

Turin ou l'impossible deuil de la Fiat

REPORTAGE // Malgré sa reconversion dans le tertiaire et la culture, la capitale du Piémont ne se remet pas du départ du constructeur automobile. Un exemple de ville victime de la mondialisation ?

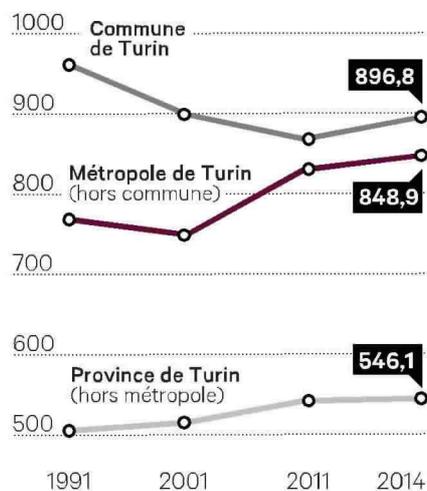
Olivier Tossier

🐦 @OlivierTossier

— Correspondant à Rome

La métropole de Turin gagne du terrain

Population résidente, en milliers



« LES ÉCHOS » / SOURCES: REGIONE PIEMONTE, ISTAT

Si Turin était une personne et pouvait s'admirer dans un miroir, elle ne se reconnaîtrait pas. Le visage gris de la « Motorcity italienne » peuplée d'ouvriers de la Fiat a subi un important ravalement et présente les traits élégants de son centre-ville entièrement rénové, souriant aux nombreux touristes qui l'arpentent désormais. Mais elle a la gueule de bois. « La fête est finie », avait lancé en 1990, aux débuts de la crise du secteur automobile, Gianni Agnelli, le patriarche d'une Turin nourrie par sa « Mamma Fiat ». Elle est aujourd'hui

orpheline de l'Avvocato disparu en 2003 et d'une entreprise autrefois symbole d'« italianité » dont les destinées s'écrivent hors de la ville où elle fut fondée en 1899.

« Turin est la province de l'empire, déplore le syndicaliste Federico Bellomo, secrétaire de la FIOM turinoise. Les différentes administrations de la ville ont toujours eu à l'égard de la Fiat, qui employait environ 150.000 ouvriers du temps de sa splendeur, une attitude de tifoso ou de spectateur. Mais les intérêts politiques et économiques ne se jouent plus ici dorénavant. » Les décisions importantes se prennent à Londres, Amsterdam et Détroit mais plus au Piémont. En 2014, la fusion lancée en 2009 avec l'américain Chrysler est parachevée. Le groupe a son siège fiscal au Royaume-Uni, ses plus grosses usines de l'autre côté de l'Atlantique et son siège légal aux Pays-Bas. Exor, le holding familial des Agnelli, son actionnaire majoritaire, vient tout juste de l'y rejoindre en annonçant le 3 septembre dernier le transfert de son siège social à Amsterdam.

Il n'est plus à Turin, comme joyau de la couronne de ses souverains Agnelli, que l'équipe de football la Juventus. La production automobile se contente de jouer les prolongations en espérant que le coup de sifflet final sera donné le plus tard possible. Federico Bellomo se souvient avec une pointe de nostalgie de l'âge d'or de la mythique usine de Mirafiori implantée dans le sud de la ville. « Il y avait 50.000 ouvriers dans les années 1970, ils ne sont plus aujourd'hui que 15.000 qui produisent par an au maximum 80.000 véhicules de deux modèles différents contre les 200.000 véhicules de cinq modèles différents il y a une dizaine d'années à peine. L'Italie n'est plus la priorité et elle le sera encore moins en cas de fusion avec General Motors ou un autre constructeur. On ne peut pas et on ne peut plus attendre de cette entreprise ce qu'on pouvait ou pourrait attendre d'elle. »

Turin attendait tout de la Fiat, dont dépendait encore au tournant des années 2000 un quart des activités industrielles de la ville auquel il fallait ajouter au moins 25 % supplémentaire en tenant compte du poids de la sous-traitance liée au groupe automobile. Son ancien maire, Valentino Castellani, voulait modifier « le rapport d'identification » qui existait entre sa ville et la Fiat (pour Fabbrica Italiana Automobili Torino), afin qu'elle « devienne adulte par rapport à cette dernière ». Aujourd'hui, ce n'est pas une simple crise d'adolescence mais une profonde crise d'identité qu'elle traverse, constate le politologue, sociologue et historien turinois Marco Revelli. « Turin ne sait plus qui elle est. Elle n'est plus la capitale politique du royaume du Piémont qui a réalisé l'unité italienne, elle n'est plus une capitale industrielle qui a participé à l'essor économique du pays. Elle est suspendue dans les limbes, entre le paradis et l'enfer. Elle n'a pas réussi pour l'instant à se réinventer mais ne s'est pas effondrée, ce qui est déjà une réussite. Insuffisante. »

Se réinventer dans les services et les loisirs

Et, pourtant, il y a tout juste dix ans, Turin semblait avoir trouvé sa voie grâce au formidable élan des 21^e Jeux Olympiques d'hiver en 2006. L'événement plaça la ville sous les projecteurs des médias internationaux et constitua la vitrine d'un centre historique devenu, après une décennie de chantiers, « un bijou ». Le Plan régulateur général adopté en 1995 par la municipalité a, en effet, redonné à l'ancienne capitale du royaume de Piémont-Sardaigne tout son lustre. Ouverture de la première ligne de métro, création de quatre nouveaux quartiers pour réaménager une partie des 10 millions de mètres carrés de friches industrielles, enfouissement des lignes de chemin de fer... une réhabilitation urbaine à laquelle ont pris part les plus grands architectes, dont Massimiliano Fuksas, Marco Bellini ou encore Renzo Piano qui a reconverti en un pôle de services, de commerces et d'expositions l'ancienne usine Fiat du Lingotto. De 2000 à 2005, 10 % de la superficie de la ville est en chantier pour finaliser sa réorganisation autour d'un axe nord-sud, appelée la « Spina centrale » ou épine dorsale. Turin se redresse et s'ébroue au

moment des JO, elle qui avait suffoqué pendant des décennies dans la chape de pollution de ses usines. Elle se débarrasse de la suie qui souillait ses façades baroques ou Art nouveau, redécouvre ses boulevards bordés d'arbres et de cafés. Si le moteur du passé était l'industrie automobile, Turin roulerait désormais avec confiance sur la route toute tracée de son avenir : le tertiaire et le tourisme.

Ses atouts ne manquaient pas avec les milliers d'entreprises de haute technologie disséminées dans le Piémont dans les secteurs de l'aéronautique avec Alenia Space, de la téléphonie avec Motorola, de l'alimentaire avec Lavazza, Martini & Rossi ou encore du textile avec Superga. Elle pouvait s'appuyer pour cela sur des universités à la renommée internationale, à commencer par son école Polytechnique. Turin n'était, certes, plus la capitale de l'industrie mais elle était devenue celle de la culture avec son musée égyptologique, le deuxième plus important au monde après celui du Caire, celui de l'automobile, son festival du cinéma, son Salon international du livre ou encore celui du goût dans la mouvance du Slow Food. Sous forme de slogan évoquant son statut passé, on accolait à la ville le mot de « capitale » : des événements sportifs et des grandes expositions, des start-up, de l'oeno-gastronomie, des designers et de l'art contemporain avec le dynamisme de ses collectionneurs et de ses fondations. De 2011 à 2016, 100 millions d'euros par an ont ainsi été dépensés dans la culture et le Piémont est la région italienne qui investit le plus en recherche et développement avec près de 2 % de son PIB.

Des investissements qui ont porté leurs fruits. Aujourd'hui, Turin est la troisième « smart city » italienne avec le nombre le plus important de start-up à haute valeur technologique et la ville qui offre le plus de services en ligne à ses citoyens. En 2014, près de 4,5 millions de touristes l'ont visité, soit un million de plus en cinq ans avec un doublement du nombre de visiteurs étran-

gers. Pour ses dirigeants, les Jeux Olympiques n'auront donc pas laissé que de beaux souvenirs et 3 milliards d'euros de dettes à Turin, mais auront parachevé ses efforts pour se réinventer.

Sentiment d'abandon

Ce discours, répété à l'envi par l'administration de centre gauche au pouvoir pendant plus de vingt ans, est devenu inaudible pour les électeurs. Malgré la bonne gestion de la ville et les résultats concrets obtenus, ils ont sanctionné en juin dernier le maire sortant et du Parti démocrate, le cacique Piero Fassino. Il a été sévèrement battu par Chiara Appendino, trente-deux ans, du Mouvement 5 étoiles. La jeune femme s'est fait le porte-parole du sentiment d'abandon des périphéries populaires et d'un malaise social grandissant. Car si le centre historique se remplit de touristes, il se vide de ses résidents. 6.000 d'entre eux quittent Turin chaque année et la ville, qui comptait 1,2 million d'habitants en 1971, est descendue sous le seuil des 890.000 l'an dernier. En dix ans, elle a perdu 63.000 jeunes de moins de 34 ans. Le chômage, lui, a doublé sur la même période à près de 12 % dans le département (l'un des taux les plus élevés du Nord de l'Italie) et celui des jeunes de 15 à 24 ans est de près de 45 % (supérieur à la moyenne nationale). 100.000 personnes vivent dans une condition de pauvreté, soit deux fois plus qu'en 2007.

« Turin est la ville italienne qui a connu les changements les plus profonds ces dernières années et beaucoup d'améliorations ont été enregistrées, constate la sociologue Luca Davico, qui coordonne le rapport annuel Giorgio Rota qui dresse un état des lieux depuis l'an 2000, mais elle a du mal à renoncer à sa vocation industrielle malgré son évident déclin. Miser sur le tertiaire est particulièrement difficile avec la concurrence de Milan, qui est à une heure de train et attire les salariés les plus qualifiés. Quant au tourisme, il y a, certes, eu un boom mais les chiffres de départ étaient particulièrement bas et, malgré ses atouts,

Turin ne pourra jamais rivaliser avec Venise ou Florence. »

Un avenir flou et incertain qui n'aide pas à rompre avec le passé encore vivace incarné par la Fiat. Au clivage social entre un centre-ville, objet ces dernières années de toutes les attentions, et sa banlieue qui se sent discriminée, s'ajoute la fracture générationnelle. Si, pour les moins de 40 ans, Fiat est un élément parmi d'autres de l'identité de la ville, les plus de 50 ans peinent à se projeter sans elle.

Si le centre historique se remplit de touristes, il se vide de ses résidents.

En dix ans, le chômage a doublé, à 12 % et celui des jeunes de 15 à 24 ans est de près de 45 %.

« La classe dirigeante âgée est liée au constructeur automobile, malgré ses déclarations sur la nécessité de tourner la page, souligne Luca Davico. La moindre annonce de Sergio Marchionne monopolise l'attention et est scrutée comme un oracle qui assurera la croissance ou aggravera le déclin. Des pistes de développement alternatif ont été ouvertes mais jamais exploitées complètement. La Fiat a été le moteur de cette ville mais aussi parfois son frein. »

Capitale réelle ou supposée d'un peu tout dans le passé, Turin ne l'est plus véritablement de rien aujourd'hui. Voilà vingt-cinq ans qu'elle parle de sa reconversion sans vraiment débattre de sa crise d'identité pour trouver les moyens d'en sortir. C'est le défi qui se pose à la nouvelle administration. « Le deuil de la Fiat n'a pas été fait, il a simplement été refoulé, estime Marco Revelli. Et lorsqu'on ne fait pas réellement son deuil, ça revient sous forme de névrose. » ■



Anneau de vitesse sur le toit de l'ancienne usine Fiat du Lingotto, à Turin, reconverte en un pôle de services, de commerces et d'expositions par l'architecte italien Renzo Piano. Photo Daemar Schwelle/LAIF-REÁ

