

**LES ENJEUX GEO-
ECONOMIQUES DE LA LIAISON
FERROVIAIRE LYON TURIN**

Robert ESCALLIER

Lors de la rencontre du 5 Juin 2003, entre le premier ministre français et son homologue italien, le gouvernement français a confirmé que la France tiendrait les engagements pris par le gouvernement de L. Jospin concernant la liaison ferroviaire Lyon-Turin¹. Ceux-ci avaient paru être remis en question après l'audit sur les grands travaux d'infrastructure (de transport) remis au gouvernement français (ce qui avait entraîné la réaction sévère du Président du Comité pour la liaison européenne Transalpine²). M.Berlusconi de son côté a précisé que son homologue français avait (re)confirmé la date d'achèvement de la liaison en 2012³.

Les lignes ferroviaires transalpines en activité portent la marque de la technique du dix-neuvième siècle (qui les a réalisées), aussi ne répondent-elles plus aux exigences des transports modernes. « C'est la route et la voiture qui structurent désormais les communications dans les Alpes. » ; les propos de P.Guichonnet⁴ paraissent plus valables encore aujourd'hui qu'il y a vingt-cinq ans. (Les statistiques antérieures à la fermeture du tunnel routier du Mont Blanc appellent les constats suivants) 80 % du trafic de marchandises entre la France et l'Italie s'effectuent par voie routière, le trafic ferroviaire représente moins de 20% du total et s'écoule quasi exclusivement par Modane et le tunnel ferroviaire du Fréjus. En trente années, le tonnage entre la France et l'Italie a été multiplié par quatre et la part du marché de la route est passé du quart à environ les quatre-cinquième du trafic. (Selon les projections élaborées par la commission inter-gouvernementale franco-italienne, le trafic de marchandises entre la France et l'Italie atteindrait 87 millions de tonnes en 2015 et peut être 126 Mt en 2025.)

Or la saturation du trafic routier est atteinte (comme l'observait pour l'Italie le magazine Il Mondo dès novembre 1998 publiant une étude particulièrement sévère sur la situation des autoroutes.) La densité de circulation sur le réseau autoroutier est plus élevée que dans aucun autre pays industriel alors que la qualité du réseau est la plus contestable : étroitesse, vétusté des voies...(D'ailleurs le Ministre des Travaux Publics E. Micheli déclarait à La Stampa le 4 août 1999 : « C'est la nature du trafic en Italie qui rend quasi inévitable la congestion. Chez nous, 72% des marchandises sont transportées par la route, c'est la proportion la plus élevée d'Europe...Si nous n'arrivons pas à développer les moyens alternatifs, le pays ne deviendra plus qu'une immense autoroute. »)

En France comme en Italie, toute solution durable passe par le transfert vers le rail d'une part substantielle des transports de marchandises. Encore faut-il convaincre les groupes de pression favorables à la route⁵. C'est ce vers quoi se sont orientés les gouvernements européens signataires de la convention alpine du 7 juillet 1991 prenant l'engagement au travers de l'article 11 du protocole « transport » du 31 octobre 2000 à s'abstenir de construire de nouvelles routes à grand débit pour le trafic transalpin.

¹ « J'ai confirmé en ce qui concerne le projet Lyon Turin, les engagements de la France. Nous sommes très motivés sur ce projet qui sera l'un des grands projets que nous présenterons à l'occasion d'un comité interministériel de l'aménagement du territoire... » Intervention de J.P. Raffarin du 05-06-2003.

² « Le comité d'audit des grands travaux a recommandé d'écarter la réalisation de la liaison Lyon-Turin dans les délais prévus. Je déplore cette recommandation qui est contraire aux décisions du sommet franco-italien et témoigne d'un manque de vision quant à l'importance nationale et européenne du projet. J'espère que le débat prévu à l'Assemblée Nationale et la décision politique du Gouvernement ne retiendront pas cette décision technocratique contraire au développement des échanges franco-italiens et au développement de la région rhônalpine et de l'Europe méridionale. » Déclaration de M. R.Barre du 14-08-2002.

³ 2012 est en fait un retour à l'engagement arraché à la France par l'Italie suite à la rencontre à Périgueux entre M.Lunardi et M.Gayssot, de ramener la date d'achèvement des travaux de 2015 à 2012.

⁴ « Histoire et civilisation des Alpes. II Destins humains ». Sous la direction de P.Guichonnet.1980

⁵ Ainsi, en Italie, le transport par route représentait 5,6% du P.N.B et 111.000 entreprises de transport employaient environ 600.000 personnes (ISTAT, 1996). En France le nombre d'entreprises ne dépassait guère 38.000 la même année 1996.

C'est dans ce contexte de « *ras le bol* » du tout trafic routier, (exprimé courageusement par la Suisse qui a pris des mesures drastiques concernant la circulation des camions sur son territoire, limitée aux poids-lourds de 28 tonnes avec interdiction de circulation la nuit et les week-ends⁶, mettant en avant des raisons de sécurité et de protection de l'environnement,) qu'une nouvelle liaison ferroviaire a été lancée en commun par la France et par l'Italie.

Après des années d'atermoiement, la liaison Lyon-Turin⁷ est entrée dans une phase active consacrée aux études, reconnaissances, travaux préliminaires en vue de proposer le tracé définitif du projet, les modalités de réalisation, les modes de financement et les conditions d'exploitation ; cette phase préliminaire s'achèvera en 2006⁸. L'objet de cette communication sera moins de rappeler les langueurs et les longueurs de la mise en route du projet de part et d'autre des Alpes, particulièrement en France, que d'en souligner les enjeux perçus à différentes échelles.

• Les enjeux à l'échelle européenne

Le projet de la liaison Lyon -Turin s'inscrit dans un vaste plan d'amélioration des infrastructures circulatoires, favorable au rail, en l'Europe, (premier marché intérieur du monde). En décembre 1994, au Conseil Européen d'Essen, quatorze grands projets prioritaires d'infrastructures avaient été retenus⁹ parmi lesquels deux « percées alpines » par voie ferroviaire : le tunnel du Brenner et le tunnel du Mont Ambin¹⁰ entre la vallée de la Maurienne et le val de Susa. Avec les projets suisses (projets les plus avancés) de tunnels ferroviaires du Lötschberg - liaison région de Berne - région de Lombardie, et du Saint Gothard - tunnel de 57 kilomètres de long facilitant les communications entre Zürich, Lucerne, Le Tessin en direction de la Lombardie -, ces projets s'intègrent dans une perspective globale de renforcement du transport ferroviaire transalpin s'accordant ainsi à la présence dans cette Europe médio-alpine du premier ensemble industriel européen. Celui-ci comprend les régions du Bade Wurtemberg, de Bavière, la Suisse, le Piémont, la Lombardie, les régions de Rhône-Alpes et de Provence Alpes Côte d'Azur¹¹.

Les enjeux des nouvelles liaisons ferroviaires sont bien sûr de favoriser une meilleure circulation des hommes et des marchandises : plus de rapidité, de sécurité et de confort, à un moindre coût, et de corriger le danger de saturation des réseaux existant, de permettre le rééquilibrage du trafic de la route vers le rail (particulièrement entre la France et l'Italie),

⁶ La Suisse a conclu avec l'U.E, en Juin 1999, un accord sur les transports prévoyant l'ouverture progressive de son territoire aux poids lourds. A partir du 1.1.2001, autorisation de circulation des poids lourds jusqu'à 34 tonnes, portée à 40 tonnes en 2006. Mais une taxe de transit est prélevée sur les camions en vue d'alimenter le financement de la construction de deux nouveaux tunnels ferroviaires.

⁷ La nouvelle liaison ferroviaire représente un trajet d'environ 270 kms impliquant pour le trafic voyageurs l'ouverture d'une ligne à grande vitesse sur la quasi totalité de l'itinéraire et pour le trafic marchandises d'une ligne(successivement indépendante ou mixte) adaptée au fret classique, au transport combiné (conteneurs transférés de camions sur des wagons) et surtout au feroutage (poids lourds chargés sur des wagons spéciaux).

⁸ Rapport fait par M. Robert Del Picchia sur le projet de loi adopté par l'Assemblée Nationale autorisant l'approbation de l'accord entre le gouvernement de la République Française et le gouvernement de la République italienne pour la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin. N° 246. Sénat (session ordinaire 2001-2002).

⁹ Le 8 juillet 2003, la commissaire européenne chargée des transports Loyola de Palacio déclarait au Monde : « Vingt-deux projets ont été sélectionnés qui doivent concentrer les efforts. Ils représentent un volume d'investissements estimé à 250 milliards d'euros pour l'ensemble de l'Europe élargie... »

¹⁰ Le tunnel franco-italien, d'orientation Ouest-Est à partir de Saint-Jean de Maurienne, creusé sous la massif du Mont Ambin (3378 m) serait d'une longueur de 52,7 kms, suivant une pente ascendante avec des rampes maximales à 6,5 % jusqu'à Modane, et aurait une vocation mixte voyageurs et fret.

¹¹ Observatoire Européen de Géopolitique. M. Foucher (1996).

d'établir des échanges plus sûrs et moins polluants, notamment en réduisant les émissions de polluants nocifs et les nuisances sonores. Au-delà des enjeux immédiats et concrets de nature technique et environnementale, la création de nouvelles liaisons ferroviaires porte avec elle d'autres dimensions de nature plus stratégique, macro-économique ou d'aménagement de l'espace.

Du renforcement du système circulatoire européen grâce à la création du maillon manquant entre les grands corridors de frets nord/sud et ses transversales sont attendus la mise en connexion de nouvelles régions d'Europe méditerranéenne et d'Europe médiane (en cours d'intégration à l'U.E.) entre elles et avec d'autres, ainsi que l'établissement dans les échanges macro-économiques d'une plus grande efficacité et fluidité. Faut-il rappeler que le degré et le niveau de fluidité des territoires que favorisent les grands équipements sont déterminants quant au choix de la localisation géographique des investissements financiers industriels, l'amélioration de la qualité des territoires étant une donnée majeure de la compétition globale dans le cadre de la mondialisation des économies. Enfin, ces grands équipements correspondent à une stratégie d'aménagement de l'espace européen afin que celui-ci soit moins concentré et moins marqué par la polarisation des grands centres de décision et de direction sise dans l'Europe du Nord-Ouest, dessinant une sorte de « *polygone d'or* » borné par Londres, Amsterdam, Francfort et Paris au centre duquel se place Bruxelles.

La liaison Lyon -Turin participera comme les autres liaisons ferroviaires à ce changement organisationnel; mais si les percées alpines entre la Suisse, l'Autriche et l'Italie conforteront le tropisme de l'Italie du Nord pour le monde germanique et au-delà pour l'Europe du Nord, la liaison Lyon -Turin s'inscrit à l'échelle macro-géographique dans une autre perspective, celle du développement des relations transversales Ouest-Est qui dépasse largement la relation franco-italienne.

On perçoit bien l'ambition et l'objectif de cette opération et l'attente qu'elle suscite dans les propos de Ricardo Illy, Maire de Trieste et co-Président du Comitato Transpadana qui déclarait: « Porte ouverte sur l'Europe de l'Est, Trieste est une ville charnière du nouvel axe ferroviaire rapide Lyon – Ljubljana, confirmant incontestablement son rôle historique et géographique... ». On est plongé dans la réalité de la connexion, valeur incontestable de la dynamique régionale au temps de la globalisation.

Avec l'intégration européenne réalisée dans le contexte historique de révolution des transports et de nouvelles technologies de l'information et de la communication, de mutations technologiques en général, les régions sont entrées dans un monde interdépendant largement influencé par la recherche d'espace économique compétitif. La logique du marché soustrait en partie le tunnel franco-italien au seul face à face inter-étatique dont les effets contraignants ont été mesurés lors de la réalisation commune précédente, celle du tunnel du Mont-Blanc soumise aux nombreux aléas politiques¹².

La construction du tunnel ferroviaire doit être envisagée comme un élément faisant partie d'un tout : le système circulatoire européen, offrant à l'ensemble de l'Europe¹³ de nouvelles possibilités multidirectionnelles¹⁴, d'autant qu'elles seront complétées par d'autres fécondées par la construction d'autres maillons du système (dans les Alpes, les Pyrénées...). On évoque alors la fondation d'un « Arc Sud Européen ». Ce nouvel espace interrégional de Valence à Trieste (Fig. 1) se composerait de la région de Valence, de la Catalogne, des

¹² S. Mourlane « Le tunnel du Mont-Blanc : un projet à travers un siècle de relations franco-italiennes (1860-1965) » Communication au Colloque de Chambéry de 2001.

¹³ L'Union Européenne contribuera au financement du projet à hauteur de 20% (sachant que pour les études la contribution peut s'élever jusqu'à 50% du coût).

¹⁴ Ainsi lors de l'Assemblée générale du 22 janvier 2001, la CCI de Lyon déclare que la Transalpine « deviendra un maillon décisif d'une nouvelle organisation plus durable des flux dans l'espace européen et offrira aux acteurs économique un champ plus vaste et plus pertinent de coopération à l'échelle de l'union européenne ».

régions du Languedoc -Roussillon, de PACA et de Rhône-Alpes, du bassin genevois, du Piémont, de la Lombardie et du Vénétie correspondant à environ cinquante millions de personnes. Il serait promis à s'étendre au-delà vers les régions de l'Europe médiane, dimension confirmée par Bruxelles, la Commission européenne évoquant l'adjonction pour 2015 de la ligne Ljubljana-Budapest lors de la présentation le premier octobre 2003 des 29 projets de grands travaux. L'Union Européenne ainsi que la France et l'Italie manifestent à travers la réalisation de ce segment ferroviaire leur résolution à accélérer le processus d'intégration géo-économique des pays d'Europe centrale (Slovénie, Tchéquie, Hongrie et Pologne). Changements géo-politiques et changements macro-économiques vont ensemble.

Dans le dossier de consultation (de juin 2000) sur la liaison ferroviaire transalpine, réalisé sous la maîtrise d'ouvrage du Réseau Ferré de France (RFF) que la réforme de 1997 a chargé de la gestion et du développement du réseau ferré français (et dont il est désormais le propriétaire, il est écrit que « la Transalpine ouvrira la voie au développement économique de ce nouvel espace interrégional, favorisant ainsi le rééquilibrage entre l'Europe du Sud et l'Europe du Nord . ». La démonstration s'appuie sur l'analyse des flux économiques interrégionaux. Ainsi, l'Italie après l'Allemagne et la France, est le troisième client de l'Espagne. La plupart des relations industrielles et commerciales s'effectuent entre la Catalogne d'une part, la Lombardie et le Piémont d'autre part. L'axe Barcelone-Milan devrait s'affirmer comme un axe structurant fort de l'espace économique sud-européen.

Si la liaison Lyon -Turin est ce nouvel outil de l'aménagement du territoire européen, on peut admettre à la suite de M. Foucher (1995) que la frontière orographique alpine représente un défi tout à fait comparable à celui de la Manche, à un verrou à faire sauter afin d'établir plus solidement la relation entre l'Europe des capitales et des places financières, à « l'Europe industrielle, de recherche de développement ».

• Les enjeux régionaux vus de Rhône –Alpes et du Piémont.

Les ambitions de la région Rhône -Alpes¹⁵ et du Piémont trouveront-elles les agents régulateurs et synergiques décisifs au travers de la construction de la Transalpine ? La région lyonnaise a la volonté d'acquiescer le statut de région économique forte en Europe, plus indépendante de Paris, tandis que le Piémont en perte de vitesse vis à vis de la Lombardie et surtout du Veneto attend de ce désenclavement et d'une nouvelle proximité géo-économique une remontée significative. Pour y parvenir, les acteurs locaux évoquent « l'effet moteur sur les deux espaces » (C.C.I. Lyon) de la construction du maillon ferroviaire qui effacerait l'effet frontière créé par la barrière montagneuse alpine. Pour le Président de la région Piémont, Enzo Ghigo la nouvelle infrastructure des transports sera « seule capable d'affirmer à la fois notre stratégie de développement économique, transfrontalière et transnationale, par une politique du développement durable pour le massif alpin »...projet « qui porte une dimension culturelle, sociale et économique de première importance pour cette grande eurorégion des Alpes occidentales ».

Tous les observateurs attentifs à la vie des régions de part et d'autre des Alpes prédisent des effets cumulatifs et synergiques suite à l'ouverture du tunnel et de la ligne de TGV. Chacun y perçoit une chance de meilleure structuration des territoires et de plus grande mobilité interrégionale propre à permettre des échanges plus productifs. « Le projet met également en réseau et en synergie des villes et des régions...Lyon, Genève, Turin, Suisse lémanique, Rhône-Alpes, Piémont. Notre objectif commun est de permettre aux quinze millions d'habitants concernés de constituer ensemble une grande région mondiale, élément

¹⁵ La région Rhône-Alpes s'étend sur une superficie de 43.695 km² supérieure à celle de la Belgique (30.521 km²) et comprenait au recensement de 1999, 5,634 millions d'habitants (10,3 pour la Belgique) ; la capitale Lyon était une agglomération de 1, 6 Mh.

majeur dans la dynamique de l'Arc sud européen » déclare A.M. Comparini, Présidente du Conseil régional de Rhône-Alpes.

Le désenclavement géographique aurait-il un caractère d'automatisme sur le développement régional inter-frontalier ? L'Italie longtemps déficitaire vis à vis du marché français a rattrapé son retard et depuis 1998, les échanges globaux avec la France lui laissent un solde positif (800 millions d'euros en 1998, 272 en 2000). Dans les ventes italiennes, la part des biens d'équipement l'emporte sur celle des biens de consommation, l'économie italienne ayant atteint, dans plusieurs créneaux des biens à fort contenu technologique, un niveau remarquable. Selon une étude du Centre Franco-Italien de Management International (le CFIMI)¹⁶, les échanges franco-italiens se traduiraient par une perte de 100.000 à 150.000 emplois pour l'économie française, données qui confirment selon les auteurs à la fois le dynamisme des entreprises italiennes et « l'insuffisante agressivité commerciale de nombre d'entreprises françaises, malgré l'ampleur et la qualité du dispositif français de l'autre côté des Alpes (PEE, COFACE, Banques...) ».

Les armes économiques et techniques de la région Rhône-Alpes sont-elles suffisamment puissantes et variées pour bénéficier ou pour résister au dynamisme commercial des firmes italiennes et pour connaître un processus d'entraînement et d'accumulation ? Les réponses sont unanimement positives et déclinent les promesses d'une eurorégionalisation réussie.

Il existe entre Rhône-Alpes et l'Italie septentrionale des relations humaines et économiques intenses et fortes qui n'ont pas la même signification de part et d'autre des Alpes. Pour aller à l'essentiel les régions italiennes sont moins dépendantes de la relation Est-Ouest. La région Rhône-Alpes constatait à la fin des années 1990 un déficit commercial avec l'Italie considérable, soit 60% du déficit commercial français. L'Italie (principalement les régions du Piémont et de Lombardie) est le deuxième client (après l'Allemagne) et le premier fournisseur de Rhône-Alpes. Les exportations vers l'Italie comptent pour 14% du commerce extérieur tandis que les importations italiennes totalisaient 21% du commerce extérieur de la deuxième région économique française. On constate un creusement constant du déficit d'autant plus problématique que la région n'est performante comparativement que dans les domaines de l'énergie et de la vente de produits agricoles. Rhône-Alpes est déficitaire dans tous les secteurs industriels. Comme l'écrivent les rédacteurs du CFIMI (1999) : « Les résultats ne sont pas du tout flatteurs pour les entreprises de la région. Tous les organismes chargés de favoriser le développement des entreprises à l'étranger, notamment les PME, mentionnent le faible empressement des entreprises rhône-alpines pour se développer sur le marché italien. », entreprises reproduisant des comportements stéréotypés d'un autre âge. Une analyse plus poussée révélerait que Rhône-Alpes est à l'image de l'économie française, performante au niveau des grosses entreprises (qui prennent une part majeure dans la relation économique) et déficiente au niveau des PME dont la propension à exporter est deux fois moindre que celle des PME italiennes¹⁷.

Peut-on accepter sans réserve l'idée que la réalisation de l'axe ferroviaire Lyon-Turin optimise la complémentarité régionale, facilite le développement local, et dans une certaine mesure corrige le différentiel économique et entrepreneurial entre Rhône-Alpes et le Piémont (et la Lombardie). La liaison qui s'effectuera en guère plus d'une heure peut atténuer le tropisme parisien ici et le tropisme milanais là-bas encore qu'ils ne soient guère comparables ; elle valorisera les multiples formes de la coopération transfrontalière entre les métropoles, les

¹⁶ *Les rapports entre Rhône-Alpes et l'Italie et l'incidence de la nouvelle politique italienne des transports..* de J.R Fayette, A. Baleyrier et C. Parmentier . Centre Franco-Italien de Management International (CFIMI). Université Jean Moulin (Lyon 3) Sept. 1999

¹⁷ Voir le travail de Blandine Ageron : *Le processus d'internationalisation de la PMI* (en région Rhône-Alpes. Thèse de Doctorat de l'Université Jean Moulin de Lyon 3 (Septembre 1999).

municipalités, les universités, les technopôles...Mais il serait tout aussi absurde de ne pas considérer l'éventualité d'un échange inégal entre la région Rhône-Alpes et les provinces italiennes pour peu que l'écart économique s'accroisse. La dynamique d'une région s'exprime de façon optimale pour peu que les divers éléments qui la composent, se placent à des niveaux de développement comparables et dans des situations compatibles.

Rhône-Alpes et le Piémont sont-elles indispensables l'une à l'autre et trouveront-elles des espaces d'entreprendre communs et cumulatifs ? Le Piémont connaît des difficultés liées à la proximité de régions économiques fortes (la Lombardie) et très dynamiques (le Veneto), à la concurrence d'autres régions italiennes, à l'affaiblissement de ses bases industrielles traditionnelles et sans doute, aussi quoique difficile à mesurer, au caractère anémié de sa démographie. La région a perdu sa position de quasi monopole en matière de construction automobile du fait de la délocalisation des centres de production et subit les difficultés de son entreprise emblématique : la FIAT ; elle connaît aussi la délicate reconversion des entreprises du textile. L'effondrement démographique est particulièrement aigu dans tout le Nord de l'Italie. La population piémontaise, longtemps en surnombre et contrainte à l'exil, enregistre depuis le début des années quatre-vingt une érosion qui ne cesse pas de s'aggraver. Plus de 4,4 millions d'habitants en 1981, 4, 27 Mh en 2000, 4, 14 Mh en 2010 (4, 05 Mh hypothèse basse) et moins de 4 millions en 2020, la chute est brutale avec les conséquences connues d'une pyramide des âges déséquilibrée, d'un vieillissement¹⁸ accru dont on pourrait décliner les inconvénients aux plans politique, économique, technologique, social et culturel. Le Piémont n'échappera pas à un appel indispensable à une immigration salubre, mais problématique qui ne peut plus être qu'externe. Le Piémont doit développer une nouvelle attractivité internationale¹⁹ et européenne. Celle-ci passera-t-elle pour une large part par ses relations avec la France. Le dynamisme démo-géographique lyonnais est incontestable ; la croissance y est soutenue proche de 0, 5% par an dans la dernière période intercensitaire (1990-1999), l'excédent des naissances sur les décès expliquant les 2/3 de la croissance tandis que l'attractivité migratoire est bonne. Autour de l'agglomération lyonnaise sur dix pour cent du territoire régional s'agrègent 70% de la populations totale. L'ouverture du maillon ferroviaire donnera-t-il naissance de part et d'autre des Alpes à des flux de salariés jusqu'ici insoupçonnés ?

La complémentarité interrégionale trouvera dans maints domaines des opportunités de croissance. La région Rhône-Alpes constitue le deuxième pôle technologique et tertiaire français occupant de solides positions dans les domaines des biotechnologies, des NTIC, de la plasturgie, des nouveaux matériaux...Le Piémont cherche à compenser le déclin des activités anciennes par le développement de secteurs à haute technologie. La complémentarité avec la région Rhône-Alpes paraît évidente, pourtant comme le révèlent les travaux de K. Veronese (1997)²⁰ les entreprises piémontaises ont privilégié jusqu'ici une stratégie d'avantages par les coûts : énergie, charges sociales, offre de services publics... qu'une stratégie de coopération avec les entreprises de la région.

Le changement des comportements de part et d'autre des Alpes sera-t-il acquis lorsqu'il sera aussi facile et naturel de joindre Turin que Valence ou Grenoble, Lyon que Milan ou Cuneo ? L'avenir devrait réserver encore de sévères surprises au niveau régional si aucune révolution des mentalités ne se découvre ici et là-bas.

¹⁸ Prof. Giacomo Büchi : L'economia piemontese. Torino e Genova, octobre/novembre 2002. En 2000, les 65 ans et plus représentaient 20, 2% de la population régionale (les moins de vingt ans 16, 3%), mais en 2010 leur proportion s'élèverait à 22, 3% et à l'ouverture de la liaison Lyon-Turin à 23, 2%.

¹⁹ Les Jeux Olympiques d'hiver de 2006.

²⁰ Katia Veronese (1997) : Les avantages concurrentiels et d'interaction fonctionnelle entre Rhône-Alpes et le Piémont. Université de Turin. Faculté d'Economie.