



ANNEXES

1/ La mise en relation directe entre les économies de Rhône-Alpes et du Nord de l'Italie

L'Italie, et en particulier les régions du Nord, constitue une des principales relations commerciales de la région Rhône-Alpes. La nouvelle liaison de transport passagers et marchandises ne concentrera pas l'ensemble des flux existants, mais l'intensité actuelle des relations économiques dans les deux sens montre à l'évidence le parti que les économies régionales, des deux côtés des Alpes, peuvent tirer d'une amélioration des relations sans précédent. Rhône-Alpes et les régions du nord de l'Italie pourraient dès lors tirer réellement avantage de leur proximité.

Il s'agit de l'aménagement de la relation économique la plus importante pour Rhône-Alpes après l'Allemagne. Rapportée aux poids économiques respectifs de l'Allemagne et de l'Italie, l'intensité des relations est beaucoup plus forte avec l'Italie.

L'Italie constitue le deuxième client (après l'Allemagne) et le premier fournisseur de la région Rhône-Alpes. Les exportations vers l'Italie représentent 14% du commerce extérieur de Rhône-Alpes (17 milliards de francs en 1993), soit seulement deux milliards de moins que le marché allemand, trois fois plus que le marché espagnol ou japonais, deux fois plus que le marché du Royaume Uni ou des Etats-Unis. Les importations en provenance d'Italie représentent 21% du commerce extérieur de la région Rhône-Alpes soit plus de 20 milliards de francs, alors que les importations de l'Allemagne ne totalisent que 15 milliards de francs. Il faut faire la somme des importations en provenance d'Espagne, du Royaume Uni, des Pays Bas, de Belgique et du Luxembourg pour atteindre un montant équivalent.

En tonnage, l'Italie est le premier client et le premier fournisseur de Rhône-Alpes. Le trafic généré par les exportations de la région représente près de la moitié (2,5 millions de tonnes) d'un trafic total de 5,3 millions de tonnes, la deuxième destination étant l'Allemagne avec un peu plus d'un million de tonnes. Rhône-Alpes constitue la deuxième origine des exportations vers l'Italie la première étant PACA avec plus de 5 millions de tonnes (50% des exportations totales de PACA), et bien avant l'Ile-de-france (un million de tonnes). Rhône-Alpes plus PACA plus le Languedoc totalisent près de 50% des exportations françaises vers l'Italie. La masse du commerce avec l'Italie représente 20% des exportations françaises.

Les importations en provenance de l'Italie sont pour Rhône-Alpes proportionnellement moins importantes : 1,5 millions de tonnes pour 5,3 millions de tonnes. L'Ile-de-france constitue une direction de la même importance : Rhône-Alpes plus PACA plus le Languedoc représentent 50% de la masse des importations françaises en provenance d'Italie.



2/ Une liaison aérienne sous-dimensionnée par rapport à l'importance des relations économiques

La liaison Satolas/Milan-Linate avec 66 705 passagers en 1994 est en hausse de 3,9% par rapport à 1993. Il s'agit de la cinquième liaison européenne de Satolas après Londres-Heathrow (358 298), Francfort (106 128), Bruxelles (96 829) et Amsterdam (68 596). La liaison Satolas/Rome-Ciampino (36 282 passagers en 1994) est en augmentation de 2,6% par rapport à 1993. La liaison totale vers l'Italie 131 061 est en augmentation de 12,9% entre 1994 et 1993. En l'absence d'une ligne commerciale les relations directes entre Satolas et Turin ne représentent que de 30 à 50 passagers suivant les années. A noter l'ouverture d'une ligne régulière Satolas/Bologne en mars 1994, avec 6 112 passagers pour la première année.

Le trafic de fret vers l'Italie représente 276 tonnes dont 83 % vers Rome (en augmentation de 50% par rapport à 1993) et seulement 15% vers Milan-Linate. Les liaisons aériennes passagers avec l'Italie représentent 10,5 % du trafic entre Satolas et l'Europe communautaire. La liaison fret ne représente que 5% du trafic communautaire.

3/ L'Italie et l'Europe : trafic de transit sur le territoire français

Mesurer les flux de transit¹ en provenance d'Italie constitue un autre critère permettant de cerner les principaux axes des relations économiques entre les différents Etats européens concernés par la nouvelle liaison et par la mise en place d'une stratégie coordonnée des régions de l'Arc Sud Européen. Sur l'ensemble des poids lourds traversant la frontière franco-italienne (dans les deux sens) :

- la première relation concerne l'Espagne (249 000) soit 30,5% flux passant pratiquement en totalité par Vintimille
- la deuxième la Belgique (186 000) soit 22,7 %, flux passant à 68% par le Tunnel du Mont Blanc, 20% par le Fréjus
- la troisième les Pays Bas (134 000) soit 16,4%, flux passant à 82% par le Tunnel du Mont Blanc et 11% par le Fréjus
- la quatrième le Royaume Uni (133 000) soit 16,2%, flux passant à 68% par le tunnel du Mont-Blanc, 24% par le Fréjus,
- la cinquième l'Allemagne (114 000) soit 13,9%, 72% par le tunnel du Mont-Blanc et 23% par le Fréjus.

La même enquête permet de préciser les destinations des flux entre l'Espagne et l'Italie. Les principales liaisons concernent la mise en relation des régions de Catalogne et de Valence d'une part et de Lombardie et du Piémont d'autre part, c'est à dire les principales régions directement concernées par la mise en place d'une relation ferrée rapide passant par la région Rhône-Alpes. L'axe Milan/Barcelone s'affirme comme le principal axe de liaison économique entre l'Italie et l'Espagne. Les relations sont mesurées ici à l'aune du trafic poids lourds, il

¹ Sources : enquête de transit du comité d'évaluation et de développement de l'information sur les transports réalisée de Juillet 1992 à juin 1993.



est vraisemblable que la part en valeur des échanges commerciaux, comme les échanges de services, et participations croisées soit encore plus importante.

- 48 % des poids lourds en direction de l'Italie proviennent de la zone Catalogne-Valence (12% de Madrid).
- 47% du trafic en provenance d'Espagne se dirige vers le Piémont (15%) et la Lombardie (31%) , 72% vers cinq régions du Nord de l'Italie (Lombardie, Piémont, Emilie Romagne, Venetie, Ligurie).
- Le Piémont (10%) et la Lombardie (33%) représentent la destination de 43% des flux émis par la zone Catalogne/Valence.
- 47% du trafic Italie/Espagne provient des régions Piémont (15%) et Lombardie (33%), 73% provient de cinq régions d'Italie du Nord (Piémont, Lombardie, Emilie Romagne, Vénétie, Ligurie).
- 58% du trafic en provenance de l'Italie se dirige vers la zone Barcelone/Valence.
- 60% du trafic en provenance de la zone Piémont/Lombardie se dirige vers la zone Catalogne (50%), Valence (10%).

La France constitue 50,6% du commerce total de la Catalogne (en masse), l'Allemagne 16% et l'Italie 10,3%.



L'OBSERVATOIRE EUROPEEN DE GEOPOLITIQUE

Liste des cartes:

- 1 - Places financières européennes (nombre d'établissements desservis par Reuter money dealing service).
- 2 - L'emploi dans la R&D (plus de 10 000 emplois régionaux)
- 3- Iles d'innovation et noeuds d'interconnexion
- 4 - Une stratégie coordonnée : l'Arc sud-européen (réseaux à grande vitesse et pôles d'innovation)
- 5 - Projets prioritaires d'infrastructures de transport
- 6 - Schéma prospectif de maillage de l'espace européen

L'emploi dans la R&D (plus de 10 000 emplois régionaux)



REGION RHÔNE-ALPES
TRACES

Agence régionale d'aménagement et de développement du territoire



L'OBSERVATOIRE EUROPÉEN DE GÉOPOLITIQUE

îles d'innovation et noeuds d'interconnexion



© L'OEG, 3/1995

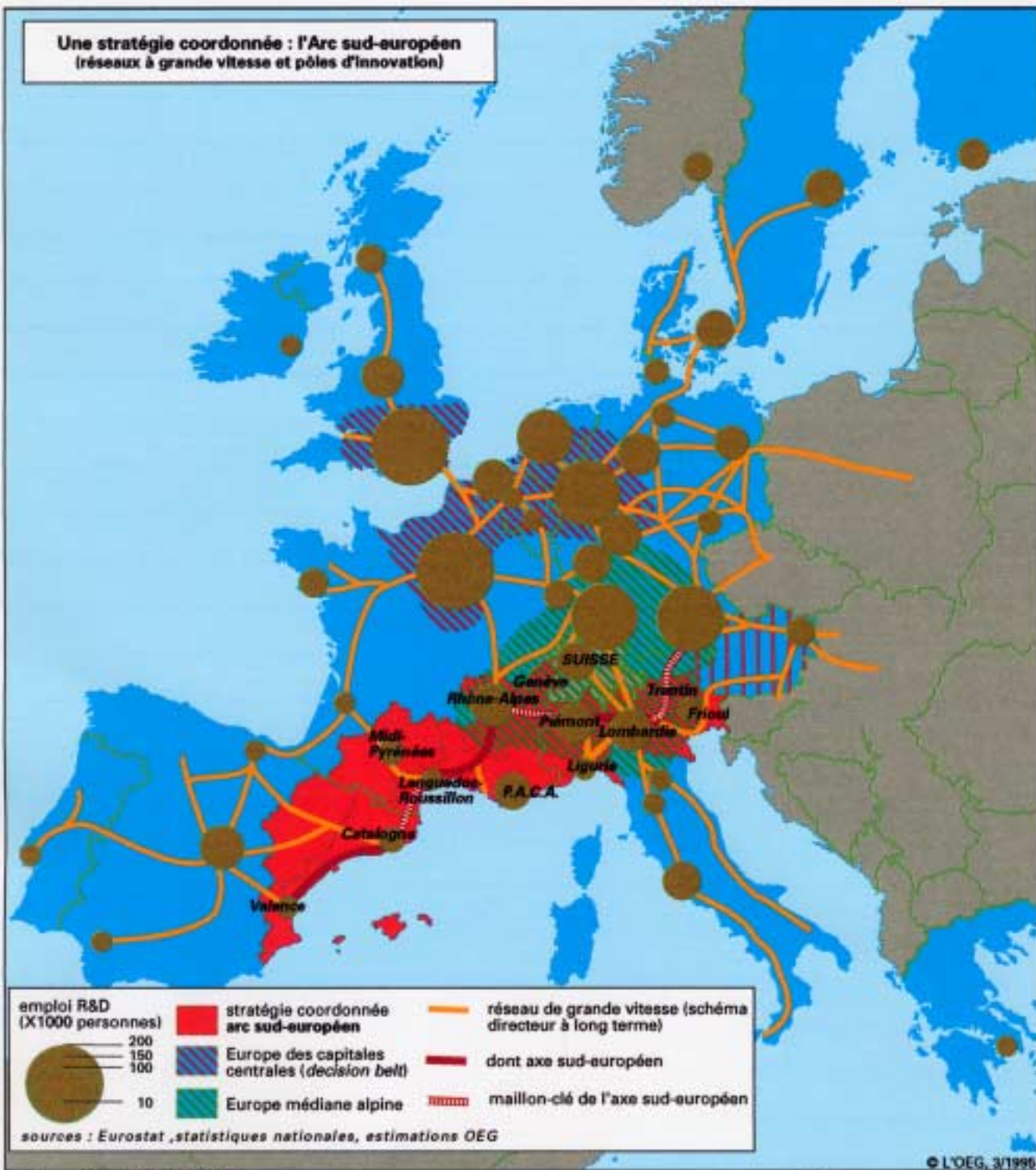
REGION RHÔNE-ALPES
TRACES

Agence régionale d'aménagement et de développement du territoire



L'OBSERVATOIRE EUROPÉEN DE GÉOPOLITIQUE

**Une stratégie coordonnée : l'Arc sud-européen
(réseaux à grande vitesse et pôles d'innovation)**



emploi R&D
(X1000 personnes)



stratégie coordonnée
arc sud-européen

Europe des capitales
centrales (*decision belt*)

Europe médiane alpine

réseau de grande vitesse (schéma
directeur à long terme)

dont axe sud-européen

maillon-clé de l'axe sud-européen

sources : Eurostat, statistiques nationales, estimations OEG

© L'OEG, 3/1996



Agence régionale d'aménagement et de développement du territoire

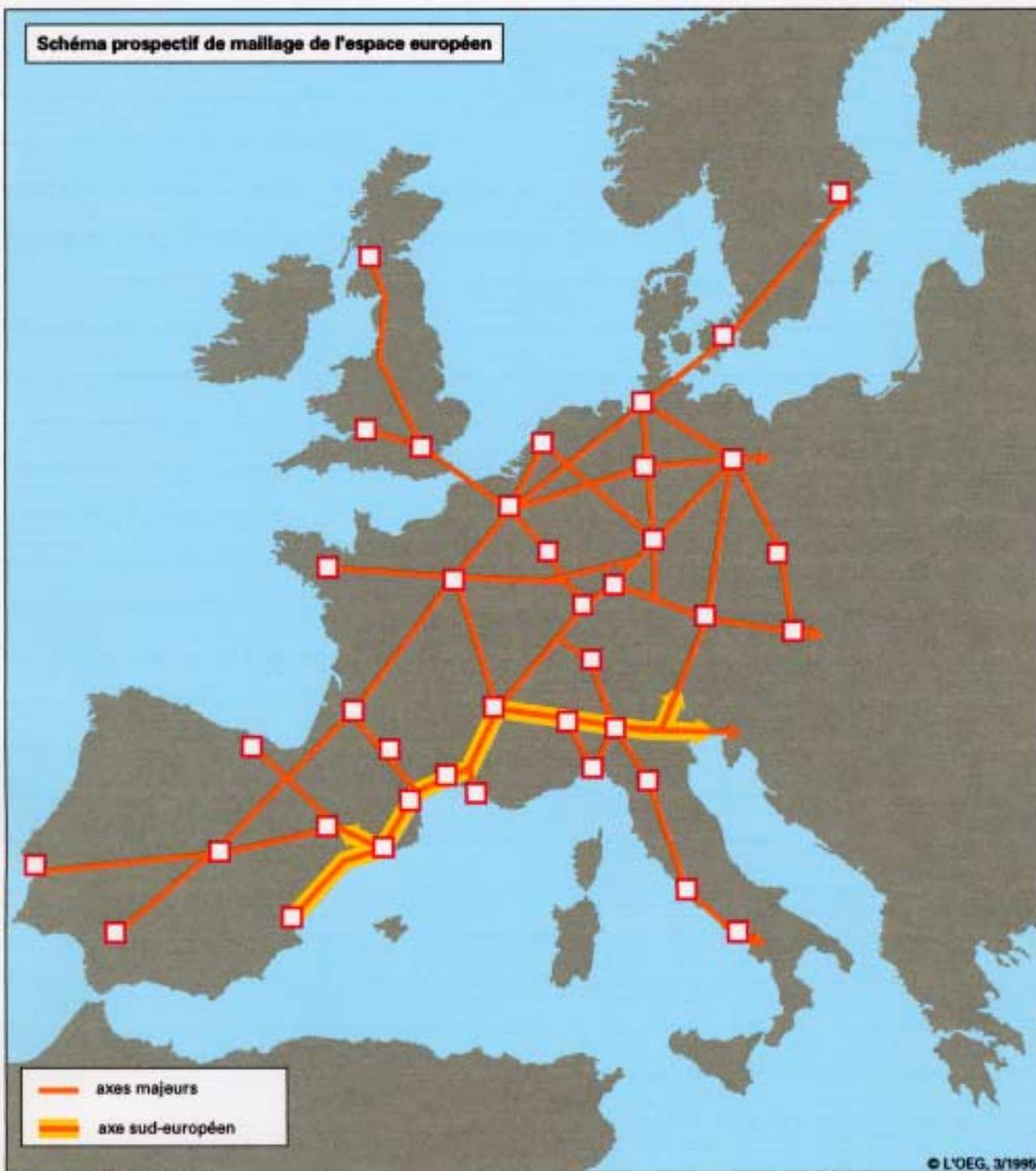


L'OBSERVATOIRE EUROPÉEN DE GÉOPOLITIQUE

Projets prioritaires d'infrastructures de transport



Schéma prospectif de maillage de l'espace européen



© L'OEI, 3/1995

REGION RHÔNE-ALPES
TRACES

Agence régionale d'aménagement et de développement du territoire



L'OBSERVATOIRE EUROPÉEN DE GÉOPOLITIQUE