

II Les investissements

Comme nous l'avons déjà noté, les investissements entre les deux pays sont au plus haut niveau et la coopération dans des domaines à forte technologie, comme les armements, est une caractéristique des relations entre les deux pays. Les entreprises françaises en Italie représentaient environ 120 000 emplois, chiffre qui va être révisé à la baisse en 1999 du fait de la politique de désinvestissement de Danone, premier employeur français en Italie. Symétriquement les entreprises italiennes en France représentent environ 80 000 emplois, le secteur automobile venant en tête avec FIAT et IVECO (reprise de SAVIEM).

A ces entreprises il faut ajouter de très nombreuses "joint-ventures" comme ST-Microelectronics, ATR (Aérospatiale et Alénia), Nylstar, la participation italienne dans Airbus, SEVEL entre PSA et FIAT (production des monospaces en France et des camionnettes en Italie), entre IVECO et RVI pour la production des autocars, SIFALBERGHI entre le groupe Agnelli (IFI) et ACCOR etc..

Dans le domaine des services, nous avons déjà cité la forte présence de la France dans la distribution en Italie et on peut citer la présence des banques italiennes en France alors que pour des raisons tenant à la structure de l'épargne, les banques étrangères sont peu présentes en Italie sauf par le biais de participations comme le Crédit Agricole dans la Banque Intesa, le Crédit Lyonnais ayant dû revendre le Credito Bergamasco. Il faut enfin ajouter que la France est également présente en Italie dans le domaine des services aux entreprises : sociétés de conseil en informatique, sociétés de publicité, sociétés de conseil en gestion ..

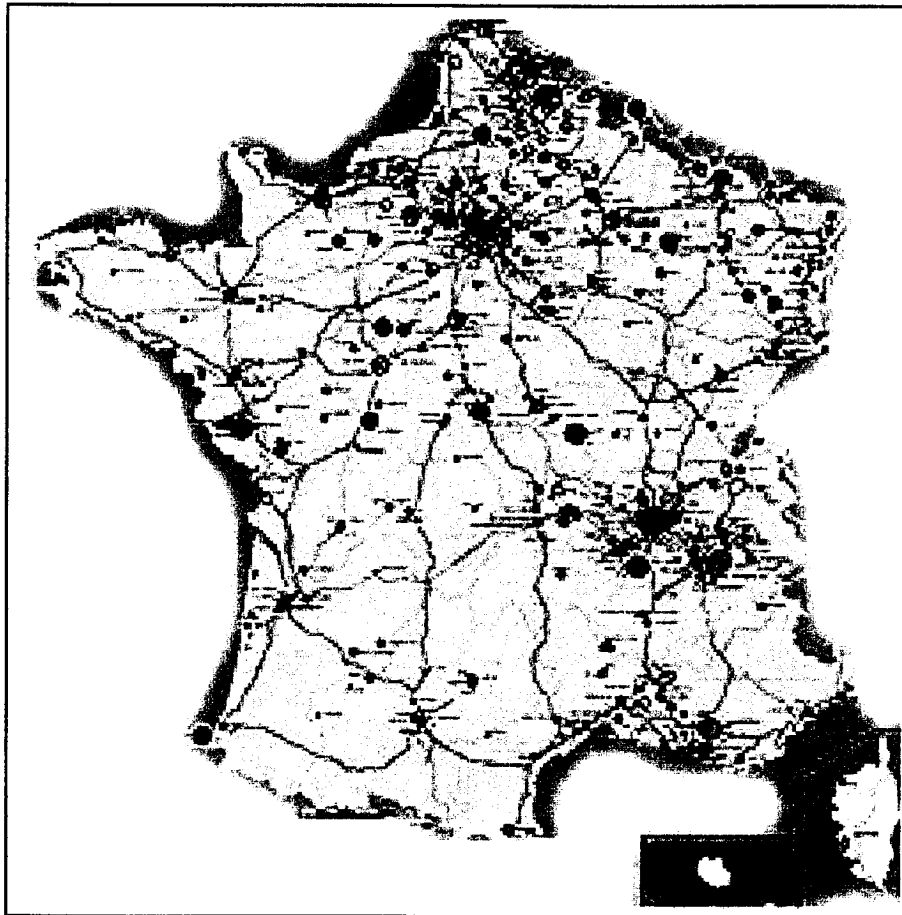
Une étude publiée en 1998 en Italie cite le nombre de 288 entreprises italiennes implantées en France, entreprises comptant 73 117 salariés (*Rapporto Italia Multinazionale CNEL 1998*). Ce nombre est très inférieur à la réalité et il concerne essentiellement les entreprises ayant développé en France des activités de production. Il ne faut pas se cacher que la majeure partie des entreprises italiennes en France ne sont que des sociétés de commercialisation n'ayant pas d'activités de production. Inversement la structure des ventes françaises à l'Italie implique moins des représentations locales purement commerciales. Toutefois dans les ventes de biens intermédiaires, la pratique de la gestion en flux tendus fait que les grands acheteurs imposent à leurs fournisseurs la présence d'une activité productive à proximité immédiate du lieu de livraison. Le cas embléma-

tique est celui des équipementiers dans l'automobile et explique une partie de la présence française en Piémont et dans le Sud (Melfi).

La présence de ces entreprises dans l'autre pays a favorisé une nouvelle immigration de cadres italiens en France et français en Italie même si l'expérience montre que les entreprises italiennes, même acquises par des groupes français, sont rarement dirigées par des Français, alors que le symétrique est faux.

Tous ces investissements contribuent au développement des transports de marchandises et aussi de personnes (la ligne Paris-Milan est la première ligne aérienne en Europe ne passant pas par Londres).

La carte qui suit (reproduite du site internet de la DATAR) montre les implantations italiennes en France.



La Région Rhône-Alpes bénéficie de la présence de nombreuses entreprises italiennes et se classe au troisième rang des régions françaises pour l'attraction des entreprises italiennes après le Nord Pas-de-Calais et l'Île-de-France.

Simultanément des entreprises rhône-alpines sont présentes de l'autre côté des Alpes notamment au Piémont (nous en donnons une liste en annexe). Il faut cependant signaler l'effet fortement négatif de l'abandon du surgénérateur où des entreprises italiennes étaient substantiellement impliquées (*NERSA*), ceci a contraint des cadres et ingénieurs italiens à quitter notre pays après des années de résidence.

Le bulletin mensuel de la Chambre de commerce italienne de Lyon donne dans chacune de ces éditions une liste de nouveaux venus italiens en Rhône-Alpes et de nouveaux Rhône-Alpins en Italie. Au total les entreprises italiennes en Rhône-Alpes représentent entre 4000 et 5000 emplois. La statistique des entreprises Rhône-Alpines en Italie est plus difficile à établir car nombre d'entreprises établies en Rhône-Alpes ont leur siège social en Ile-de-France et ne ressortent pas dans la liste établie par le Poste d'Expansion de Rome. A titre d'illustration la presse du 15 septembre annonçait que le groupe lyonnais EDI venait d'acquérir en Italie la marque de collants Oroblu (*CSP International*) dans la lignée de son acquisition de la société Le Bourget dans l'Aisne.

Les données publiées actuellement ne sont pas assez fiables et il faut parfois retracer des cheminements de propriété complexe. Par exemple la société *CAMIVA* qui fabrique des équipements de matériel de sauvetage et de lutte contre l'incendie, établie à Saint Alban Leysse en Savoie (228 personnes) est une filiale de la société juridiquement allemande *IVECO EUROFIRE GmbH*, elle-même filiale de *IVECO* appartenant au groupe *FIAT* !

Ce qui est certain c'est la volonté d'attirer de plus en plus d'entreprises italiennes en Rhône-Alpes, ainsi une journée organisée il y a deux ans à Turin par l'ERAI était résumée ainsi dans *La STAMPA* "Entreprises italiennes réfugiez vous en France" ... le pays où les services publics fonctionnent, où l'énergie est à bas prix. Inversement toutes les régions italiennes dynamiques montent des journées de présentation en Rhône-Alpes pour attirer des investisseurs. De plus en plus les Français sont perçus en Italie comme les cousins transalpins tandis que certaines images négatives de l'Italie commencent à s'estomper dans l'esprit des Français. Il faut noter à cet égard la croissance encore insuffisante de l'enseignement de la langue italienne dans notre région, tandis que le français s'effondre en Italie où la plupart des séries du baccalauréat ne comportent qu'une langue étrangère donc l'anglais. On assiste même en Lombardie et dans le Veneto au dépassement du français par l'allemand comme seconde langue, avec le pénible résultat que dans des grandes "joint-ventures" franco-italiennes, les réunions se déroulent en langue anglaise.

Les actions développées tant par les institutions italiennes en Rhône-Alpes que par des organisations françaises (par exemple l'association des enseignants d'italien), les jumelages entre communes françaises et italiennes, les échanges universitaires³ s'ajoutent à des déplacements issus des flux migratoires du passé pour générer une forte demande de transport hélas très mal satisfaite par la voie ferrée avec l'adoption du Pendolino ETR 460.

Dans le domaine des marchandises si les tonnages venant d'Italie dépassent fortement les tonnages allant de France vers l'Italie, on observe que 60% des camions transitant par le Fréjus sont immatriculés en France et seulement 32% en Italie. Cette anomalie vient du fait que des entreprises italiennes vendant en France préfèrent faire appel à des transporteurs français plus structurés, plus importants aussi et pour ces transporteurs le problème qui se pose n'est pas un problème de fret retour mais de fret aller !

La situation du secteur des transports en Italie est en effet problématique d'où une politique d'envergure entreprise par les gouvernements Prodi et d'Alema,. C'est cette politique qui va faire l'objet d'une seconde partie.

³Le Centre franco-italien de l'IAE de l'Université Lyon 3 a organisé plus de 400 stages de six mois dans des entreprises italiennes, l'enseignement s'y déroule en double alternance France-Italie et Université-Entreprise. Les enseignants et les étudiants génèrent au moins mille allers et retours annuels sur l'axe Lyon-Turin-Milan.