Etude prospective de l'Arc Alpin

Autor(en): **Perret-Gentil, J.-Cl. / Titecat, Michel**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique et sociale : bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales**

Band (Jahr): **52 (1994)**

Heft 2

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-140313

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

ETUDE PROSPECTIVE DE L'ARC ALPIN

J.-Cl. PERRET-GENTIL,
GRESCO-Conseils, Lausanne
Michel TITECAT,
Inter-G, Paris.

Se préparer à l'évolution en voyant plus loin dans le temps et plus large dans l'espace, tels sont les objectifs que poursuivait la Communauté Européenne en lançant le programme d'études régionales "Europe 2000". Pour ces analyses prospectives, la Commission européenne a défini sept espaces transnationaux et considéré trois aires d'impact extérieur: les pays baltes, est-européens et méditerranéens. Ces études ont concerné l'entier du territoire communautaire; la Suisse et l'Autriche ont été prises en compte dans l'étude de l'Arc Alpin, région définie par la CE sur un territoire de quelque 450'000 km^2 et regroupant près de 70 millions d'habitants.

Le territoire analysé porte sur les régions allemandes de Bavière et du Bade-Wurtemberg, les régions françaises d'Alsace, de la Franche-Comté, de Rhône-Alpes et d'une partie de Provence-Alpes-Côte d'Azur, pour l'Italie les régions du Piémont, de la Lombardie, de la Vénétie, de l'Emilie-Romagne, du Trentin-Haut-Adige et du Frioul, le territoire de l'Autriche, du Liechtenstein et de la Suisse. Il s'agit d'une étude prospective qui prend en compte les grands défis qui se posent à l'Europe, tels que les effets de l'intégration européenne dans le cadre de l'Union économique et monétaire, ceux liés à l'ouverture des pays de l'Est et à l'écroulement du rideau de fer, ou les effets de l'intégration des pays alpins dans l'ensemble communautaire.

Les Alpes, espace de tourisme et d'échanges, ont eu longtemps un rôle central dans la civilisation humaine qui sera plus tard dévolu à l'Atlantique et aujourd'hui au Pacifique. Ceci est dû à la géographie, au franchissement, ancien déjà, des cols alpins; ceci est dû aussi à la position de carrefour culturel que les régions alpines ont joué. Les guerres religieuses et nationales ont taillé des cicatrices sans toutefois briser les voisinages de destin, la montagne et les fleuves se sont établis dans le temps comme espaces et peuples complémentaires.

1. Etat de situation

Une étude transnationale de prospective sur un espace de 450'000 km^2 et de près de 70 millions d'habitants, parlant trois langues majeures, se doit d'abord de trouver des

facteurs de cohérence. L'Arc Alpin, concept un peu nouveau, peut-il se définir sur le seul thème de la "snow belt" ? Ce serait court. La cohérence doit être trouvée ailleurs : en fait deux principes forts consolident cet espace, en font un objet "consistant", pour l'analyse certainement, pour l'action aussi, nous le verrons :

- le premier principe, c'est la montagne : la montagne qui reste un obstacle, une contrainte dure mais qui, ici tout particulièrement, est surtout un espace humanisé, presque jardiné par endroit. Cette montagne modelée par l'homme a aussi modelé les peuples venus des quatre horizons, faisant apparaître des traits de comportement socio-économiques communs, en particulier dans les solidarités, le goût de l'indépendance, et une économie à la fois autonome et toujours articulée aux espaces économiques de la plaine.
- le second principe, ce sont les grands fleuves (Rhin, Rhône, Danube et Pô) et leurs vallées fertiles, sièges des établissements humains les plus importants depuis la chute de Rome et ce jusqu'au 19ème siècle. L'Arc Alpin c'est aussi la "Dorsale des sources". Le chapelet des grandes vallées en Piémont constitue l'espace économique de la dorsale alpine; l'Arc Danube - Rhin - Rhône.

Ce qui apparaît plus fort au terme de notre étude, c'est la modernité, la prospérité et le potentiel de développement de cette aire. L'Arc Alpin constitue clairement le second pôle européen de prospérité, le seul crédible en regard du "Centre des Capitales".

Il présente d'ailleurs des avantages relatifs importants sur lesquels nous reviendrons. Cette prospérité correspond d'abord à l'axe médian Nord-Sud, celui de la Dorsale Européenne, et rassemble les deux moteurs industriels badois et milanais ainsi que la plate-forme financière suisse.

Les dernières décennies ont vu les centres de prospérité allemande se déplacer vers le Sud, dans une double dynamique : d'une part le desserrement industriel, depuis la Ruhr vers le Rhin moyen (Rhin - Main - Neckar), d'autre part, le dynamisme munichois, qui a su faire jouer son attractivité pour attirer une industrie nouvelle et se constituer aussi en pôle tertiaire. Le Bade-Wurtemberg et la Bavière sont passés du statut de Länder un peu ruraux à celui de nouveaux pôles d'attraction industriels et tertiaires. Cette méridionalisation fait irrésistiblement penser au thème d'une Californie Alpine, territoire high-tech, dont l'attrait correspond à l'excellence des cadres naturels, tant en montagne que sur les bords des lacs.

L'Italie Alpine est évidemment l'acteur majeur dans son espace économique national. Cette prééminence repose sur le triangle industriel fondateur (Turin, Milan, Gênes), puis sur la prospérité tertiaire milanaise et la "troisième Italie", celle des "success stories" des années 80, des districts industriels et des villes en réseaux.

En France, Lyon se positionne indiscutablement comme le "Grand Second", après Paris bien sûr. L'Alsace et Strasbourg sont fortement présentes en terme d'emplois,

d'exportations, d'investissements étrangers. Nice, Cannes et la Côte d'Azur développent une activité tertiaire performante. Et il n'est pas fortuit que les grands pionniers technopolitains français, Sophia Antipolis et Grenoble, soient tous deux clairement alpins.

La Suisse bénéficie, dans le contexte alpin, d'une position forte grâce à l'importance de son industrie et de ses services, notamment bancaires. Toutefois, son isolement relatif face à la construction européenne l'empêche de jouer un rôle central en Europe; il en est notamment ainsi dans le secteur des transports en raison des restrictions qu'elle a apporté au transit des marchandises par la route.

La prospérité "alpine" se décline de bien d'autres façons et, au total, il semble donc bien exister, de plus en plus, une forme de gradient alpin de prospérité dans chacun des pays concernés : si en France, en Italie, en Allemagne, les Régions Alpines sont le plus souvent plus prospères et surtout mieux armées en ce qui concerne les nouveaux défis de la société "postindustrielle", la Suisse et l'Autriche renforcent ce positionnement, surtout dans le cadre de leur intégration (ou rapprochement) avec l'Espace Economique Communautaire qui devrait s'accompagner d'effets de croissance quasi mécaniques.

2. Nouvelles opportunités et renforcement des potentialités.

Le moment actuel est prometteur. Les régions de l'Arc Alpin ont vécu des contraintes géopolitiques fortes. Certaines coupures, anciennes, ont déjà été surmontées dans le cadre de l'Espace Communautaire Européen. C'est le cas des conflits territoriaux franco-allemands sur le Rhin, lesquels se sont longtemps traduits, en terme d'impact sur l'espace, par une désindustrialisation des espaces "exposés" : Alsace et Bade-Wurtemberg.

Aujourd'hui, de nouvelles opportunités se fondent sur l'ouverture à l'Est, la fin de l'isolement politique autrichien, le rapprochement de la Suisse ... Ce rétablissement "généralisé" des communications au centre de l'Europe redynamisera les relations historiques de l'espace danubien et de l'interface germano-slave.

Des coupures majeures devraient disparaître :

- la plus évidente, la coupure austro-hongroise. Vienne, capitale amputée de son hinterland danubien, a tourné longtemps le dos à l'Est et ses obligations de neutralité l'ont maintenue à l'écart de la Communauté Européenne,
- le rétablissement des axes habsbourgeois, en particulier l'axe Venise - Vienne - Prague - Berlin (isthme adriatique - baltique),
- les liaisons entre Munich et Berlin au Nord, Munich et Vienne à l'Est.

Toutes ces nouvelles dynamiques et espoirs suscités sont confrontés au drame destructeur des Balkans qui stérilise la rive orientale de l'Adriatique et, à terme, tout l'arc Nord-oriental méditerranéen.

A l'intérieur du territoire de l'étude, apparaissent des discontinuités qui viennent s'ajouter aux barrières physiques de la montagne. Ces coupures paradoxales, immatérielles, séparent le sud badois et le Triangle d'or zurichois, l'espace rhénan et l'espace rhodanien au niveau de la Franche-Comté. Le dynamisme global de l'aire dépend autant (sinon plus) de la suppression (politique, culturelle, économique) de ces coupures que de la réalisation des grands équipements de communication transalpins.

La mise en continuité de l'Arc Alpin est une exigence ancienne en ce qui concerne l'axe d'échange Nord-Sud, entre Rhin et Pô, par le Brenner et le Gothard.

C'est aussi une nouvelle exigence Est-Ouest, une logique d'échange rétablie entre Danube et Rhône, la voie naturelle entre l'Allemagne Méridionale et la Méditerranée Occidentale d'un côté, les espaces danubiens de l'autre.

3. Les points forts de l'Arc Alpin.

Les ressources naturelles de l'aire, au sens classique de la géographie économique, ne sont pas décisives. Peu de gisements miniers ou d'hydrocarbures, hormis dans la plaine de Pô. Un fort potentiel hydroélectrique qui a joué un grand rôle dans les premiers âges industriels, mais qui pose aujourd'hui de nombreux problèmes quant aux contraintes environnementales. Il en découle une forte dépendance énergétique.

Mais les ressources naturelles doivent s'entendre désormais dans un sens plus large, celui d'une société où les temps non productifs ont largement pris le dessus. Dans ce cadre, l'Arc Alpin possède un patrimoine naturel unique. C'est un avantage dans des schémas de développement territorial du type Californie ou Riviera. C'est aussi une charge difficile à gérer, car les milieux sont fragiles et exposés à une (trop ?) forte densité d'occupation et de trafic.

La ressource humaine est, elle, encore plus décisive. Le profil de qualification des populations, le haut niveau de revenus, la régulation sociale, les relations de travail, le souci environnemental sont autant d'éléments qui font émerger un véritable modèle économique et social alpin. L'Arc Alpin s'organise autour de deux grands pôles industriels moteurs, le Rhin - Main - Neckar et la Lombardie. Un tissu très équilibré de centres urbains intermédiaires, à vocation industrielle ou tertiaire, charpente le reste du territoire.

Enfin, dernier facteur, la ressource financière et, partant, la capacité d'investissement sont un élément solide, qui devrait jouer un rôle significatif notamment dans les relations transfrontières entre la Suisse et ses "espaces périphériques".

En fait, l'Arc Alpin est le siège de plusieurs modèles socio-économiques, tour à tour exemplaires :

- le modèle rhénan, principalement dans sa version allemande, correspondant à une forte régulation sociale, un modèle consensuel des relations de travail, des hauts revenus, une vocation principalement industrielle ...,
- le modèle néo-colbertiste français, celui qui est efficace dans les grands projets industriels (T.G.V., télécommunication, aéronautique, ...). Il correspond à l'organisation très centralisée du territoire français, avec ses rigidités. Depuis une dizaine d'années, le modèle évolue en accompagnant une décentralisation politique qui commence à porter ses fruits en termes d'aménagement du territoire et de développement régional,
- le modèle italien des districts industriels, la flexibilité des entreprises en réseaux, de l'innovation et de l'imagination créatrice. Il s'appuie sur la complémentarité avec une grande métropole de commandement, Milan, en mesure de jouer un rôle européen de premier plan,
- le modèle alpin, d'une société postindustrielle fortement tertiaire, dotée de services avancés et d'une industrie spécialisée, à haute valeur ajoutée, maîtrisant les impacts environnementaux dans l'agriculture, le secondaire, les transports, le tourisme, l'urbanisme ....

Cette diversité pourrait évoluer vers des dysfonctionnements et des confrontations. Plus vraisemblablement, elle devrait évoluer vers des convergences et des spécialisations complémentaires. Tout l'enjeu est de savoir vers quel pôle se fera cette convergence. C'est cette alternative qui caractérise les différents scénarios.

4. Les menaces et les obstacles.

Le premier problème qui surgit est celui du rapprochement et de la coexistence de deux systèmes bien distincts :

- le territoire communautaire d'une part qui, depuis près de 40 ans, a appris "à vivre ensemble" (Italie, France et Allemagne sont trois membres fondateurs),
- les pays Alpins jusqu'alors membres de l'AELE, insérés (enclavés ?) dans la C.E.

Le mode sur lequel se fera ce rapprochement est un enjeu décisif, avec les réticences très fortes des pays alpins en ce qui concerne l'accès au foncier, la subvention des activités agricoles "paysagères", la circulation des personnes, la préservation des milieux, la politique de la montagne ... Mais cette menace peut être retournée en opportunité : la négociation entre la Communauté et les pays Alpins est l'occasion de consolider, à l'intérieur de la CEE, une politique de la Montagne dans l'esprit de la Convention Alpine.

Une autre menace concerne le système des transports et l'encombrement des espaces. L'Arc Alpin est bien un espace de desserrement, rapporté aux niveaux d'occupation du Centre des Capitales (Bénélux, Ruhr, ...). Mais un examen attentif montre que la disponibilité d'espace n'est conséquente qu'en Allemagne Méridionale et en France. Ailleurs, la disponibilité est faible, soit en raison de la forte occupation (vallée du Pô, Plateau suisse, vallée du Rhône, Rhin, Neckar, ...), soit en raison de la topographie ou de la fragilité des milieux. Aussi, la gestion économique et prudente des espaces s'avère une impérieuse nécessité, en particulier en ce qui concerne les grandes infrastructures de communication.

La situation en Italie comporte un nombre important d'incertitudes. Les difficultés, par ailleurs prévisibles, de la convergence sur les critères de Maastricht, ont mis en évidence des mécanismes pernicieux dans la régulation économique, avec notamment une part importante de la croissance fondée sur un déficit public excessif; la compétitivité industrielle, par ailleurs indéniable, reste tout de même favorisée en partie par des formes de défiscalisation (travail au noir, main-d'œuvre familiale, relations inter-industrielles "de proximité") et par une sous-régulation, surtout en terme de protection de l'environnement.

L'Italie du Nord, prospère et active, après 30 ans de développement quantitatif aspire à une consolidation qualitative de son développement. C'est, en quelque sorte, une revendication sur le modèle alpin de gestion des espaces et des activités. Les retards sont parfois considérables (en termes relatifs) et portent sur la requalification de l'environnement, des paysages (urbains et ruraux), des réseaux (routes, trains, téléphones, ...), des services (tertiaire supérieur).

Dans un tout autre registre, la prospérité même des Régions Alpines en fait une destination privilégiée des flux de migration, et cela peut faire problème si les disparités s'accentuent trop. Le voisinage avec l'Europe de l'Est ou les pays méditerranéens peut induire des mouvements de migrations incontrôlés. Dès lors la capacité des espaces leader à diffuser la prospérité devient un enjeu central. La persistance, voire l'accentuation de disparités territoriales est une menace sérieuse et cela concerne aussi les disparités internes au territoire communautaire : alors que l'Acte Unique organise la libre circulation des biens et des personnes, les effets perturbateurs de trop grandes disparités peuvent s'avérer à terme destructeurs de l'idée "européenne" elle-même.

La territorialisation de ces impacts concerne au premier chef les Länder méridionaux allemands, mais aussi l'Autriche, corridor d'arrivée des européens de l'Est ou l'Italie du Nord, qui accueille désormais un flux d'immigration africain en sus des mouvements intra-péninsulaires.

A l'inverse, le vieillissement des populations, en particulier en Italie, incite à maintenir des flux de migrations. Mais les besoins en force de travail se déplacent vers des qualifications élevées, alors qu'à l'autre bout de la chaîne se développe partout un

"chômage noble", en raison de la préférence pour le chômage en regard d'emplois déqualifiés.

5. Défis.

Les grandes actions d'aménagement du territoire, les infrastructures et équipements structurants sont souvent dans l'horizon où nous nous plaçons, des "coups partis". Si l'on traite des transports, et pour aller à l'essentiel, la question des percées alpines largement débattue se ramène à un problème simple : au-delà des liaisons entre grands espaces urbains et industriels (Milan -Munich par exemple), comment intégrer les villes moyennes et, au-delà, comment dynamiser les territoires interstitiels ?

Le dynamisme de l'Arc Alpin repose à la fois sur le versant Nord et Oriental (germanique et français) et sur le versant Sud (italien) et la connexion indispensable de ces deux ensembles ne doit pas se limiter aux axes Nord-Sud entre Milan et l'Allemagne. La capitale lombarde doit être reliée à l'Est vers Vienne à l'Ouest vers Barcelone.

Une autre panoplie de grands projets correspond à la consolidation de l'Arc Rhin-Rhône, qui assure la liaison entre l'Europe Nord Orientale et la Méditerranée. Cette liaison constitue un maillon faible. L'autre maillon faible est la connexion entre Turin et la Méditerranée Occidentale. L'orientation actuelle renforce la liaison Turin-Paris vers le Nord au détriment de la liaison directe entre Turin et la Provence. Ce sont là, fondamentalement, des liaisons Est-Ouest internes à l'Arc Alpin.

Un autre grand projet tout aussi interne concerne les régions italiennes où l'on constate une forte aspiration vers une requalification du cadre de vie. Les dernières décennies ont été celles d'un développement économique très fort, mais qui s'est effectué sans grande discipline quant au respect du cadre de vie, tant en ce qui concerne la protection environnementale que celle des paysages urbains. La revendication porte sur de meilleurs services (transports, télécommunication, services aux entreprises). L'ensemble constitue un grand chantier d'aménagement, multiforme et diffus.

Enfin et évidemment, le rétablissement des échanges économiques avec les Pays de l'Europe Centrale et Orientale implique, plus ou moins à terme, le rétablissement des voies de communication centre européennes. Celles-ci sont principalement inter-allemandes (Munich-Nuremberg-Leipzig-Berlin ou Nuremberg-Erfurt). Elles concernent aussi le rétablissement des axes Habsbourg : Vienne-Prague, Vienne-Budapest, Vienne-Trieste. Ici, le problème est dans le décalage entre, d'une part, le potentiel de développement de ces échanges, leur importance géostratégique et, d'autre part, le faible volume des échanges actuels et à moyen terme. Cependant, certaines liaisons pourraient se révéler très dynamiques : le cas du "bi-pôle" Vienne-Bratislava est instructif. Malgré leur proximité (60 km), l'importance de leur population (respectivement 1'550'000 et

450'000 habitants) et la présence d'un aéroport international, la liaison n'est pas autoroutière ...

6. Scénarios.

L'objectif de l'étude était d'identifier le scénario tendanciel puis de définir un ou deux scénarios alternatifs volontaires montrant dans quel sens on pouvait attendre un bénéfice sensible à partir d'une politique d'aménagement du territoire concertée.

6.1. Scénario tendanciel.

Dans le cadre de l'Arc Alpin, le scénario tendanciel est lui-même déjà un scénario prometteur, surtout si on le met en regard des autres prospectives régionales européennes ou méditerranéennes. Ce qui aurait pu constituer les éléments d'un scénario moins favorable a été examiné. En particulier, tout ce qui est lié à la fragilisation de l'Italie du Nord, sur laquelle la contrainte d'ajustement pourrait peser lourdement. En regard des scénarios noirs qui peuvent être envisagés pour les pays de l'Europe Centrale et Orientale, les régions de l'Arc Alpin sont fortement exposées, en particulier aux contraintes migratoires.

Un blocage des démarches de rapprochement des pays alpins (Suisse, Autriche) pourrait avoir un impact très négatif sur la zone alpine. Mais il jouerait plus dans le sens d'une réduction des potentiels de croissance que dans le sens d'un recul sur la situation existante. L'expérience de ces trente-cinq dernières années montre que l'intensification des liens entre Autriche - Liechtenstein - Suisse d'un côté, Communauté de l'autre, est une tendance constante, quelles que soient les péripéties conjoncturelles.

Plus inquiétants sont le vieillissement de la population et le fort déclin démographique presque général de la zone. A long terme, ils pourraient hypothéquer la position concurrentielle, surtout si les mécanismes séculaires de recours à l'immigration sont entravés par les contraintes socio-politiques.

Pourrait aussi peser sur l'avenir, par forcément lointain, le poids de nouvelles régions en déclin. Certes les grandes industries alpines, en particulier la chimie et la construction automobile se caractérisent par un bon positionnement concurrentiel. Mais il n'est pas certain que celui-ci se maintienne longtemps.

Enfin, la contrainte environnementale, que nous avons évoquée plus haut, pourrait déboucher sur des scénarios pessimistes. L'Arc Alpin est le siège de trois types de contraintes. Certains milieux sont très fragiles (montagnes, lacs, forêts); d'autres sont sur-utilisés (Rhône, Rhin-Moyen, Pô); en Italie, mais aussi en France, une sous-régulation de protection des ressources naturelles a entraîné une forte dégradation environnementale.

Les réactions de plus en plus "traumatiques" des résidents pourraient induire des blocages parfois gravement pénalisants (refus des infrastructures de transport, sur-réglementation, taxation...).

Le scénario tendanciel repose fondamentalement sur l'idée que le rapprochement de l'Autriche et de la Suisse constitue un atout très fort pour le dynamisme (préexistant) de la zone. L'intégration se fait à un rythme ralenti par rapport aux prévisions très optimistes de la fin des années 80, mais elle progresse et quelles que soient les difficultés, la zone devient clairement un grand pôle de prospérité.

Il demeure des dangers de ségrégation des espaces en particulier dans les zones de montagne où, au départ, il y a divergence entre les modèles d'occupation de l'espace austro-helvète d'une part et latin d'autre part. Mais l'adhésion de l'Autriche devrait s'accompagner d'une certaine convergence dans la gestion des territoires alpins.

Le scénario tendanciel correspond à une ère de difficultés pour l'Italie du Nord, sans que soit réellement brisé le dynamisme industriel et tertiaire. Les difficultés sont plus liées aux efforts de convergence et aux mesures d'assainissement public. Elles touchent plus les villes intermédiaires et Turin, alors que Milan est globalement mieux positionnée.

Le Nord (Allemagne -Autriche) bénéficie fortement de l'ouverture à l'Est et de l'intégration autrichienne. L'axe Est-Ouest, déjà solide sur la ligne Stuttgart-Munich-Rotterdam se renforce et s'étend vers Vienne et au-delà. Munich cesse d'être un "bout de ligne", isolé vers l'Est et le Nord. La liaison Munich-Berlin est rétablie, mais la montée en puissance de cet axe de développement prendra du temps.

L'Allemagne continuera de faire jouer ses avantages comparatifs en accentuant l'évolution des activités industrielles vers les secteurs à haute valeur ajoutée. A l'inverse, les sites industriels "obsolètes" (textile, chimie de base, ...) verront leur déclin s'accentuer par les coûts élevés de la main-d'œuvre et la contrainte écologique. Enfin, le chômage structurel risque de croître significativement.

En Suisse la polarisation sur les deux régions fortes du Triangle d'Or et du Croissant lémanique se poursuivra. Les régions urbaines à proximité des frontières se solidariseront de plus en plus avec les territoires voisins.

A l'Ouest, le couloir Rhin-Rhône se consolidera sous les effets "mécaniques" de l'intégration européenne. Mais les grands dysfonctionnements perdureront :

- l'engorgement de la vallée rhodanienne entre Lyon et Avignon,
- le chaînon manquant Franc Comtois (la liaison Rhin-Rhône : T.G.V., canal).

En fait, cet espace sera marqué par un développement contrasté des territoires : prospérité industrielle et tertiaire lyonnaise, déprise en Franche-Comté, dynamisme à Bâle ...

6.2. Scénarios alternatifs.

Nous avons bâti deux scénarios alternatifs, volontaristes, qui eux-mêmes sont fondés sur un scénario tendanciel favorable.

L'idée fondamentale, faisant rupture avec le scénario tendanciel, est que les années à venir pourront voir une relance de la dynamique de l'intégration européenne, alors que dans le scénario tendanciel on considère une pause relative, un palier et le maintien de centralismes nationaux forts. Cette alternative est indissolublement liée au renforcement des solidarités territoriales et au développement des transferts de ressources en termes d'aménagement et de développement régional (solidarité organisée tant à l'échelle nationale que communautaire).

A partir de ce schéma, on a bâti deux scénarios alternatifs, l'un fondé sur une priorité forte apportée au développement économique, l'autre incluant des correctifs avec des exigences qualitatives fortes. La lecture de ces trois scénarios se fait donc sur le modèle des poupées gigognes :

scénario tendanciel	avec l'intégration de la plupart des pays de l'AELE et l'ouverture à l'Est, l'Arc Alpin s'affirme comme pôle européen de prospérité.
scénario des Eurocités	... et la relance des dynamiques d'intégration européenne induit un fort dynamisme des activités industrielles avancées et tertiaires supérieures. Il se matérialise dans les Eurocités, particulièrement nombreuses dans cette aire.
scénario des Euroterritoires	... et ce dynamisme économique s'accompagne d'une exigence vigilante de respect de l'environnement, de la qualité de la vie, des nécessaires solidarités inter et extra-communautaires.

Le scénario des Eurocités considère une intégration accélérée reposant d'abord sur des objectifs de croissance. Le développement est entretenu par les activités industrielles avancées et le tertiaire supérieur et se fait à l'intérieur des Eurocités, c'est-à-dire des villes qui ont un certain potentiel de capacités, de qualité en matière d'équipements, de main d'œuvre et de technologie. Cette consolidation des poches de prospérité se fait au profit des grands centres urbains dynamiques tels que Lyon, Munich, Vienne et Milan. Le triangle de prospérité Stuttgart-Munich-Zurich fait alors contre-poids au pôle central de l'Europe Paris-Londres-Rotterdam. Les Eurocités alpines et péri-alpines se constituent en réseaux et forment un second pôle européen de commandement.

La relance des dynamiques européennes prend alors tout son sens dans l'Arc alpin en :

- permettant à l'Italie du Nord de surmonter "la crise de croissance"
- accélérant l'intégration de la Suisse et de l'Autriche
- se constituant sur le réseau d'Eurocités le plus équilibré d'Europe.

Parallèlement, le modèle alpin de gestion de la montagne en symbiose avec des civilisations urbaines industrieuses et commerçantes se consolide et les périphéries de l'Arc Alpin participent mieux aux dynamiques par les réseaux de villes (Marseille, Florence, Gênes, Prague, ...).

Mais ce scénario possède aussi ses coûts: l'un des plus importants est lié aux transports qui se concentrent et se densifient sur les axes majeurs de développement. Ce fort développement s'accompagne de pressions accentuées sur les milieux naturels.

Dans le scénario des Euroterritoires, les sentiments identitaires européens et la conscience écologique se répondent : l'intégration est perçue d'abord comme nécessaire à la constitution d'un espace économique protégé pour une production "soutenable", donc moins compétitive. Le souci du respect de l'environnement et de la promotion de la qualité de la vie sont prioritaires. Ce scénario se rapproche des conditions de la Convention alpine et constitue un nouveau modèle de développement; l'Arc alpin devient l'espace modèle qui met en avant une parfaite intégration tourisme-agriculture, un frein au développement du tourisme extensif, une défense de la qualité des paysages et de l'agriculture de montagne.

Les articulations fortes entre le monde alpin et les espaces rhénans ou rhodaniens s'étendent aux vallées italiennes et provençales, à la plaine du Pô. Des efforts particuliers de reconversion sont nécessaires dans l'appareil de production français, italien et autrichien ainsi que des mesures fortes de réduction de la consommation énergétique (Allemagne, Suisse). Le réseau des Eurocités alpines se complète par un tissu consolidé de villes moyennes, comme par exemple Florence avec Bologne, Marseille en liaison avec Lyon, Briançon avec Turin ou Prague et Bratislava avec Vienne. Ces villes moyennes permettent réellement d'animer les espaces ruraux et montagnards. Le modèle alpin de gestion du territoire s'étend successivement aux espaces voisins (Pô, Danube, Provence).

Ce scénario implique des articulations fortes entre le monde alpin et les espaces des vallées, il nécessite des efforts particulièrement coûteux d'adaptation des appareils de production.

7. Conclusion.

L'Arc Alpin vient compléter la Dorsale Européenne, industrielle et urbaine. Cette Transversale Alpine a longtemps été partiellement occultée par les statuts particuliers de l'Autriche et de la Suisse. Tous les grands bouleversements récents sont autant de

facteurs qui jouent dans le sens de l'émergence d'une réelle dynamique d'échanges Est-Ouest, entre Méditerranée Occidentale, Allemagne Méridionale et Europe Centrale..

Cet axe suit la ligne Danube - Rhin - Rhône. Cet arc des fleuves n'est certes qu'une virtualité, tant les flux d'échanges sont très inférieurs à ceux qui se développent sur les lignes Munich - Stuttgart - Rotterdam ou Méditerranée - Mer du Nord. Et ce n'est pas un hasard si le canal Rhin - Main - Danube est déjà opérationnel alors que le canal Rhin - Rhône reste hypothétique.

Milan et la Lombardie ont un rôle central, d'abord parce qu'ils fédèrent l'ensemble du bassin du Pô, entre Alpes, Apennins et Adriatique, soit un ensemble de plus de 25 millions d'habitants avec un PIB de près de 425 milliards d'Ecus en 1990, soit 35% de la production de l'Arc Alpin et près de 10% de la production communautaire.

L'accrochage de l'espace Nord italien à la Dorsale Européenne, en dépit de la barrière alpine et de l'image de l'économie méridionale constitue une condition essentielle. Mais il faut jouer aujourd'hui au-delà, car l'accrochage doit être multiple, jouer à 180 degrés et ne pas se limiter aux "monorails" Nord-Sud par le Brenner ou le Gothard. Par une meilleure intégration à l'Arc Danube-Rhin-Rhône, Milan pourrait s'ouvrir à de nouvelles ambitions européennes, méditerranéennes et atlantiques.