et ses exportations comptaient pour un tiers dans les exportations totales de la Suisse ; la chimie, dont le nombre des entreprises a diminué de moitié en dix ans sous les effets de la concentration, fournissait 11 % des exportations et l'horlogerie produisait la moitié des montres du monde. Au total, presque 50 % de la population active travaille dans l'industrie.

Ajoutons que les importations et les exportations ont triplé de 1960 à 1970, atteignant pour ces dernières 5 milliards de dollars : le quart de son P N B, le quart des exportations françaises ; que l'industrie mécanique exporte 75 % de sa production, l'industrie chimique 90 % de la sienne ; que près de la moitié des exportations et plus des deux tiers des importations s'effectuent avec les pays de la C E E ; que si la balance commerciale est déficitaire — son agriculture ne couvrant que le quart des besoins du pays —, sa balance des paiements est largement bénéficiaire.

Les stéréotypes sur le « caractère pastoral » de la Suisse volent en éclats au seul vu de ces quelques chiffres ; de même, l'image très sommaire d'un pays attirant les fortunes désirant se mettre à l'abri, et isolé dans sa neutralité.

L'ensemble de la Suisse est une grande place financière dont on méconnaît l'importance. Le bilan total des banques suisses atteint 50 milliards de dollars, chiffre deux fois supérieur à celui du P N B, et 33 de ces banques se partagent les trois quarts de ce montant ; trois sur quatre des transactions mondiales sur l'or s'effectuent en Suisse, et l'essentiel des capitaux est réexporté ; si les avoirs étrangers en Suisse s'élèvent à 90 milliards de francs suisses, les avoirs suisses à l'étranger atteignent presque le double ; le solde des revenus des capitaux dépasse à lui seul 3 milliards.

Il faut savoir encore que désormais la Suisse est un pays industriel, fortement urbanisé, financièrement puissant, doté de services de haut niveau. C'est d'ailleurs ce qui commence à lui poser des problèmes de pollution et de nuisances diverses, d'absence d'espaces, de main-d'œuvre. A ce titre, l'environnement géographique de la Suisse est pour elle une chance ; pour ses voisins, sa proximité représente un avantage.

*
**

Dès lors que l'on constate un tel dynamisme, que l'on retrouve des régions de forte croissance : dans le Sud-Est de la France, en Allemagne du Sud — que l'on songe à Munich et à son très important potentiel — en Italie du Nord, on ne peut pas ne pas se demander ce que deviendra dans l'Europe de demain cette configuration proche au demeurant des grandes zones portuaires de Marseille-Fos, de Gênes et de Venise.

Pour l'heure, les connexions ne sont pas établies de manière multilatérales. Il peut se faire que la Bavière entende continuer à jouer un rôle d'intégration régionale, la Suisse renforcer ses ambitions mondiales, que Rhône-Alpes se sente plus attiré par la façade méditerranéenne et le cœur lotharingien, que l'Italie du Nord s'efforce de préserver son autonomie. Les forces jouent en ce sens plus que vers l'organisation d'un vaste complexe au sud de l'Europe.

Dès lors y a-t-il possibilité, utilité et opportunité que se nouent des liens étroits et que se forme ce complexe ? Notre pays y trouvera-t-il avantage et particulièrement dans ses régions de l'Est et du Sud-Est ?

Poser de telles questions, c'est prendre les problèmes sous leur angle dynamique, c'est-à-dire stratégique. Il ne s'agit pas de prédire l'avenir de

cette vaste zone, mais de savoir si nous pouvons en France, à Lyon et à Marseille, infléchir des orientations, intervenir pour modifier des règles de jeu, agir sur les autres par nos propres interventions.

Le diagnostic que constitue cette étude nous donne à ce propos quelques repères.

Dans cette vaste zone de l'Europe médiane, les grandes villes ne poursuivent pas les mêmes objectifs. Milan et Zurich entretiennent des relations avec le monde : leur visée n'est pas essentiellement régionale. Stuttgart essaie de se hisser à un autre niveau en profitant de sa proximité rhénane.

Munich s'efforce d'intégrer un large milieu régional et d'ouvrir à l'Allemagne les portes de la Méditerranée par l'intermédiaire de Venise et de Trieste. Quelles doivent être les ambitions de Lyon et de Marseille ? régionales, européennes ou mondiales ?

Il ne suffit pas de dire : les trois, pour qu'il soit répondu de manière pertinente. Il faut choisir sa cible et définir ses ambitions : on ne trouve pas les mêmes partenaires ni les mêmes concurrents sur le plan régional, européen ou mondial.

— Les régions Rhône-Alpes et Provence-Côte d'Azur ont maintenant l'habitude des contacts et des relations d'affaires avec la Suisse et l'Italie du Nord. Doivent-elles envisager de n'être que des structures d'accueil pour des entreprises traversant les frontières pour y installer de nouveaux établissements ? Doivent-elles au contraire, utilisant leur métropole respective, s'appuyant sur des structures industrielles et tertiaires renforcées ou neuves, viser au-delà de leur voisinage immédiat, s'insérer dans le réseau international des flux d'hommes, d'informations, de décisions, de produits et d'idées ?

— Doit-on faire en sorte que les liaisons de produits et de marchandises reçus ou expédiés par l'Europe lotharingienne passent par Lyon et Marseille ou bien accepter qu'elles contournent la Suisse à l'est par Munich et Venise ou Trieste ? A-t-on avantage à rivaliser avec le dynamisme bavarois au risque d'accentuer indirectement le déséquilibre avec l'Ouest français ou à se forger les moyens de dialoguer avec les points forts du monde et du tiers monde, dans le bassin méditerranéen et au-delà : doit-on privilégier le transit continental ou les liens économiques, intellectuels et culturels extérieurs au continent ?

Certes, cela ne se décrète pas. Mais qui ne s'engage pas, s'il est assuré de ne point perdre, ne gagne jamais. S'engager, tel est le sens même qu'il faut donner au mot « volontaire », quand on parle de politique d'aménagement du territoire. Ne pas attendre l'événement mais le devancer, l'organiser, le façonner, tel est le sens qu'il faut donner à ce que l'on pourrait appeler « la stratégie prospective ».

Jacques DURAND,
Chargé de mission à la DATA R.

Les auteurs :

Centre de recherche de BATTELLE (Genève)

Emilio FONTELA
Otto HIERONYMI
Xavier SIX

Prospective et Aménagement (Paris)

Colette DURAND
Claude LACOUR
Michel SAVY

Juillet 1974.

I

PROBLÉMATIQUE

Objectif de la mission

Tout indique la puissance et la vigueur du Nord-Ouest de l'Europe : concentration unique d'activités de production et d'échanges, cet espace apparaît comme le centre de gravité industriel de l'Europe ; tel est son poids qu'aucun ensemble européen de cette sorte ne peut lui être actuellement comparé ; telle est sa nature qu'on tend à le considérer comme une unité spécifique, transnationale ; telle est sa dynamique qu'on est en droit de le considérer comme l'espace dominant de l'Europe, celle-là ne se faisant qu'en acceptant la domination de celui-ci sous ses diverses formes économique, monétaire, etc. ; telle est, enfin, sa prégnance que l'organisation de l'espace est pensée et réalisée par rapport à lui, pour s'en rapprocher et s'y raccrocher, pour le contrebalancer et tenter de s'y opposer.

Pourtant, au sud de ce « noyau lourd », l'ensemble des régions proches de la Suisse, le Bade-Wurtemberg et la Bavière en Allemagne, l'Autriche occidentale, la Vénétie, la Lombardie et le Piémont en Italie, les régions « Provence-Côte d'Azur », « Rhône-Alpes », « Franche-Comté » et « Alsace » en France, et la Suisse elle-même ont connu également un développement économique rapide dont rendent compte certaines statistiques régionales : le taux de croissance du produit intérieur brut entre 1960 et 1970 a, dans la plupart des cas, été plus important dans ces diverses régions que la moyenne de leurs propres pays ; et le PIB par habitant était en 1970 souvent supérieur dans ces régions à la moyenne nationale.

Certes, on connaît le poids et la richesse du Bade-Wurtemberg et de la Lombardie ; de même l'on pressent ceux de la Suisse, des régions et des pays qui s'échelonnent le long de cet axe « It-Brit », caractérisé par une forte densité et un revenu par habitant élevé, qui part de Londres pour rejoindre Milan en empruntant le couloir rhénan.

Mais, en réalité, ce sont bien toutes ces régions voisines de la Suisse et non pas seulement deux d'entre elles qui rentrent dans ce mouvement général de surdéveloppement — relativement aux zones périphériques de l'Europe.

Ne faut-il pas alors se demander comment peut évoluer cet espace au centre de l'Europe ? Le développement que l'on observe actuellement sera-t-il, d'ici à quinze ans, accompagné d'une association plus étroite des régions qui composent cet espace ? son contenu sera-t-il le fruit d'une imbrication originale de ces régions ? ou, au contraire, certaines de ces régions seront-elles davantage tournées vers leur économie nationale ou les marchés internationaux, tandis que d'autres privilégieront la coopé-

■ ■ ■

Voir page 83 et suivantes, la cartographie et les tableaux concernant l'Europe médiane.

ration avec tel ou tel espace européen considéré comme stratégiquement plus intéressant ?

Pour l'heure, cette Europe médiane ne semble pas être formée, les connexions ne sont pas établies de manière multilatérale si ce n'est dans le cadre d'une interdépendance croissante des économies européennes. Il se peut que chacun de ces pays ou chacune de ces régions cherche à jouer un rôle propre dans le cadre d'une stratégie nationale ou internationale, que la Suisse joue une carte mondiale beaucoup plus qu'européenne, que la région « Rhône-Alpes » se sente plus attirée par la façade méditerranéenne ou le cœur lotharingien... et les forces semblent jouer plus en ce sens que vers l'organisation d'un vaste complexe au centre de l'Europe.

L'interrogation posée se résume donc ainsi : existe-t-il en formation une configuration nouvelle de l'espace au centre de l'Europe, impliquant solidarité, imbrication politique, interdépendance économique ?...

Et, corrélativement, en fonction de la réponse donnée, quelles seront les conséquences pour les régions françaises concernées ?

Présentation sommaire de l'aire d'étude

Préalablement à l'examen des réponses aux interrogations précédentes, un bref rappel des caractéristiques générales de l'aire d'étude permettra de préciser quelques données — sans doute connues du lecteur — de nature géographique et économique.

MORPHOLOGIE PHYSIQUE

Il est classique de dire que la morphologie physique joue un rôle important dans l'organisation spatiale des activités économiques et de l'urbain. L'espace étudié ne déroge pas à cette règle. On peut distinguer :

- le massif alpin proprement dit qui couvre plus de la moitié de l'espace étudié ; il n'offre que de rares trouées naturelles : vallée du Rhône dans le Valais et vallée de l'Adige, vallée de l'Isère et de la Durance... ;
- le Jura, et son prolongement en Souabe, mais aussi les Vosges et la Forêt Noire, autant de petits massifs qui gênent les communications et isolent relativement les plaines ou plateaux qui les bordent ;
- le plateau suisse (Mittelland), large dépression entre Jura et Alpes, ainsi que les plaines et plateaux situées au pied des Alpes : plaine du Pô, région de Munich...

PEUPELEMENT

Cet espace considéré * est peuplé en 1970 de quelque 67 millions d'habitants, soit plus que l'Allemagne (61 millions), mais répartis de manière très inégale, tant il est vrai qu'existe une forte corrélation entre morphologie et peuplement.

- Le massif alpin est évidemment peu peuplé, les quelques rares villes d'une certaine importance (Innsbruck, Grenoble, Bolzano...) se trouvant dans les vallées intérieures du massif.
- Les petits massifs sont également assez peu peuplés, encore que leur densité de population, surtout en Suisse et du côté allemand, ne soit pas négligeable.
- Sur les plateaux et les plaines se concentre l'essentiel de la population : les trois quarts de la population suisse sur un quart du territoire, soit plus de 400 habitants au km² ; pratiquement la même densité en Lombardie, plus de 600 habitants au km² dans le Mittel-Neckar, la zone de Stuttgart. C'est également là que se situent les principales agglomérations : Milan (1,7 million d'habitants), Munich (1,3 million d'habitants), Zurich, Stuttgart, Bâle, Lyon, Turin...

POPULATION ACTIVE

La population active employée était en 1970 de près de 26 millions de personnes et sa répartition est assez voisine de celle de l'Allemagne (23,5 millions) :

Agriculture	2,8 millions d'employés (soit 11 %) ;
Industrie	12,9 millions d'employés (soit 50 %) ;
Services	10,1 millions d'employés (soit 39 %).

■ ■ ■

* Nous avons placé en annexe quelques tableaux statistiques ; pour des raisons d'homogénéité, nous avons utilisé les données de l'Office statistique des Communautés européennes, auxquelles nous avons ajouté celles relatives à la Suisse et à l'Autriche prises globalement.

Nous voici loin de l'image tertiaire et touristique que l'on pouvait se faire de cet espace où les stations du Valais et du Tyrol sont plus connues que Winterthur, Saint-Gall ou même Stuttgart.

PROBLÈMES LINGUISTIQUES ET CULTURELS

L'allemand, langue la plus utilisée, favorise évidemment beaucoup les rapports entre l'Allemagne, la Suisse et l'Autriche. Il faut noter cependant que les Suisses allemands parlent un dialecte (alémanique) qui leur est propre et ont un comportement assez germanophobe vis-à-vis de leur grand voisin. D'autre part, ils parlent très souvent le français, la réciproque étant beaucoup plus rare dans la Suisse romande (cantons de Genève, de Vaud, Valais, Fribourg, Neuchâtel). Quant à l'italien, il est utilisé non seulement en Italie et au Tessin mais aussi, d'une façon diffuse, sur l'ensemble du territoire suisse où la main-d'œuvre italienne est très répandue.

Méthode

La réponse qu'il nous était demandé de fournir à l'interrogation rappelée ci-dessus devait être le fruit d'une étude légère, exploratoire ; il n'était pas question d'entreprendre une étude prospective lourde selon la méthode des scénarios tendanciels : l'ampleur du champ d'investigation aurait nécessité en effet un travail considérable. Il n'était pas possible non plus de rassembler et de traiter un matériau statistique important : on sait la difficulté d'établir des statistiques cohérentes entre les divers pays du Marché commun, *a fortiori* entre les régions, et il nous fallait incorporer, en plus, des données relatives à la Suisse et à l'Autriche.

Notre réflexion s'est donc appuyée d'une part sur les travaux et statistiques disponibles, et d'autre part — et surtout — sur un assez grand nombre d'entretiens menés avec des responsables de l'industrie ou de la banque dans le secteur privé ou public, avec des hommes politiques et des responsables de service de planification, tous susceptibles d'aborder les problèmes à un niveau suffisant de généralités et de synthèse dans une perspective d'évolution à long terme, délivrant, à travers le discours qui rationalise leur pratique, les forces, les enjeux, les conflits, sur lesquels fonder une bonne appréhension de l'aire d'étude.

Certes, le nombre limité d'entretiens et, d'une manière générale, le caractère exploratoire du travail, ne nous permettent ni de faire des synthèses abordant l'ensemble des problèmes, ni de traiter avec précision les spécificités relatives à telle ou telle zone ; mais cela n'est pas l'objet de ce diagnostic qui vise à mettre en évidence les quelques lignes de force de la structuration de cette zone prise au centre de l'Europe.

Nous ne disposons pas d'étude antérieure comparable qui nous aurait livré quelques schémas d'investigation : ce centre européen pris en compte est un espace multinational composé de régions dépendant de pays différents dont certains sont associés au sein du Marché commun et d'autres sont membres de l'A E L E. Nous sommes donc partis des régions * en essayant de dégager pour chacune d'elles :

- les facteurs de son dynamisme et notamment son rôle et sa place dans la dynamique générale de son pays ;
- la nature et l'importance des relations qu'elle entretient avec les autres régions constitutives de ce complexe européen.

■ ■ ■

* Un dossier sommaire a été réalisé pour :

- la Suisse,
- la Bavière et le Bade-Wurtemberg en Allemagne,
- l'Autriche,
- le Piémont, la Lombardie et la Vénétie (ainsi que, par assimilation, les régions spéciales du val d'Aoste, du Trentin - Haut-Adige et de Frioul) en Italie.

DYNAMIQUE DES RÉGIONS

Un survol rapide des régions, à travers lectures et entretiens, nous a conduits très vite à privilégier un découpage un peu plus fin de l'espace en distinguant des zones fortes et des zones faibles (ou dominées), ces dernières constituant éventuellement des enjeux pour une ou plusieurs zones fortes.

Les zones fortes sont évidemment les zones de grosse concentration urbaine : Stuttgart et le Mittel-Neckar, Munich, Bâle-Zurich, Milan et la Lombardie, ainsi que, dans une moindre mesure, Genève-Lausanne, Turin et, du côté français, Lyon et Marseille-Fos.

Aussi, par la suite, parlerons-nous tantôt de la région prise dans son ensemble, tantôt de la « zone forte » qu'elle contient, laissant dans l'ombre la spécificité de certaines « zones faibles » qui ne présentent qu'un intérêt second dans notre démarche. En revanche, nous assimilerons souvent la dynamique de la région avec celle de sa zone forte, estimant en première approximation que c'est celle-là qui possède les éléments de commandement industriel et financier, les services... nécessaires à la dynamique de celle-ci : c'est donc principalement les forces et la stratégie des grandes villes que nous nous sommes efforcés d'intégrer.

RELATIONS ENTRE RÉGIONS

On peut distinguer, semble-t-il, trois types de relations.

Le premier type est relatif aux relations de proximité engendrées par un déséquilibre économique entre deux zones ou deux régions contiguës et qui, lorsqu'une frontière sépare ces deux régions, deviennent des « problèmes frontaliers ». Limité spatialement, ce type de relations n'avait pas à être abordé dans notre démarche.

Le deuxième type de relations est celui des échanges de personnes, de biens, de produits finis ou intermédiaires entre deux régions ; c'est la mesure économique classique de l'interdépendance.

Nous aurions souhaité pouvoir dresser un certain nombre de tableaux croisés repérant les échanges entre régions ; mais on ne dispose pas, dans la plupart des cas, de statistiques interrégionales précises ; nous n'avons donc pu cerner ces échanges que qualitativement, à l'aide des entretiens.

Le troisième type de relations, enfin, se situe à un niveau plus « stratégique » : il s'agit des relations entre grandes firmes (stratégie spatiale...), des relations financières (réseaux commerciaux, flux d'investissements, participations...), des relations politiques (associations plurinationales).

Nul doute : ce sont bien ces relations qu'il faut tenter de saisir, car ce sont elles qui portent une certaine structuration à venir de l'espace, celle-là même qui se traduira, après, sous forme d'échanges intenses de personnes et de produits.

Tels étaient donc les thèmes, sujets des entretiens avec les personnalités rencontrées : sur quoi repose la dynamique des zones fortes ? — relation avec l'économie nationale — stratégie spatiale —, relations stratégiques avec les autres zones fortes de ce centre européen.

Ces travaux d'investigation ont été répartis entre l'équipe de l'Institut Battelle de Genève * et l'équipe de Prospective et Aménagement. La synthèse a été élaborée en mettant en commun les éléments rassemblés et présentés par les uns et les autres, confrontant les éléments de conclusion pour en dégager un diagnostic d'ensemble. Nous rendons compte de ce diagnostic, de manière volontairement schématique, dans le chapitre suivant. Nous avons reporté dans un troisième chapitre la présentation synthétique des dossiers régionaux réalisés qui, rappelons-le, n'avaient pas pour but de donner une lecture complète de ces régions, mais de dégager les quelques points importants pour saisir la place et le rôle de ces régions dans cette Europe médiane. Nous avons enfin placé en annexe quelques données statistiques, une étude comparative sur les liaisons aériennes et un aperçu sur les échanges du Sillon alpin et sur les investissements étrangers dans les régions frontalières.

■ ■ ■

* La première a pris en charge l'étude de la Bavière, de la Suisse et de l'Autriche tandis que la seconde assurait celle du Bade-Wurtemberg et de l'Italie du Nord.

II

DIAGNOSTIC

Esquisse de l'organisation actuelle

DES TRAITS COMMUNS ENTRE LES RÉGIONS

Les régions — ou Länder ou pays — étudiées présentent un grand nombre de traits communs qui sont autant de facteurs d'homogénéité et d'unité :

- à cause du relatif manque de matières premières et d'énergie, l'industrie lourde est quasi inexistante ;
- le développement industriel est en général très avancé ; le secteur secondaire fournit des produits ayant une forte valeur ajoutée et un niveau de technicité élevé : mécanique de précision, électronique, etc. ;
- la langue allemande est largement prédominante ;
- le tourisme occupant une place importante parmi les activités économiques, la prise de conscience relative à la protection de l'environnement est généralement très forte ;
- les institutions politiques, qui sont de type fédéraliste en République fédérale allemande, en Suisse et en Autriche, laissent en général une large autonomie d'action aux cantons, Länder et régions.

SIMILITUDE DES PROBLÈMES

Il est logique alors de trouver une grande similitude entre les problèmes qui se posent à chacune des régions. Deux d'entre eux nous semblent particulièrement importants.

Le premier problème est celui des voies de communication ; l'aire d'étude est en effet située au centre du réseau des grands axes européens. Chacune des régions doit ainsi satisfaire à l'intensification des transports de personnes et des marchandises, en particulier dans le sens nord-sud, c'est-à-dire dans le prolongement de l'axe « It-Brit ».

Les projets d'amélioration du réseau actuel, que ce soit par création de nouvelles voies ou renforcement d'axes existants, ont en commun deux caractéristiques :

- leur portée dépasse largement le cadre d'une région particulière ;
- l'ampleur des coûts, surtout s'il s'agit de traverser les Alpes, nécessite souvent la mise en place d'un financement international.

Le second problème auquel se trouve confrontée la quasi-totalité des régions est celui de l'organisation spatiale du développement. Les régions alpines et préalpines ont jusqu'à présent suivi la loi universelle de concentration du développement démographique et économique dans les grandes agglomérations.

Ce processus a eu pour corollaire deux conséquences :

- les campagnes et, surtout, les régions montagnardes se sont vidées peu à peu de leur population ;
- la concentration des nuisances a commencé à porter préjudice à la qualité exceptionnelle du milieu naturel.

Ces conséquences vont bien entendu à l'encontre de la vocation touristique qui caractérise l'ensemble de ces régions.

Le propos suivant, tenu par un haut fonctionnaire de la Délégation à l'Aménagement du territoire suisse semble définir assez bien la problématique du développement de cet ensemble : « Il ne s'agit pour nous ni de stopper notre croissance économique, ni de transformer notre pays en zone verte, mais bien d'organiser le développement à travers tout le territoire de manière à préserver notre capital humain et naturel ».

DE GRANDS CENTRES URBAINS

Bâle - Zurich.

On comprend mieux le rôle international de Zurich — de ses banques, compagnies d'assurances, etc. — lorsque l'on sait que 80 % de sa population active est employée dans le secteur tertiaire. Quant aux grandes entreprises situées en banlieue et surtout dans les villes satellites (Brown-Boveri, Sulzer...), il est bien connu que leur marché s'étend au monde entier.

Les activités de la région de Bâle, orientées principalement vers la chimie et la pharmacie, présentent des caractéristiques très similaires.

On se trouve ainsi en face d'une région dont les activités économiques, très denses et très modernes, ne peuvent exprimer toute leur vitalité que sur un champ d'action dépassant largement le cadre européen et, a fortiori, celui des régions voisines.

Munich.

Tout en ayant une population équivalente à celle de Zurich et de Bâle réunies, Munich est, pour plusieurs raisons, une grande métropole mais à vocation beaucoup plus européenne que mondiale.

Munich est tout d'abord la capitale du Sud de l'Allemagne. Sur le plan politique, Munich est le fief du parti CDU-CSU. Munich est aussi une puissante capitale économique aux activités diversifiées et de pointe (électronique, aéronautique, etc.) dominant un Land (Bavière) en plein essor.

D'autre part, des raisons historiques et géographiques ont donné à Munich une place très importante dans le commerce de la RFA avec l'Italie et surtout l'Autriche occidentale.

Stuttgart et le Mittel-Neckar.

Les relations de Stuttgart et du Mittel-Neckar avec les autres grands centres urbains de la région étudiée, que nous appellerons « Europe médiane », nous semblent très réduites. Les activités de Stuttgart sont certes très importantes dans le domaine industriel : électronique (Bosch), automobiles (Mercedes), machines-outils, matériel ferroviaire, etc., mais sa position géographique la place dans une situation de concurrence inconfortable entre Francfort et Munich. Sa zone d'influence se limite ainsi, pratiquement, au Bade-Wurtemberg dont elle est d'ailleurs la capitale administrative.

En définitive, Stuttgart entretient des relations plus étroites avec les villes de l'axe rhénan qu'avec Munich dont elle est assez isolée.

Milan.

Milan est vraiment une métropole originale car elle présente certaines caractéristiques de Zurich et de Munich tout à la fois.

Milan est, comme Zurich pour la Suisse, la capitale économique de l'Italie en ce sens que non seulement ses activités secondaires et tertiaires sont très importantes mais surtout que la plupart des firmes italiennes y ont établi leur siège social et que le pouvoir de décision économique y est ainsi concentré.

Comme Zurich aussi, mais pour une toute autre raison, Milan a un champ d'action débordant largement l'Europe.

En effet, les biens d'équipement et les biens de consommation italiens ont des prix de revient très compétitifs et les hommes d'affaires italiens peuvent s'employer à les exporter dans le monde entier.

Leur mentalité est d'ailleurs très ouverte vers l'étranger.

Mais, comme Munich, Milan est une grande métropole européenne. Capitale économique d'un pays important de la CEE, elle entretient des relations suivies avec les autres grands centres urbains européens et avec Munich notamment.

Turin - Genève

Il peut sembler étrange d'associer ces deux villes si différentes à bien des égards. Pourtant elles présentent des caractéristiques communes que, dans le contexte de cette étude, il semble important d'identifier. Ces deux villes ont des activités très peu diversifiées : le secondaire (automobile) pour Turin, le tertiaire (banque, assurances, commerce de luxe) pour Genève. Cette situation les met, du point de vue économique, dans une situation de faiblesse relative, voire même de dépendance par rapport respectivement à Milan et à Zurich.

D'autre part, leur situation géographique à proximité immédiate des Alpes et l'absence d'axes de communication modernes dans cette région, à l'exception du tunnel sous le Mont-Blanc, les condamnent actuellement à rester dans une sorte de position d'attente.

Et l'on voit mal à court et à moyen terme quels facteurs nouveaux pourraient venir modifier cette situation et permettre une meilleure intégration entre les régions lyonnaise et grenobloise, la Suisse romande et le Piémont.

DES TENTATIVES DE COOPÉRATION POLITIQUE

La similitude des problèmes à résoudre et la large autonomie d'action dont jouissent en général les régions étudiées ont amené les régions à développer leurs relations sur le plan politique. Certes, la Suisse et l'Autriche ont une politique et un statut de neutralité permanents, tandis que l'Allemagne, l'Italie et la France sont des membres importants de l'OTAN et de la CEE. Et le traité d'Etat de l'Autriche d'une part, et la tradition helvétique d'autre part, empêchent ces deux pays de s'engager, même de façon limitée, sur le plan de l'intégration politique institutionnelle avec leurs voisins.

Cependant, ces contraintes n'interdisent pas le développement de différentes formes de contacts ou de coopération entre pouvoirs publics nationaux et régionaux. La plupart des formules, plus ou moins originales (comités d'experts, commissions paritaires, etc.), ont pour objet des questions administratives. L'exception principale à cette tendance apolitique est la Communauté de travail des Pays alpins dont la création remonte à l'initiative politique du gouverneur du Tyrol il y a deux ans.

Cette Communauté réunit, à intervalles plus ou moins réguliers, les chefs des exécutifs des Länder, cantons ou provinces suivants : Tyrol, Salzbourg, Vorarlberg, Bavière, Grisons, Lombardie, Trentin, Bolzano.

Les principaux sujets traités par cette Communauté de travail (et d'intérêt) sont : les transports (routes et rail notamment), les problèmes de l'environnement, le sort de l'agriculture de montagne, les questions culturelles.

Les chefs de l'exécutif de ce groupe appartiennent tous à des partis conservateurs. Leurs discussions ont aussi pour objet de faire pression sur les pouvoirs publics nationaux, qui sont actuellement de tendance socialiste en Allemagne et en Autriche, pour les infléchir dans un sens favorable à leur région. Le caractère politique de cette Communauté apparaît aussi à travers les efforts des partis socialistes allemand et autrichien pour élargir le cadre de la Communauté (Conseil alpin) et y faire entrer aussi bien des représentants des gouvernements centraux que des autres partis. Un grand nombre d'autres associations bi- ou multilatérales composées de responsables socio-économico-politiques se sont aussi développées depuis quelques années.

Une certaine communauté d'intérêts et de problèmes a ainsi entraîné le démarrage d'un processus de coopération politique entre les régions alpines. Cependant, nous ne pensons pas que, même à moyen terme, on puisse attendre de ces échanges autre chose qu'une meilleure intégration des projets de développement, d'aménagement et d'équipement : zones protégées, aménagements touristiques, infrastructures de transports, etc. En effet, les projets d'actions concertées butent souvent sur l'hétérogénéité des moyens proposés.

UN ESPACE ÉCARTELÉ

Tentons une lecture d'ensemble de l'aire d'étude. La tâche s'avère délicate car les éléments fédérateurs manquent : certes Zurich joue un grand rôle financier, mais c'est un rôle international pour le compte d'agents internationaux ; et si l'entreprise de Stuttgart ou celle de Lyon utilise la place de Zurich, c'est, très indirectement, à travers les circuits financiers habituels qui passent par les grandes places de leur pays respectifs, Francfort ou Düsseldorf et Paris.

Certes, de grands axes de transport, essentiellement orientés Nord-Sud, sillonnent cet espace, mais ils ont davantage pour but de permettre un accès rapide à l'Europe du Nord-Ouest et à ses ports que de favoriser une bonne interpénétration des diverses régions du massif alpin : tous les jours des trains de containers quittent Milan à destination de Hambourg ou de Rotterdam, et même Naples exporte par ces ports.

Certes chacune des régions et chacun des pays étudiés entretient avec les autres des relations d'ordre économique : échanges de produits, flux d'investissements..., mais rien n'indique* que ces échanges soient plus que la simple conséquence d'une économie européenne de plus en plus ouverte.

Certes, ces diverses régions présentent des problèmes semblables ; mais ils ne semblent pas devoir, à l'heure actuelle, susciter de grandes opérations multinationales : ce sont encore, pour la plupart, des thèmes de réflexion pour commissions. Ainsi Stuttgart développe son potentiel industriel en organisant un système de production original dans le Mittel-Neckar (et peut-être même un peu plus au Sud, rentrant en concurrence avec Zurich) mais utilise les places du Nord pour assurer ses débouchés. Ainsi Zurich et Bâle, à l'étroit dans leur espace compté, hésitent entre deux stratégies de développement : l'une, exprimée par les grands de la chimie, reportant à l'extérieur, partout dans le monde où des conditions satisfaisantes sont réunies, les unités de production pour ne garder que les unités de commandement et de recherche ; l'autre, exprimée par les grands de la mécanique, maintenant sur place la part de production la plus « sophistiquée », quitte à accroître sans cesse l'automatisation, et soustrayant les autres travaux (pour partie à proximité) ; mais, dans les deux cas, il s'agit d'une stratégie mondiale dans le cadre de laquelle l'environnement du centre européen joue un rôle très limité.

Munich en revanche cherche à organiser l'espace environnant ; il est vrai que les grands centres urbains sont assez loin : Vienne, très excentrée, et qui ne semble pas jouer de rôle privilégié pour les relations avec les pays de l'Europe de l'Est, ne peut empêcher des interrelations toujours

■ ■ ■

* Il ne peut s'agir ici que d'un jugement qualitatif fondé sur l'ensemble des entretiens réalisés, à défaut de statistiques sur les échanges interrégionaux qui permettraient peut-être de le préciser et éventuellement de le moduler.

plus fortes entre l'Autriche occidentale et le Sud de la Bavière (et aussi, dans une moindre mesure, avec la Suisse alémanique). Quant à Venise, elle semble accueillir et favoriser les initiatives de Munich qui, en cherchant à renforcer son accès à la Méditerranée — pour une moindre dépendance vis-à-vis du Nord —, pourrait redonner en partie un hinterland et une activité maritime au port italien. Ainsi un vaste espace, là précisément où les Alpes peuvent être le plus facilement traversées, là aussi où se maintient, dans les vallées, une population assez importante, tend à être économiquement dominé par Munich.

L'examen de l'activité de chaque région, de la nature et volume des échanges qu'elle entretient avec l'extérieur, met donc en évidence le peu de cohésion de l'ensemble envisagé, même si certaines parties fonctionnent de manière de plus en plus intégrée, Munich avec sa zone d'influence en particulier : dans la situation présente, il n'est pas possible de parler d'un complexe « Europe médiane » existant ou en voie de formation.

C'est que, dans cet ensemble géographique relativement homogène, les diverses régions envisagées ont connu des développements inégaux, conformément à des vocations contrastées, souvent héritées de l'histoire. Au lieu d'être l'élément unificateur, les Alpes sont apparues, à certains égards, comme un mur isolant des régions pourtant proches, mur auquel s'adossent les économies régionales pour se tourner vers leur pays, à moins que l'ouverture vers l'extérieur ne soit « tous azimuts » dépassant largement les limites de la zone envisagée.

Ainsi ne peut-on parler, malgré les similitudes d'état, d'une région « l'Europe médiane » organisée, structurée dont on pourrait esquisser dès à présent les grandes lignes d'évolution ; ce que l'on appelle l'axe « It-Brit » n'apparaît en cette partie de l'Europe que comme la juxtaposition de zones de forte polarisation, juxtaposition et non imbrication tant sont importantes les barrières naturelles, linguistiques, culturelles, administratives, tant sont prééminentes les économies nationales, tant apparaît dominant et attirant, pour chacune d'elles prise isolément, le bloc économique Nord-Ouest de l'Europe.

L'organisation future

La non-existence de cette « Europe médiane » rend très difficile une prospective de cet espace qui semble renvoyer à une prospective des grandes agglomérations européennes. En revanche, il paraît possible de mettre en correspondance un certain nombre de mouvements ou tendances que nous avons relevés dans l'analyse rapide de la dynamique des diverses régions ; cela conduit à esquisser une image possible, à terme, de cet ensemble, image de nature à rendre, peut-être, nécessaire la révision de certaines stratégies de développement et d'équipement dans les régions du Sud-Est français.

CONTOURNEMENT PAR L'EST ?

L'Allemagne en général et la Bavière tout particulièrement accordent au futur canal Rhin-Main-Danube une place très importante ; la réalisation de ce canal est prévue pour 1980. Prolongement vers l'Est d'une voie d'eau qui supporte actuellement le plus gros trafic fluvial du monde, ce canal offrira un exutoire aux industries hyperconcentrées de l'Europe du Nord, en même temps qu'il reliera celles-ci à l'Autriche et, au-delà, aux pays de l'Europe de l'Est dont chacun s'attend au développement rapide, vis-à-vis desquels l'Allemagne fédérale est particulièrement active. Certains, en Allemagne, doutent que ce canal qui traversera une zone très peu dense, puisse effectivement avoir des effets très nets et rapides d'industrialisation ; il n'en demeure pas moins qu'il sera offert à des industriels habitués à utiliser les avantages du trafic fluvial et bénéficiera des matériels modernes de navigation existants.

Nous avons relevé également divers projets d'infrastructure reliant le Sud de la Bavière et la Vénétie à travers l'Autriche de l'Ouest, là où la traversée des Alpes est la plus facile, projets auxquels les Bavarois sont si attachés qu'ils se disent prêts à les financer intégralement.

A la convergence de ces deux axes de communication — vers l'Ouest et la vallée du Rhin, vers l'Est et les pays socialistes, vers le Sud et la Méditerranée — il y a Munich, son potentiel industriel et tertiaire, sa richesse, sa volonté de puissance, Munich qui cherche, par une très forte croissance, à s'affranchir des villes économiquement dominantes du Nord-Ouest de l'Allemagne, qui vise à jouer un rôle de grande capitale régionale (plutôt que de métropole mondiale comme Milan) rayonnant sur un large espace allant de Ratisbonne sur le Danube au nord de la Vénétie.

Ainsi voit-on s'esquisser — organisé, voire contrôlé par Munich — un aménagement des grands facteurs économiques et spatiaux structurant l'espace du Sud-Est européen, organisant la jonction (et non plus la juxtaposition discontinue) de l'Europe du Nord-Ouest et du bassin méditerranéen par un contournement vers l'Est des frontières alpines.

D'autres tendances existent, certes, qui viennent contrecarrer cette esquisse ; mais elles sont loin de rendre inutile une interrogation sur la plausibilité d'une telle organisation de l'espace ; d'autant qu'en Italie le glissement vers l'Est, le long de la vallée du Pô, du développement économique est plus perceptible et vient renforcer le mouvement général ; d'autant que les Suisses semblent plus redouter les effets négatifs des grandes traversées alpines que les hypothétiques effets positifs dans les zones où manquent espace et main-d'œuvre, et envisagent ainsi de freiner les grands projets d'infrastructure qui emprunteraient ses vallées, laissant peut-être d'autres projets se réaliser plus à l'Est.

TROIS ZONES EN INVOLUTION ?

Autant Munich semble vouloir développer une stratégie de croissance, autant les trois autres grands centres urbains de Stuttgart, Zurich-Bâle et Milan semblent devoir s'obliger à une autre stratégie.

A cela tout d'abord des raisons de situation : ces trois zones urbaines sont très denses et se heurtent à tous les problèmes associés : coût

marginal d'urbanisation très élevé, insuffisance des ressources en eau, d'énergie, proportion importante de travailleurs étrangers..., chacun de ces problèmes étant maintenant dénoncé par des groupes d'opinion puissants (Allemagne et Suisse) et par des syndicats (Italie). Il paraît assez incontestable que l'ampleur en Suisse de ces mouvements qui a permis des mesures draconiennes contre l'immigration étrangère, contre la pollution, etc. préfigure une ampleur comparable de mouvements semblables d'abord dans le Mittel-Neckar (Stuttgart), puis en Lombardie (Milan), bien que les situations socio-économiques y soient différentes de celle de la Suisse alémanique.

Mais il faut aussi tenir compte de l'histoire de la formation urbaine en Europe : ces trois zones urbaines ont été amenées, dans des conditions particulières et selon des modalités distinctes, à renoncer à jouer un rôle de capitale et ont cherché une issue dans un rôle de métropole internationale : un réseau mondial de relations interurbaines compte plus maintenant pour assurer la pérennité de ces trois villes que la présence imbriquée des multiples fonctions que l'on rencontre dans une capitale. Certes, ni le rôle international, ni son ampleur ne sont les mêmes pour chacune de ces trois zones urbaines ; mais ce qu'il paraît important de relever ici, c'est la similitude de la formation urbaine ; car se heurtant aux mêmes types de problèmes, ces trois zones recherchent vraisemblablement le même type de réponse, celui-là même que l'on voit s'esquisser en Suisse alémanique : involution et mondialisation. Dès lors, pour Zurich, ni Stuttgart, ni Milan, ni Munich, ni a fortiori Lyon, n'apparaissent tendanciellement comme des partenaires privilégiés avec lesquels on envisage d'organiser l'ensemble de ce Centre européen. Au contraire, on peut penser que chacune de ces zones urbaines s'efforcera « d'affiner » ses activités, améliorant sur place les conditions de fonctionnement de ce qui fait sa spécificité mondiale (ici la stabilité, l'internationalisation d'un marché financier, là les conditions de renouvellement de l'innovation technique et technologique), et reportera plus loin ce qui ne lui est plus nécessaire, là où les conditions économiques et politiques sont favorables, dans certaines zones européennes mais aussi en Amérique du Sud, au Moyen-Orient ou dans certains pays de l'Est.

CONCLUSIONS

Ainsi, le rôle prédominant de la Bavière, l'attitude à la fois d'involution et d'ouverture indifférenciée de la Suisse alémanique et de Milan, le rôle intermédiaire entre l'Italie et les marchés d'Europe de l'Est et entre Munich et la Méditerranée que pourrait jouer la Vénétie, la réalisation du canal Rhin-Danube, montrent que la continuité de l'axe « It-Brit » pourrait s'effectuer en contournant par l'Est le centre du massif alpin, laissant à l'écart une partie de la Suisse et les régions françaises. Cette marginalisation relative de la France rappelle singulièrement certain scénario prospectif d'une Europe marquée par le développement inégal d'une zone mark dominante et d'une zone méridionale et périphérique dominée. Si des investigations plus poussées, s'appuyant notamment sur des données quantitatives qui font cruellement défaut, tendaient à confirmer la plausibilité d'une telle évolution, on peut penser que certaines stratégies régionales de développement et d'organisation de l'espace seraient à infléchir ou, au contraire, à favoriser prioritairement : une attitude de défense vis-à-vis de Bâle aurait-elle encore un sens ? Marseille et Gênes ne devraient-elles pas mettre en œuvre rapidement une politique portuaire coordonnée ? Ne faudrait-il pas aider plus rapidement encore Lyon à devenir une métropole internationale cherchant ses partenaires bien au-delà de Genève et de Turin ?

III

**DOSSIERS
RÉGIONAUX**



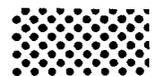
Allemand



Italien

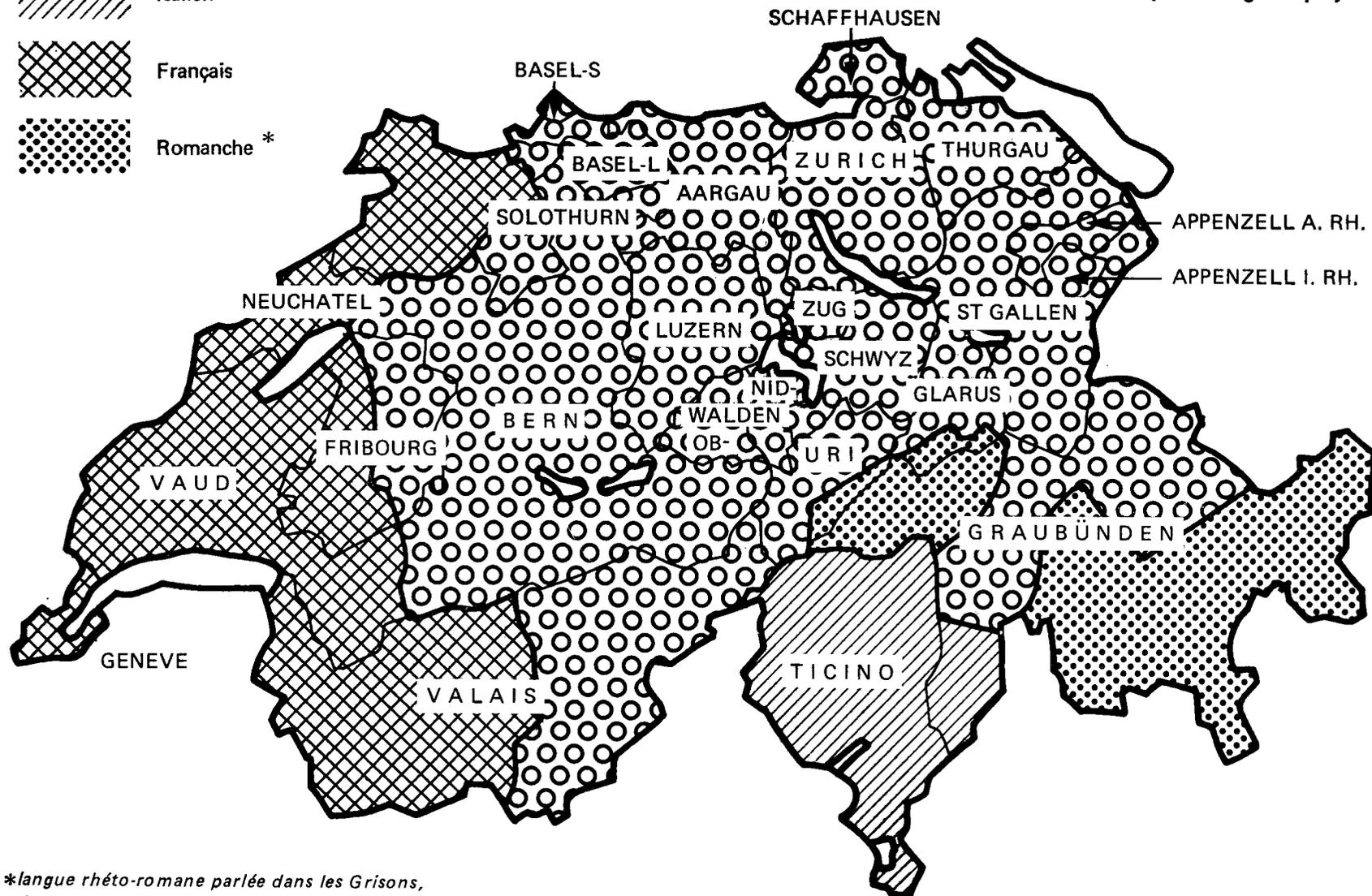


Français



Romanche *

LA SUISSE (carte linguistique)



**langue rhéto-romane parlée dans les Grisons,
devenue depuis 1938 la quatrième langue officielle
de la Confédération suisse*

La Suisse

La Suisse se présente d'emblée comme un important centre de richesse. Le revenu par habitant est l'un des plus élevés au monde. Elle tire cette richesse de différentes sources :

- son développement industriel ;
- sa technologie de pointe : il faut noter à ce sujet que la Suisse est l'un des rares pays dont la balance technologique soit favorable, c'est-à-dire que les revenus de ses licences sont supérieurs aux achats de licences étrangères ;
- les services, de dimension internationale, offerts par ses banques et ses compagnies d'assurance.

Son rôle financier est en effet sans aucune commune mesure avec ses dimensions géographiques et sa population.

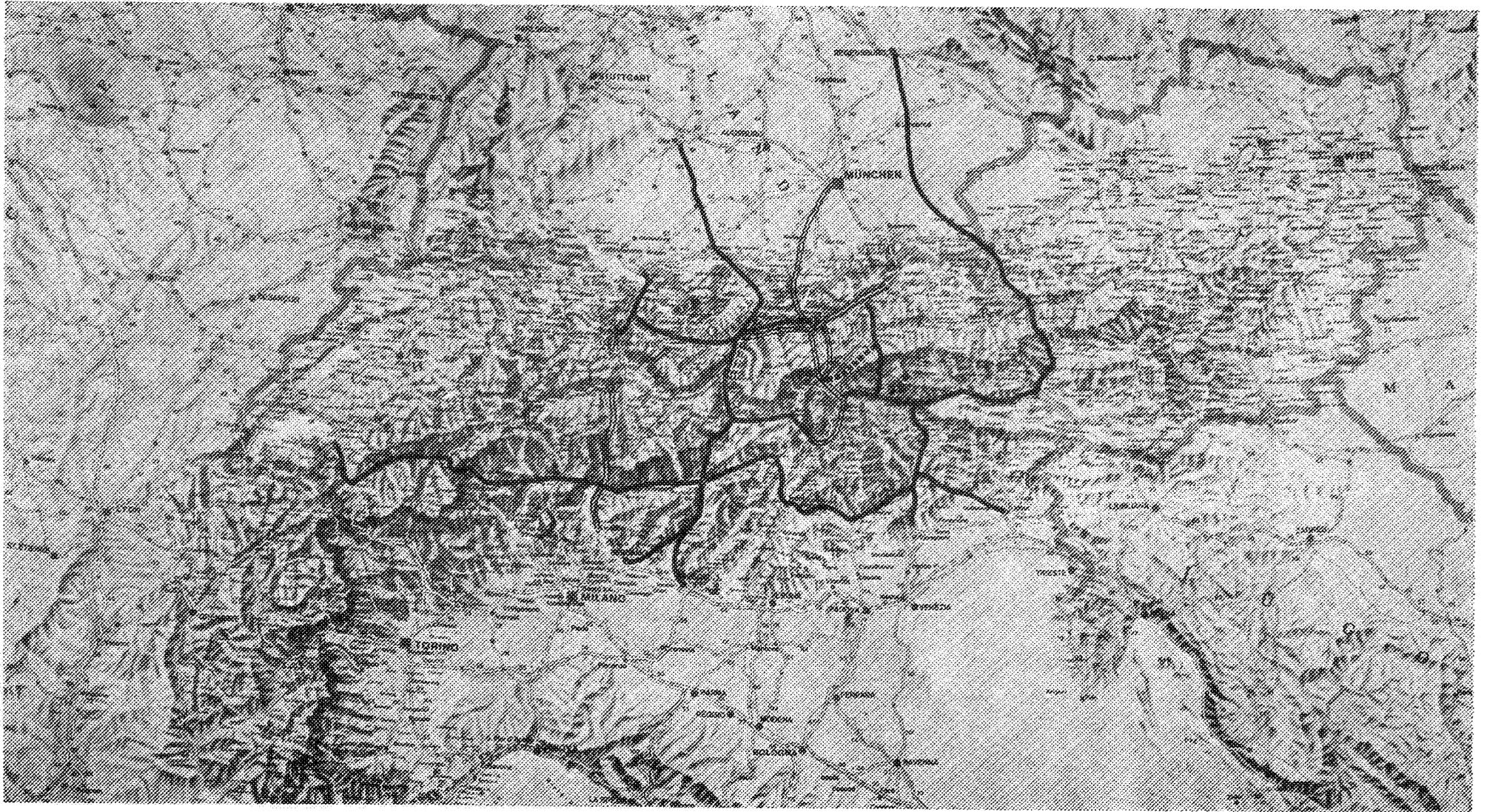
ORIGINES DE LA SITUATION ACTUELLE

Au début des années 1960, la Suisse connaît un tournant dans son développement et une grande expansion intérieure, grâce à un afflux important de main-d'œuvre étrangère permettant d'atteindre un coefficient de main-d'œuvre élevé.

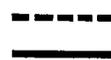
Une inquiétude grandissante de la population devant l'afflux d'étrangers a conduit les autorités helvétiques à modifier profondément sa politique dans ce domaine. A partir de 1965 déjà, la main-d'œuvre étrangère a commencé à se stabiliser. Face à cette situation, les industriels suisses ont orienté leurs investissements intérieurs vers l'amélioration de la productivité.

VOIES DE COMMUNICATION

(réalisations et projets)

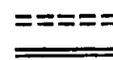


Routes régionales
interrégionales



Voies ferrées régionales

interrégionales



STRATÉGIES DU DÉVELOPPEMENT DES INVESTISSEMENTS

Certains groupes de pression se déclarent actuellement en faveur d'une limitation plus forte du développement industriel à l'intérieur des frontières, et, pour un **renforcement des investissements productifs à l'étranger**.

La Suisse deviendrait à terme non seulement un centre de richesse mais aussi un centre de matière grise (know-how).

La réévaluation du franc suisse par rapport à presque toutes les autres monnaies facilite en effet de tels mouvements de capitaux. Elle réduit aussi la rentabilité en cas de rapatriement et incite donc à une politique de réinvestissement sur place.

On peut adopter une autre stratégie et estimer que cette réévaluation devrait encourager la **restructuration de l'économie suisse**, car elle affecte la compétitivité de certains services, notamment du tourisme, et des industries à faible technologie. On est ainsi amené à encourager le développement de la recherche et des industries à technologie avancée.

Ces deux stratégies ne sont pas contradictoires et peuvent même se compléter si elles sont mises en œuvre de manière cohérente.

En effet, un changement structurel rapide rencontrerait d'énormes difficultés. D'où la poursuite à court et moyen terme des investissements à l'étranger et le renforcement d'une politique mondiale et, a fortiori, européenne.

Dans le cas d'une politique européenne, la proximité géographique est-elle un facteur déterminant ? A première vue, les liens culturels et linguistiques, la similitude des institutions décentralisées, etc., devraient pousser à l'orientation des investissements vers l'Allemagne du Sud et l'Autriche, comme cela fut souvent le cas dans le passé. D'une façon plus précise, on pourrait surtout s'attendre à un renforcement de l'axe rhénan.

ORIENTATION DES INVESTISSEMENTS A L'ÉTRANGER

Les investissements suisses à l'étranger ont connu quatre phases successives :

- les industries suisses ont tout d'abord joué à fond la carte du Marché commun à partir de 1958 : leurs investissements se sont ainsi orientés vers la France d'abord, l'Allemagne ensuite, l'Italie du Nord enfin ;
- la limitation de la main-d'œuvre étrangère disponible à partir de 1963 a entraîné un renforcement des investissements en Allemagne du Sud ;
- les crises que certains pays européens ont connues depuis 1968 ont conduit les industriels suisses à renforcer leurs investissements dans les pays présentant certaines garanties de stabilité socio-politiques et économiques ; leurs investissements ont ainsi été freinés en Italie et développés en Angleterre ;
- à l'heure actuelle, la Suisse s'oriente principalement vers les pays d'Outre-mer, en particulier l'Amérique du Sud et l'Extrême-Orient, de préférence encore au Moyen-Orient et à l'Afrique du Nord. Les critères déterminants dans le choix de ces localisations sont un degré suffisant d'industrialisation et la disponibilité de main-d'œuvre apte à être formée.

VUE CRITIQUE DES RELATIONS AVEC LES PAYS LIMITROPHES

a) En ce qui concerne la **France**, plusieurs difficultés ont été mentionnées par les industriels suisses rencontrés :

- la rentabilité des investissements n'est pas assurée à l'heure actuelle ;
- il est difficile de trouver des cadres moyens et des employés, par exemple des secrétaires, parlant couramment l'anglais et surtout l'allemand et ayant réellement un esprit tourné vers les marchés extérieurs (exportations) ;

- on y rencontre beaucoup de lenteurs et de complications administratives ;
- les marchés de l'Etat sont attribués de préférence aux fournisseurs français.

On y trouve, par contre, les avantages suivants :

- disponibilité de main-d'œuvre qualifiée et de zones industrielles aménagées ;
- aides gouvernementales pour la création d'emplois.

Si un examen confirme l'intérêt d'un investissement en France, les industriels suisses semblent s'orienter vers une localisation dans le grand delta ou sur la façade atlantique.

b) La Suisse et l'Autriche sont très proches non seulement par la géographie mais aussi par la mentalité.

L'investisseur suisse y rencontre cependant certaines difficultés :

- l'ingérence politique au sein des entreprises de grande et moyenne dimensions : l'Etat y exerce en effet un contrôle financier et au niveau du conseil d'administration ;
- la productivité de la main-d'œuvre n'est pas très élevée, par manque de conscience professionnelle, surtout si l'on s'éloigne vers l'Est, la main-d'œuvre disponible est rare dans le Tirol et le Vorarlberg.

c) En ce qui concerne l'Allemagne et l'Italie, nous nous limiterons à souligner les deux observations suivantes :

- les entreprises allemandes sont confrontées à d'importantes revendications syndicales et à une profonde dégradation des conditions de travail, ce qui diminue la productivité des investissements ;
- l'Italie a mis en place depuis plusieurs mois un ensemble de mesures gênant le développement et la création d'entreprises en Italie du Nord, de manière à essayer d'accélérer le décollage du Mezzogiorno.

LA SUISSE, PAYS INDUSTRIEL AVANCÉ

L'évolution de la Suisse se pose en termes de restructuration progressive de l'économie afin qu'elle renforce ses avantages relatifs en matière de technologie et de gestion financière. Les contraintes sont telles pour l'industrie manufacturière lourde et la production de masse — manque de matières premières et de main-d'œuvre — que l'industrie suisse doit s'orienter toujours davantage vers les produits à haut niveau technologique. La Suisse s'attache également à maintenir en territoire national les activités de gestion et de recherche de sociétés naturellement multinationales, qui évoluent rapidement vers des formes d'organisations géocentriques. Son haut niveau de revenus, sa forte densité de population dans les plaines, l'étendue de son réseau de transport et de communications font de la Suisse un marché particulièrement attrayant pour les industries manufacturières des zones environnantes.

L'orientation de la politique d'investissements productifs vers l'extérieur, la croissance des activités tertiaires et le développement des industries exportatrices à forte technologie renforceront sans doute encore l'intérêt des exportateurs de biens de consommation des zones environnantes pour ce marché leader privilégié.

COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA SUISSE

Les statistiques du commerce extérieur de la Suisse — voir le tableau à la page suivante — confirment bien l'image que l'on se fait généralement de ce pays : la Suisse importe la quasi-totalité de ses matières premières et exporte dans le monde entier des produits finis ayant souvent une forte valeur ajoutée.

Une analyse plus poussée permet d'établir les faits suivants :

— la balance commerciale de la Suisse est déficitaire : entre 1960 et 1970, l'excédent des importations sur les exportations a varié de 16 à 26 % avec une moyenne de 19 % ;

COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA SUISSE

Pour l'année 1972, les statistiques du commerce extérieur de la Suisse
par mode de transport * et pays d'origine ou de destination ont été les suivantes :

Échanges	Pays d'origine ou de destination	Total	Rail	Route	Eau	Air	Pipe-line	Valeur	
			(En milliers de tonnes nettes.)						(En millions de F suisses.)
Marchandises importées	Rép. féd. d'Allemagne .	6.953	2.558	2.078	2.244	2,4	70	9.681,3	
	France	10.266	2.987	3.681	2.718	2,5	878	4.381,2	
	Italie	5.383	2.045	3.269	22	0,8	46	3.128,9	
	Autriche	1.505	505	984	16	0,4	—	1.671,2	
	Ensemble des pays ...	39.955	10.915	10.739	7.392	29,9	5.879	32.371,5	
Marchandises exportées	Rép. féd. d'Allemagne .	619	237	359	22	0,8	—	3.921,8	
	France	262	84	174	2	0,6	—	2.329,9	
	Italie	947	807	139	1	0,4	—	2.173,6	
	Autriche	441	242	199	—	0,3	—	1.543,1	
	Ensemble des pays ...	3.188	1.883	1.175	108	22,1	—	26.187,6	
* Le mode de transport donné est celui utilisé dans les pays étrangers.									

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Pour l'année 1972, les statistiques du trafic de marchandises
par mode de transport * et par zone de passage ont été les suivantes :

(En milliers de tonnes nettes.)

Échanges	Zones de passage	Total	Rail	Route	Eau	Air	Pipe-line
Marchandises entrées en Suisse	Frontière allemande	5.896	3.070	2.479	312	0,2	35
	Frontière autrichienne	2.298	861	1.143	294	0,1	—
	Frontière italienne	5.254	2.037	3.191	26	0,7	—
	Frontière française	7.505	4.176	2.721	121	0,9	486
	Autres bureaux	14.002	772	1.204	6.640	28,0	5.358
	Total général	34.955	10.915	10.739	7.392	29,9	5.879
Marchandises sorties de Suisse	Frontière allemande	1.023	477	544	0,9	0,1	—
	Frontière autrichienne	406	189	217	0,3	—	—
	Frontière italienne	920	785	134	1,0	0,1	—
	Frontière française	536	272	262	2,4	0,1	—
	Autres bureaux **	303	160	18	103,1	21,7	—
	Total général	3.188	1.883	1.175	107,8	22,1	—
Marchandises en transit direct		17.850	11.028	164	—	—	—

* Le mode de transport donné est celui utilisé dans les pays étrangers.
** Autres bureaux : aéroport de Zürich-Kloten, ports de Bâle, etc.

Source : Direction fédérale des douanes (Suisse).

- en 1972, 58,3 % en valeur des produits importés par la Suisse provenaient des pays limitrophes : R F A, France, Italie et Autriche, tandis que les produits exportés vers ces pays ne représentaient que 35,7 % de la valeur totale des exportations suisses ;
- les principaux partenaires commerciaux de la Suisse sont par ordre décroissant d'importance : la R F A, l'Italie et, à égalité, la Grande-Bretagne et les Etats-Unis ; il faut remarquer cependant que, en 1972, les échanges commerciaux avec la R F A ont été le double de ceux réalisés avec la France, la R F A représentant à elle seule 30 % de la valeur de marchandises importées en Suisse ;
- la valeur moyenne de la tonne-marchandise importée de la R F A a été en 1972 plus de trois fois supérieure à celle de la tonne-marchandise importée de France ;
- au cours des dix dernières années, le commerce de la Suisse avec la R F A, la France et l'Italie s'est développé avec un taux de croissance annuel moyen sensiblement égal pour l'ensemble de ces pays : entre 9,5 et 10 % en valeur. Par contre, au cours de cette même période, le commerce avec l'Autriche progressait de façon beaucoup plus importante, soit selon un taux annuel moyen de 17,5 %.

L'ACTIVITÉ INTERNATIONALE DES BANQUES SUISSES

Les banques suisses jouissent d'une réputation internationale excellente. En fait, l'activité des banques suisses est loin d'être limitée aux besoins de la clientèle (industrielle ou privée) suisse. Elles représentent une importante source de revenus pour le pays.

On peut identifier plusieurs facteurs interdépendants pour expliquer l'essor international des banques suisses et le respect dont jouit la Suisse comme place financière internationale :

- l'orientation traditionnelle des banques suisses pour les transactions internationales ;
- une tradition de fiabilité et de discrétion ;
- la stabilité politique et la stabilité de la monnaie ;
- une tradition de libéralisme dans le domaine boursier ;
- l'intégration économique internationale du pays (commerce et investissements).

Le très fort engagement international des banques suisses est le résultat de l'ouverture économique du pays vers le monde et, en même temps, il en est l'un des instruments. Dans certaines villes et pour certains types d'affaires, des liens d'origine géographique se sont développés entre les banques suisses et les pays voisins de la Suisse. Cependant, la vocation internationale des banques suisses est proprement universelle et non pas régionale.

Le réseau bancaire suisse est très développé, et en ce qui concerne l'activité internationale, on peut identifier trois groupes de banques :

- les trois grandes banques suisses :
 - Union des Banques Suisses (U B S),
 - Société de Banques Suisses (S B S),
 - Crédit Suisse ;
- les banques privées ;
- les banques étrangères établies en Suisse.

Les trois grandes banques se taillent la part du lion dans toutes les transactions internationales. Sur le total de leur bilan, plus de la moitié du passif et de l'actif représente des opérations internationales. Les grandes banques jouent un rôle important sur le marché à court terme (Euro-marché au sens étroit) et sur le marché des capitaux à moyen et à long terme aussi bien en tant qu'intermédiaires qu'en tant qu'exportatrices de capitaux suisses.

Les banques privées interviennent avant tout dans la gestion de portefeuilles, tandis que les banques étrangères sont actives dans la gestion de fortune, le commerce international et le mouvement international des capitaux.

RÉGION NORD DE LA SUISSE (Bâle - Zurich)

Nous considérons que la région Nord est constituée des cantons de Bâle-ville, Bâle-campagne, Soleure, Argovie, Zurich, Zoug et Schaffhouse. Tous ces cantons parlent exclusivement l'allemand. Pour situer l'importance de cette région et son poids par rapport à l'ensemble des cantons helvétiques, certaines données de base ont été rassemblées dans le tableau ci-dessous.

		% par rapport à l'ensemble de la Suisse
Population 1963 (milliers hab.)	2.137,0	36,92
Population 1973 (milliers hab.)	2.401,1	37,31
Taux de croissance annuel moyen (%)	1,2	moyenne suisse : 1,0
Surface (km ²)	4.926	11,9
Densité 1973 (hab./km ²)	487	moyenne suisse : 156
Population active 1970 (en milliers) :		
— secteur primaire	48,4 (4,2 %)	21,1
— secteur secondaire	593,8 (51,1 %)	40,9
— secteur tertiaire	520,3 (44,7 %)	39,3
Total	1.162,5 (100 %)	
Revenu national 1972 (millions F Suisse)	47.155	43,1
Entreprises industrielles 1970 :		
— nombre	4.549	38,1
— personnes employées	401.434	45,6
— taille moyenne (Empl./Entr.)	88	moyenne suisse : 73,6
Employés par branches industrielles 1970 :		
— textiles	23.235	38,23
— produits dérivés du caoutchouc	8.871	58,2
— industrie chimique	44.723	69,1
— métallurgie	58.572	48,5
— machines, outillages et production automobile ..	138.751	51,9

A la lumière des données précédentes, on peut résumer la situation de la région Nord de la Suisse par les éléments caractéristiques suivants :

- C'est une région extrêmement peuplée ; sa densité atteint, en effet, un des niveaux les plus élevés d'Europe. Le taux de croissance annuel moyen de la population a été supérieur à la moyenne suisse au cours

- de la période 1963-1973. Cependant, le manque d'espace pousse de plus en plus les responsables de l'aménagement du territoire à freiner le développement démographique de la région, notamment en limitant au strict minimum la construction d'équipements collectifs nouveaux.
- C'est aussi l'une des régions les plus riches d'Europe : son revenu représente 43,1 % de l'ensemble du revenu national suisse. A eux seuls, les cantons de Bâle-ville et de Zurich ont produit, en 1973, 27 % du revenu national alors que leur population résidente n'entraîne que pour une proportion de 21 % dans la population totale suisse.
 - La population active est employée dans sa quasi-totalité dans deux secteurs : le tertiaire et surtout le secondaire. Les branches industrielles les plus importantes de la région sont l'industrie chimique (à Bâle), la métallurgie et, surtout, les industries mécaniques : production de machines, d'outillage et d'automobiles.
 - C'est dans cette région que l'on trouve la plupart des grandes entreprises industrielles suisses d'envergure internationale. Elles sont situées soit à Zurich : Oerlikon-Bührle..., soit dans les villes satellites de Zurich : Brown-Boveri (Bade), Sulzer (Winterthur)..., soit dans la région de Bâle : Ciba-Geigy, Hoffman-La Roche et Sandoz (industrie pharmaceutique), Danzas (transports)..., etc.

SUISSE ROMANDE

Pour des raisons d'ordre pratique, nous considérerons que la Suisse romande comprend les cantons de Genève, Vaud, Valais, Fribourg et Neuchâtel, alors même que les cantons du Valais et de Fribourg sont bilingues et que le canton de Berne comprend une région de langue française.

Ainsi que nous l'avons fait pour la région Nord de la Suisse, nous donnons ci-dessous quelques données de base sur la Suisse romande afin de mieux pouvoir apprécier sa situation par rapport à l'ensemble de la Suisse :

		% par rapport à l'ensemble de la Suisse
Population 1963 (milliers hab.)	1.264,3	21,8
Population 1973 (milliers hab.)	1.437,1	22,3
Taux de croissance annuel moyen (%)	1,3	moyenne suisse : 1,0
Surface (km ²)	11.191	27,1
Densité 1973 (hab./km ²)	128,4	moyenne suisse : 156
Population active 1970 (en milliers) :		
— secteur primaire	54,0 (8,0 %)	23,6
— secteur secondaire	288,4 (42,7 %)	19,9
— secteur tertiaire	332,3 (49,3 %)	25,1
Total	674,7	
Revenu national 1972 (en millions de F suisses)	24.655	22,5
Entreprises industrielles 1970 :		
— nombre	2.192	18,3
— personnes employées	152.406	17,3
— taille moyenne (Empl./Entr.)	69,5	moyenne suisse : 73,6
Employés par branche industrielle 1970 :		
— tabac	3.280	46,6
— industries graphiques	10.935	20,9
— industrie chimique	9.887	15,3
— pétrochimie	451	88,3
— métallurgie	17.605	14,6
— machines, outillage et production automobile	45.132	16,9
— montres, industrie horlogère	27.565	37,9
— industrie de la bijouterie	2.419	60,5

La situation de la Suisse romande peut utilement être examinée en comparaison de celle de la Région Nord de la Suisse.

- Le premier point à noter est que sa densité est sensiblement inférieure à la moyenne suisse et, a fortiori, à celle du Nord. Cependant, même si l'on n'y rencontre pas, sauf dans le canton de Genève, le manque d'espace que connaît le Nord de la Suisse, le développement démographique de la Suisse romande va probablement connaître aussi une baisse très sensible dans les prochaines années. En effet, comme pour l'ensemble de la Suisse, l'accroissement de la population résidente provient surtout soit de l'excédent des naissances chez les étrangers-résidents, soit de l'immigration. Or, si l'on fait abstraction des fonctionnaires internationaux, des saisonniers et des enfants de moins de seize ans, on s'aperçoit qu'en 1973, plus de 27 % de la population étrangère résidait en Suisse romande alors que la popu-

lation de cette région ne représentait que 22,3 % de la population totale résidente.

La Suisse romande va donc sans aucun doute subir davantage que le Nord les conséquences des initiatives visant à réduire la population étrangère en Suisse.

- La répartition de la population active révèle un secteur tertiaire important, localisé principalement dans les cantons de Vaud et de Genève. Il faut d'ailleurs remarquer que 65 % de la population active du canton de Genève, est occupée dans le secteur tertiaire. Cette proportion est, de loin, la plus importante en Suisse.
- La répartition par branches industrielles indique :
 - a) une forte concentration en Suisse romande de l'industrie des produits de luxe : tabac, reproductions graphiques, horlogerie et, surtout, bijouterie ;
 - b) la relative faiblesse des industries métallurgique et mécanique qui, de plus, sont constituées, dans une large mesure, par des ateliers de production de firmes dont les sièges sociaux sont situés en Suisse alémanique.
- La seule entreprise industrielle d'envergure internationale de Suisse romande est la firme Nestlé située à Vevey. Mais c'est une exception à la fois importante et caractéristique de l'orientation vers l'extérieur des grandes sociétés suisses. Les indications suivantes vont permettre d'en juger : le chiffre d'affaires de Nestlé — qui est environ le double de Ciba-Geigy, seconde société suisse — la place au deuxième rang mondial dans le secteur des produits alimentaires ; d'autre part, 17.000 personnes seulement, sur les 138.000 de la Société, sont employées en Suisse, et les ventes en Suisse ne représentent que 3,5 % du total des ventes.

Le Bade- Wurtemberg

Le Bade-Wurtemberg n'est pas une région homogène, et donc ni une entité géographique, ni une entité historique et pas plus une entité économique. Sa seule unité provient du découpage administratif, lequel peut être soumis à révision.

En gros, on distingue ou on peut distinguer :

- les plaines alluviales du Nord ;
- les massifs montagneux ;
- la région du Mittel-Neckar (Stuttgart) ;
- la vallée du Rhin.

Le peuplement du Bade-Wurtemberg est irrégulier, le Nord étant beaucoup plus peuplé (si on y inclut le Moyen-Neckar) que les deux massifs montagneux du Sud : à l'ouest, la Forêt Noire ; à l'est, le Jura Souabe.

LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Le Bade-Wurtemberg était un territoire à vocation agricole. Toutefois, les régions rurales se sont fortement dépeuplées depuis 1925 et la propriété agricole est très parcellisée, compte tenu du système égalitaire d'héritage (96 % des exploitations ont moins de 20 hectares).

Pays rural, le Bade-Wurtemberg a cependant toujours abrité une activité industrielle artisanale, fondée à l'origine sur le textile, le bois (Forêt Noire) et le cuir. Dès les années 1870-1880, se greffèrent sur ces activités des productions plus modernes. L'horlogerie (en bois) devient métallurgique, puis mécanique de précision et optique.

La construction mécanique apparaît avec la fabrication des machines textiles et servira de substrat à la naissance de l'industrie automobile (Benz à Mannheim, Daimler à Stuttgart), puis ultérieurement à l'électrotechnique.

La répartition industrielle reste très harmonieuse malgré les disparités de peuplement. Ceci tient au fait que de très petites usines fabriquent jusqu'aux produits semi-finis et que les montages, seuls, se font dans de plus grosses unités rassemblées dans la région de Stuttgart et de Mannheim.

Les pièces fabriquées au Bade-Wurtemberg sont très « usinées » et la fabrication suit l'avance technologique. La main-d'œuvre du Bade apparaît donc comme une main-d'œuvre qualifiée (réputation des ouvriers souabes), formée par de nombreuses écoles professionnelles et par l'artisanat industriel. (La scolarité est obligatoire jusqu'à vingt ans.)

Le rapport emploi/industrie place le Bade-Wurtemberg en tête des Länder allemands devant même la Rhénanie-Westphalie (1.561.000 emplois industriels pour 9.020.000 habitants). Quant au secteur secondaire, il occupe, en 1972, 56,2 % de la population. C'est aussi le Land où le pouvoir d'achat est le plus élevé avec la Hesse (R F A moyenne 100 ; Bade-Wurtemberg 106,2 ; Hesse 106,8). Foisonnement de petites industries, d'ateliers artisanaux, le Bade-Wurtemberg possède des entreprises de taille internationale : Daimler, Benz, Bosch, etc.

LES PROBLÈMES ACTUELS DU BADE-WURTEMBERG

Le manque d'espace.

Certes, il existe d'énormes réserves d'espaces verts mais très protégés. L'urbanisation se fait donc dans les vallées et la densité d'habitants par rapport à l'espace disponible est élevée. Aussi le Land ne souhaite le développement, ou l'implantation que d'entreprises peu gourmandes d'espace et non polluantes.

Le manque d'eau.

Il n'est pas général, il touche le Nord du Bade (sauf la vallée du Rhin) et la région de Stuttgart. Les principales sources d'approvisionnement restent le Danube et le lac de Constance (mais refus de la Suisse et de l'Autriche à un accroissement des quantités prélevées).

La faiblesse du réseau de communications autoroutières.

Elle met à l'écart le Sud et le Nord-Est du Bade-Wurtemberg. Les axes actuels sont Karlsruhe/Ulm et Bâle/Mannheim, c'est-à-dire : liaison Suisse, Nord de l'Allemagne et Bade-Bavière.

*
**

Des problèmes évoquées ci-dessus, il faut comprendre que le Bade-Wurtemberg est à un tournant et approche d'un niveau de saturation, principalement dans le Mittel-Neckar, où se trouvent concentrées les plus importantes entreprises. Le Bade-Wurtemberg doit donc se transformer, « involutionner » en modifiant sa structure industrielle et en maîtrisant le développement urbain. Et ce d'autant plus que le Bade-Wurtemberg connaît une grande stabilité de sa population, et donc une faible mobilité professionnelle.

QUELQUES QUESTIONS SUR LE BADE-WURTEMBERG

La transformation industrielle du Bade-Wurtemberg peut-elle se faire de façon relativement autonome, sans appel à des infrastructures de liaisons — renforcement des autoroutes et des voies navigables, etc. — et sans appel à des capitaux extérieurs ?

Il semble en effet que l'approvisionnement du Bade puisse sauter des obstacles naturels (approvisionnement en pétrole par l'oléoduc), recherche d'une transformation technologique (refroidissement des centrales nucléaires sans eau), etc.

Il semble aussi que l'involution technologique puisse être réalisée par les industriels allemands eux-mêmes qui éviteraient le placement des capitaux hors du territoire allemand pour aider aux transformations industrielles.

Quelle est la place de Stuttgart sur le marché des capitaux allemands ou même quelle est son autonomie en matière d'investissement par rapport à d'autres villes plus puissantes ?

Quelle réalité ont les tendances à une concentration de la recherche dans la région de Stuttgart (I B M, Département de Mathématiques appliquées) ?

LES INTERDÉPENDANCES

Il existe peu d'interdépendances entre le Bade-Wurtemberg, la Suisse du Nord et l'Alsace française.

Entre le Bade-Wurtemberg et la Suisse.

Si l'on met de côté les effets de proximité géographique, les structures industrielles présentent peu de complémentarité. Il s'agit, de part et d'autre de la frontière, d'une industrie de produits finis (à son stade d'assemblage), qui va devoir faire appel à une transformation technologique similaire, à savoir :

- remplacement de la main-d'œuvre par l'automatisation ;
- utilisation d'une énergie moins dépendante ;
- rejet des industries polluantes ;
- intégration industrielle dans un cadre naturel préservé.

C'est dire que le Bade-Wurtemberg, outre les obstacles naturels qui le séparent du Nord de la Suisse, ne peut devenir un territoire d'expansion

pour celle-ci. Le fait que le débouché naturel de la production du Bade-Wurtemberg soit le Nord, Mannheim, Francfort, renforce aussi la séparation naturelle des deux zones.

Entre le Bade-Wurtemberg et l'Alsace.

Pour le moment, les échanges de proximité géographique sont aussi assez réduits. Existe évidemment le problème des frontaliers qui conduit quelque 12.000 travailleurs alsaciens à franchir chaque jour le Rhin en direction du Bade-Wurtemberg ; mais, à part ce phénomène, il ne semble pas que les investissements en provenance de ce Land soient significativement plus élevés que ceux d'autres Länder, bien que les spécificités alsaciennes constituent un terrain favorable au rapprochement (similarités dialectales), par exemple, entre la région de Fribourg et celle de Colmar. La survivance de la centralité administrative française dresse aussi des obstacles qui pourraient d'ailleurs aller en s'atténuant dans le temps sous l'effet de la régionalisation. Il existe une cellule de dialogue entre Colmar et Fribourg : la C I M A B (Communauté d'intérêt moyenne Alsace-Brisgau) mais cette cellule représente surtout un groupe de pression plutôt qu'une institution active et opérationnelle. De la même façon, plus au Sud, la Regio regroupe des personnalités du Haut-Rhin, de Bâle et du Sud du Bade mais comme la C I M A B (qui fait d'ailleurs partie de la Regio), elle apparaît comme un organisme doté de pouvoirs et de moyens insuffisants. De surcroît, le Sud du Bade ne collabore que discrètement à la Regio où l'impérialisme bâlois est redouté. On est loin des puissants organismes transnationaux du Nord de l'Europe, telle par exemple Euregio à la frontière germano-néerlandaise, soutenue activement par les gouvernements provinciaux allemands et néerlandais, et dont l'objectif est la formation d'une région européenne du Nord-Est.

La Bavière

LE POTENTIEL ÉCONOMIQUE DE LA BAVIÈRE ET LA POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU GOUVERNEMENT BAVAROIS

La Bavière appartient aux régions historiquement moins industrialisées de la République Fédérale. Bien que la contribution de l'agriculture au produit total soit limitée aussi en Bavière, elle est encore plus élevée que la moyenne nationale. Aussi, la densité industrielle (nombre de personnes employées par l'industrie par rapport au nombre d'habitants) était en 1971 de 132 contre une moyenne fédérale de 142. Aujourd'hui encore, le PNB par tête d'habitant est encore légèrement inférieur à la moyenne allemande.

A côté de ce léger retard par rapport à la moyenne allemande sur le plan économique et industriel, la Bavière a aussi des atouts considérables et a obtenu d'importants résultats depuis la guerre. A ce titre, on peut citer plusieurs points importants :

- le taux d'accroissement du PNB en Bavière (aussi bien en chiffres absolus que par tête d'habitant) a tendance à être supérieur à la moyenne de la République Fédérale ;
- le taux d'industrialisation (taux d'accroissement de la production industrielle) est également supérieur à la moyenne allemande ;
- la Bavière n'a pas souffert des problèmes de diversification et de réadaptation qu'ont connus les industries traditionnelles dans l'Ouest et au Nord ;
- la densité de population de la Bavière est relativement faible comparée au reste du pays.

Plusieurs facteurs importants ont contribué au développement économique et à l'industrialisation de la Bavière dans les années 1950 et 1960. Un premier élément était la prise de conscience politique du fait que la Bavière, par son isolement géographique relatif, était dans une position défavorable. Ceci s'est manifesté notamment sur le plan énergétique et sur le plan de l'emploi. D'une part, la Bavière était relativement loin des grands bassins charbonniers et il fallait développer d'autres sources d'énergie (pipe-lines, raffineries). D'autre part, la Bavière a une très longue frontière avec l'Est (Allemagne de l'Est et Tchécoslovaquie). Les liens économiques avec l'Est des zones limitrophes de ces frontières ayant été supprimés, elles ont connu des taux de chômage très élevés.

Les principaux objectifs de la politique économique du gouvernement bavarois étaient d'améliorer la situation énergétique de la Bavière, d'attirer des investissements et de créer des emplois dans les zones limitrophes de l'Est.

En fait, la Bavière a adopté une politique de développement régional systématique avant la plupart des autres Länder et avant la politique fédérale dans ce domaine. A part les deux objectifs mentionnés ci-dessus, la politique du gouvernement bavarois vise à :

- éviter la congestion des grandes agglomérations (et même à les décongestionner dans une certaine mesure) ;
- encourager la création de nouveaux emplois industriels dans les régions agricoles, où il y a de la main-d'œuvre libre (dans de nombreuses régions, le taux d'emploi agricole est encore fort élevé, et on s'attend à ce qu'il diminue dans les années à venir) ;
- développer les réseaux de communication à l'intérieur de la Bavière, et avec les régions limitrophes (routes, chemins de fer, etc.) ;
- protéger l'environnement (empêcher l'industrialisation de certaines régions).

La politique régionale du gouvernement bavarois vise aussi au renforcement des pôles de développement (Zentrale Orte), comme le prévoit le programme fédéral de développement économique. Mais comparé au programme fédéral, le programme de développement régional de la Bavière a un caractère plus décentralisé : les pôles de développement sont souvent des villes ou communes relativement petites. (Cette différence d'approche est une source de conflits politique entre la coalition de Bonn et le gouvernement chrétien social à Munich.)

Tandis que le gouvernement du Land Bavière est chrétien social (C S U), dans plusieurs grandes villes, les socialistes ont la majorité. A Munich aussi le maire appartient au S P D (parti socialiste allemand). En général les socialistes et la C S U sont d'accord en ce qui concerne la politique de décentralisation. Néanmoins, il semble que la C S U ait tendance à accuser les socialistes d'avoir une politique anti-économique à Munich, en essayant de freiner trop brutalement la construction de bureaux dans le centre de la ville.

STRUCTURE RÉGIONALE ET INDUSTRIELLE DE LA BAVIÈRE

Les différentes régions de la Bavière accusent des différences assez prononcées dans leur degré de développement économique et industriel. Les régions économiques coïncident assez étroitement avec les régions politiques (Regierungs-bezirke).

La partie la plus développée comprend Munich et la Haute-Bavière (Oberbayern), la région autour de Nuremberg, et la zone autour de Aschaffenburg (Nord-Ouest). Une région industrielle importante s'est développée près de la frontière autrichienne autour des raffineries à Burghausen (« triangle » industriel bavarois). Différentes régions le long de la frontière avec l'Est ont atteint un degré d'industrialisation élevé, grâce aux efforts pour créer de nouveaux emplois.

Dans le Sud, pratiquement entre le lac de Constance et Salzbourg, un corridor alpin est réservé dans le programme de développement régional pour le tourisme. Il s'agit en effet de régions qui n'ont pas encore été touchées par l'industrialisation et dans lesquelles le gouvernement veut éviter que le développement économique ait un impact négatif sur l'environnement.

A cause des distances relativement grandes par rapport aux sources de matières premières, il y a relativement peu d'industries lourdes (et notamment sidérurgiques) en Bavière. Les principales industries en Bavière sont les industries légères avec un contenu technologique relativement élevé.

Pendant la décennie de 1961-1971, c'est le raffinage du pétrole (grâce aux nouveaux pipe-lines) qui a connu les taux de croissance les plus élevés : mais sa part dans la production industrielle de la Bavière reste néanmoins faible. L'industrie chimique et celle des matières plastiques ont aussi connu une expansion très rapide, et elles occupent déjà une place plus importante dans la production industrielle totale.

La construction électrique et la construction mécanique représentent chacune environ 11 % de la production industrielle : après l'industrie alimentaire, ce sont les principales industries de la Bavière. Mais tandis que la construction électrique a connu une expansion dans la moyenne du Land, la construction mécanique est en nette perte de vitesse. Il faut également noter le développement depuis la guerre en Bavière des différentes industries de pointe, dont l'industrie aérospatiale.

RELATIONS ÉCONOMIQUES AVEC LES RÉGIONS VOISINES

Les relations économiques de la Bavière avec les régions voisines se manifestent surtout par l'importance de son commerce extérieur mais aussi par les mouvements de capitaux et les migrations de main-d'œuvre.

A. Commerce extérieur.

La Bavière a traditionnellement un surplus dans sa balance commerciale avec l'Autriche, la Suisse et la France ; le léger déficit avec l'Italie s'est transformé en 1973 en un léger surplus, sous l'effet de l'expansion rapide des importations italiennes.

Le commerce extérieur de la Bavière avec l'Autriche et l'Italie est particulièrement important, par rapport au commerce extérieur de la République Fédérale avec ces deux pays et à l'ensemble du commerce extérieur de la Bavière. Ainsi, 40 % des importations allemandes en provenance de l'Autriche proviennent de la Bavière. La Bavière reçoit aussi presque un quart des importations allemandes en provenance de l'Italie.

L'analyse des données statistiques indique que ces échanges portent surtout sur les biens d'équipement et les biens de consommation et montre le rôle important joué par la Bavière — et Munich en particulier — comme point d'entrée et de distribution du commerce allemand avec l'Autriche et l'Italie.

La Bavière occupe une place moins importante dans le commerce avec la Suisse et la France.

La part de la Bavière dans le commerce Allemagne - Suisse n'est que légèrement supérieure à la part de la Bavière dans le commerce extérieur allemand et, pour la France, les pourcentages sont légèrement inférieurs à la moyenne.

B. Les investissements.

Les investissements directs à l'étranger à partir de la Bavière se sont élevés à 2,6 milliards de DM entre 1962-1973, dont 520 millions de DM en Suisse et 433 millions de DM en Autriche. Avec plus de 900 millions de DM, la Suisse et l'Autriche ont reçu environ 45 % des investissements bavarois en Europe. Les investissements de la Bavière en France et en Italie ont été plus faibles, avec 193 et 177 millions de DM entre 1962 et 1973.

Le montant des investissements directs de l'étranger en Bavière pendant cette même période s'est également élevé à environ 2,6 milliards de DM dont presque un milliard de DM pour les seuls investissements américains. Les investissements de sociétés suisses viennent en deuxième position avec 580 millions de DM, environ le même montant que les investissements bavarois en Suisse. Par contre, les investissements directs autrichiens en Bavière ne se sont élevés qu'à 40 millions de DM (Italie 206 millions de DM, France 90 millions de DM).

Il est intéressant de noter que les investissements allemands et suisses ont pour objet aussi bien la création d'unités de production que le développement des canaux de distribution nécessaires aux exportations, alors que dans le cas des investissements autrichiens — et aussi italiens et français d'ailleurs — il s'agit presque uniquement de créer des filiales commerciales.

C. Les migrations de main-d'œuvre.

Parmi les régions étudiées, c'est la Bavière qui a le plus grand poids économique. Depuis 1948, elle a connu une industrialisation et un développement économique rapides et a ainsi exercé une forte attraction sur la main-d'œuvre des régions frontalières autrichiennes.

LE ROLE DE LA BAVIÈRE ET DE MUNICH SUR LE PLAN FINANCIER

Le système bancaire et financier allemand est nettement plus décentralisé sur le plan géographique que le système français ou anglais. Mais les grandes banques commerciales, qui ont des réseaux couvrant tout le pays, jouent un rôle dominant en ce qui concerne la grande industrie et les marchés de capitaux. Aussi, aucune ville ne saurait disputer la prééminence de Francfort comme capitale financière et monétaire de la République Fédérale.

Néanmoins des institutions d'origine régionale (Länder) et notamment les caisses d'épargne, ont un rôle important, parfois aussi au niveau national. Il existe aussi, à côté de Francfort, plusieurs centres financiers spécialisés ou régionaux.

Parmi les différents Länder, c'est la Bavière qui a le système bancaire et financier autonome le plus fort. Ceci s'explique d'une part par l'existence de deux grands instituts hypothécaires (Bayerische Vereinsbank et Bayerische Hypothekenbank), dont les ressources ne sont pas beaucoup plus limitées que celles des « grandes », et d'autre part l'existence d'un très grand nombre de banques ou banquiers privés, qui ont pratiquement disparu dans le reste de la République Fédérale.

Le caractère particulier du système bancaire bavarois joue un certain rôle dans le développement économique de la Bavière (et notamment en ce qui concerne la petite et moyenne industrie). Aussi, les banques bavaroises ont tendance à maintenir des contacts directs (sans passer par Francfort) avec certaines places étrangères, dont la plus importante est Zurich. Néanmoins, le particularisme du système financier bavarois ou le potentiel des ressources proprement locales ne doivent pas être exagérés. Les décisions concernant les grands investissements et les grandes émissions sur le marché des capitaux se situent dans un contexte national (aussi pour les banques bavaroises) et non pas régional. En d'autres termes encore, la Bavière dispose d'un système bancaire étendu qui a permis un développement économique soutenu et décentralisé, mais l'importance du facteur financier ne va pas au-delà du potentiel économique réel de la Bavière.

L'Autriche

POTENTIEL DE L'ÉCONOMIE AUTRICHIENNE

La performance de l'économie autrichienne depuis le rétablissement de l'indépendance du pays a été remarquable du point de vue de :

- la croissance économique ;
- l'emploi ;
- la stabilité des prix ;
- la paix sociale ;
- les exportations et la balance des paiements.

Le pays a su tirer profit de la conjoncture internationale favorable et des institutions paritaires (capital-travail), qui sont uniques en Europe, pour un développement harmonieux.

L'économie autrichienne, néanmoins, n'est pas sans problèmes, et la comparaison avec ses deux riches voisins, l'Allemagne et la Suisse (qui sont souvent considérés comme des exemples à imiter), n'a pas toujours été favorable. Les principaux problèmes ou contraintes sont les suivants :

- structure géographique (forme du pays et topologie) qui encourage une évolution « centrifuge » et rend l'intégration économique du pays plus difficile ;
- marché intérieur limité et très forte dépendance des marchés extérieurs ;
- tendance vers un certain conservatisme (donc peur d'initiatives qui peuvent changer les structures économiques et industrielles) ;
- prédominance du secteur nationalisé dans l'industrie.

RELATIONS ÉCONOMIQUES AVEC LES PAYS VOISINS

A. Commerce extérieur.

Le commerce avec l'Allemagne est particulièrement important pour l'Autriche : 42 % des importations et 22 % des exportations en 1972, contre 40 % et 27 % en 1959, c'est-à-dire avant l'établissement de la CEE et de l'A E L E. Les échanges avec la Suisse se sont au contraire développés plus rapidement depuis 1959 et représentaient, en 1972, 11,5 % des exportations (4,5 % en 1959) et 7,3 % des importations autrichiennes (4,5 % en 1959).

B. Investissements étrangers.

La position de l'Autriche par rapport aux investissements étrangers est caractérisée par une certaine dualité. Les investissements étrangers sont *de facto* limités dans certains secteurs en raison du contrôle de l'Etat ou de certaines restrictions générales, par exemple l'impossibilité de créer de nouvelles banques. D'autre part, les investissements étrangers ont été accueillis favorablement à cause de l'apport de capital et du transfert de *know-how* qu'ils représentaient.

Le capital nominal des sociétés à capitaux étrangers s'est élevé en 1970 à 16 milliards de Sch. dont 9 milliards dans l'industrie et le reste dans le commerce, les transports et d'autres services. Dans l'industrie, 22 % des effectifs sont employés par des sociétés avec participation ou contrôle étranger. Certaines sociétés suisses ou allemandes détiennent entre 30 % et 25 % des capitaux étrangers investis en Autriche.

C. Balance des paiements internationaux.

L'interdépendance économique apparaît aussi à travers les statistiques des paiements internationaux. Ainsi, par exemple, l'Allemagne et la Suisse représentent respectivement 40 % et 13 % des paiements effectués au titre de la balance des paiements courants et des capitaux à long terme de l'Autriche.

LES POLES DE DÉVELOPPEMENT EN AUTRICHE

La géographie et l'histoire ont fortement influencé la structure actuelle de l'économie autrichienne. Les premières régions industrialisées étaient situées à l'Est (Vienne et Niederösterreich) et au Sud (Steiermark). Les Länder à l'Ouest et au Centre étaient traditionnellement plus agricoles et moins développés. Depuis la fin de la guerre, par contre, ces régions ont connu une évolution plus favorable et des taux d'expansion supérieurs à la moyenne.

Parmi les causes de ce renversement des rôles, on peut citer les suivantes :

- proximité des frontières et marchés ouverts vers l'Ouest, à la différence de frontières et marchés qui se sont refermés à l'Est ;
- réserves de main-d'œuvre en provenance de l'agriculture ;
- développement rapide du tourisme (proximité de l'Allemagne) ;
- absence d'industries traditionnelles — pouvant entraîner des difficultés de reconversion — et part plus faible de l'industrie nationalisée.

D'après certaines prévisions, les avantages des Länder à l'Ouest (Vorarlberg, Tyrol, Salzbourg) sur le plan des réserves de main-d'œuvre vont diminuer pendant les années à venir ; ceci pourrait aussi diminuer l'écart dans les taux d'expansion.

Il existe des différences considérables parmi les différents Länder du point de vue de leur structure économique, orientation géographique et potentiel économique. Le centre de gravité du pays se trouve à l'Est de Salzbourg. Tandis que l'économie de l'Autriche dans son ensemble « tourne vers l'Ouest », à l'intérieur du pays, les lignes de force vont vers le Centre et vers l'Est.

Les régions économiques du pays correspondent assez fidèlement aux subdivisions politiques (Länder) :

- **Vorarlberg** : la part du Vorarlberg dans le PIB n'est que 4,1 % (la plus faible, à part le Burgenland), mais, depuis plusieurs années, le Vorarlberg connaît le taux d'expansion du PIB et de l'emploi le plus rapide en Autriche. Parmi les industries qui se sont fortement développées depuis la guerre, le textile est peut-être le mieux connu : le textile, aussi bien que les autres industries du Vorarlberg, a un taux d'exportation élevé. La proximité géographique a créé des liens assez étroits avec notamment la Suisse. Une étude de l'O I W F a montré, néanmoins, que le commerce extérieur du Vorarlberg est peu influencé par la proximité géographique. Aussi, l'économie du Vorarlberg est beaucoup plus tournée vers l'Est en Autriche qu'on ne le pense en général. En comparaison des autres régions qui font partie de l'étude, le potentiel économique du Vorarlberg est très faible.

— **Tyrol** : en termes de PIB, le potentiel du Tyrol est un peu plus important (7,4 % du total national). Le principal secteur économique du Tyrol est le tourisme (25 % de la valeur ajoutée du tourisme en Autriche). C'est au Tyrol que l'on rencontre la volonté politique la plus articulée de promouvoir un développement économique régional allant au-delà des frontières nationales. Mais l'intégration économique avec la Bavière et avec l'Italie se manifeste avant tout dans le domaine du tourisme, et seulement dans une mesure beaucoup plus faible, dans la production industrielle. Les industries de pointe du Tyrol (Planseewerke, Swarovski, etc.) exportent dans des marchés qui se situent bien au-delà des régions directement limitrophes. L'attraction de la Bavière, et notamment de Munich, reste très forte pour la main-d'œuvre (y compris les diplômés de l'Université d'Innsbruck) et aussi sur le plan culturel.

— **Salzbourg** : tandis que le Tyrol est le principal point de passage dans le flux des touristes allemands vers le Sud, Salzbourg, à part son importance touristique, est devenue une porte d'entrée importante vers l'Ouest. Il faut noter deux développements dans ce contexte : d'une part, des firmes allemandes se sont établies à Salzbourg afin d'être à l'intérieur de l'A E L E (cette considération a perdu de son importance avec le temps), d'autre part, Salzbourg est un centre important pour les maisons spécialisées dans le commerce extérieur, notamment avec l'Allemagne.

De nombreuses maisons de transport international, des représentants généraux (par exemple Volkswagen), etc., ont leur siège à Salzbourg. Néanmoins, le potentiel économique de Salzbourg reste limité (6 % du PIB national en 1971). Bien que la densité industrielle ne soit pas encore très élevée, l'expansion industrielle (et l'intégration industrielle avec la Bavière) connaît les mêmes barrières qu'au Tyrol et au Vorarlberg. Les conditions naturelles ne favorisent pas la « grande industrie » ou les grandes concentrations industrielles. Aussi, l'industrialisation de ces Länder ne devra pas se faire aux dépens de l'environnement, qui est la base du tourisme : la valeur ajoutée du tourisme dans ces trois Länder représente environ 45 % du total national, contre environ 16 % seulement pour leur part du PIB de l'Autriche.

— **Oberösterreich** : l'Oberösterreich, qui avant la guerre était encore une région avant tout agricole, s'est fortement industrialisée dans la période d'après-guerre. Le taux de croissance du PIB est supérieur à la moyenne autrichienne, bien qu'il soit un peu moins élevé que dans les trois Länder de l'Ouest. Le poids économique de l'Oberösterreich (16 % du PIB autrichien) est presque aussi élevé que celui du Tyrol, de Salzbourg et du Vorarlberg ensemble. Il est en train de devenir le Land le plus industrialisé de l'Autriche. En 1971, sa production industrielle représentait déjà 21 % du total autrichien.

Linz, la capitale de l'Oberösterreich, abrite le siège de la VOEST-Alpine, de loin le plus grand complexe industriel en Autriche (effectif environ 60.000, dont presque la moitié en Oberösterreich).

L'Oberösterreich continuera à jouer un rôle important dans l'expansion économique et industrielle de l'Autriche. Les principaux facteurs qui vont favoriser ce développement sont les suivants :

- la position géographique du Land, qui permettra de développer un axe économique vers l'Ouest (Bavière) et vers l'Est (Niederösterreich et Vienne) ;
 - le dynamisme des sociétés déjà établies en Oberösterreich, dont la VOEST est la plus importante ; avant la fusion avec l'Alpine, les exportations représentaient 60 % du chiffre d'affaires de la VOEST ;
 - l'abondance relative de moyens de production (comparée à la Bavière) : espace et main-d'œuvre ;
 - l'amélioration des voies de communication vers l'Ouest et vers l'Est (Canal Rhin-Main-Donau).
- **Niederösterreich et Vienne** : la région Vienne-Niederösterreich représente encore 46 % du PIB de l'Autriche, et 45 % de la production industrielle du pays. Par contre, le taux d'expansion de cette région (et notamment de Vienne) est inférieur à la moyenne nationale. L'importance de cette région comme marché et fournisseur, doit être appréciée dans le contexte de l'économie nationale. L'éloignement de l'Ouest a été un frein au développement de Vienne et de ses environs depuis la guerre, tandis que les échanges Est-Ouest restent trop limités pour donner une forte impulsion au développement économique.
- D'après les prévisions démographiques citées plus haut, la disparité dans la croissance entre l'Est et l'Ouest de l'Autriche pourrait diminuer à l'avenir. Néanmoins, il est peu probable que, dans un avenir prévisible, il puisse y avoir un renversement de la direction des principales impulsions économiques (Ouest-Est).

La Vénétie

ACTIVITÉ

L'activité de la Vénétie a connu dans la dernière décennie une mutation rapide. Pays agricole, elle a accueilli le développement excédentaire des industries mécaniques du Nord-Ouest de l'Italie. La lagune de Venise, cul-de-sac du long canal maritime à l'intérieur des terres qu'est l'Adriatique, est devenue le siège d'une importante industrie chimique sur l'eau. On note aussi une industrie textile puissante à Vicenza, mécanique à Conegliano.

Les caractères statistiques de la Vénétie correspondent à peu près à ceux de la moyenne de l'Italie. Étant donné l'hétérogénéité contrastée de l'Italie, c'est dire l'originalité de la Vénétie.

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE RÉGIONAL - PROBLÈME DE VENISE

Il semble qu'à l'heure actuelle, la situation ait évolué jusqu'à un point d'équilibre instable :

- **équilibre entre société rurale et société industrielle,**
- **équilibre urbain**, car, à la différence d'autres régions italiennes polarisées autour de leur capitale, la Vénétie s'articule autour d'un réseau équilibré de villes moyennes.
Se posent à la fois le problème de chaque ville, après une période de croissance accélérée, et celui de leur poids relatif avec le développement des industries lagunaires de Mestre, Porto Marghera,
- **équilibre hydrologique** : la campagne est équipée d'un système de drainage, datant parfois des Romains, remarquable. L'équilibre écologique de la lagune a été rompu par les activités industrielles, mettant en péril l'héritage historique de Venise.

Les efforts des planificateurs tendent en conséquence à répartir l'activité sur l'ensemble de la province et ses multiples centres, en essayant notamment de développer l'emploi industriel dans le Sud de la Vénétie, qui constitue pour la province son propre Mezzogiorno.

Le problème de Venise compte deux aspects complémentaires :

- l'activité industrielle du bord de lagune a attiré un grand nombre de travailleurs ; une diminution de l'activité poserait donc un problème social grave ;
- le centre historique est physico-chimiquement en péril. Il connaît par ailleurs une perte d'habitants et d'activité autre que touristique. Il faut lui redonner vie.

Une solution est de développer massivement l'activité portuaire de Venise, activité sans inconvénient écologique notoire, comme une reconversion partielle de l'industrie existante, ainsi que la réparation navale. Cette évolution sera bientôt nécessaire, car l'application de la loi spéciale sur Venise peut freiner les investissements industriels, c'est-à-dire à terme amener une diminution d'activité. Compte tenu des problèmes portuaires italiens, qui amènent les industriels lombards à utiliser de façon croissante les ports du Rhin, la création d'un port actif à Venise répondrait sans doute à une forte demande.

LA VÉNÉTIE ET L'ITALIE

Le développement industriel a surtout été le fait d'entreprises extérieures à la région. Leur dynamisme a soumis les petites entreprises locales à une dure concurrence, les milieux régionaux souhaiteraient donc développer une politique plus autonome par rapport aux puissantes régions du Nord-Ouest : activité portuaire « tous azimuts », relations avec d'autres régions.

Le projet portuaire s'accompagne d'un projet de canal suivant le cours du Pô, et mettant Milan en liaison fluviale avec la mer.

Une partie des équipements existe déjà, et pourrait permettre une réalisation complète relativement rapide et peu onéreuse.

Les milieux de planification régionale attendent de ce projet une industrialisation linéaire induite. Le problème demeure de l'introduction d'un mode de transport fort mal utilisé hors de l'Europe rhénane.

RELATIONS INTERNATIONALES

Historiquement et géographiquement, la Vénétie est point de passage entre l'Italie et le Centre et l'Est de l'Europe. Ce rôle peut être amplifié par l'asphyxie du port de Trieste, jadis débouché méditerranéen de l'empire austro-hongrois, aujourd'hui détaché de son arrière-pays.

Venise est ainsi la tête de l'oléoduc qui alimente tout le Sud de l'Allemagne, et les échanges avec les pays de l'Est, dont l'ensemble des milieux économiques et industriels s'attendent à ce qu'ils croissent fortement dans les années à venir, se font par la Vénétie Julienne.

Complémentairement aux intentions de développer l'activité portuaire à destination de la plaine du Pô, la Vénétie entend resserrer ses liens avec d'autres régions, Allemagne du Sud en particulier. Divers projets d'infrastructures de transport sont évoqués. L'autoroute Vérone-Innsbruck par

le Brenner est déjà réalisée. Par contre, outre un projet de train à grande vitesse dont on ne peut envisager le financement proche, la récente décision de ralentir le programme autoroutier italien met en cause la réalisation de l'autoroute Venise-Munich. Celle-ci est vivement souhaitée par les milieux économiques bavarois, qui se déclarent prêts à financer seuls l'intégralité du projet. La rentabilité financière du projet considéré en soi est douteuse. Il faut donc en déduire qu'il présente pour la Bavière un intérêt stratégique, compte tenu de ses relations avec le reste de l'Allemagne, de ses perspectives d'investissement et de ses problèmes de main-d'œuvre.

Du point de vue vénétien, il s'agit d'une alternative aux relations avec la Lombardie, le projet, justifié par les seules relations avec la Bavière, ayant pour retombées annexes de faciliter les rapports avec la Suisse, l'Autriche et au-delà, les pays de l'Est.

Mais les ressources nécessaires à ces réalisations semblent largement extérieures à la région, qui n'espère ainsi échapper au statut de zone dominée qu'en mettant en opposition les influences dominantes concurrentes.

La Lombardie

ACTIVITÉ

L'activité industrielle représente 55 % du revenu brut de la Lombardie, et 29 % de l'ensemble de la production industrielle de l'ensemble de l'Italie. L'industrie y est assez diversifiée, avec la base historique de l'industrie textile, en cours de modernisation, la construction mécanique (Autobianchi, Alfa-Roméo ont leur centre à Milan), électroménager, industrie chimique, électronique.

La structure industrielle est marquée, à côté de grandes firmes, par l'importance des petites et moyennes entreprises, qui forment un tissu serré d'échanges, de sous-traitance, et constituent par rapport aux grandes firmes un milieu professionnel différencié. Mais, bien que cela n'apparaisse pas directement à travers la seule lecture des statistiques d'emplois tertiaires, la Lombardie est le siège d'une forte activité bancaire et financière, qui en fait la capitale financière de l'Italie. La bourse de Milan est la plus importante du pays, les réseaux internationaux dans lesquels sont introduites les banques milanaïses font de la capitale de la Lombardie une des principales places européennes. Ce fait est à rapprocher de l'étroitesse du marché financier national, de l'absence de banques d'affaires comparables aux groupes financiers qui renforcent le rôle des mouvements financiers internationaux.

La concentration d'entreprises a suscité, en outre, le développement d'un important secteur tertiaire : comptabilité, informatique, bureaux d'études, etc.

Mais l'activité n'est pas uniformément répartie sur le territoire régional.

La zone montagnaise du Nord n'abrite qu'un million d'habitants sur un total de huit*, tandis que la ville de Milan fait face à des problèmes d'engorgement.

■ ■ ■

* La Lombardie est ainsi plus peuplée que l'ensemble de la Suisse.

La mise en place des instances régionales, sans amoindrir la fonction de capitale régionale de Milan, pourrait faciliter l'instauration d'une planification territoriale, visant notamment à déconcentrer certaines entreprises milanaïses, par la création de zones industrielles, et à doter les montagnes d'activités d'industrie légère pour freiner leur dépeuplement.

MILAN

Milan comptait 1.700.000 habitants en 1970, soit près d'un habitant de la région sur quatre. La ville a crû, en même temps que l'activité industrielle, par apport de main-d'œuvre du Mezzogiorno. Les problèmes urbains, logement, transports, équipements collectifs, restent aigus.

Par sa taille, le nombre et les caractéristiques de ses emplois, Milan s'identifie en quelque sorte à la région, où se concentre le pouvoir économique et politique régional.

L'activité industrielle est importante, mais se concentrent particulièrement à Milan les activités qui se prêtent le mieux à la centralisation : les activités financières. Milan est notamment le siège de la Banque Commerciale Italienne, sous contrôle de l'Etat par l'intermédiaire de l'IRI, et de nombreuses banques privées. Milan entend promouvoir une image de ville mondiale, en relations économiques et institutionnelles (congrès des Maires réunis à l'occasion de la Foire de Milan) avec les plus grandes métropoles.

LA LOMBARDIE ET L'ITALIE

Les milieux dirigeants de la Lombardie estiment que la région a été la « locomotive » de la croissance économique du pays. Ils réclament en conséquence une certaine autonomie de manœuvre, et même de stratégie par rapport au pouvoir politique romain. Alors que les intentions affirmées de l'Etat sont de favoriser le rééquilibrage des activités dans un sens Nord-Sud, les directions tendanciennes de diffusion de l'industrie milanaise sont dans le sens Ouest-Est, le développement sur place semblant avoir atteint ses limites. Ainsi une grosse part de l'industrie de l'électroménager, d'ailleurs fortement exportatrice, est-elle située en Vénétie et en Frioul-Vénétie-Julienne.

Mais les plus grandes possibilités semblent être dans le développement le long de la plaine du Pô, vers l'Emilie Romagne, qui devrait connaître une croissance économique, et singulièrement industrielle, notable dans les prochaines années. Certes, la nécessité du développement du Midi n'est pas niée. Mais elle n'est envisagée que dans un contexte international, notamment à travers le fonds européen de développement régional, l'Italie (du Nord) étant censée ne pas pouvoir faire seule face à ce problème.

La place de l'économie lombarde dans la communauté nationale l'empêche néanmoins d'avoir avec le pouvoir central une position contradictoire: L'Etat joue un rôle de régulateur, notamment par ses instructions d'investir dans le Midi transmises aux entreprises étatisées et par ses incitations économiques et fiscales pour y encourager les entreprises privées. Face à cette tendance, Milan entend maintenir son activité, en freinant la croissance démographique par apport du Midi, répartissant mieux les emplois dans l'ensemble régional, et conserver la partie la plus sophistiquée et techniquement avancée des productions industrielles.

RELATIONS INTERNATIONALES

De par ses fonctions bancaires, Milan est historiquement en rapport avec les grandes villes étrangères (les banques de la cité de Londres ont pour adresse Lombard Street).

Certes, les relations de voisinage immédiat ne sont pas négligeables. La Suisse italianophone est en relations économiques et culturelles centennaires avec la Lombardie. Plus concrètement, Lugano est le lieu privilégié de drainage de capitaux italiens à la recherche de placements sûrs, qui s'avèrent d'ailleurs souvent être des placements en Italie par l'intermédiaire de sociétés de financement.

Les instances régionales, amenées à exercer une certaine influence sur les investissements publics, en matière d'infrastructures de transport notamment, sont en contact avec d'autres régions européennes, à l'occasion du Congrès des régions de l'Arc alpin par exemple. Face à une proposition baravo-tyrolienne de liaison Munich-Milan, la Lombardie a préféré élargir le cadre de travail à l'ensemble des problèmes de développement des économies alpines, entendant par là préserver son autonomie de décision.

De même, à travers les réseaux bancaires comme à travers les réseaux commerciaux d'import-export, c'est à l'échelle mondiale que se situent les contacts extérieurs de Milan. En particulier, les pays étrangers sont considérés globalement comme des marchés ou des fournisseurs, mais l'échelle régionale ne semble pas ici être prise en compte. Il est possible que, face à l'ensemble dynamique de la Sud-Bavière et de l'Autriche occidentale, les relations de la Lombardie s'expriment en termes de concurrence, le milieu industriel local se prêtant assez bien aux prises de participation ou de contrôle par des capitaux allemands. Mais la Lombardie ne semble pas développer de projet de rayonnement particulier en direction de la zone Suisse-Europe médiane.

Le Piémont

ACTIVITÉ

L'activité piémontaise est fortement marquée par l'industrie mécanique. Turin est le siège de la FIAT, première entreprise italienne par le chiffre d'affaires, qui emploie 150.000 personnes dans le Piémont sur un effectif total de 200.000, et autour de qui s'articule un grand nombre d'entreprises de sous-traitance, dont certaines très importantes.

Après avoir connu un développement spectaculaire (la production de FIAT est passée de 100.000 voitures en 1950 à 500.000 en 1960 et 1.400.000 en 1970), l'industrie automobile est aujourd'hui confrontée à une crise de croissance, d'ailleurs prévisible depuis longtemps (relative saturation du marché européen de première acquisition, taux de croissance prévisible de la production passant de 7 % à 3 %), mais récemment aggravée par la « crise de l'énergie ».

Une réponse partielle à ce problème a été, pour FIAT, le développement des filiales étrangères, qui en fait, en tendance sinon dès à présent, une firme multinationale à base italienne.

Le problème de l'industrie piémontaise est aujourd'hui celui de la diversification, par rapport à la quasi-mono-industrie automobile. Des atouts non négligeables existent en ce sens : le Piémont est aussi le siège d'Olivetti, et la combinaison de l'électronique et de la mécanique pourrait donner un nouvel essor à la production de machines-outils à commande numérique, par exemple. FIAT possède en outre des filiales dans divers secteurs, et entend développer son activité de production d'usines et d'équipements clés en mains.

LA VILLE DE TURIN

Turin, capitale historique du Piémont — et qui fut la première capitale politique de l'Italie unifiée — a été fortement marquée par le développement de l'industrie, dont les établissements ceinturent la ville. Elle compte aujourd'hui 1.200.000 habitants. Une part importante de la croissance a été réalisée par l'arrivée massive de main-d'œuvre du Midi, d'origine rurale et culturellement très différente de la population piémontaise. Les problèmes de logement, d'équipements collectifs et de transports restent encore très aigus, et l'objectif semble aujourd'hui de stopper la croissance de la ville, menacée d'asphyxie, en déconcentrant une partie de l'activité vers l'ensemble du Piémont.

LE PIÉMONT ET L'ITALIE

La FIAT est confrontée à un double problème :

- employeur principal de Turin et du Piémont, elle est gestionnaire de fait des rapports sociaux locaux. Il convient donc de maintenir le niveau d'emplois et de revenus, d'assurer les reconversions et modernisations nécessaires. Néanmoins, les problèmes urbains, l'intensification des conflits sociaux incitent à freiner la croissance piémontaise ;
- par sa taille et son imbrication avec l'ensemble de l'économie italienne, FIAT est partie prenante à l'équilibre de l'ensemble de la structure sociale italienne. Elle est donc convenue, selon un accord explicite avec les syndicats qui avaient mis ce problème au premier rang de leurs revendications, de développer considérablement son implantation dans le Sud, en maintenant stable l'activité du Nord. On peut penser que le Piémont continuera d'être le siège des services centraux, des centres de recherche, des productions à haute technologie et demandant une main-d'œuvre qualifiée.

Les relations du Piémont avec les autres régions du Nord de l'Italie sont marquées par les caractéristiques notamment industrielles du Piémont, et la Lombardie, place tertiaire et financière, avec une activité industrielle plus diversifiée, est plus éloignée du Piémont que ne le laisse croire l'examen d'une carte. Le Piémont entend maintenir à cet égard son originalité, qui se marque notamment par une conception différente des relations économiques avec les régions étrangères voisines.

RELATIONS INTERNATIONALES

En tant qu'industrie exportatrice et que firme multinationale, l'industrie automobile et mécanique piémontaise a une stratégie mondiale. De ce point de vue, toute ouverture vers l'Europe est favorable à FIAT. Mais, à cette échelle, les pays étrangers, notamment l'Allemagne, la Suisse, la France, apparaissent comme des marchés nationaux, sans que ces régions plus voisines de Turin donnent lieu à des relations privilégiées.

Par contre, dans les petites industries mécaniques comme dans certains milieux technocratiques, l'idée d'une coopération avec les régions voisines semble vivace. Elle s'alimente d'une tradition historique et culturelle.

Mais l'aire géographique envisagée se limite aux pays alpins proches (région Rhône-Alpes, lac de Genève...), certains efforts sont mis en œuvre pour :

- développer les échanges inter-industriels entre petites et moyennes entreprises pour élever le niveau technique et accéder à des économies d'échelle, dans le domaine de l'électromécanique notamment,
- accroître les échanges commerciaux, susciter les joint-ventures ou les participations croisées, rapprocher les chambres de commerce de Grenoble, Chambéry et du Piémont, etc.,
- améliorer les infrastructures de transport, avec notamment plusieurs projets de percement des Alpes, et envisager des aménagements touristiques coordonnés.

Ces intentions, qui envisagent une zone de coopération nettement limitée par rapport à l'ensemble Suisse-Europe médiane, s'articulent difficilement avec celles de la grande industrie, tant française (chimie et métallurgie

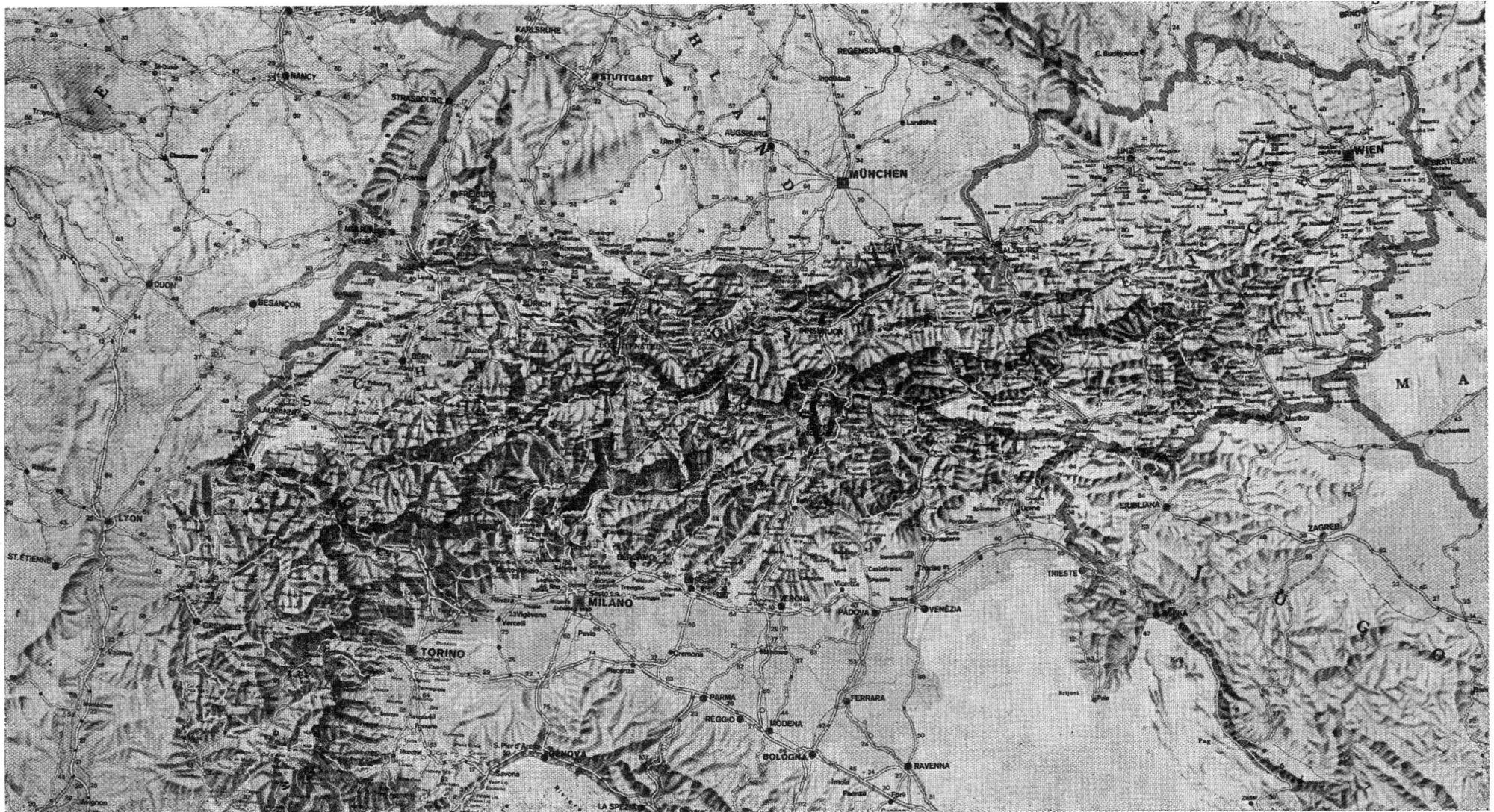
de Rhône-Alpes) qu'italienne. On peut néanmoins entrevoir une convergence des points de vue quant à l'utilisation du port de Marseille-Fos, dans la mesure où les liaisons terrestres seraient améliorées et où une coordination serait mise en place avec le port de Gène, qui arrive à saturation.

Mais l'établissement de rapports particuliers avec Zurich, Stuttgart, Munich ou Innsbruck ne semble ressortir des stratégies ni des grandes entreprises, ni des P M E, ni des populations locales et des instances politiques.

IV
ANNEXES

ANNEXE 1

L'EUROPE MÉDIANE (carte physique)



L'EUROPE MÉDIANE (régions et unités administratives)



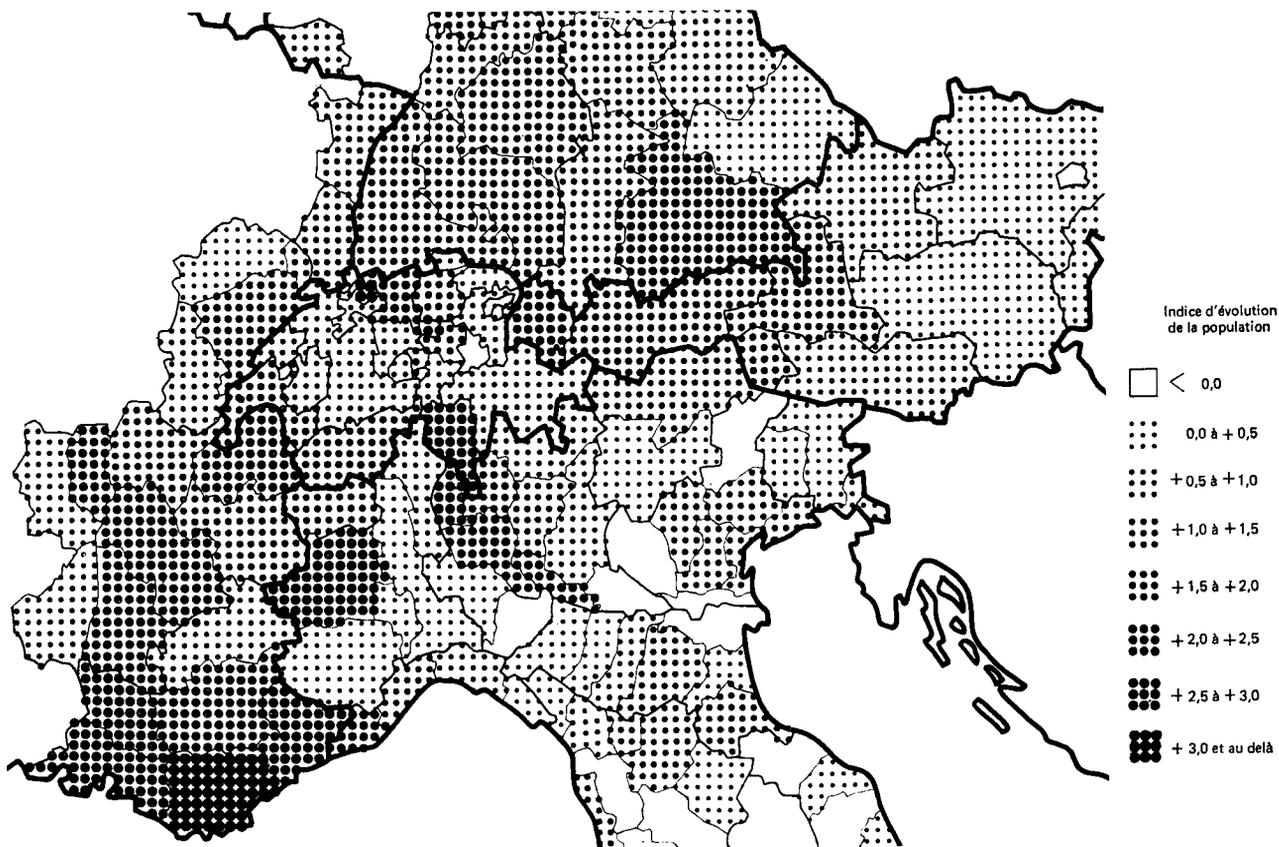
POPULATION

Evolution et structures											
Régions	Population 1960 (milliers)	Population 1970 (milliers)	Evolution 1960-1970 (pourcentage)	Part du mouvement naturel	Part du mouvement migratoire	Densité 1960	Densité 1970	% Population en 1960 Population du pays	% Population en 1970 Population du pays	% Population 24 ans en 1970 ∇	% Population de 24 à 64 ans en 1970 ∧
Alsace	1.301	1.454	11,8	7,2	4,6	157	175	2,8	2,8	41,9	11,7
Franche-Comté	920	1.026	11,5	8,8	2,7	57	63	2	2	39,7	15,3
Rhône-Alpes	3.962	4.592	15,9	7,3	8,6	91	105	8,6	9	38,9	13,2
Provence	2.780	3.408	22,9	4,6	18,3	74	90	6	6,7	33,2	17,1
Bade-Wurtemberg	7.727	8.954	15,3	7	8,3	216	249	13,8	14,7	36,7	12,4
Bavière	9.495	10.561	11,3	5,4	5,9	135	150	16,9	17,3	35,5	13,8
Piémont	5.637	6.426	13,7	1,4	12,3	165	189	11,2	11,7	32,4	12,7
Lombardie	7.260	8.443	16,1	7,2	8,9	305	354	14,5	15,4	35,4	10,7
Nord-Est de l'Italie	5.823	6.199	6,4	8,5	-2,1	146	156	11,6	11,3	38,1	10,5
Suisse	5.429	6.270	15,5	9,3	6,2	131	152	100	100	* 31,8	9,4
Autriche	*** 7.074	*** 7.456	5,4	4,8	0,6	84	89	100	100	38,4	14,2
France	45.904	51.030	11,2	6,8	4,4	84	94	100	100	39,6	13,3
Allemagne	55.958	60.988	9,4	4,9	4,5	225	246	100	100	34,9	14,1
Italie	50.188	54.683	8,8	8,8	0	167	182	100	100	38,3	10,9

* : 0 à 19 ans.
** : 19 à 64 ans.
*** : 1961 et 1971.

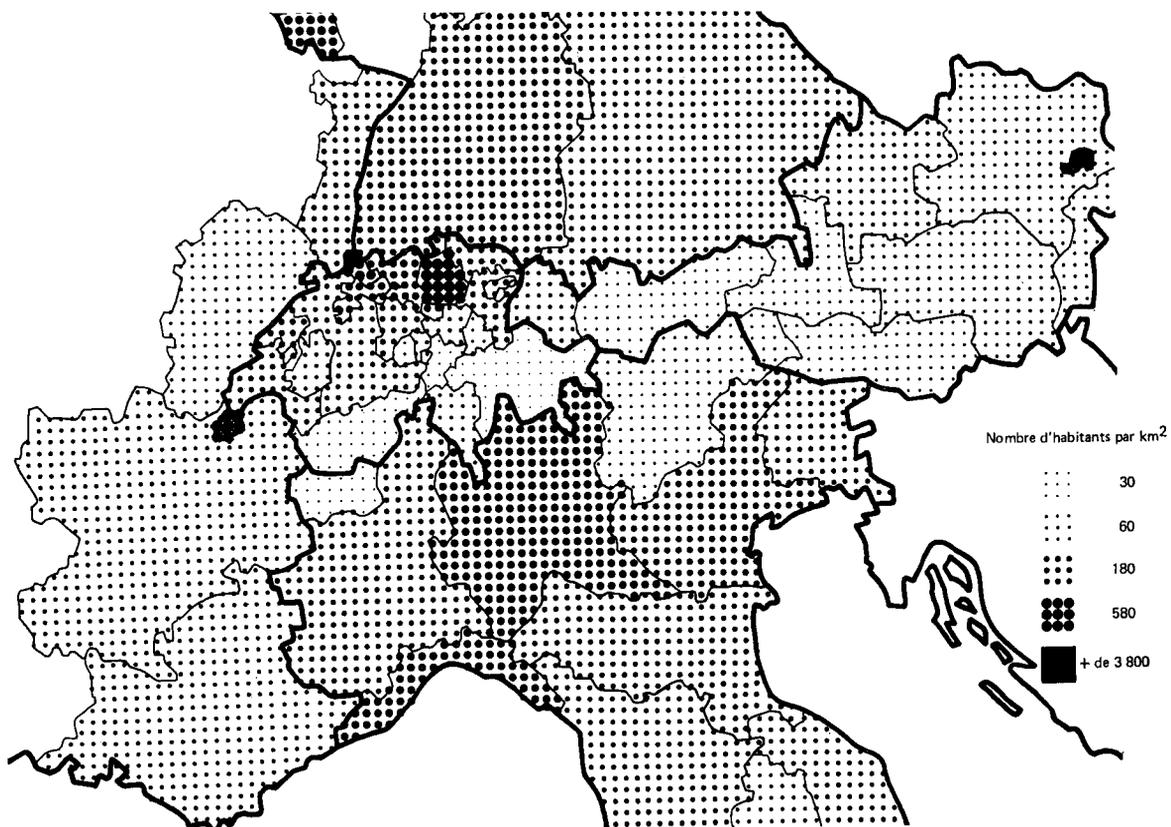
Population active en 1970.										
Régions	Taux d'activité (pourcentage)	Population active totale employée (en milliers)	Répartition						Taux de chômage (pourcentage)	Spécificité industrielle
			Agriculture (en milliers)	%	Industrie (en milliers)	%	Services (en milliers)	%		
Alsace	41,3	538	52	9,7	260	48,3	226	42	0,3	120
Franche-Comté	38,7	356	62	17,4	166	46,6	128	36	0,8	115,6
Rhône-Alpes	46,9	1.857	173	9,3	915	49,2	771	41,5	1,4	122,1
Provence	45,1	1.255	112	8,9	410	32,6	736	58,5	3,2	80,9
Bade-Wurtemberg	47,0	3.632	301	8,3	2.075	57,1	1.257	34,6	0,1	112,4
Bavière	46,6	4.421	640	14,5	2.125	48	1.657	37,5	0,3	94,5
Nord-Ouest de l'Italie	42,3	2.387	315	13,2	1.207	50,6	865	36,2	1,8	115,5
Lombardie	44,2	3.208	194	6,1	1.960	61,1	1.053	32,8	1,3	139,5
Nord-Est de l'Italie	36,8	2.140	341	15,9	997	46,6	802	37,5	1,9	106,1
Suisse	47,9	3.005	229	7,6	1.452	48,3	1.324	44,1	0,0	100
Autriche	41,9	3.098	435	14,0	1.323	42,7	1.340	43,3	1,8	100
France	44,0	20.212	2.481	12,2	8.150	40,3	9.600	47,5	1,5	100
Allemagne	42,0	23.521	1.951	8,3	11.944	50,8	9.625	40,9	0,2	100
Italie	37,0	18.583	3.632	19,5	8.140	43,8	6.810	36,7	2,7	100

Evolution des densités des populations de 1960 à 1970.



Source : Raumordnungsbericht 1972 der Bundesregierung.

Densité des populations en 1971.



Source : Europa - Kaufkraftkarte 1972.

EMPLOI, SALAIRES, PRODUCTION

Répartition des emplois en 1969 (hors Bâtiment et Travaux publics) en %.

Branches industrielles Régions	Energie	Minerais métalliques	Produits minéraux non métalliques	Produits chimiques	Fabrications métalliques et mécaniques	Produits alimentaires Boissons-Tabac	Textiles - Vêtements Cuir	Papier - Impression	Autres produits
Alsace	3,3	8,1	3,7	10,1	29,9	9,4	22,2	6,8	6,5
Franche-Comté	1,6	11,9	2,3	2,3	51,7	5,7	9,9	2,4	12,2
Rhône-Alpes	4,5	12,4	3,4	7,3	31,6	5,4	21,9	5,3	8,2
Provence	12,4	4,5	6,7	11,4	26,2	16,1	8,7	6,3	7,8
Bade-Wurtemberg	0,1	1,3	3,4	4,1	57,6	4,1	14,2	5,5	9,7
Bavière	0,4	1,7	8,4	4,6	47,7	5,4	16,8	5,7	9,3
Nord-Ouest de l'Italie *	4,6	6,4	3,3	4,7	45,7	5,3	17,8	3,6	8,5
Lombardie	3,2	5,3	3,1	8,2	35,9	5,0	23,9	5,1	10,4
Nord-Est de l'Italie **	5,0	3,8	6,6	4,1	29,0	7,9	26,3	4,3	13,0
Suisse	2,3		4,2	8,5	42,8	7,0	14,9	8,0	12,3
Autriche	3,0		7,9	6,9	40,1	11,3	16,7	6,0	8,0
France	6,7	11,4	4,8	7,8	29,8	9,3	15,6	6,7	7,9
Allemagne	3,6	5,6	5,1	7,0	47,7	6,0	11,8	5,2	8,0
Italie	5,6	4,2	6,2	5,6	31,2	8,4	24,0	4,1	10,7

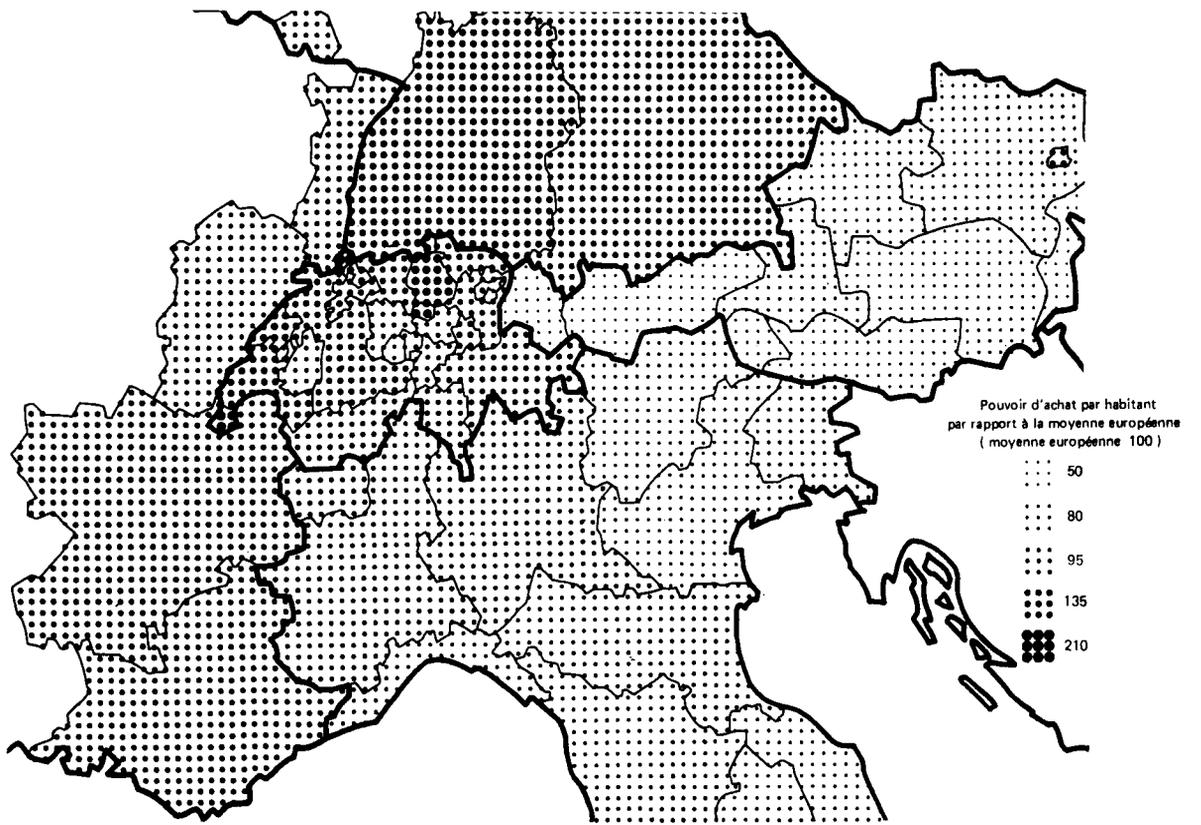
Régions	Monnaie du pays	Gain moyen horaire ouvrier 1969	Coût moyen horaire par ouvrier 1969	Investissements actifs fixes (sauf bâtiment) (en millions) 1969	PIB			Pouvoir d'achat/hab. Europe = 100 (1971)
					1970 (en milliards)	1970 Par habitant (en milliers)	% croissance 1960-1970 en monnaie courante	
Alsace	FF			7,20	15,2	11,7	150	*
Franche-Comté	FF	6,19	9,00	5,60	9,7	10,5	136	*
Rhône-Alpes	FF	6,21	8,79	19,20	49,5	12,5	160	*
Provence	FF	6,22	8,80	6,60	37,3	13,4	163	*
Bade-Wurtemberg	DM	6,38	7,71	51,60	99,7	12,9	133	147,7
Bavière	DM	5,83	7,06	47,60	110,1	11,6	142	130,9
Nord-Ouest de l'Italie *	100 L	7,70	11,24	44,70	80,1	14,2	158	100,0
Lombardie	100 L	6,94	10,17	53,70	109,8	15,1	165	97,9
Nord-Est de l'Italie **	100 L	6,35	9,49	23,80	59,5	10,2	170	76,0
Suisse	FS	*	*	72,30	88,1	14,1	137	144,4
Autriche	Sch.	*	*	388,00	372,4	50,4	128	78,4
France (1969)	FF	*	*	200,00	554,6	12,1	145	121,6
Allemagne	DM	*	*	300,00	680,4	12,2	125	140,0
Italie	100 L	*	*	230,00	518,5	10,3	169	75,5

— Pour la France, on a retenu le revenu des ménages à défaut de PIB. (Données de 1969.)
 — Pour la Suisse et l'Autriche, on a retenu le P.N.B.

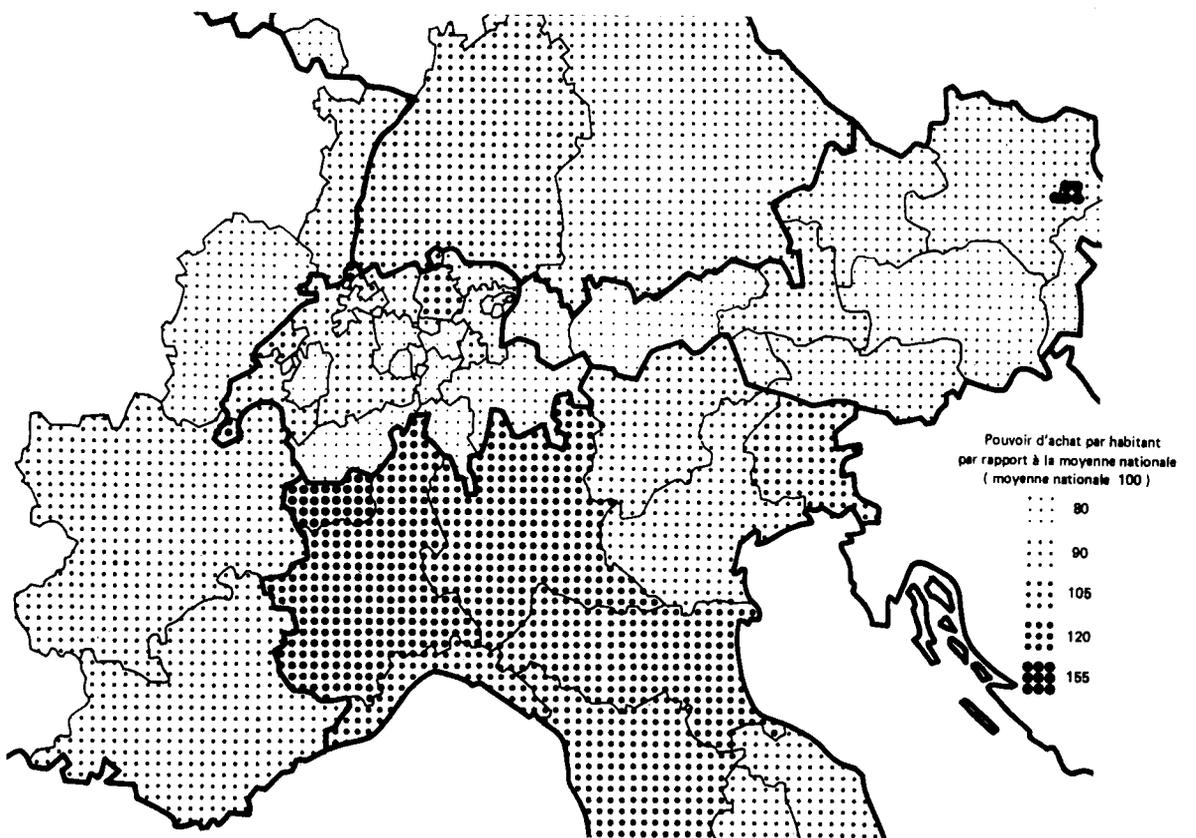
* Nord-Ouest de l'Italie : Piémont, Val d'Aoste.

** Nord-Est de l'Italie : Haut-Adige, Vénétie, Trentin, Vénétie-Julienne, Frioul.

POUVOIR D'ACHAT

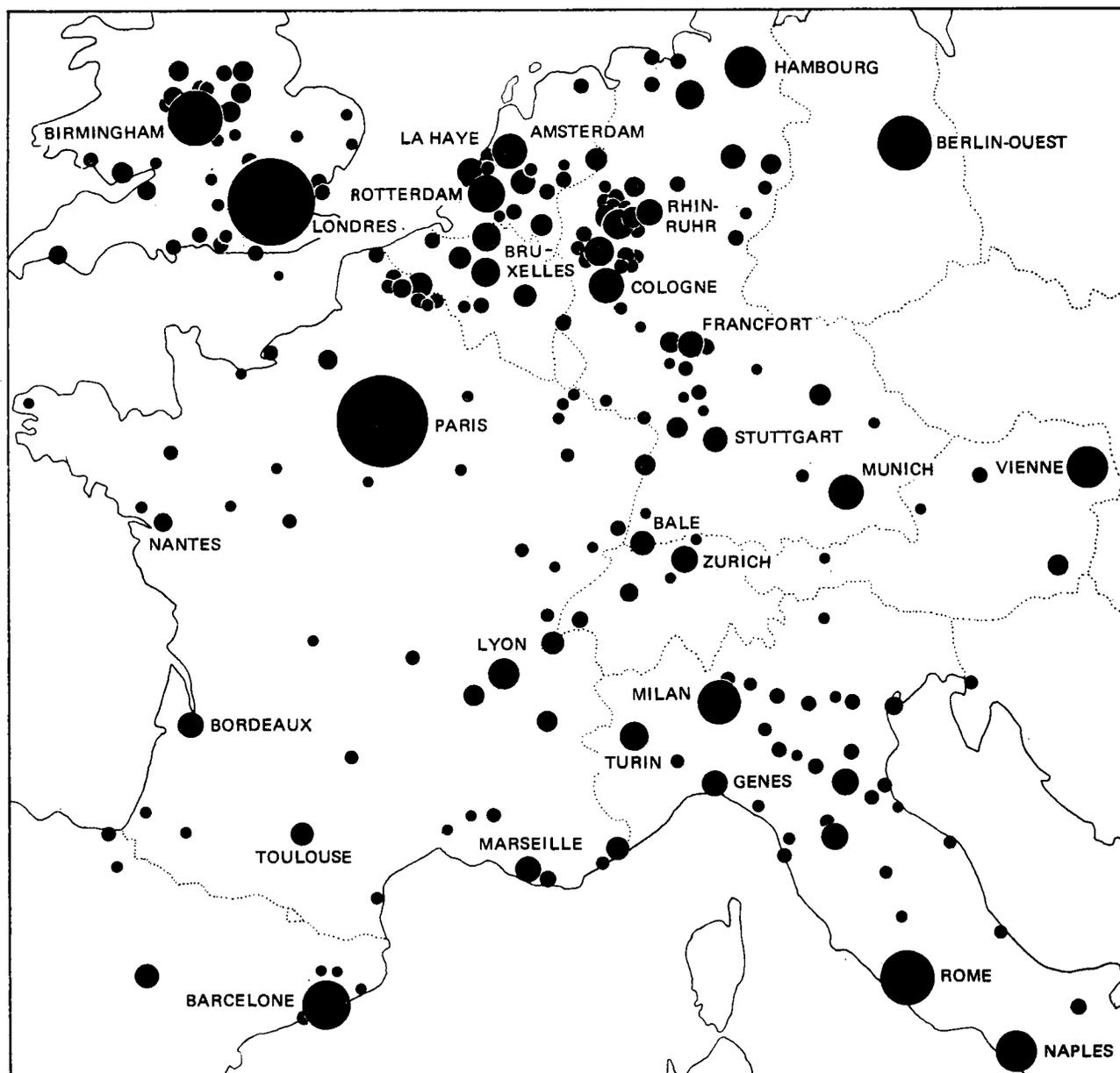


Source : Europa - Kaufkraftkarte 1972.

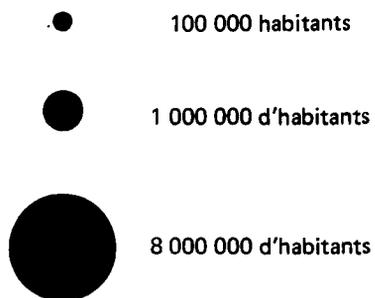


Source : Europa - Kaufkraftkarte 1972.

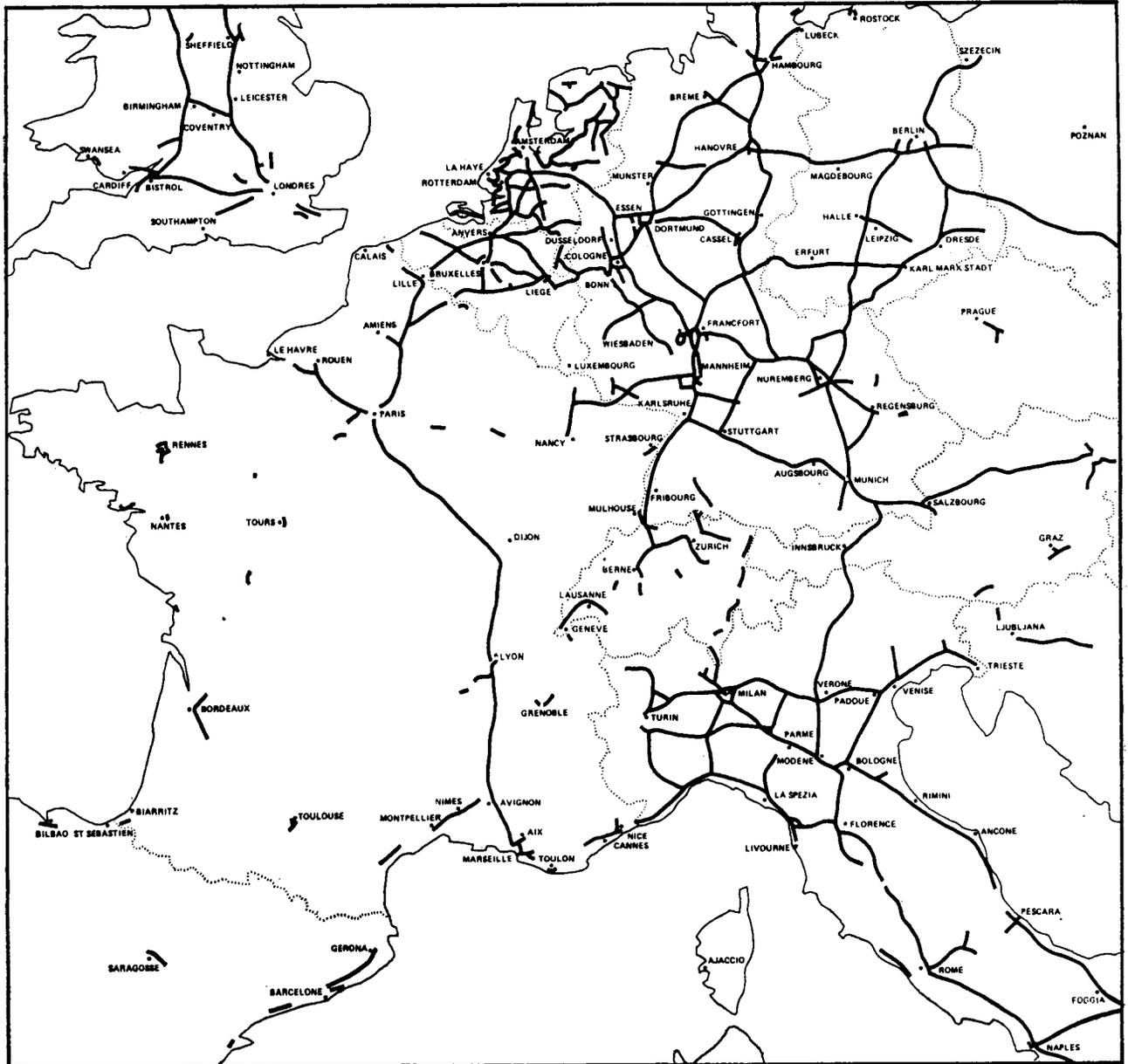
LES VILLES DE PLUS DE 100.000 HABITANTS (1968)



Source : La Communauté européenne.

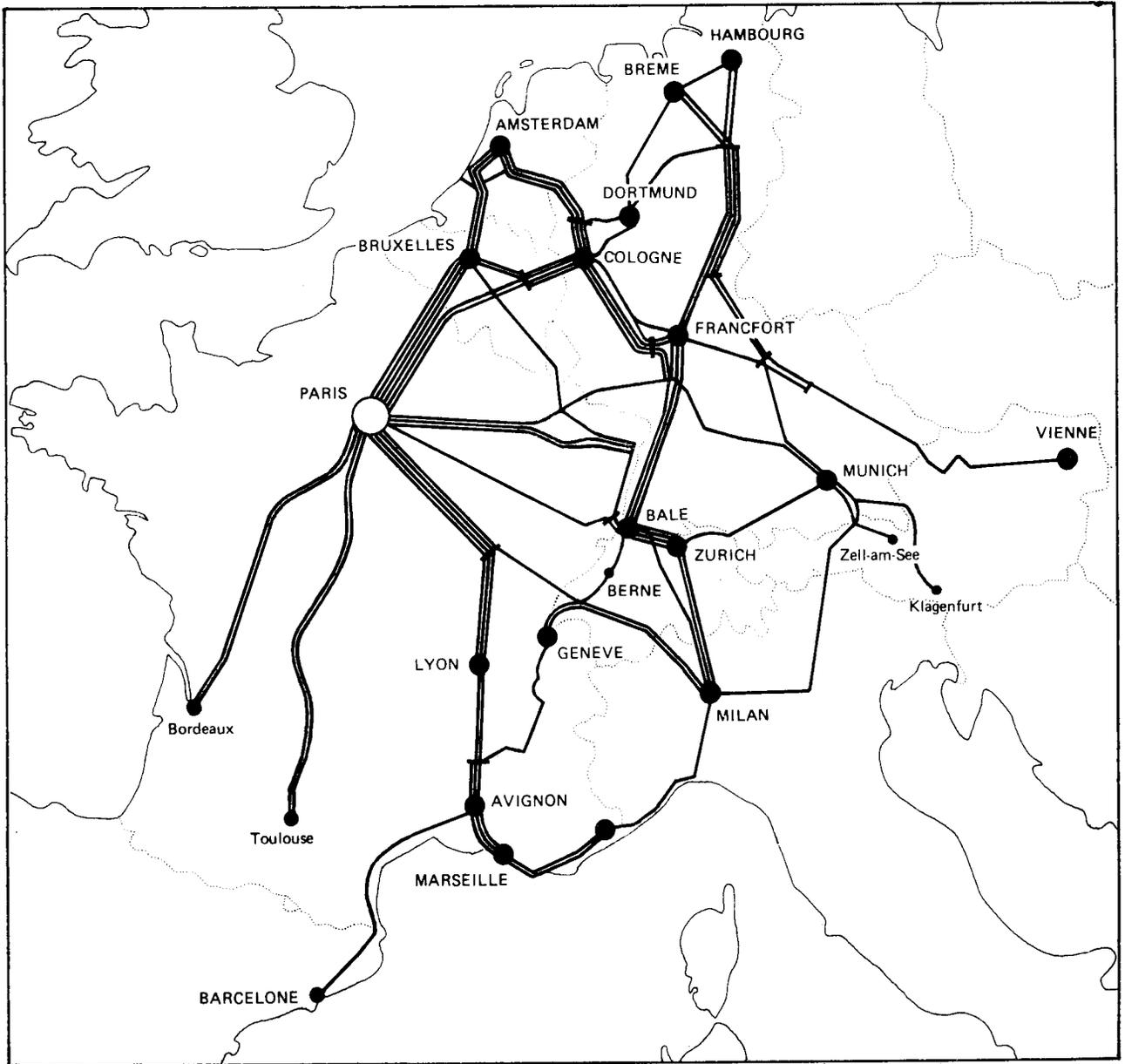


LES AUTOROUTES (fin 1972)



Source : Travaux et Recherches de Prospective, n° 37.

TRANS EUROP EXPRESS (T E E)



Source : Travaux et Recherches de Prospective, n° 37.

RELATIONS AÉRIENNES ENTRE GRANDES VILLES DE L'EUROPE MÉDIANE

Les relations économiques existant entre villes de différentes régions peuvent s'appréhender à travers plusieurs indicateurs plus ou moins représentatifs (trafic de marchandises, flux de voyageurs, nombre des communications téléphoniques, par exemple...). Pour cette étude, on a choisi de retenir la fréquence des liaisons aériennes qui semble être un bon instrument pour mesurer le degré d'interdépendance économique entre les villes, et par conséquent les régions de « l'Europe médiane ».

Le calcul a été mené à partir de l'annuaire « ABC World Airways Guide » du mois de mars 1974, ceci afin de minimiser les flux touristiques, peu représentatifs du phénomène analysé. Pour la même raison ont été exclues les liaisons relatives aux samedi et dimanche. La fréquence calculée est une moyenne journalière. Elle a été établie pour les villes suivantes : Bâle, Düsseldorf, Francfort, Genève, Hambourg, Innsbruck, Lyon, Marseille, Milan, Munich, Nice, Paris, Rome, Stuttgart, Turin, Venise, Vienne, Zagreb et Zurich.

Les résultats ont donné lieu à l'élaboration de cartes dont les plus intéressantes sont jointes en annexe. Elles concernent neuf villes (Genève, Zurich, Bâle, Stuttgart, Munich, Milan, Turin, Marseille et Lyon).

Les conclusions que l'on peut tirer de l'examen de ces cartes renforcent d'une manière générale les conclusions de l'analyse économique menée précédemment.

Quant à la Suisse, il ne semble pas qu'elle ait de relations privilégiées avec les régions de « l'Europe médiane ». Ainsi peut-on noter que les liaisons avec le Nord de l'Allemagne Fédérale (Düsseldorf, Hambourg, Francfort) sont plus nombreuses que pour Munich et Stuttgart. On peut noter également la faiblesse des liaisons avec l'Italie du Nord et la France.

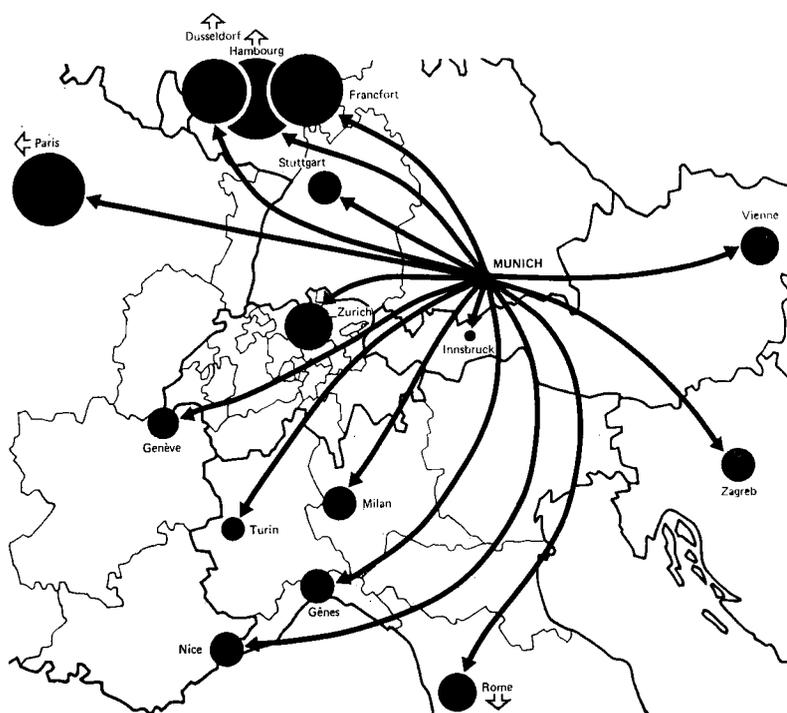
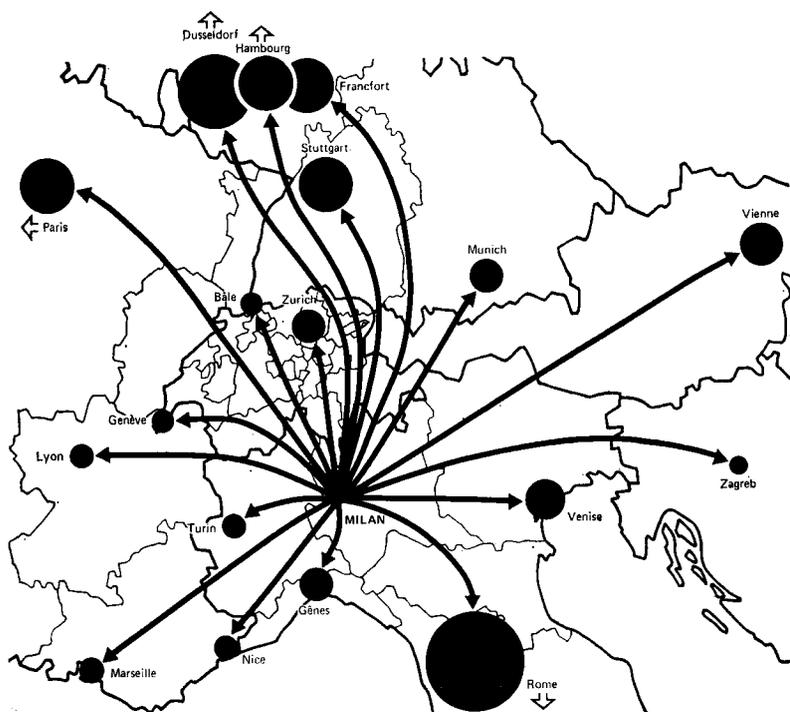
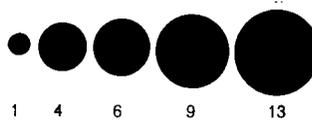
Le Bade-Wurtemberg et la Bavière sont naturellement bien reliés avec l'Allemagne du Sud et la Suisse (dans une moindre mesure pour cette dernière). Par contre, si l'on excepte Paris et Milan, les liaisons avec la France et l'Italie du Nord sont nettement insuffisantes, voire inexistantes.

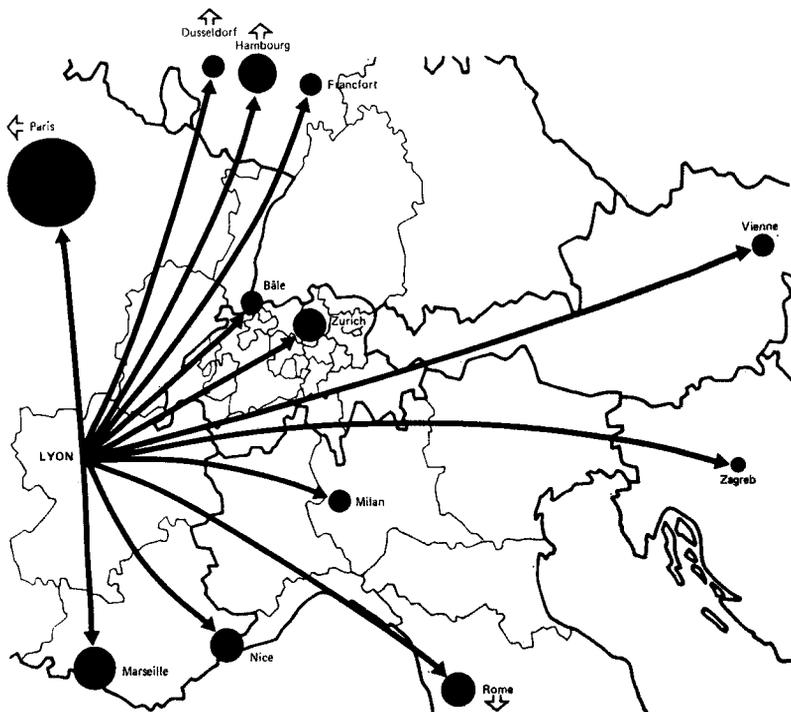
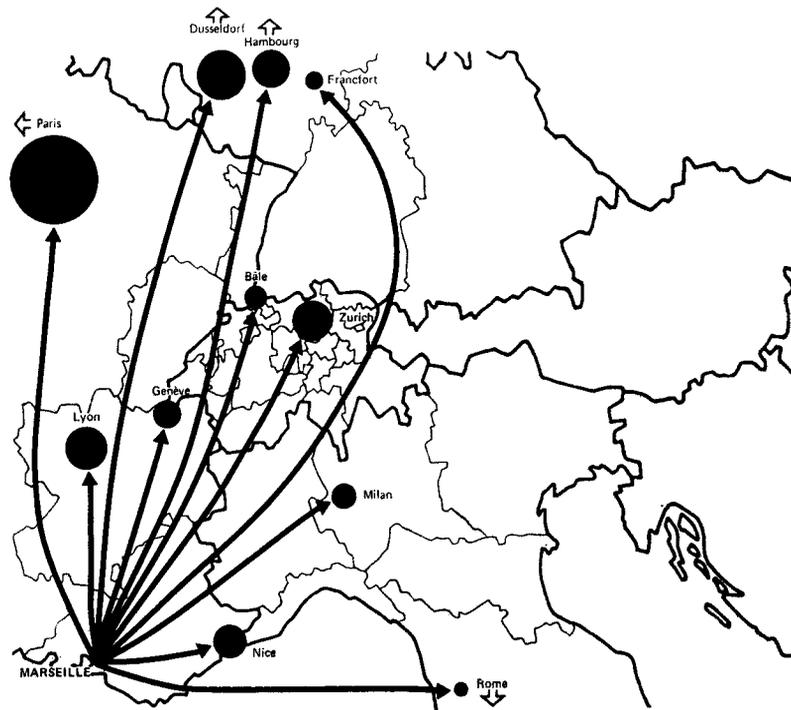
Des trois villes italiennes étudiées, seules Milan et Turin paraissent s'intégrer quelque peu dans un tissu économique européen et encore, cette intégration paraît bien modeste. Pour Milan, bien qu'un grand nombre de liaisons soient assurées, leurs fréquences se révèlent peu élevées. Turin semble particulièrement mal desservi : pas de liaison avec l'Allemagne du Sud et la Suisse (sauf une avec Genève). Quant à Venise, elle ne donne naissance qu'à des flux touristiques.

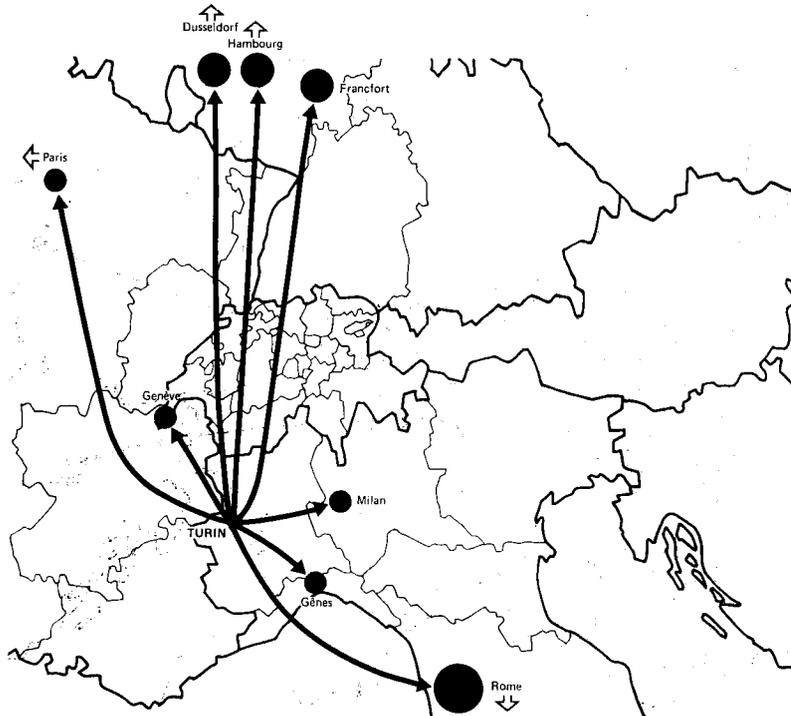
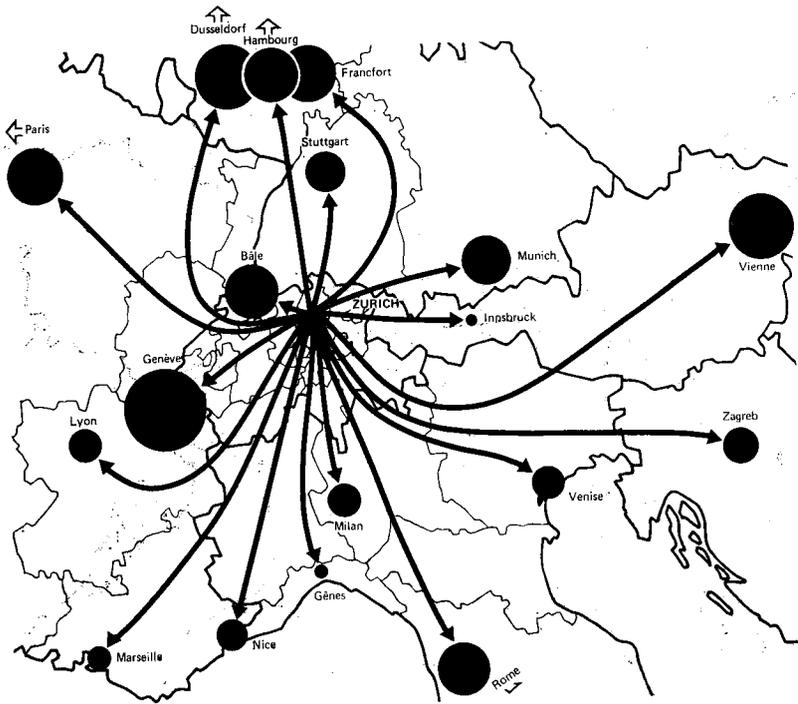
En ce qui concerne les villes françaises, les liaisons sont à peu près bien assurées avec les villes d'Allemagne du Nord et la Suisse mais pas du tout avec Stuttgart et Munich et très peu avec l'Italie du Nord (Milan).

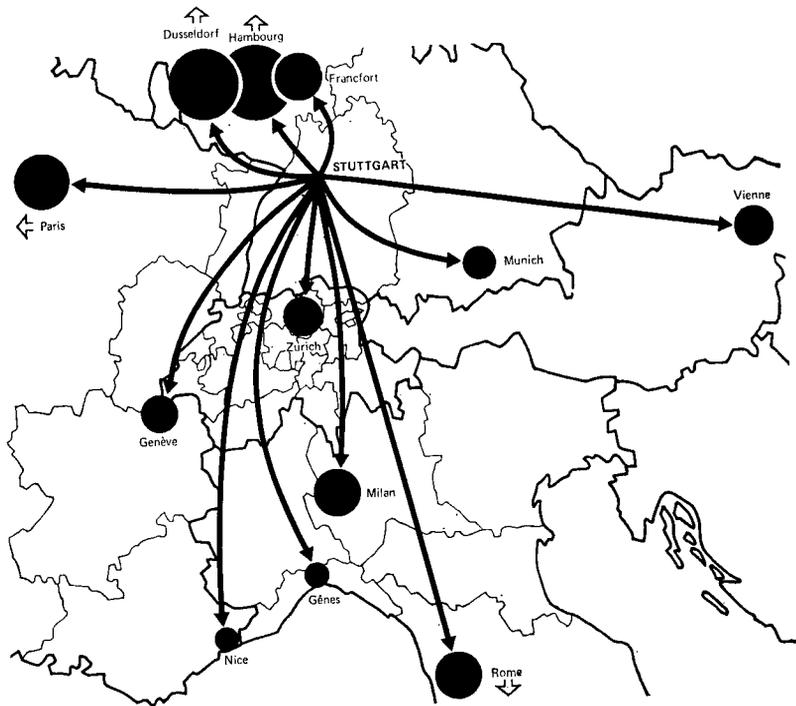
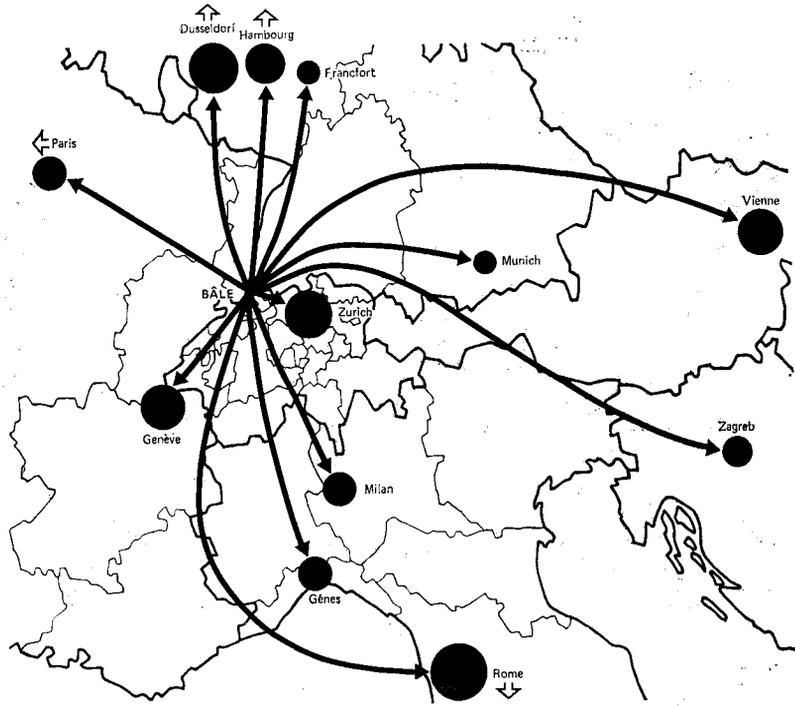
La lecture de la fréquence des relations aériennes qui n'est qu'un indice, parmi d'autres, des relations économiques entre villes, ne permet pas à elle seule d'apprécier l'intégration relative des régions contiguës en un ensemble cohérent. Image datée et figée d'une situation évolutive, elle ne permet pas non plus d'appréhender les tendances à venir. On retiendra néanmoins que, globalement, les observations des liaisons aériennes confirment et illustrent bien les conclusions de l'étude socio-économique préalable et que, pour l'heure, cette « Europe médiane » ne constitue pas un noyau intégré dense à l'intérieur de l'Europe occidentale.

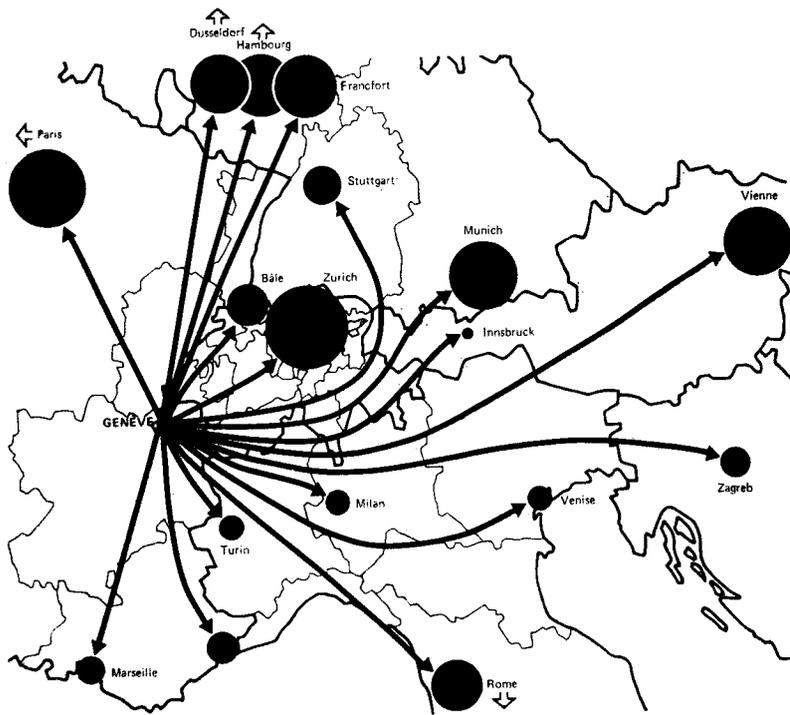
FRÉQUENCES DES LIAISONS AERIENNES
 moyenne journalière (du lundi au vendredi) :











Les régions françaises frontalières et les investissements étrangers *

ALSACE

Les activités créées par les entreprises étrangères se caractérisent d'une part, par leur diversité due surtout aux entreprises suisses et allemandes, d'autre part, par leur importance dans les secteurs les plus dynamiques de l'économie régionale.

Dans la construction électrique et électronique plus de 70 % des emplois créés depuis vingt ans sont le fait des entreprises étrangères.

La comparaison des nombres d'emplois créés par les différents investisseurs étrangers depuis 1953, permet de faire les constatations suivantes :

- L'influence allemande est très importante (plus de 50 %) et est particulièrement sensible dans le Bas-Rhin (65 %). Les implantations américaines (plus de 20 %) sont irrégulières dans le temps, mais la taille moyenne des établissements correspondants est élevée. Elles sont localisées dans les villes bien équipées puisque les trois quarts des entreprises américaines sont implantées à Strasbourg et Colmar.
- Les créations d'établissements par des investisseurs suisses sont très localisées dans le Haut-Rhin (surtout à Mulhouse, près de Bâle), et représentent dans ce département 25 % des emplois créés.

Les implantations réalisées par des entreprises étrangères, surtout allemandes et suisses, ont joué un rôle prépondérant dans les vallées vosgiennes. Ainsi 78 % des emplois créés dans la vallée de la Thur, et la totalité de ceux créés dans la vallée de la Fecht l'ont été par des entreprises étrangères.

* Extraits de **Investissements étrangers et aménagements du territoire. Livre blanc.** (La Documentation Française, Paris 1974) et de **Etude sur le développement des relations économiques entre le Sillon alpin et l'Italie du Nord.**

FRANCHE-COMTÉ

La pénétration étrangère dans le sous-secteur de l'horlogerie et de la mécanique de précision, activités traditionnelles de la région, est assez élevée. En effet, de nombreuses entreprises importantes (Timex, Compteurs Schlumberger, France Ebauches, Stanley Mabo) dépendent de capitaux étrangers.

Il en est de même de la chimie, où Solvay implanté de longue date dans cette région, compte près des trois quarts des effectifs employés dans ce secteur.

Les implantations réalisées au cours de la dernière décennie ont été principalement concentrées autour de Besançon.

PROVENCE - COTE D'AZUR

Pour certains secteurs : pétrole, chimie, électronique, les entreprises étrangères contribuent de manière essentielle à la détermination des structures industrielles de la région.

Les taux de pénétration sont particulièrement importants dans trois secteurs .

- l'industrie pétrolière 50 % ;
- l'industrie électronique 30 % ;
- l'industrie chimique 16 %.

Les entreprises étrangères sont dans des secteurs à forte croissance où elles jouent souvent le rôle de leader.

Sur les 38 entreprises répertoriées dans cette région, 21 ont des capitaux venant des Etats-Unis, 5 de Suisse, 3 de Grande-Bretagne, de Belgique et des Pays-Bas, 1 d'Allemagne, d'Italie et de Suède.

L'influence américaine est très importante et se situe dans des secteurs à forte croissance (pétrole, électronique).

Les opérations les plus caractéristiques de ces dernières années ont été réalisées dans la région de Nice (IBM, Texas) et à un moindre degré à Fos.

RHONE-ALPES

Globalement, le taux de pénétration des entreprises étrangères est assez faible dans la région Rhône-Alpes. Cependant, certains secteurs accusent une présence plus forte des investissements étrangers. Il s'agit de la chimie et du pétrole, de la mécanique, de la construction électrique et du cuir.

**Implantations étrangères dans l'industrie Rhône-Alpes (hors IAA et BTP)
exerçant un contrôle direct ou indirect, supérieur ou égal à 10 %.**

Pays	Nombre d'établissements	Effectifs	Indice de pénétration
U.S.A.	145	19.314	
Suisse	68	32.911	2,5 %
UEBL	95	41.019	2,0 %
Royaume-Uni	53	3.800	1,4 %
Pays-Bas	15	971	0,4 %
Allemagne	15	1.623	0,2 %
Italie	12	510	0,2 %
Ensemble (sauf IAA et BTP) ..	422	101.671	6,8 %

Il est intéressant de constater que dans la chimie les prises de participations étrangères se sont faites dans des créneaux d'activités actuellement peu exploités, mais dont les industriels locaux souhaitent le développement futur, et que, dans la construction électrique, au niveau de la région, le développement récent en matière de construction électronique s'est essentiellement fait à partir des firmes sous contrôle étranger.

Le rôle tenu par les investissements américains apparaît comme très important. Sur les 120 entreprises répertoriées dans le document du MDIS, plus du tiers sont américaines. Ce pourcentage est presque doublé si l'on ne considère que les établissements de plus de 200 personnes contrôlés à plus de 50 % par l'étranger.

D'autre part, les liens entre les industries suisses et françaises sont très anciens.

La Suisse et l'UEBL contrôlent plus d'effectifs que les U.S.A. Mais l'indice de pénétration est plus faible, ce qui veut dire que les contrôles supérieurs à 50 % sont plus importants par les entreprises des U.S.A. que par les entreprises suisses et de l'UEBL. On peut estimer que l'effet de frontière joue pour la Suisse d'autant plus que la région Rhône-Alpes est la région française où il y a le plus d'effectifs contrôlés par des entreprises suisses.

Si les établissements suisses importants sont répartis dans de nombreux départements de la région, la Savoie et la Haute-Savoie ont accueilli de nombreuses entreprises de moindre dimension.

La plupart des entreprises à capitaux étrangers sont situées dans les agglomérations de Lyon - Saint-Etienne - Romans - Grenoble et dans les deux Savoies. Mais les établissements situés dans les centres industriels relèvent presque exclusivement de prises de participation ou d'implantations très anciennes suisses en particulier. Les opérations correspondant à des implantations récentes ont été réalisées à Grenoble et surtout en Savoie et Haute-Savoie qui ont accueilli des entreprises suisses de dimension plus modeste.

Si l'on considère plus particulièrement les implantations italiennes (hors IAA et BTP) qui exercent un contrôle direct ou indirect supérieur ou égal à 10 %, l'indice de pénétration est faible 0,7, c'est-à-dire plus faible que les U.S.A., le Royaume-Uni, UEBL, Pays-Bas, Suisse. En Rhône-Alpes, il y aurait 12 établissements contrôlés par des entreprises italiennes représentant un effectif de 510 personnes. Mais il n'y a aucune implantation italienne de plus de 200 salariés et où la participation italienne est majoritaire (plus de 50 %).

L'Italie vient donc loin derrière les U.S.A. (247), la Grande-Bretagne (50), l'Allemagne (52), l'UEBL (40), les Pays-Bas (41) et la Suisse (33).

En conclusion, l'effet de frontière, s'il est significatif pour la Belgique, le Luxembourg et la Suisse, l'est dans une moindre mesure pour l'Allemagne et pas du tout pour l'Italie dont les investissements en France sont faibles. Pour l'Allemagne, le résultat peut être surprenant.

Il s'explique par la tradition d'exportation de l'industrie allemande, encouragée par une sous-évaluation du mark au cours de la décennie 1960-1970. Ce n'est qu'après les récentes réévaluations successives du mark que commence à s'affirmer le développement rapide des investissements allemands à l'étranger et par exemple en Alsace. Cet « effet de frontière » peut être accentué par des disparités concernant les économies nationales qui rejouent au niveau régional : disparités des salaires d'un côté et de l'autre de la frontière suisse ou allemande, disparités dans les disponibilités en main-d'œuvre, etc.

D'autre part, on peut constater que ces implantations étrangères dans les régions frontalières sont plutôt le fait d'entreprises moyennes qui, ayant leur origine d'un côté de la frontière, s'implantent rationnellement de l'autre côté.

Le Sillon alpin

L'Organisation régionale d'études du Sillon alpin (O R E S A) entreprend en 1974 une série de recherches sur les conditions de développement des trois départements de l'Isère, de la Savoie et de la Haute-Savoie.

Elle s'adresse à l'Institut de Recherche économique et de Planification de Grenoble qui est ainsi chargé de déterminer de quelle manière il est possible d'augmenter de façon significative les relations entre le Sillon alpin et l'Italie du Nord (Piémont et Lombardie).

Nous présentons ici des extraits de ce travail * qui, par le biais des statistiques douanières et du commerce extérieur, donnent un état des échanges industriels entre les cinq régions frontalières.

Après un rapide aperçu sur les échanges franco-italiens, plus particulièrement sur la place du Sillon alpin dans le commerce extérieur français, et dans les échanges de la France avec l'Italie, la part de l'Italie dans les échanges extérieurs du Sillon alpin sera étudiée plus à fond et suivie d'une analyse des structures des échanges concernant la métalmécanique (la métallurgie, la construction mécanique, la construction électrique et électronique, la construction des moyens de transport).

1. LES ÉCHANGES ENTRE LA FRANCE ET L'ITALIE

Depuis le 1^{er} janvier 1958, date qui correspond aux premières mesures de désarmement douanier entre les six pays du Marché commun, les statistiques permettent de voir l'importance de la croissance des échanges franco-italiens.

TABLEAU 1

Importations et exportations de la France vers l'Italie.

(En milliers de francs.)

Années	Importations	Exportations
1958	558	730
1959	889	1.322
1967	5.304	5.177
1968	6.556	5.773
1969	9.020	8.063
1970	9.806	11.107
1971	11.694	12.425
1972	13.838	15.108

* C. Courlet, D. Tiberghien, *Etude sur le développement des relations économiques entre le Sillon alpin et l'Italie du Nord - Le secteur des industries métallurgiques, mécaniques et électriques* (Institut de Recherche économique et de Planification de l'Université des Sciences sociales de Grenoble), septembre 1974.

a) Il faut remarquer que le solde est positif pour la France pour les trois dernières années. Si l'on rapporte ces chiffres à l'évolution des échanges entre les six pays du Marché commun :

- en 1958, les exportations de la France vers l'Italie représentent 13,6 % des exportations françaises intra-C.E.E., et parallèlement 22,5 % des importations italiennes intra-C.E.E. ;
- en 1972, les pourcentages deviennent respectivement 21 % et 36 % environ. Autrement dit, l'importance des exportations françaises vers l'Italie dans l'ensemble des échanges intra-C.E.E. et les importations italiennes en provenance de la France ont vu leur pourcentage s'accroître très sensiblement.

En sens inverse, les exportations italiennes à destination de la France représentaient, en 1958, 21,7 % des exportations italiennes vers les pays de la Communauté ; en 1972, elles représentent 37 % environ. Parallèlement, ces exportations italiennes représentaient, en 1958, 10,7 % des importations françaises en provenance de la Communauté ; elles en représentent 20 % en 1972, pourcentage déjà atteint en 1967.

TABLEAU 2

Evolution récente de la structure des échanges franco-italiens.

Produits	Exportations françaises vers l'Italie					Importations françaises d'Italie				
	1967		1972		72/67	1967		1972		72/67
	Valeur *	%	Valeur *	%		Valeur *	%	Valeur *	%	
Animaux vivants et leurs produits	621,5	11,9	2.713	17,9	4,3	74,1	13,9	452	3,2	1,01
Produits du règne végétal ..	258,0	4,9	799	5,2	3,1	370,5	6,9	452	3,2	1,01
Produits alimentaires, boissons, tabacs	242,2	4,6	1.032	6,8	4,2	78,4	1,4	950	6,8	12,1
Produits des industries chimiques	527,5	10,1	1.179	7,8	2,2	300	5,6	600	4,3	2,0
Plastiques, caoutchouc et leurs ouvrages	215,5	4,1	687	4,5	3,2	252	4,7	676	4,8	2,7
Textiles et leurs ouvrages ..	456,2	8,7	219	1,4	0,5	630	11,8	1.784	12,8	2,8
Produits minéraux	95,3	1,8	229	1,5	2,4	303,6	5,7	637	4,6	2,1
Métaux communs et leurs ouvrages	1.099,7	21,2	1.959	12,9	1,8	469	8,8	1.345	9,7	2,9
dont fer, fonte, acier	877,3	16,9	1.550	10,2	1,7	327	6,1	917	6,6	2,8
Machines et appareils mécaniques et électriques ..	715,8	13,7	1.696	10,5	2,2	1.213	22,8	2.920	21,1	2,4
dont appareils mécaniques	534,5	10,3	1.122	7,4	2,1	1.044	19,6	2.373	17,1	2,2
Matériel de transport	413,4	7,9	2.152	14,2	5,2	635	11,9	1.811	13,1	2,8
dont voitures, cycles, tracteurs	378,8	7,2	2.016	13,3	5,4	583	10,9	1.471	10,6	2,5
Instruments scientifiques, de musique, horlogerie	79,7	1,5	226	1,4	2,8	107	2,1	296	2,1	2,7
Total métalmécanique ..	2.368,6	44,5	5.933	39,2	2,6	2.424	45,6	6.372	46,0	2,6
Divers	487,1	9,4	2.372	15,7	4,8	233	4,4	2.422	17,5	10,4
Total général	5.182	100,0	15.108	100,0	2,9	5.306	100,0	13.838	100,0	2,6

* En millions de francs.

Source : « France-Italie », Revue économique de la Chambre de Commerce italienne de Paris.

b) Alors que la progression des importations de chaque catégorie de produits est sensiblement la même (tableau 2), l'évolution des exportations est très différente selon les types de produits. Ainsi, alors que la structure des importations françaises en provenance d'Italie reste relativement stable, du côté des exportations, on constate :

- une forte augmentation de la part relative des produits agricoles et alimentaires et du matériel de transport ;
- une diminution sensible de la part relative des produits du textile, des métaux communs et de leurs ouvrages (fonte, fer, acier) ;
- une légère diminution de la part relative des produits chimiques et des machines et appareils mécaniques.

D'une manière générale, les exportations françaises sont davantage tournées vers les produits agricoles et alimentaires et les matières premières et produits de base (fonte, fer, acier) : 43 % des exportations françaises, tandis que les importations françaises sont plutôt tournées vers les produits manufacturés : les produits agricoles, alimentaires et matières premières ne représentent que 25 % des importations.

Les produits de la métalmécanique représentent 40 % des exportations françaises et 45 % environ des importations françaises. Dans ce domaine, le solde de la balance commerciale française avec l'Italie est traditionnellement déficitaire, notamment pour les machines et appareils mécaniques.

2. LA PART DU SILLON ALPIN DANS LES ECHANGES DE LA FRANCE AVEC L'ITALIE

(%)

Part du commerce extérieur du Sillon alpin	Années	Importations				Exportations			
		Isère	Savoie	Hte-Savoie	Sillon alpin	Isère	Savoie	Hte-Savoie	Sillon alpin
● Dans le commerce extérieur français :									
— totalité	1972	1,0	0,3	0,5	1,9	2,0	0,5	0,8	3,4
— télémechanique seulement	1972	1,5	0,5	0,6	2,6	2,0	0,9	0,8	3,7
● Dans les échanges franco-italiens :									
— totalité	1968	2,0	1,2	1,0	4,2	3,0	2,1	0,9	6,0
— télémechanique seulement	1968	3,1	1,3	1,8	6,2	4,4	1,3	1,3	7,0
	1972	4,4	1,3	1,8	7,0	5,7	4,1	3,2	13,0

Le taux de participation du Sillon alpin au commerce franco-italien est supérieur à son taux de participation à l'ensemble des échanges de la France avec l'extérieur.

- Le taux de participation du Sillon alpin dans la métalmécanique est supérieur à son taux moyen de participation dans les échanges franco-italiens.
- Il y a une nette accentuation de ce taux de participation ces dernières années essentiellement au niveau des exportations. Cette accentuation a été plus nette en Savoie, Haute-Savoie qu'en Isère.

3. LA BALANCE DES ÉCHANGES DU SILLON ALPIN AVEC L'ITALIE

a) Vue d'ensemble.

Alors que le solde de la balance générale des échanges avec l'extérieur est largement excédentaire, celui des échanges avec l'Italie est déficitaire, le contraste étant particulièrement fort pour l'Isère.

	Balance générale des échanges avec l'extérieur				Balance des échanges avec l'Italie			
	Isère	Savoie	Hte-Savoie	Sillon alpin	Isère	Savoie	Hte-Savoie	Sillon alpin
Solde (en millions de francs) :								
1965	21	133	29	183	— 138	7	1	— 130
1971	401	264	109	774	— 26	24	11	— 1
1972	1.086	317	153	929	— 35	13	— 3	— 25
Exportations : (%)								
Importations								
1965	106	242	130	134	18	123	110	38
1971	157	218	134	162	73	137	119	99,6
1972	156	235	139	165	79	115	96	93

a) Non compris les machines de bureau Olivetti importées par le dépôt de Pontcharra, centre de redistribution de la firme italienne pour l'ensemble de la France :

1966 = 23 millions de F.
1971 = 119 millions de F.
1972 = 115 millions de F.

b) Vue par catégories de produits.

Pour ces dernières années, le solde de la balance des échanges du Sillon alpin avec l'Italie est excédentaire dans le domaine de la métallurgie mais déficitaire dans celui des machines et appareils mécaniques et électriques.

Produits	Solde (millions de F)		Exportations / Importations %	
	1971	1972	1971	1972
Métallurgie	76	47	277	142
Machines et appareils électriques.	— 37	— 17	53	58
Machines et appareils mécaniques (a)	— 2	— 47	98	73

a) Non compris les machines de bureau Olivetti importées par le dépôt de Pontcharra, centre de redistribution de la firme italienne pour l'ensemble de la France.

4. LA PART DE L'ITALIE DANS LES ÉCHANGES EXTÉRIEURS DU SILLON ALPIN

a) D'une manière générale, l'Italie vient en première place dans le commerce des trois départements vis-à-vis de l'ensemble de la Communauté européenne.

Commerce extérieur de l'Isère, la Savoie, la Haute-Savoie, par rapport à la C.E.E.

(En % de valeur.)

	Italie	Allemagne	Belgique/ Luxem- bourg	Pays-Bas	Suisse	Total
ISÈRE						
Importations :						
1966	46,72	10,66	8,29	2,31		68,00
1967	46,21	11,27	7,26	2,94		67,7
1968	26,57	17,33	10,07	4,60		58,59
Exportations :						
1966	15,20	17,51	10,91	1,57		45,20
1967	14,17	16,14	9,80	2,41		42,54
1968	13,59	19,92	8,87	1,58		43,97
SAVOIE						
Importations :						
1966	42,41	15,08	7,19	4,91		69,60
1967	43,93	16,67	5,81	4,51		70,93
1968	45,28	15,63	5,33	2,90		69,17
Exportations :						
1966	20,74	13,51	19,69	2,08		53,03
1967	25,43	14,18	10,29	2,03		51,94
1968	25,26	22,32	10,26	1,78		59,63
HAUTE-SAVOIE						
Importations :						
1966	13,57	19,53	3,65	4,79	25,93	41,56
1967	17,43	18,10	5,51	3,31	28,87	44,37
1968	22,12	19,65	5,55	2,90	24,38	49,13
Exportations :						
1966	13,56	9,71	7,50	2,10	22,36	32,90
1967	14,38	9,34	8,38	1,56	22,04	33,67
1968	13,18	11,63	9,22	1,50	21,38	35,54

Ceci est vrai pour les importations plus que pour les exportations et ce phénomène est particulièrement frappant pour la Savoie alors que pour l'Isère et la Haute-Savoie, l'Allemagne vient presque à concurrence avec l'Italie sur le plan des échanges extérieurs.

En ce qui concerne la Haute-Savoie, il faut noter que le premier client et fournisseur est la Suisse (20 à 25 % des échanges environ).

b) En ce qui concerne les produits de la métalmécanique :

- Le Sillon alpin importe proportionnellement plus de l'Italie qu'il n'y exporte. Le tiers des importations du Sillon alpin provient de l'Italie alors qu'un peu plus de 10 % des exportations sont destinées à ce pays.

Si l'on tient compte du transit à Pontcharra des machines de bureau Olivetti, le phénomène s'atténue quelque peu ; les importations en provenance de l'Italie ne représentent plus que 25 % des importations du Sillon alpin.

Le phénomène est beaucoup plus prononcé pour la Savoie que pour l'Isère (si on exclut le transit des machines de bureau Olivetti) et la Haute-Savoie. D'autre part, il est valable pour la plupart des produits de la métalmécanique sauf les métaux ferreux.

Quant aux importations, la dépendance est très forte (plus du tiers des importations pour les produits de la sidérurgie, des fonderies (sauf la Haute-Savoie), les produits de la mécanique de précision, les appareils ménagers, le matériel électrique (sauf Haute-Savoie), les appareils électro-domestiques (sauf Haute-Savoie) *.

La dépendance est plus modérée pour les métaux non ferreux, les demi-produits en métaux ferreux, les produits de la première transformation et du travail des métaux (sauf Isère), le gros matériel d'équipement (sauf Savoie), le matériel électrique ménager et professionnel et le matériel de transport.

Quant aux exportations, d'une manière générale, l'Italie constitue le second client des départements alpins derrière l'Allemagne. Les pays de la CEE absorbent plus de 40 % des exportations du Sillon alpin. Le marché suisse représente moins de 5 % des exportations de l'axe alpin.

C'est dans le domaine des produits sidérurgiques et des métaux ferreux que les débouchés italiens sont les plus importants pour les départements alpins.

En ce qui concerne les produits de la première transformation et du travail des métaux, la part de l'Italie se situe en deçà de celle de l'Allemagne (10 % contre 30 %) ; la différence est plus accentuée pour la Savoie que pour les autres départements.

Dans le domaine des machines et appareils mécaniques, le débouché italien est aussi important que le débouché allemand (12 % et 15 % respectivement) ; seule la Savoie se distingue, ses exportations vers l'Italie se situent à un niveau très inférieur à celui des exportations destinées au marché allemand.

Enfin, dans le domaine du matériel électrique, le marché italien se situe très en deçà du débouché allemand (6 % contre 20 %), cet écart étant particulièrement sensible en Savoie et Haute-Savoie.

- L'évolution n'a pas été la même pour les importations et les exportations.

En ce qui concerne les importations, on assiste à une diminution de la dépendance vis-à-vis de l'Italie. On passe de 42,5 % en 1965 à 33 % en 1971.

Cette évolution est particulièrement sensible pour les **importations** de demi-produits sidérurgiques laminés, les véhicules et matériel de transport, les tracteurs et matériel agricole. En revanche, la dépendance vis-à-vis de l'Italie s'est considérablement accrue pour les fontes et aciers bruts, les autres produits sidérurgiques et surtout les machines et appareils mécaniques et électriques et articles métalliques.

En ce qui concerne les **exportations**, on assiste à un léger accroissement de l'importance du marché italien dans le commerce extérieur du Sillon alpin, on passe de 11 % en 1965 à 13-14 % en 1971-1972. L'augmentation est plus sensible au niveau des produits métallurgiques (surtout au niveau des métaux non ferreux) qu'au niveau de l'ensemble des machines et appareils mécaniques et électriques.

Le marché italien n'est pas un débouché important pour ce type d'industrie considéré dans son ensemble.

* Certains chiffres par exemple pour les appareils ménagers laissent à penser que l'effet de transit est important.

• L'évolution n'a pas été tout à fait la même selon les départements :

— au niveau des importations, alors qu'il y a eu une diminution de la part des entrées en provenance de l'Italie pour l'Isère et la Savoie, il y a eu une nette augmentation de celles-ci pour la Haute-Savoie.

Evolution de la part du marché italien dans les échanges extérieurs de l'Isère, de la Savoie et de la Haute-Savoie 1965-1971.

(En %)

	Importations						Exportations					
	Isère		Savoie		Hte-Savoie		Isère		Savoie		Hte-Savoie	
	1965	1971	1965	1971	1965	1971	1965	1971	1965	1971	1965	1971
Produits métallurgiques	10,5	11,2	5,9	18,2	18,1	13,4	15,4	18,0	12,0	19,8	14,9	22,8
Machines et appareils mécaniques, électriques, de transport et articles métalliques.	60,3	47,8	55,1	40,4	7,2	21,0	6,0	11,2	30,1	12,0	5,7	14,6
Total métallmécanique	54,0	41,2	32,3	28,4	10,6	18,1	8,3	12,1	16,4	18,0	8,9	16,3

(1) Hors tracteurs et matériel agricole.

— au niveau des exportations, la part du marché italien dans les échanges augmente beaucoup plus fortement pour la Haute-Savoie que pour les deux autres départements. En ce qui concerne la Haute-Savoie, l'augmentation du marché italien dans les échanges extérieurs de ce départements doit être confrontée avec la diminution relative du marché suisse dans ces mêmes échanges.

Evolution de la part du marché suisse dans les échanges extérieurs de la Haute-Savoie 1965-1971.

(En %).

Produits	Importations		Exportations		
	1965	1971	1965	1971	1972
Produits métallurgiques	5,0	8,3	14,7	4,5	
Machines et appareils mécaniques et électriques, matériel de transport, articles métalliques	47,8	33,3	25,2	15,8	
Ensemble des produits de la métallmécanique	34,6	23,6	22,0	13,5	7,6

5. ANALYSE DE LA STRUCTURE DES ÉCHANGES DU SILLON ALPIN AVEC L'ITALIE

La structure des échanges du Sillon alpin avec l'Italie dans le domaine de la métalmécanique est importante.

Le Sillon alpin importe surtout des machines et appareils mécaniques et électriques (près de 65 % des importations) et proportionnellement moins de produits métallurgiques (le tiers des importations) alors qu'il exporte relativement plus de produits métallurgiques (52 % des exportations) et proportionnellement moins de machines et appareils mécaniques et électriques (un peu plus de 45 % des exportations).

La structure des échanges s'est modifiée assez sensiblement ces dernières années et l'on peut dire au désavantage du Sillon alpin.

D'une part le Sillon alpin a maintenu l'importance relative de ses envois de produits métallurgiques vers l'Italie et augmenté celle de ses expéditions de machines et appareils mécaniques et électriques (on passe de 45 % à 53 %).

D'autre part, l'Italie a considérablement accru l'importance relative de ses expéditions de machines et équipements mécaniques et électriques (on passe de 14 % à 67 %) alors qu'elle a vu la part des véhicules et matériels de transport diminuer considérablement.

a) La structure des importations.

Les importations en provenance de l'Italie portent principalement sur :

— les produits de la première transformation et du travail des métaux (le quart des importations).

Les achats de la région en ce domaine portent principalement sur les demi-produits en cuivre (achats de la Savoie essentiellement), sur les tubes d'acier (achats importants de la Haute-Savoie), la quincaillerie et les petits articles métalliques, les produits de fonderie sur album pour cuisine et chauffage individuel (achats très importants en Isère 55 %) ;

— les machines et appareils mécaniques (plus de 50 % des importations).

Les achats de la région dans cette catégorie de produits portent surtout sur le gros matériel d'équipement (près du tiers des importations), les appareils ménagers et la mécanique de précision. En ce qui concerne les appareils ménagers, 85 % des achats sont effectués par l'Isère.

Quant à la mécanique de précision et si l'on ne tient pas compte des achats de machines de bureau Olivetti, l'essentiel des importations est effectué par la Haute-Savoie (les trois quarts environ). Pour ce département, ces achats portent sur l'horlogerie de petit volume et les roulements (achats de S N R à sa filiale de Turin).

Au niveau du gros matériel d'équipement, les importations les plus importantes portent en grande partie sur le matériel frigorifique industriel (40 % des importations de gros matériel d'équipement) et les machines-outils (14 % des importations de gros matériel d'équipement). Pour l'ensemble du gros matériel d'équipement, les achats sont faits en grande partie par l'Isère (la moitié) et la Savoie (le tiers), la Haute-Savoie ne faisant exception que pour la machine-outil (60 % des achats du Sillon alpin) en provenance de l'Italie.

b) La structure des exportations.

— On a essayé de répartir les échanges en fonction de la destination principale des produits : produits de base (fabrications de la sidérurgie des ferreux et non-ferreux et de la première transformation de l'acier), produits intermédiaires (produits de la seconde transformation des métaux destinés aux consommations productives de la métalmécanique italienne) et produits « finals » destinés à la demande finale.

**Répartition des exportations du Sillon alpin avec l'Italie
en fonction de la destination principale des produits.**

Produits	1972		1973	
	Valeur (1.000 F)	%	Valeur (1.000 F)	%
Produits de base	144.054	46,3	169.194	40,9
Produits intermédiaires ..	33.880	10,9	46.886	11,3
Produits « finals »	132.884	42,8	198.124	47,8
Total	310.818	100,0	414.204	100,0

Il faut relever l'importance des exportations de produits de base (plus de 46 % des exportations en 1972, plus de 40 % en 1973) et de celles des produits « finals » (près de 45 % des exportations en 1972, près de 50 % en 1973).

En ce qui concerne les échanges intermédiaires, il est très difficile d'isoler une telle catégorie de produits et il est probable que les chiffres dégagés soient un peu sous-estimés. Mais, d'une manière générale, on peut dire que ce type d'exportation représente encore une faible part de l'ensemble des exportations du Sillon alpin vers l'Italie (de l'ordre de 10 %).

— Par ailleurs, on a réparti les exportations du Sillon alpin **en fonction de chaque département.**

Répartition des exportations du Sillon alpin par département.

Année	Produits	Isère		Savoie		Hte-Savoie		Sillon alpin	
		Valeur (1.000 F)	%						
1972	Produits de base	39.371	27,4	89.308	62,0	15.375	10,2	144.054	100,0
	Produits intermédiaires.	17.637	52,1	2.975	8,7	13.268	39,2	33.880	100,0
	Produits « finals »	78.671	59,3	7.042	5,2	47.171	35,5	132.884	100,0
	Total	135.679	43,7	99.325	81,9	75.814	24,3	310.818	100,0
1973	Produits de base	40.171	23,8	106.273	62,8	22.750	13,5	169.194	100,0
	Produits intermédiaires.	26.768	57,1	2.342	4,9	17.776	38,0	46.886	100,0
	Produits « finals »	109.943	55,5	15.583	7,8	72.598	36,7	198.124	100,0
	Total	176.832	42,8	124.198	29,9	113.124	27,3	414.204	100,0

D'une manière générale, c'est le département de l'Isère qui exporte le plus vers l'Italie avec 43 % des expéditions du Sillon alpin suivi par la Savoie avec 30/32 % et la Haute-Savoie avec 25/27 %.

En ce qui concerne les produits de base, l'essentiel des ventes proviennent de la Savoie (62 %).

Au niveau des produits intermédiaires, c'est l'Isère qui vient en tête avec 55 % des exportations environ suivie par la Haute-Savoie avec un peu moins de 40 %, les exportations de la Savoie étant négligeables en ce domaine.

Pour la catégorie des produits « finals », l'Isère est également en tête avec 55/ 60 % des exportations devant la Haute-Savoie avec 35 % des ventes environ, les envois de la Savoie étant là aussi négligeables.

6. ANALYSE DE LA STRUCTURE DES ECHANGES DU SILLON ALPIN AVEC L'ITALIE (suite).

La structure des exportations par département.

Produits	Isère		Savoie		Haute-Savoie		Sillon alpin	
	1972	1973	1972	1973	1972	1973	1972	1973
Produits de base	29,0	22,8	90,0	85,7	20,2	20,2	46,3	40,9
Produits intermédiaires	13,0	15,1	3,0	1,8	17,6	15,8	10,9	11,3
Produits « finals »	58,0	62,1	7,0	12,5	62,2	64,1	42,8	47,8
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

a) Les exportations du département de l'Isère.

— Les exportations s'élèvent à 180 millions de francs environ en 1973, ce qui représente un effectif salarié de quelque 1.700 personnes sur les 55.000, soit 3 % des effectifs travaillant pour l'exportation vers l'Italie.

— Elles portent essentiellement sur les produits « finals » (60 %) et dans une moindre mesure les produits de base (25 %) et les produits intermédiaires (15 %).

— Mais une grande partie des exportations semble reposer sur quelques produits, c'est-à-dire, en fait, sur quelques firmes. Ce sont :

— du matériel pour les travaux publics	60 10 ⁶ F
— des métaux non ferreux	23 10 ⁶ F
— des articles métalliques	11,5.10 ⁶ F
— des tubes et semi-conducteurs	9,2.10 ⁶ F

Sous-total 103,7.10⁶ F

Cet ensemble représente 60 % des exportations (le matériel de travaux publics représente 30 % des exportations).

Exportations de produits de base de l'Isère.

Produits	1972		1973	
	Valeur en F	%	Valeur en F	%
Produits de la sidérurgie	6.467	16,5	5.895	14,7
Métaux non ferreux	23.846	60,6	26.940	67,0
Demi-produits en métaux non ferreux	5.471	13,8	6.114	15,3
Produits de la première transformation de l'acier	3.587	9,1	1.222	3,0
Total des produits de base.	39.371	100,0	40.171	100,0

Exportations de produits intermédiaires de l'Isère.

Produits		1972		1973	
		Valeur (1.000 F)	%	Valeur (1.000 F)	%
Produits du travail des métaux	Produits de fonderies en fonte sur album	8.754	21,3	4.739	17,7
	Articles en métal destinés aux utilisations productives	6.777	38,4	11.439	42,8
	Quincaillerie	270	1,5	473	1,7
	Petits articles métalliques.	*	*	329	1,2
	Sous-total	7.047	39,9	12.241	45,7
	Tubes électroniques et semi-conducteurs	6.609	37,4	9.194	34,3
	Equipement pièces détachées pour auto - moto - vélo	227	1,3	594	2,3
	Total des produits intermédiaires ..	17.637	100,0	26.768	100,0

Exportations de l'Isère dans le domaine des produits « finals ».

Produits	1972		1973	
	Valeur (1.000 F)	%	Valeur (1.000 F)	%
Produits du travail des métaux .	280	0,4	2.776	2,5
Gros matériel d'équipement	67.996	86,4	90.391	82,4
Produits de la mécanique de précision	1.728	2,2	7.796	7,0
Matériel électrique	8.667	11,0	8.386	7,6
Automobile, moto-cyclo	*	*	594	0,5
Total des produits « finals »	78.671	100,0	109.943	100,0

b) Les exportations du département de la Savoie.

- Les exportations s'élèvent à 120 millions de francs, ce qui représente un effectif salarié de quelque 1.000 personnes sur les 16.000 que compte le département, soit 6 % des effectifs travaillant pour l'exportation vers l'Italie.
- 85 % des exportations sont des produits de base (aciers spéciaux, aluminium brut, ferro-alliages essentiellement).
- Il n'y a pratiquement pas d'exportation de produits intermédiaires (2,5 millions de francs, soit 20 personnes) ; ce qui reflète bien la faiblesse de l'industrie savoyarde en ce domaine.
- Les exportations de produits « finals » (15,5 millions) sont faibles mais relativement plus diversifiées que pour l'Isère (matériel pour l'industrie alimentaire, matériel pour les industries chimiques, matériel pour l'industrie du papier, machines-outils).

Exportations de la Savoie dans le domaine des produits de base.

Produits		1972		1973	
		Valeur (1.000 F)	%	Valeur (1.000 F)	%
Produits de la sidérurgie	Lingots demi-produits en acier courant	516	0,6	»	»
	Lingots demi-produits et produits finis en aciers spéciaux	37.208	41,6	36.762	34,6
	Sous-total	37.724	42,2	36.762	34,6
Métaux non ferreux	Aluminium brut	28.009	31,4	39.497	37,1
	Ferro-alliages élaborés au creuset ou au four élec- trique	10.091	11,2	12.734	12,0
	Métaux rares et divers ..			564	0,6
	Sous-total	38.100	42,6	52.795	49,7
	Demi-produits en aluminium ...	7.037	7,9	10.454	9,9
Produits de la 1 ^{re} transformation de l'acier	Produits de la grosse for- ge	4.240	4,7	3.466	3,2
	Produits du profilage et de l'étrépage de l'acier .	1.896	2,2	2.000	1,8
	Produits du tréfilage de l'acier	311	0,4	692	0,7
	Tubes d'acier	»		104	0,1
	Sous-total	6.447	7,3	6.262	5,8
	Total des produits de base	89.308	100,0	106.173	100,0

c) **Les exportations du département de la Haute-Savoie.**

- Elles sont de même ordre de grandeur que celles de la Savoie (115 millions de francs), mais la ventilation par type de produits est différente.
- Les produits « finals » représentent 72 millions de francs, soit 65 % des exportations totales. Ce sont essentiellement :
 - des produits de la mécanique de précision (horlogerie, matériel de pesage) ;
 - du matériel pour les industries textiles ;
 - des machines-outils ;
 - du matériel aéraulique et thermique.
- Les exportations de produits intermédiaires consistent essentiellement en roulements à bille (S N R) et tubes électroniques et semi-conducteurs.
- Quant aux produits de base, on note essentiellement des exportations de ferro-alliages et des semi-produits en aluminium.

**Exportations de la Haute-Savoie vers l'Italie
dans le domaine des produits « finals ».**

Produits	1972		1973	
	Valeur (1.000 F)	%	Valeur (1.000 F)	%
Produits du travail des métaux.	957	2,0	1.895	2,6
Gros matériel d'équipement	31.852	67,6	51.243	70,6
Produits de la mécanique de précision	9.745	20,6	15.417	21,3
Matériel électrique	4.381	9,3	3.917	5,4
Appareils électro-domestiques ..	182	0,4	126	0,1
Automobiles, moto-cycles, cycles.	54	0,1	>	>
Total des produits finals.	47.171	100,0	72.598	100,0

**Exportations de la Haute-Savoie vers l'Italie
dans le domaine des produits de base.**

Produits		1972		1973	
		Valeur (1.000 F)	%	Valeur (1.000 F)	%
Métaux non ferreux	Cuivre brut et divers ..	152	1,0	6.478	28,4
	Ferro-alliages élaborés au four électrique ou au creuset	12.095	78,6	8.013	35,2
	Sous-total	12.247	79,6	14.491	63,6
Demi-produits en aluminium ..		2.446	16,0	5.017	22,1
Produits de la première transformation de l'acier	Produits de la grosse forge	*	*	208	1,0
	Produits du laminage à froid des feuillards ..	580	3,7	1.081	4,7
	Produits du tréfilage de l'acier	*	*	1.506	6,7
	Tubes d'acier	102	4,4	447	1,9
	Total des produits de base	15.375	100,0	22.750	100,0

**Exportations de la Haute-Savoie vers l'Italie
dans le domaine des produits intermédiaires.**

Produits	1972		1973	
	Valeur (1.000 F)	%	Valeur (1.000 F)	%
Produits du travail des métaux destinés aux utilisations pro- ductives et quincaillerie	840	6,3	705	3,9
Roulements	8.517	64,1	10.165	57,1
Tubes électroniques et semi-con- ducteurs	1.287	9,7	2.587	14,5
Composants électroniques	780	5,5	843	4,7
Condensateurs fixes et relais électriques	116	0,8	162	0,9
Fils et câbles électriques	*	*	1.118	6,2
Équipement, pièces détachées pour auto, moto, vélo, etc. ...	1.778	13,4	2.196	12,3

7. CONCLUSION

Il est assez difficile de conclure car les statistiques détaillées sur plusieurs années n'existent pas.

Les exportations vers l'Italie reflètent la situation au niveau national. Pour les produits mécaniques et électriques, l'Italie est le deuxième client après l'Allemagne. Par rapport à l'ensemble des pays clients, il semble que la notion de proximité joue un peu, c'est-à-dire que proportionnellement le Sillon alpin exporte plus vers l'Italie que la France entière.

Ces exportations confirment les spécialisations régionales :

- les produits de base (essentiellement aciers spéciaux, ferro-alliages, aluminium) représentent 40 à 45 % des exportations totales ;
- les produits intermédiaires représentent seulement 10 % des exportations totales ; de plus quatre produits totalisent 70 à 80 % des produits intermédiaires, ce sont les articles métalliques (Isère, Ets Raymond, La Dauphinoise, etc.), les roulements à bille (S N R - Haute-Savoie), les semi-conducteurs (S E S C O S E M Isère), les pièces détachées pour autos (Haute-Savoie, activité de décolletage) ;
- quant aux produits finals, ils représentent de 40 à 45 % des exportations totales. Il faut noter le poids de certaines entreprises comme Caterpillar, Richier dont les exportations représentent 30 % de l'ensemble. Dans ce domaine, on peut noter une absence de diversification.

Mais on peut se demander s'il existe un véritable courant d'échange avec les pays proches : Italie et Suisse, étant donné le niveau atteint par les industries mécaniques et électriques dans la région. En effet, les exportations des firmes importantes comme S N R, Caterpillar, S E S C O S E M, Merlin-Gerin, Richier ne sont pas dues à la proximité de la Suisse et de l'Italie, mais sont définies dans un cadre européen et même mondial pour certaines. Que reste-t-il alors comme courant d'exportation si l'on fait abstraction de ces grandes entreprises ? Les entreprises moyennes, si l'on accepte certains clichés rapides (les Italiens paient mal et avec retard, le marché n'est pas prometteur), ne semblent pas particulièrement intéressées par le marché italien alors qu'au niveau national l'Italie est notre deuxième client. Pourquoi une telle attitude ? C'est en direction des entreprises moyennes que, semble-t-il, il faut réaliser un effort systématique de promotion des exportations.

Table des matières

Introduction de Jacques DURAND

I. — PROBLÉMATIQUE

Objectif de la mission

Présentation sommaire de l'aire d'étude

Méthode

II. — DIAGNOSTIC

Esquisse de l'organisation actuelle

L'organisation future ?

III. — DOSSIERS RÉGIONAUX

La Suisse

Le Bade-Wurtemberg

La Bavière

L'Autriche

La Vénétie

La Lombardie

Le Piémont

IV. — ANNEXES

Cartographie et statistiques

Les régions françaises frontalières et les investissements étrangers

Le Sillon alpin

TRAVAUX ET RECHERCHES DE PROSPECTIVE

Eléments pour des prospectives

- Techniques et aménagement du territoire, n° 0.
- Composantes de la fonction urbaine, n° 3.
- Dictionnaire des projections 1985 et 2000, n° 4 (épuisé).
- Scénarios d'aménagement du territoire, n° 12 (épuisé).
- Prospective et analyse de système, n° 14.
- Les centres de prospective et d'aménagement du territoire en Europe, n° 17.
- Une image de la France en l'an 2000. Scénario de l'inacceptable, n° 20.
- La transformation du monde rural, n° 26.
- Prospective et société, n° 28.
- Survol de la France, n° 29.
- Une image de la France de l'an 2000. Documents de base. Méthode de travail, n° 30.
- Technologie et aménagement du territoire, n° 33.
- Les firmes multinationales, n° 34.
- Survol de l'Europe, n° 37.
- Approches de la réalité urbaine, n° 38.
- Paris, ville internationale, n° 39.
- Regard prospectif sur le Bassin méditerranéen, n° 41.
- Le peuplement urbain français : aspects historiques, n° 43.
- Régions urbaines, régions de villes, n° 44.
- Questions à la société tertiaire, n° 45.
- Industries en Europe, n° 46.
- Scénarios européens, n° 47.
- Scénarios pour les villes moyennes. Deux avenir possibles, n° 48.
- Espace et emploi, n° 49 (sous presse).
- SESAME, année V.
- Façade atlantique et ouverture sur le monde. Questions d'avenir (sous presse), n° 51.
- Transformations du travail industriel (sous presse), n° 52.

Schémas d'aménagement

- La façade méditerranéenne, n° 1 (épuisé).
- Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise, n° 5.
- Aménagement de la Basse-Seine, n° 6 (épuisé).
- Aménagement du Bassin parisien, n° 7 (épuisé).
- Rapport du groupe de travail Paris-Nord, n° 8 (épuisé).
- Schéma d'aménagement de la métropole lorraine, n° 9.
- Schéma d'aménagement de la métropole Lyon - Saint-Etienne - Grenoble, n° 10.

Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine Nantes - Saint-Nazaire, n° 11.

Aménagement d'une région urbaine, le Nord - Pas-de-Calais, n° 19.

Vers la métropole jardin. Livre blanc pour l'aménagement de la Loire moyenne, n° 23.

L'espace nord-champenois, n° 24.

Schéma d'aménagement de la Corse, n° 32.

L'avenir de la Basse-Normandie, n° 36.

Bordeaux, ville océane, métropole régionale, n° 40.

Schémas de communications

Éléments pour un schéma directeur des télécommunications, n° 2.

Éléments pour un schéma directeur de l'informatique, n° 13.

Éléments pour un schéma directeur de l'équipement aéronautique, n° 25.

Les liaisons routières : histoire d'un schéma, n° 31.

Schéma directeur de l'équipement aéronautique, n° 35.

Les nouveaux services des télécommunications. Éléments pour un schéma directeur, n° 42.

Problèmes de l'eau

L'eau en Seine - Normandie. Projet du Livre blanc, n° 15.

Les problèmes de l'eau en Artois - Picardie, n° 16.

Bassin Rhin - Meuse. Eau et aménagement, n° 18.

L'eau en Adour - Garonne, n° 21.

Les problèmes de l'eau dans le Bassin Rhône - Méditerranée - Corse, n° 22.

L'eau dans le Bassin Loire - Bretagne, n° 27.

Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale
1, avenue Charles-Floquet — 75007 PARIS

Fondateur de la collection : Gérard WEILL†

Directeur de la publication : Jacques DURAND - Secrétaire de rédaction : Marie GRENIER
Administrateur : Hélène ROGER-VASSELIN - Couverture : Cl. CAUJOLLE et D. COHEN

■
Librairies-Imprimeries Réunies
7, rue Saint-Benoît, 75006 PARIS
260-24-75 - 260-72-03
■

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

DOCUMENTATION FRANÇAISE

29-31, QUAI VOLTAIRE 75340 PARIS CEDEX 07

AM 1156