



DDE 06

**Etude sur les enjeux transfrontaliers
des Alpes Maritimes**

Partie 1

Sommaire

1	<i>PREAMBULE</i>	3
2	<i>LES PREMIERS CONSTATS</i>	4
3	<i>DE GRANDES PROBLEMATIQUES OPERATIONNELLES</i>	7
4	<i>DE GRANDES PROBLEMATIQUES SUR LES DIFFICULTES ET LES OUTILS</i> .	9
5	<i>LES PROJETS RECENSES</i>	10
6	<i>LES DISPOSITIFS EUROPEENS</i>	11
7	<i>SYNTHESE DE L'ANALYSE DOCUMENTAIRE</i>	16
	<i>ANNEXES</i>	19
8	<i>NOMENCLATURE DES THEMATIQUES</i>	20
9	<i>COMPETENCES DES COLLECTIVITES TERRITORIALES ITALIENNES</i>	22
10	<i>LES FICHES DE LECTURES</i>	29
11	<i>LES PROJETS</i>	31

1 Préambule

1.1 Rappel des objectifs

Cette analyse documentaire est la première étape d'une étude conduite par la DDE visant à définir les enjeux transfrontaliers des Alpes-Maritimes : elle dresse un état des lieux en la matière.

La synthèse de cette analyse documentaire a pour but de préciser les éléments de connaissance à compléter par la suite.

1.2 Les principales sources documentaires

Les documents proviennent principalement des fonds documentaires de la DDE 06, des Collectivités Locales françaises et italiennes, de Monaco ou d'institutions locales (CCI, Université, Débat Public LGV, ...).

Concernant les projets, la principale source est le programme européen ALCOTRA (*voir plus loin*). D'autres projets ont été extraits des documents analysés.

1.3 Les documents analysés

Une soixantaine de documents a été analysée : ils couvrent une période de deux décennies environ débutant au milieu des années 80 pour finir aujourd'hui.

Tous ces documents ont fait l'objet d'une fiche de lecture.

1.4 Les projets

Par ailleurs, 89 projets concernent plus ou moins directement les Alpes-Maritimes soit seulement la moitié environ des 170 projets transfrontaliers recensés.

Chaque projet identifié a fait l'objet d'un classement à partir d'une rapide analyse

- du périmètre géographique concerné,
- de la thématique d'intervention selon la nomenclature ALCOTRA et selon une nomenclature « DDE »

Par projet, on entend non seulement les projets ayant fait l'objet à l'étude, d'une programmation quelle qu'en soit le terme ou d'un début de commencement mais aussi les idées ou volontés suffisamment affirmées par des responsables locaux.

2 Les premiers constats

2.1 Les types de documents

On peut classer les documents en deux grandes catégories:

- Les documents qui ont pour but de faire progresser la connaissance ou les idées transfrontalières,
- Les documents qui organisent les conditions de réalisation des actions transfrontalières.

Dans le premier groupe, on trouve principalement des études, des statistiques ou des « invocations » à la coopération.

Dans le second, on trouve des accords-cadres ou des réglementations applicables aux actions ou projets transfrontaliers.

2.2 L'évolution du périmètre

Le deuxième constat concerne le périmètre des questions transfrontalières tant du point de vue géographique que de son contenu.

2.2.1 Le transfrontalier avant 2000

En effet, dans les années 90, tous les documents traitent exclusivement de problématiques transfrontalières franco-italiennes : la création du marché unique de 1992 a été un élément déclencheur de réflexions et d'actions sur la suppression de frontières à l'intérieur de l'Union Européenne.

Peu ou prou, les documents de cette période pourraient se résumer en trois points :

- *Les frontières sont un frein au développement des territoires de l'Union Européenne*
- *Tous les acteurs doivent faire en sorte que la coopération transfrontalière devienne une réalité.*
- *L'abaissement des frontières est plus l'expression d'une volonté européenne relayée par les états plutôt que des initiatives locales.*

Progressivement les idées ont évoluées et la place des actions locales a progressé.

2.2.2 Le transfrontalier depuis 2000

Par ailleurs, depuis 2000, les problématiques des relations entre Monaco et son « hinterland » arrivent sur le front de l'actualité.

En effet, une prise de conscience d'une communauté de vie à défaut d'une communauté de destin, apparaît clairement : l'interdépendance des Alpes-Maritimes et de Monaco devient prégnante au niveau de la vie quotidienne et de leur développement et les faibles capacités foncières de Monaco font apparaître des limites à son développement ont conduit à intégrer la Principauté dans la géographie transfrontalière locale.

Par ailleurs, des réformes internes de la Principauté et la révision des conventions avec la France marquent cette avancée de la réflexion politique transfrontalière.

Avec cette évolution des idées, la réflexion transfrontalière a progressé plus largement au niveau local; ainsi, de simples questions de relations bilatérales conduites indépendamment entre voisins deux à deux, on approche une réflexion plus globale sur les problématiques d'un bassin de vie unique mais tri-national.

La géographie locale et les relations particulières franco-monégasques donnent aux Alpes-Maritimes une place majeure dans ce trio ; la forte dynamique du développement de Monaco et sa grande réactivité institutionnelle l'ont conduit à plusieurs initiatives débordant ses frontières.

2.3 La prégnance du littoral

La concentration des espaces urbanisés et des voies de communication sur l'étroite bande côtière à forte dynamique, focalise les questions transfrontalières; peu de documents concernent la partie montagnaise hormis les relations entre le Parc du Mercantour et son équivalent italien le « Parco delle Alpi Marittime »

Pour être plus précis, l'espace qui monopolise les préoccupations est très majoritairement urbain et géographiquement contraint: il s'étend de la vallée du Var à l'Ouest jusqu'à Vintimille à l'Est et Cuneo au Nord.

La partie Ouest des Alpes Maritimes est peu associée aux réflexions transfrontalières.

2.4 Des territoires gigognes non superposables

Les documents traitent de sujets à différentes échelles géographiques ou administratives correspondant à différents types ou niveaux de compétences.

On distingue ainsi :

- Le niveau national ou européen. Il s'agit de documents traitant de problématiques européennes ou de relations entre Etats ou de projets d'intérêt national ou européen dans lesquels les Alpes-Maritimes sont un point d'action ou de passage mais n'ont pas l'initiative. Certains sujets sont un peu plus locaux dans la mesure où ils concernent la chaîne transfrontalière alpine.

- Le niveau régional concernant PACA, la Ligurie et le Piémont . C'est le niveau territorial reconnu par l'Union Européenne pour ses interventions : l'avancée d'une euro-région correspond à cette échelle.
- Le niveau local qui est composé en fait de deux niveaux
 - Le niveau département français – provinces italiennes c'est-à-dire Alpes-Maritimes, Cuneo et Imperia
 - Le niveau communal et intercommunal

Dans cette organisation des territoires, les Alpes Maritimes, en tant que territoire, sont confrontées à une double problématique administrative :

- une organisation territoriale italienne similaire mais où les Provinces n'ont pas les mêmes compétences que les Départements,
- une relation naturelle de proximité avec Monaco qui est un Etat.

3 De grandes problématiques opérationnelles

3.1 Les déplacements

Il y a une prise de conscience partagée par toutes les parties sur l'interdépendance des infrastructures:

- D'une part, des infrastructures routières et ferroviaires : desserte de Monaco, vallée de la Roya à vocation intra française et intra italienne et internationale
- D'autre part le rôle international local de l'aéroport de Nice (*c'est aussi l'aéroport de Monaco*).
- Enfin l'usage de la voie maritime pour limiter les transports terrestres (*cabotage, autoroute de la mer*)

Par ailleurs, l'usage de ses infrastructures transfrontalières n'est pas dédié aux seuls déplacements de transits internationaux mais aussi et surtout aux déplacements quotidiens des résidents:

- domicile-travail,
- domicile-études,
- accès aux services et commerces, ...

Cette caractéristique est le point de départ de nombreuses réflexions transfrontalières :

- sur l'aménagement des infrastructures (*doublement du tunnel de Tende, aménagement routier et ferroviaire de la Roya, épi ferroviaire de Vintimille*)
- sur l'organisation des transports publics (*lignes de Bus Nice-Monaco-Tende, projet de lignes Menton-Vintimille, mise à disposition de rames TER par Monaco*) .

3.2 Le développement et la vie locale

La prise de conscience de l'attractivité commune et de l'interdépendance intime de la vie, a conduit à de grandes préoccupations surtout sur l'est des Alpes Maritimes avec Monaco et l'Italie . Ces préoccupations portent sur:

- l'accueil de résidents principaux en lutte avec le fort afflux de résidents secondaires
- le développement économique en espace rare et contraint,
- les services ou équipements publics qui assurent une qualité de vie et participent en ricochet à assurer le développement.

Sur ces différents sujets, la démarche transfrontalière permet d'entrouvrir des perspectives nouvelles par la mutualisation et/ou par la valorisation des points forts de l'une ou de l'autre partie de l'espace transfrontalier (*exemple, centre hospitalier à*

Menton, espace disponible à Vintimille pour une zone d'activités à vocation transfrontalière).

3.3 Le tourisme

Un point commun à l'ensemble transfrontalier est l'importance du tourisme lié à une attractivité naturelle partagée (*le climat, la mer, les paysages*) complétée par une notoriété historique relayée plus récemment par le show-biz et véhiculée par l'image enchantée des mots : Côte d'Azur, Monaco, Riviera.

Plusieurs initiatives tendent vers une valorisation commune de ce patrimoine touristique naturel ou culturel (*écomusée européen des arrières pays, réhabilitation du patrimoine fortifié, ...*) ou l'organisation d'une offre commune (*Via Julia Augusta, découverte de l'art religieux, Alpes de la mer en vélo, ...*).

3.4 L'environnement

Il y a deux grands types de sujets abordés :

3.4.1 Les grands espaces naturels

Il s'agit de problématiques de préservation ou de valorisation des espaces naturels dans laquelle le transfrontalier apporte une surface d'action plus étendue (*le projet de fusion des parcs naturels Mercantour et Alpi Maritime*).

3.4.2 La vie courante

Il s'agit de sujets plus directement liés à la communauté de vie dans laquelle la vision transfrontalière apporte un partage des services, une meilleure efficacité ou une sécurité accrue grâce à une organisation ou à une gestion unifiée (*le traitement des déchets, la gestion globale du bassin de la Roya*).

4 De grandes problématiques sur les difficultés et les outils

4.1 Les différentiels

L'espace transfrontalier est marqué par une série de différentiels :

- De niveaux de vie ou de salaires différents dans chacun des trois Etats
- De réglementations fiscales et sociales différentes dans chacun des trois Etats (*exemple : avantages fiscaux de Monaco, avantages sociaux en France*)
- De dynamiques de développement (*ex la croissance forte de Sofia et plus encore de Monaco contraste avec le reste des Alpes-maritimes*)

Bien évidemment ces différentiels sont plus ou moins liés voire entretenus mais encore peu valorisés.

Des initiatives cherchent à contourner ces différentiels (*par exemple le projet de zones d'activités à statut spécial*).

4.2 Institutionnel

Il s'agit d'un sujet transversal aux autres problématiques.

La répartition différente des compétences entre les différents acteurs des différents territoires transfrontaliers constitue une contrainte à la réalisation des projets ;

En effet si elle ne pénalise pas la réflexion voire la facilite ou l'incite par la multiplicité de responsables, d'initiatives ou de points de vue, elle crée une barrière à la concrétisation.

Qui peut ou doit être le porteur du projet ?

Qui peut ou doit et comment s'associer à la réalisation du projet ?

A titre d'exemple, le dialogue sur l'épi ferroviaire de Vintimille est significatif. En effet, pour un montant de 3,5 millions euros, les différentes parties impliquées ou concernées « palabrent » des années pour définir leurs rôles respectifs alors que tout le monde est d'accord sur l'utilité de cet équipement à usage transfrontalier: RFF, SNCF, les deux homologues italiens, les trois Etats, les deux régions, les différentes communes, ...!

5 Les projets recensés

Voir en annexe la liste des projets.

5.1 Périmètre des projets

89 des 170 projets transfrontaliers recensés, concernent ou impliquent tout ou partiellement les A-M :

- 12 avec les Provinces de Cuneo et Imperia
- 22 avec la seule Province de Cuneo
- 22 avec la seule Province d' Imperia
- 9 avec les Provinces de Torino ou d'Aosta
- 15 avec Monaco dont 6 concernant les trois Etats.

Par ailleurs, 24 projets concernent les Provinces de Cuneo ou Imperia avec d'autres départements français.

Hors du périmètre des Alpes-Maritimes, 58 projets concernent des territoires plus au nord tant en France (autres départements alpins : 04, 05, 73, 74) qu'en Italie (Provinces de Torino ou d'Aosta)

Sur 138 projets financés ALCOTRA / Interreg III, 33 impliquent tout ou partie des Alpes Maritimes avec 25 spécifiques aux Alpes Maritimes

5.2 Principales caractéristiques des projets

Les porteurs de projets sont essentiellement institutionnels et thématiques (hôpitaux, Parc naturel, CCI, universités).

Les collectivités territoriales sont en retrait. Les acteurs principaux sont :

- le Conseil Général des A-M impliqué dans 4 projets,
- la CARF impliquée dans 3 projets (dont 2 en échec)

La coopération transfrontalière est essentiellement sectorielle alors que la coopération territoriale est faible.

Autant, la coopération territoriale dans la partie montagneuse entre les deux parcs peut être considérée comme un modèle, autant la coopération sur la bande littorale est marquée par sa faible efficacité (*échec de la coopération métropolitaine, occasion manquée du projet d'agglomération Riviera franco-italienne*).

Par contre comme il a été déjà vu, c'est sur cette bande littorale que se situent les projets sectoriels.

6 Les dispositifs européens

6.1 les Programmes ALCOTRA / INTERREG

ALCOTRA fait partie du volet A (coopération transfrontalière) des Programmes d'initiative communautaire INTERREG et représente le troisième programme de coopération entre l'Italie et la France qui concerne les territoires situés le long de la frontière continentale entre les deux Pays. (Carte ci-contre)

INTERREG fait partie des programmes de coopération trans-européenne.

INTERREG III a couvert la période de programmation des fonds structurels et de cohésion 2000-2006. Les programmes antérieurs INTERREG I et II ont financé 409 projets pour un total de 220 millions d'euros.



6.2 le Programme ALCOTRA/ INTERREG IV

Ce quatrième programme couvre la période 2007-2013.

Les orientations stratégiques communautaires visent une politique de cohésion pour soutenir la croissance et l'emploi et pour contribuer à la politique de Lisbonne qui peut se résumer de la façon suivante :

- Faire de l'Europe et de ses régions un endroit plus attractif pour investir et travailler
- Améliorer la connaissance et l'innovation au service de la croissance
- Des emplois plus nombreux et de meilleure qualité
- Cohésion territoriale européenne

6.2.1 le cadre général

l' Objectif 3 d'Interreg est un cadre et non une fin en soi

Le montant total pour l'ensemble de l'UE, s'élève à 308 milliards € sur les trois objectifs.

<u>Objectif 1</u> « convergence »	251,1 mrds €
<u>Objectif 2</u> « compétitivité régionale, emploi »	49,1 mrds €
<u>Objectif 3</u> « coopération territoriale »	7,75 mrds €

C'est dans l'Objectif 3 que l'on trouve les actions relatives à la coopération transfrontalière. Il comprend en effet trois volets d'intervention :

- la coopération transfrontalière 5,57 mrds soit 74 %
- la coopération transnationale 1,58 mrds € soit 21 %
- la coopération interrégionale (réseaux) 392 millions € soit 5 %

Pour les 3 volets, l'objectif est de développer des projets stratégiques :

- en matière d'ingénierie territoriale
- en matière de stratégies territoriales

Plus précisément en matière de Coopération Transfrontalière, les interventions pouvant être retenues doivent concerner:

- les projets de territoire à fort potentiel d'intégration
- la coopération économique
- l'accessibilité, l'innovation, la recherche et l'enseignement supérieur
- la prévention de risque
- les ressources naturelles / le patrimoine culturel

6.2.2 Les règles de mise oeuvre

- en termes de principes fondamentaux
 - un nombre limité de priorités dans les programmes
 - une sélectivité des interventions
 - une valeur ajoutée communautaire
 - un caractère intégré
- en termes de structures de mise en œuvre et fonctionnement
 - une Autorité Unique de Gestion
 - une Autorité de Certification unique
 - une Autorité d'Audit unique
 - un Comité de Suivi
 - un Secrétariat Technique Conjoint (STC)

6.2.3 Les critères de sélection des opérations

- des partenaires dans au moins deux pays

- au moins deux des critères suivants:
 - Développement conjoint
 - Mise en œuvre conjointe
 - Dotation conjointe en effectifs
 - Financement conjoint
- des règles d'éligibilité des opérations établies au niveau national
- enfin le principe du premier bénéficiaire qui
 - Veille à la mise en œuvre de l'ensemble de l'opération
 - Vérifie que les dépenses déclarées ont été validées par les contrôleurs
 - Transfère le FEDER vers les autres partenaires.

6.2.4 Monaco dans les programmes européens

La Principauté de Monaco n'est pas un pays de l'UE mais est admissible au financement jusqu'à 10 % maximum du FEDER selon l'art. 21 (3) du Règ. (CE) 1080/06.

Concernant précisément le programme ALCOTRA France-Italie-Alpes 2007-2013 approuvé en mars 2007:

- Elle a officiellement fait une demande de participation.
- Elle a été admise à assister aux travaux préparatoires.
- Elle participera au programme.
- Toutefois elle ne percevra pas les financements FEDER prévus par l'art. 21(3) du Règ. (CE) 1080/06 pour les Pays non-UE (10 % maximum du FEDER).¹

...

« La règle des 10% est une souplesse, qui a été décidée surtout pour faciliter la coopération avec des Etats « pauvres » (par ex Etats du sud de la Méditerranée) ; ce n'est pas un « droit de tirage ».

S'agissant de Monaco, les Etats membres ont probablement considéré que la Principauté avait les moyens de participer au programme sur ses propres deniers-étant entendu qu'elle est associée au processus de coopération, via son intégration dans le programme Interreg 4 (objectif 3), ce qui est l'essentiel sur le plan stratégique. »

« Plus généralement, la Principauté de Monaco, à l'instar d'autres « micro-états », tels que la Principauté d'Andorre, a renforcé sa présence et ses relations avec l'Union Européenne, saisissant tout l'enjeu d'une « normalisation » de ses relations avec elle (lobbying de ces micro-états pour reconnaître leurs spécificités en Europe) et ses états membres, au service de leur développement. Plusieurs exemples d'insertion de Monaco dans l'Europe : son entrée au Conseil de l'Europe en 2004, de nouvelles règles en matière de fiscalité depuis 2004, en matière judiciaire, un

¹ Lettres du Ministre français des Affaires étrangères en date du 6 septembre 2006 et du Ministre italien des Affaires étrangères en date du 2 octobre 2006.

comité mixte euro et avec la France une Commission mixte de coopération franco-monégasque (créée en 1994), avec une réflexion sur l'association des collectivités locales voisines, longtemps dépourvues de relations institutionnelles avec la Principauté : déchets solides (ordures ménagères) et liquides (eaux usées), protection de l'Environnement. Les relations avec la France sont évidemment les plus fortes avec de nombreux dossiers de coopération : infrastructures de transports - TGV méditerranéen, l'ouverture de la bretelle autoroutière de Beausoleil/Roquebrune Cap-Martin - , économie, aménagement... »

6.3 les thématiques des projets

Sur l'ensemble des projets recensés (Alcotra ou autres) impliquant tout ou partiellement les Alpes-Maritimes, les thématiques principales selon la « nomenclature DDE » sont :

- | | |
|--------------------------------|------------|
| 1. Consommation de l'espace: | 24 projets |
| 2. Déplacements et transports: | 19 projets |
| 3. Les flux: | 8 projets |
| 4. L'attractivité des A-M : | 24 projets |
| 5. L'environnement : | 15 projets |

6.4 Correspondance entre nomenclatures DDE et ALCOTRA

La grille ci-dessous propose une correspondance totale ou partielle entre les thématiques DDE (en lignes) et ALCOTRA (en colonnes).

Les rubriques « autres » indiquent les thématiques retenues par l'un ou l'autre sans correspondance évidente.

	Axe 1 Territoire	Axe 2 Identité	Axe 3 Compétitivité	Axe 4 Soutien à la coopération	autres
1 Consommation de l'espace	X	X	X		<i>Logement Espaces publics</i>
2 Déplacements et transports		XXX			
3 Les flux		X	X		<i>Part transfrontalière</i>
4 L'attractivité des A-M		X	XX	X	<i>Marchés fonciers immobiliers</i>

5 L'environnement	XXX				
<i>autres</i>		<i>Culture</i> <i>Santé social</i> <i>jeunes</i>	<i>Economies</i> <i>rurales,</i> <i>Entreprises</i> <i>artisanales et</i> <i>PME</i>	<i>Assistance aux</i> <i>CL</i> <i>Communication</i>	

7 Synthèse de l'analyse documentaire

7.1 Une abondance de volontés

Cette analyse documentaire montre :

- la multiplicité des préoccupations transfrontalières et des projets potentiels,
- la multiplicité des acteurs tant au niveau des réflexions que des réalisations .

Cette volonté se matérialise :

- au niveau des outils développés pour permettre la mise en œuvre des politiques,
- au niveau des projets qui concernent peu ou prou toute la palette des sujets d'aménagements ou d'organisation de la vie locale.

Ces documents montrent aussi qu'il y a :

- d'une part des sujets opérationnels (déplacements, lieux de résidence - de travail, environnement, tourisme)
- d'autre part des thématiques « immatérielles » (différentiels, institutions). Ces dernières traitent des causes ou des difficultés de la « transfrontalierité » et tendent à apporter des outils ou des solutions pour la faciliter.

7.2 Des questions ? des enjeux ?

Ces documents et ces projets posent plusieurs questions de portée générale ou de déclinaisons techniques : ces questions sous-tendent autant d'enjeux respectivement stratégiques ou opérationnels.

7.2.1 Des questions de portée générale ? Des enjeux stratégiques?

- Les outils ou moyens administratifs, juridiques, réglementaires sont-ils localement suffisants? Sont-ils suffisamment appropriés par les élus et les techniciens? L'ingénierie territoriale transfrontalière est-elle suffisamment développée ou diffusée au niveau des différents acteurs locaux.
- Les volontés locales sont-elles suffisamment fortes pour créer une dynamique "sans frontières" gagnant-gagnant (sachant que sur un projet donné il peut y avoir un plus gagnant que l'autre) ? Quel rôle, quelle place des différents acteurs dans la gouvernance transfrontalière? Quelle gouvernance, quel leadership ?
- Existe-t-il une vision partagée transfrontalière, un projet stratégique commun ou est-ce une simple juxtaposition de projets d'intérêts locaux?

- La dimension transfrontalière des A-M est-elle suffisamment prise en compte par les services de l'Etat, de la Région, du Département, (et des intercommunalités) dans leur organisation, dans leur décision?
- La concentration des sujets transfrontaliers sur l'Est des A-M ne signifie-t-elle pas que l'avenir de Ouest est franco-français? Quelle place de Sophia vis à vis de Monaco, de l'Italie?

7.2.2 Des questions techniques ? Des enjeux opérationnels?

Ces documents et surtout ces projets montrent l'importance portée aux volontés de réduire les difficultés croissantes de la vie locale.

Concernant les transports et les déplacements:

- Les infrastructures ferroviaires
- Les infrastructures routières (interurbaines côtières et passage de col)
- L'organisation des transports de passagers (TC)
- L'organisation des transports de marchandises (cabotage maritime)

Concernant l'environnement :

- La qualité de l'eau
- La gestion des déchets
- Les espaces de montagne
- L'espace maritime

Concernant l'aménagement en matière économique:

- Les zones d'activités (localisation, vocation, statut, ...)
- Les zones d'activités et l'habitat (en lien avec la problématique déplacements, ...)
- Le tourisme

7.3 L'absence de vision d'ensemble à long terme

Les principales préoccupations traitent de sujets locaux actuels et tendanciels à court ou moyen terme. Certaines s'intéressent à des sujets à plus long terme. Mais la connexion entre ces deux familles de préoccupations n'est pas réalisée probablement parce qu'il n'existe pas de vision partagée du devenir commun.

Les documents traitant de questions de portée générale ne permettent pas aujourd'hui de dessiner un devenir commun de cet espace transfrontalier partagé.

A ce titre, il n'existe pas un document de référence stratégique pour cet espace, une sorte de « Projet Transfrontalier d'Aménagement et de Développement Durable » ou de « Schéma de Cohérence Transfrontalière ».

7.3.1 L'exemple de l'Arc Latin

L'idée d'un arc latin fort de Séville à Rome milite pour une communication rapide le long de cet arc : la LGV PACA est par nature un élément de cet arc. Toutefois l'argumentaire du dossier soumis au débat public insiste essentiellement sur le désenclavement des Alpes-Maritimes vis-à-vis des autres métropoles françaises (Marseille, Lyon, Paris) et parle très peu de son rôle ou de son intérêt transfrontalier.

7.3.2 L'exemple de la DTA

Une rapide analyse lexicale portant sur les mots (ou leurs déclinaisons) dans les 145 pages de la DTA :

- « Transfrontalier » figure 5 fois
- « Italie » figure 14 fois
- « Vintimille » figure 3 fois et « Cuneo » 2 fois
- « Monaco » figure 14 fois

Plus de la moitié des occurrences sont dans la première partie « contexte et présentation du département ».

Les sujets évoqués

- Les déplacements
 - La cause: le logement des actifs <=> les zones d'emploi
 - Les moyens d'actions: surtout la ligne ferroviaire
- La formation universitaire
- La « coopération transfrontalière »
- Le rôle limité des services de l'Etat: favoriser, faciliter les projets d'initiatives locales

Il faut noter que le caractère juridique du document et les compétences relatives de l'Etat vis à vis des autres acteurs locaux notamment des Collectivités Locales ont obligé les rédacteurs à une certaine prudence voire à une réserve.

Enfin et malgré ces outils et solutions pour transgresser la « transfrontalierité », il faut bien reconnaître que le nombre de projets transfrontaliers allant jusqu'à la réalisation complète est très faible : ce n'est pas a priori par manque d'outils ou de dispositifs, d'idées ou d'initiatives. C'est probablement plutôt par défaut d'une vision stratégique partagée et par la primauté des contingences politiques locales au détriment de projets transfrontaliers plus ambitieux.

Annexes

8 Nomenclature des thématiques

8.1 Les thématiques des activités des DDE et leur regroupement en 5 thèmes

NB : Il s'agit d'une simple classification de travail

1 Consommation de l'espace

- Logement, immobilier
- Emplois, services
- Espaces publics,
- Compétition-spécialisation des espaces,
- Agriculture

2 Déplacements et transports

- liaisons ferroviaires (LGV et TER), routières, aériennes
- complémentarité/compétition entre modes de déplacements

3 Les flux

- flux économiques : la part « transfrontalière » du fonctionnement économique et son bilan économique
- flux d'informations, leur réalité, leur enjeu
- flux des personnes, séjour, passage, la part « transfrontalière »

4 L'attractivité des Alpes Maritimes

- les coûts du foncier
- les dynamiques du marché immobilier (les attentes de la clientèle, les principaux acteurs et promoteurs)
- le tourisme,
- les nouvelles économies et le high tech

5 L'environnement

- montagne, littoral,
- parc du Mercantour,
- risques naturels

8.2 les secteurs d'intervention ALCOTRA

Les projets doivent s'inscrire dans 12 mesures regroupées en 4 axes.

Axe 1: Le Territoire "gérer en commun les espaces frontaliers dans une perspective de développement durable":

- mesure 1.1 "Territoires, aires protégées et ressources naturelles »
- mesure 1.2 "Risques naturels et protection civile »

Axe 2: L'Identité "renforcer l'identité transfrontalière dans le cadre de la citoyenneté européenne":

- mesure 2.1 "Mobilité et organisation des transports"
- mesure 2.2 "Accès à la société de l'information »
- mesure 2.3 "Culture"
- mesure 2.4 "Santé et services sociaux"
- mesure 2.5 "Politiques pour les jeunes : éducation et travail"

Axe 3: La Compétitivité "promouvoir la compétitivité des aires frontalières" à travers des interventions concernant trois secteurs :

- mesure 3.1 "Economies rurales"
- mesure 3.2 "PME et entreprises artisanales"
- mesure 3.3 "Systèmes touristiques"

Axe 4: Soutien à la coopération concerne le support technique nécessaire pour la mise en œuvre du programme et réservé aux administrations qui cofinancent:

- mesure 4.1 "Assistance technique"
- mesure 4.2 "Communication et autres actions d'accompagnement"

9 Compétences des collectivités territoriales italiennes

9.1 Principe d'organisation territoriale et de répartition des compétences entre collectivités.

La répartition actuelle des compétences entre niveaux de collectivités en Italie résulte de réformes institutionnelles engagées dans les années 90 et qui se sont achevées en 2001. Ces réformes ont fait passer l'Italie d'un système d'Etat unitaire, analogue au système français, à un système d'inspiration fédéral conférant aux régions italiennes la capacité d'adopter leurs propres lois dans certains domaines.

9.1.1 Organisation territoriale

L'article 114 de la constitution italienne² distingue quatre niveaux de collectivités : les communes, les provinces, les « villes métropolitaines » et les Régions. On dénombre en Italie : 20 régions, 106 provinces (niveau intermédiaire équivalent des départements) mais seulement 8 103 communes (contre plus de 36 000 en France) et 15 villes métropolitaines (dont deux dans les régions frontalières : Gènes en Ligurie et Turin dans le Piémont).

Concernant les villes métropolitaines, s'il existe une liste d'agglomérations, elles n'ont pas encore été créées en tant que collectivités. Un projet de loi permettant leur création a été présentée en Conseil des Ministres italien le 19 janvier 2007.

A noter également que la législation italienne prévoit une seule forme de coopération intercommunale, la « communauté de montagne », pour les territoires alpins.

9.1.2 Principe de répartition des compétences entre collectivités

Le principe de répartition des compétences entre niveaux de collectivités est fixé par l'article 118 de la constitution italienne : « *Les fonctions administratives sont attribuées aux Communes, à l'exception des fonctions qui, afin d'en assurer l'exercice unitaire, sont attribuées aux Provinces, aux Villes métropolitaines, aux Régions et à l'État, sur la base des principes de subsidiarité, différenciation et adéquation* ». Ce même article prévoit que les compétences ou « *fonctions administratives* » des communes, provinces et des Villes Métropolitaines sont des fonctions « *propres ou attribuées par une loi de l'État ou de la Région, selon leurs compétences respectives* ».

² Cf. Extraits de la constitution en annexe

9.2 Compétences des régions italiennes

Il convient de distinguer les compétences des régions relevant de l'exercice d'un pouvoir législatif et celles relevant de l'exercice d'un pouvoir réglementaire.

9.2.1 Compétences relevant de l'exercice d'un pouvoir législatif régional

Le principe posé par l'article 117 de la Constitution italienne (Cf. texte en annexe) est le suivant : les régions sont compétentes et peuvent voter leurs propres lois régionales dans tous les domaines de l'action publique à l'exception :

9.2.1.1 *Des domaines réservés exclusivement à l'Etat.*

Ils correspondent aux prérogatives dites « régaliennes » (relations internationales, droit d'asile, immigration, défense, armée, sécurité, monnaie, change, concurrence, élection, ordre public et sécurité, citoyenneté et état civil, justice et droits sociaux, éducation, sécurité sociale, douanes, poids et mesures...).

A noter que l'Etat est exclusivement compétent pour définir les « fonctions fondamentales des Communes, des Provinces et des Villes Métropolitaines » (article 117).

9.2.1.2 *Des domaines partagés où l'Etat fixe les principes fondamentaux que les régions peuvent décliner dans leurs législations régionales :*

- les relations internationales et avec l'Union européenne des Régions,
- l'aménagement du territoire,
- les ports et les aéroports civils, les grands réseaux de transport et de navigation, le système des communications, la production, le transport et la distribution nationale de l'énergie,
- la mise en valeur des biens culturels et environnementaux et la promotion et l'organisation d'activités culturelles, l'éducation scolaire à l'exclusion de l'éducation et de la formation professionnelle, les activités sportives,
- le commerce extérieur, les métiers, la protection et la sécurité du travail, le soutien à l'innovation pour les secteurs productifs, la recherche scientifique et technologique,
- la protection de la santé, la prévoyance complémentaire et supplémentaire, l'alimentation, la protection civile,
- l'harmonisation des budgets publics et la coordination des finances publiques et du système fiscal,
- les caisses d'épargne, les caisses rurales, les établissements bancaires et de crédit foncier et agricole à caractère régional.

9.2.2 Compétences relevant de l'exercice d'un pouvoir réglementaire régional

L'article 117 prévoit que le pouvoir réglementaire est attribué aux régions dans toute matière qui ne relève pas de la compétence exclusive de l'État, sauf délégation de ce

dernier. L'article 123 prévoit que les régions disposent d'un pouvoir d'auto-organisation et peuvent fixer librement leurs statuts.

9.3 Compétences des provinces, communes et communautés de montagne.

9.3.1 Compétences des provinces

Les compétences des provinces s'exercent principalement dans le domaine de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, du développement économique et de certains services publics.

Ces compétences sont les suivantes:

- aménagement du territoire et planification dans le domaine social et territorial,
- environnement (préservation de l'environnement, protection de la flore et de la faune, surveillance du patrimoine hydrique et énergétique, parcs et réserves naturels, chasse et pêche dans les eaux intérieures),
- marché de l'emploi et développement économique local, services publics (voirie et transports, éducation scolaire, exploitation des biens culturels),
- protection civile,
- collecte des données publiques, assistance technique et administrative aux communes.

9.3.2 Compétences des communes

L'article 118, précité, prévoit que les communes sont compétentes pour toutes les tâches administratives à l'exception de celles exercées par les autres niveaux de collectivités et l'Etat.

Comme en France, elles exercent un certain nombre de compétences « régaliennes », par délégation de l'Etat : élection, état civil, service militaire, statistiques et tenue de registres.

Les autres compétences des communes concernent des fonctions liées

- à l'administration du territoire communal (notamment : police administrative, urbanisme et entretien des voiries communales, cadastre, urbanisme commercial, transport local, logement, environnement, gestion des déchets),
- au développement économique et aux activités productives (notamment : planification, programmation et réglementation des activités commerciales, création et gestion des zones industrielles et commerciales, programmation, mise en œuvre et gestion des services publics locaux)
- aux services à la population (notamment : assistance aux personnes et à la communauté, crèches et écoles maternelles, services parascolaires comme les cantines ou les bus de ramassage scolaire, assistance aux handicapés, domaine culturel : gestion des musées, salles d'exposition, initiatives culturelles et théâtres).

9.3.3 Compétences des communautés de montagne

Les communautés de montagne, dont les périmètres sont définis par les régions, sont des structures intercommunales qui ont pour tâche de valoriser les zones de montagne Italiennes. Elles permettent de mutualiser certaines fonctions communales et de mettre en œuvre les législations communautaires, nationales ou régionales relatives aux zones de montagne.

Elles sont notamment compétentes pour la protection des espaces sensibles, la prévention des risques naturels (incendies, avalanches, éboulements), les routes forestières.

Elles doivent élaborer un document de planification et de programmation économique (définissant des projets et leurs coûts financiers) approuvé par la Région.

Art. 114 *La République se compose des Communes, des Provinces, des Villes Métropolitaines, des Régions et de l'État.*

Les Communes, les Provinces, les Villes Métropolitaines et les Régions sont des entités autonomes ayant un statut, des pouvoirs et des fonctions propres, conformément aux principes établis par la Constitution.

Rome est la capitale de la République. Son statut est réglé par la loi de l'État.

Art. 117 *Le pouvoir législatif est exercé par l'État et les Régions dans le respect de la Constitution, aussi bien que des contraintes découlant de la réglementation communautaire et des obligations internationales.*

L'État a le pouvoir exclusif de légiférer dans les matières suivantes:

a) politique étrangère et relations internationales de l'État ; relations de l'État avec l'Union européenne ; droit d'asile et statut juridique des ressortissants d'États qui ne sont pas membres de l'Union européenne ;

b) immigration ;

c) relations entre la République et les confessions religieuses ;

d) défense et forces armées ; sécurité de l'État ; armes, munitions et explosifs ;

e) monnaie, protection de l'épargne et marchés financiers ; protection de la concurrence ; système de change ; système fiscal et comptable de l'État ; péréquation des ressources financières ;

f) organes de l'État et lois électorales respectives ; référendums d'État ; élection du Parlement européen ;

g) ordre et organisation administrative de l'État et des établissements publics nationaux ;

h) ordre public et sécurité, à l'exclusion de la police administrative locale ;

i) citoyenneté, état civil et registres de l'état civil ;

l) juridiction et règles de procédure ; loi civile et loi pénale ; justice administrative ;

m) fixation des niveaux essentiels des prestations se rapportant aux droits civils et sociaux qui doivent être garantis sur l'ensemble du territoire national ;

n) normes générales en matière d'éducation ;

o) sécurité sociale ;

p) législation électorale, organes directeurs et fonctions fondamentales des Communes, des Provinces et des Villes Métropolitaines ;

q) douanes, protection des frontières nationales et prophylaxie internationale ;

r) poids, mesures et temps légal ; coordination des informations, coordination statistique et informatique des données de l'administration étatique, régionale et locale ; œuvres de l'esprit ;

s) protection de l'environnement, de l'écosystème et du patrimoine culturel.

Les matières suivantes font l'objet de législation concurrente : les relations internationales et avec l'Union européenne des Régions ; le commerce extérieur ; la protection et la sécurité du travail ; l'éducation scolaire, sans préjudice pour l'autonomie des établissements scolaires et à l'exclusion de l'éducation et de la formation professionnelle ; les métiers ; la recherche scientifique et technologique et le soutien à l'innovation pour les secteurs productifs ; la protection de la santé ; l'alimentation ; les activités sportives ; la protection civile ; l'aménagement du territoire ; les ports et les aéroports civils ; les grands réseaux de transport et de navigation ; le système des communications ; la production, le

³ Source et traduction en français : Chambre des députés italiens ;

transport et la distribution nationale de l'énergie ; la prévoyance complémentaire et supplémentaire ; l'harmonisation des budgets publics et la coordination des finances publiques et du système fiscal ; la mise en valeur des biens culturels et environnementaux et la promotion et l'organisation d'activités culturelles ; les caisses d'épargne, les caisses rurales, les établissements bancaires à caractère régional ; les établissements de crédit foncier et agricole à caractère régional.

Dans les matières faisant l'objet de législation concurrente le pouvoir législatif échoit aux Régions, sous réserve de la fixation des principes fondamentaux, qui relève de la législation de l'État.

Dans toutes les matières qui ne sont pas expressément réservées à la législation de l'État, le pouvoir législatif échoit aux Régions.

Les Régions et les Provinces autonomes de Trente et de Bolzano, dans les domaines relevant de leur compétence, participent aux décisions visant à la formation des actes normatifs communautaires et assurent l'application et la mise en oeuvre des accords internationaux et des actes de l'Union européenne, dans le respect des règles de procédure établies par les lois de l'État, auquel il incombe de régler les modes d'exercice du pouvoir de substitution en cas de manquement de la part des Régions et des Provinces autonomes.

Le pouvoir réglementaire échoit à l'État dans les matières de législation exclusive, mais l'État peut déléguer cette dernière aux Régions. Le pouvoir réglementaire échoit aux Régions dans toutes les autres matières. Il appartient aux Communes, aux Provinces et aux Villes Métropolitaines le pouvoir réglementaire ayant trait à l'organisation et à l'exécution des fonctions qui leur sont attribuées.

Les lois régionales enlèvent tout obstacle empêchant une complète égalité des chances entre les hommes et les femmes dans la vie sociale, culturelle et économique et encouragent la parité entre les femmes et les hommes dans l'accès aux charges électives.

La loi régionale ratifie les ententes de la Région avec d'autres Régions pour un meilleur exercice de ses fonctions ; dans ce but des organes communs peuvent également être établis.

Dans les matières relevant de sa compétence, la Région peut conclure des accords avec des États et des ententes avec des collectivités locales à l'intérieur d'un autre État, dans les cas prévus et selon les formes réglées par les lois de l'État.

Art. 118 *Les fonctions administratives sont attribuées aux Communes, à l'exception des fonctions qui, afin d'en assurer l'exercice unitaire, sont attribuées aux Provinces, aux Villes métropolitaines, aux Régions et à l'État, sur la base des principes de subsidiarité, différenciation et adéquation.*

Les Communes, les Provinces et les Villes Métropolitaines sont titulaires de fonctions administratives propres ou attribuées par une loi de l'État ou de la Région, selon leurs compétences respectives.

Les lois de l'État règlent les formes de la coordination entre l'État et les Régions dans les matières visées aux lettres b) et h) de l'article 117, alinéa 2, ainsi que les formes éventuelles d'entente et de coordination dans les matières ayant trait à la protection du patrimoine culturel.

L'État, les Régions, les Villes métropolitaines, les Provinces et les Communes encouragent l'initiative autonome des citoyens, agissant individuellement ou en tant que membre d'une association, pour l'exercice de toute activité d'intérêt général, sur la base du principe de subsidiarité.

Art. 123 *Chaque Région a un statut qui, en harmonie avec la Constitution, en fixe la forme de gouvernement et les principes fondamentaux d'organisation et de fonctionnement. Le statut réglemente l'exercice du droit d'initiative et du référendum sur les lois et sur les mesures administratives de la Région ainsi que la publication des lois et des règlements régionaux.*

Le statut est adopté et modifié par le Conseil régional par une loi approuvée à la majorité absolue de ses membres, au moyen de deux délibérations successives à un intervalle de deux mois au moins. Cette loi ne requiert pas d'être visée par le Commissaire du Gouvernement. Le Gouvernement de la République peut soulever la question de constitutionnalité sur les statuts régionaux devant la Cour constitutionnelle, dans les trente jours suivant leur publication.

Le statut est soumis à référendum populaire si un cinquième des électeurs de la Région ou un cinquième des membres du Conseil régional en font demande, trois mois au plus après sa publication. Le statut soumis à référendum populaire n'est promulgué que s'il est approuvé à la majorité des voix valables.

Dans chaque Région le statut règle le Conseil des autonomies locales en tant qu'organe de consultation entre la Région et les collectivités locales.

10 Les fiches de lectures

10.1 Contenu des fiches

10.2 Liste des fiches

n° fiche	Objet	date
1	Piémont, Ligurie, PACA - Economie intégrée	1994
2	Piémont, Ligurie, PACA - Economie intégrée	1996
3	Piémont, Ligurie, PACA - Economie intégrée	1998
4	Panorama Euro-Région - Economie transfrontalière intégrée	1999
5	Planification transfrontalière - Euro-Territoire Menton-Vintimille	1998
6	Etude préliminaire schéma planification transfrontalier	1996
7	Prog France-Italie - Vademecum à destination porteurs projets	1996
8	Rapport Interreg I - France-Italie 1991-1993 - Rapport final	1997
9	Coopération transfrontalière franco-italienne	1997
10	Planification et projet urbain en Italie	1998
11	Planification à l'échelle des grands territoires (D,E,I,NL,UK)	2004
12	Evolution prospective des Régions Méditerranée Ouest	1993
13	Livre Blanc Principauté de Monaco : mythes et réalités	1999
14	La Principauté en chiffres	1999
15	Rapport relations éco et financières entre France et P. Monaco	2000

16	Mémoire Coll. Territoriales Est Alpes Maritimes	2001
17	L'Est des Alpes Maritimes, projet pour un territoire	1998
18	CR réunions sur élaboration plan d'urbanisme Vintimille	2003/2004
19	Décentralisation et intercommunalité transfrontalière	2004
20	Réseau transfrontalier de sites d'activités à statut spécial	1998
21	Mise en place réseau transfrontalier de site statut spécial	2001
22	Synthèse étude mise en place réseau transf. sites statut spé.	2001
23	Vallée de la Roya : valorisation éco embout. et prod jus de fruits	1994
24	sans objet	
25	sans objet	
26	Appel nat. coopération métropolitaine : décl intention CA	2004
27	Projet contrat métropole Côte d'Azur, Dire de la DDE	2006
28	Projet d'action stratégique de l'Etat (PASSED) 2004-2007	
29	Quel avenir pour les Alpes Maritimes et la Côte d'Azur ?	1992
30	Diag d'aggl. Pour une politique pub adaptée à intensité prob.	2000
31	Contribution prépa. contrats d'aggl 2003-2006 Secteur Menton	2003
32	DTA 06	2003
33	DTA Côte d'Azur - Diagnostic et enjeux de l'Etat	1996
34	DTA Volet transfrontalier (document de travail interne)	1996 ?
35	Contenu DTA Alpes-Maritimes, prise en compte transfrontalier	2000
36	Porter à connaissance SCOT Riviera Française et Roya	2006
37	Enjeux de l'Etat mise en œuvre SCOT de la Riviera et Roya	2006
38	<i>sans objet</i>	
39	<i>sans objet</i>	
40	Annuaire données diagnostic agglomération Riviera Française	2003
41	CARF : de l'audit au projet de territoire	2003
42	PLH CANCA : Diagnostic et orientations	2003
43	Politique française des transports terrestres dans les Alpes	1998
44	Débat public LGV PACA	2005
45	<i>sans objet</i>	
46	<i>sans objet</i>	
47	<i>sans objet</i>	
48	Transports dans les Alpes franco-italiennes Politiques/projet	2001
49	Le TEM (Turbie Express Monaco)	2005
50	Réhabilitation de la voie de la Crémaillère	2003
51	Plan territorial coordination Province d'Imperia	2003
52	Plan territorial coordination Province de Cuneo	2005
53	Rapport sur le territoire	2004
54	Projet Européen "Autoroute de la Mer"	2004
55	PISL "Cuneo 2015 - Rendez-vous avec l'Europe polycentrée"	2005
56	Pour un nouveau plan du territoire régional	2005
57	Document stratégique régional - Région Ligure	2006
58	Document stratégique préliminaire Régional - Piémont	2005
59	Plan urbanistique communal de Vintimille - préliminaire	2006

11 Les projets

Tableaux récapitulatifs

1. Classement géographique par périmètre d'implication
2. Classement thématique pour les seuls projets concernant les Alpes-Maritimes



DDE 06

**Etude sur les enjeux transfrontaliers
des Alpes Maritimes**

Partie 2

Sommaire

1	CONTEXTE ET METHODOLOGIE	3
2	ENJEUX DES DEPLACEMENTS TRANSFRONTALIERS.....	8
3	ENJEUX DE L'HABITAT « ACCESSIBLE ».....	10
4	ENJEU D'INSTALLATION DES ENTREPRISES	12
5	ENJEU ENVIRONNEMENTAL TRANSFRONTALIER	14
6	ENJEU D'OPERATIONNALITE TRANSFRONTALIERE	16
7	ENJEU D'UNE GOUVERNANCE TRANSFRONTALIERE ADAPTEE	18

1 Contexte et méthodologie

1.1 Contexte

La première partie de cette étude a pour but de faire une analyse des différents documents concernant les problématiques à enjeux transfrontaliers des Alpes-Maritimes. Cette analyse a permis de cerner les grandes préoccupations liées au transfrontalier.

Suite à cette analyse documentaire, la deuxième partie d'étude a pour but de déterminer les compléments de diagnostic ou d'analyse qu'il reste à effectuer pour mieux préciser ou dimensionner les enjeux à caractère transfrontalier. En effet, comme on l'a vu, les sujets déjà abordés, le sont soit de façon très éloignée (cf. les considérations générales sur le transfrontalier), soit de façon très rapprochée (cf. les projets) : il manque des pièces au « puzzle » des connaissances pour raccrocher ces deux approches pour préciser les enjeux transfrontaliers du département.

Cependant, dans une recherche de cohérence globale des enjeux des Alpes-Maritimes il ne faudra pas se cantonner aux seuls enjeux transfrontaliers indépendamment des enjeux intrinsèques au département.

Aussi, les approfondissements à réaliser devront se recaler sur l'ensemble des problématiques du territoire. Par exemple lorsqu'il s'agira de préciser les enjeux en matière de transports en commun ou de gestion des déchets des Alpes-Maritimes, il conviendra d'y rattacher les enjeux spécifiques de la bande littorale transfrontalier, et non de concevoir d'un côté les aspects interdépartementaux des aspects transfrontaliers.

En outre, la dimension prospective est à prendre en compte dans ces études : si des rattrapages sont a priori nécessaires, il conviendra très probablement d'anticiper des évolutions pour adapter les Alpes-Maritimes au développement durable choisi par ses acteurs.

Ce document propose une série d'études d'approfondissements sur les problématiques transfrontalières insuffisamment renseignées aujourd'hui. Le périmètre général de travail concerne les espaces transfrontaliers des Alpes-Maritimes avec Monaco et les deux provinces italiennes de Cuneo et d'Imperia. Pour certaines d'entre elles, le périmètre pourra être plus étendu tant vers l'intérieur et l'ouest du département que plus en avant dans le territoire italien.

1.2 Quelques éléments de cadrage

Trois éléments fondamentaux caractérisent le territoire des Alpes Maritimes et de son environnement transfrontalier.

1.2.1 Un relief contraignant

Le relief escarpé de la région est en soi un facteur limitant le développement. Cette caractéristique n'est pas propre aux Alpes Maritimes mais concerne aussi les provinces italiennes voisines.

De tous temps sauf pour des raisons de sécurité « militaire », l'urbanisation s'est développée sur des espaces plats ou à faible pente bénéficiant à proximité de capacité économique et de ressources en eau.

Dans les Alpes Maritimes, le développement s'est fait principalement dans sa partie ouest moins escarpée et sur le littoral profitant des ressources de la mer. Les zones montagneuses qui « tombent » dans la mer ont fortement limité le développement de sa partie est. C'est l'essor touristique depuis 150 ans, qui a porté un attrait certain et un développement sur le Riviera (française et italienne).

L'attrait pour le Sud en général et plus encore du littoral méditerranéen ne modifiera pas l'importance première de la bande littorale vis à vis de l'arrière pays. Aussi, la grande difficulté en matière de développement est que cette zone très attractive est aussi la plus urbanisée tant en habitat, qu'en infrastructures de transport ou d'emploi.

Ce relief contraignant accroît naturellement les coûts, sans compter les préoccupations croissantes de protection des paysages et de l'environnement qui induisent des limites à l'aménagement.

1.2.2 Une interdépendance domicile-emploi complexe

Les trois quarts des salariés monégasques résident hors de la principauté. En 2005, sur les 41 700 salariés travaillant à Monaco:

- 7 400 résident à Monaco,
- 30 400 résident dans les Alpes-Maritimes dont 11 400 dans les 4 communes limitrophes (Beausoleil, Cap d'Ail, La Turbie, Roquebrune-Cap Martin),
- 3 600 résident en Italie.

Ce phénomène d'interdépendance entre lieu d'emploi et lieu de résidence ne devrait pas ce réduire dans la mesure où le taux de croissance des emplois à Monaco est supérieur à celui des Alpes-Maritimes.

A l'intérieur des Alpes-Maritimes, on constate aussi de forts déplacements domicile-étude.

Par exemple sur le seul SCOT de la Riviera Française et de la Roya, on observe :

- que sur les 16 000 emplois du territoire, 2 500 résident ailleurs dans le département essentiellement sur l'agglomération niçoise.
- que sur 12 000 scolaires, 2000 sont scolarisés hors du territoire essentiellement sur Nice et que 750 proviennent d'ailleurs du département.

Tout ceci génère près de 40 000 déplacements quotidiens entre les 4 espaces urbains concernés (Nice, Monaco, Menton Vintimille) sans compter ni les déplacements internes à ces espaces ni les transits internationaux France-Italie.

Une constat similaire s'impose sur la partie est du département entre Antibes, Grasse, Sofia et Nice.

Tous ces déplacements sont en grande partie dus à des difficultés de produire des logements proches des lieux d'emploi et adaptés aux différents niveaux de revenus des ménages. Plusieurs contraintes s'ajoutent dont un espace foncier insuffisant ou trop cher. Le cas le plus typique est celui de la Principauté de Monaco qui ne peut pas loger ses salariés.

La bande littorale des Alpes-Maritimes focalise les questionnements : cette partie paraît plus attractive que ce qu'elle pourrait accueillir d'habitants ou d'emplois. Des dispositifs d'adaptation ont fait jour pour contrecarrer les difficultés tel l'habitat éloigné éventuellement dans l'arrière pays. Le cas le plus caractéristique se trouve à Monaco tant par des urbanisations verticales que des extensions en mer.

1.2.3 Une situation administrative complexe

Si les évolutions au sein de l'Union Européenne ont réduit à néant les contraintes quotidiennes aux passages de frontières entre les trois états (France, Italie, Monaco), les relations entre collectivités voisines sont peu ou prou limitées par la mise en œuvre de processus internationaux généralement plus lourds et moins réactifs.

Cette situation est due :

- d'une part à la spécificité de Monaco, ville-Etat qui entretient des relations particulières avec ses voisins, la France et l'Italie, ainsi qu'avec l'Union Européenne,
- d'autre part, à la non correspondance, tant des procédures de planification territoriale, que des compétences des collectivités françaises et italiennes.

Cette situation administrative complexe n'est pas faite pour faciliter les réalisations transfrontalières, sans oublier le canevas de réglementations et de procédures françaises applicables aux Alpes-Maritimes telles la loi littoral et la loi montagne.

1.3 Enjeux et objectifs

L'analyse de la documentation et des projets existants sur les Alpes Maritimes et sa place transfrontalière, montrent que les initiatives ne manquent pas et que les thématiques abordées sont des plus diverses.

Par contre, les réalisations ou aboutissements sont peu nombreux.

Par ailleurs ces initiatives sont ponctuelles ou localisées et ne semblent pas prendre en compte toute la dimension de cet espace transfrontalier ou correspondre à la globalité des problématiques.

Aussi, l'enjeu premier des Alpes Maritimes en la matière, compte tenu de sa position clé et de son rôle d'acteur principal de la région, est double, il s'agit :

- d'accroître le niveau de réalisation de coopération et de projets avec ses voisins Monaco et les provinces italiennes limitrophes,
- de veiller à une cohérence d'ensemble de toutes les actions menées en la matière.

Pour répondre à ce double enjeu, l'objectif des premiers travaux à engager serait d'approfondir les sujets identifiés dans l'analyse documentaire. Ces sujets peuvent être regroupés en deux familles :

- des problématiques techniques transfrontalières,
- des méthodes transversales relatives à la cohérence et éventuellement à la gestion de ces problématiques.

1.4 Des problématiques techniques

Parmi toutes les problématiques techniques, quatre paraissent plus préoccupantes. Il s'agit de :

- l'organisation des transports publics,
- l'habitat « accessible »,
- l'accueil d'entreprises en espace contraint,
- la gestion environnementale de l'eau et des déchets.

D'autres thématiques ne sont pas à ignorer, mais la mise en place des méthodes transversales permettra de mieux les identifier et ainsi de faire progresser les réflexions et les projets correspondants.

1.5 Des méthodes transversales

Il s'agit de préciser des méthodes, des outils, des actions permettant de favoriser la maturation et la réalisation de projets de quelque nature qu'ils soient. Il s'agit de définir des méthodes relatives à :

- l'appui à "l'opérationnalité" transfrontalière,
- la mise en place de gouvernance adaptée.

1.6 Prise en compte d'éléments de prospective

Les études d'approfondissement envisagés prendront utilement en compte les enseignements de la démarche prospective déjà engagée.

Ces éléments permettront d'une part de préciser le périmètre et le contenu des études, mais aussi de hiérarchiser ou de quantifier les enjeux.

Enfin, ils pourront aussi faire apparaître d'autres thèmes de travail prégnant pour lesquels la dimension transfrontalière est évidente.

2 Enjeux des déplacements transfrontaliers

2.1 Constats et enjeux

Les déplacements tant dans la bande côtière des Alpes Maritimes que sur l'axe Cuneo-Roya-Vintimille sont largement dus à des trafics transfrontaliers réguliers :

- de déplacements domicile - travail,
- de déplacements domicile - études,
- d'accès aux services (santé, sports, loisirs, administratif, ...),
- d'accès aux commerces.

Les matrices domicile - travail et domicile - études n'indiquent pas déplacements entre communes françaises et considèrent les communes italiennes ou Monaco comme l'étranger.

On ne connaît pas précisément toutes les caractéristiques des déplacements sur les espaces transfrontaliers.

Pour autant, on constate sur cet espace transfrontalier, l'engorgement des infrastructures routières et un certain enclavement ferroviaire par rapport à sa situation de forte mixité internationale.

Le dynamisme de la région notamment touristique induit également de nombreux déplacements de personnes depuis ou vers les grandes infrastructures de transports pour ses relations avec l'extérieur : gares principales, aéroport international, port.

L'organisation des transports publics relève de nombreuses autorités tant en France qu'en Italie mêlant les différents modes (routes et fer). Le schéma départemental en cours d'élaboration aura intérêt à intégrer la dimension transfrontalière des déplacements.

Faciliter les déplacements de personnes par les transports publics dans la bande côtière et sur l'axe Cuneo-Roya-Vintimille est un enjeu majeur pour un développement durable des Alpes-Maritimes.

2.2 Objectif envisagé

Préciser les enjeux transfrontaliers en matière de déplacement à intégrer dans le futur Schéma de Départemental des Transports.

2.3 Eléments de cahier des charges

2.3.1 Périmètre d'étude

- la bande côtière de Cannes à la Ligurie (c'est le périmètre du projet LIRICA),
- la basse vallée du Var
- la liaison Nice-Turin via Cuneo

2.3.2 Contenu de l'étude

- Etat des lieux de l'offre en TC
 - les réseaux, les points de correspondance,
 - les connexions entre les différents réseaux, entre les différents modes,
 - les moyens, les fréquences, le niveau de desserte,
 - les systèmes tarifaires...
 - les autorités organisatrices...
- Situation et analyse des projets (cf. Turbie express, Crémailière, navettes maritimes...).
- Le contexte juridico-administratif spécifique à l'organisation de TC transfrontalier.
- Connaissances complémentaires sur les flux transfrontaliers réguliers
 - typologie et quantification des flux
 - attente, demande des usagers
 - perspectives d'évolution
- Hiérarchisation des enjeux et des besoins après la prise en compte des éléments prospectifs, par exemple
 - en matière d'organisation des transports publics,
 - en matière d'infrastructures nécessaires,
 - en matière de gestion de projet.

2.4 Conditions de l'étude

2.4.1 Maître d'ouvrage de l'étude

à préciser : Etat (via la DDE ?) , CG06 , ADAAM ?

2.4.2 Planning prévisionnel

à préciser : année 2008 ?

3 Enjeux de l'habitat « accessible »

3.1 Constats et enjeux

Plusieurs facteurs concourent à rendre très difficile l'accès au logement pour une très large part de la population :

- forte attractivité sur une mince bande côtière du territoire,
 - relief très pentu pénalisant l'urbanisation,
 - rareté du foncier disponible,
 - prix excessif de l'immobilier lié à cette rareté et à la forte demande,
 - dynamique monégasque supérieure à ses capacités d'urbanisation,
 - desserrement géographique de la zone d'habitat accroissant la distance des relations domicile-travail avec des répercussions en matière de déplacements
- ...

Ces difficultés de logement ne concernent pas seulement que les couches sociales les plus défavorisées mais aussi une part importante des populations actives intermédiaires.

L'enjeu est de permettre un développement durable par une offre en habitat « accessible » et adapté aux différentes catégories de populations travaillant sur les Alpes-Maritimes : recherche de la double mixité sociale et fonctionnelle (habitat-emploi).

Les risques sont la croissance d'habitations temporaires plus ou moins licites ou conformes, et/ou un ralentissement du développement par l'impossibilité de garder des forces vives notamment la main d'œuvre de qualification modeste.

Les seules données actuelles sur les flux migratoires et les déplacements domicile-travail intra-départementaux et transfrontaliers sont insuffisantes pour préciser l'ampleur du problème et les enjeux à long terme.

3.2 Objectif envisagé

Préciser les besoins en habitat « accessible » nécessaires au développement durable des Alpes-Maritimes.

3.3 Eléments de cahier des charges

3.3.1 Périmètre d'étude

- Les Alpes Maritimes (tout ou liste de communes côtières à préciser?),
- Monaco,

- Vintimille et communes limitrophes (à préciser ?).

3.3.2 Contenu de l'étude

- Définition locale de la notion « habitat accessible » relativement :
 - aux niveaux de revenu
 - aux conditions du marché
 - aux attentes de la population
- Détermination des besoins locaux correspondants
 - par type de ménage
 - par localisation et/ou type d'emplois
- Etat et caractérisation de l'offre actuelle
 - les différents produits en location ou en accession
 - les différents partenaires et les montages
 - les éventuelles innovations architecturales ou urbanistiques,
 - les initiatives transfrontalières (cf logements pour salariés monégasques construits à Cap d'Ail)
- Détermination des enjeux en matière d'habitat « accessible »
 - à court-moyen terme (problème de rattrapage)
 - à moyen-long terme (anticipation avec les éléments de prospective).

3.4 Conditions de l'étude

3.4.1 Maître d'ouvrage de l'étude

à préciser : Etat (via DDE ?) , ADAAM ?

3.4.2 Planning prévisionnel

à préciser : année 2008 ?

4 Enjeu d'installation des entreprises

4.1 Constats et enjeux

Le développement durable des Alpes Maritimes passe par un développement de ses activités économiques.

Pour des raisons similaires aux difficultés rencontrées par l'habitat (rareté foncière, prix excessif, contrainte du relief, ...) l'installation d'entreprises est très difficile sur toute la partie est des Alpes-Maritimes.

Dans l'est du département, Monaco est le premier pôle d'emploi par la mise oeuvre de solutions spécifiques et complexes pour accueillir les entreprises.

L'enjeu est de voir les communes environnantes devenir de plus en plus des villes dortoirs avec les impacts habituels : faiblesse de revenus des collectivités, augmentation des flux domicile-travail, affaiblissement des petits commerces, ...

L'enjeu est de permettre l'installation d'entreprises et leur développement afin de « produire » les emplois nécessaires à un développement fonctionnellement équilibré du territoire.

4.2 Objectif envisagé

Evaluer l'enjeu à moyen-long terme des difficultés d'accueil de nouvelles entreprises sur la partie Est des Alpes-Maritimes.

Caractériser les besoins fonciers ou immobiliers et les équipements adaptés aux différents types d'entreprises attendues.

4.3 Eléments de cahier des charges

4.3.1 Périmètre d'étude

- Les Alpes-Maritimes (tout ou liste de communes côtières à préciser ?),
- Monaco,
- Vintimille et quelques communes limitrophes (à préciser ?).

4.3.2 Contenu de l'étude

- Evaluer l'impact d'une « croissance zéro » en termes d'accueil d'entreprises sur l'Est des Alpes-Maritimes.
 - impact sur le tissu économique existant

- impact social et humain
 - impact sur les collectivités
 - impact pour l'ensemble des Alpes-Maritimes...
- Evaluer les besoins en foncier et/ou d'immobilier et en équipements (exemple très haut débit, desserte fer ou route, d'isolement pour nuisances...) à partir des éléments de prospective.
 - Dresser un inventaire des disponibilités (aménagées ou non) et des projets en matière de zones d'activité.
 - Evaluer les réponses actuelles (offres existantes et projets) vis-à-vis des besoins à moyen-long terme, en prenant en compte :
 - de la localisation des grandes zones (SOFIA, Plaine du Var...),
 - des besoins en zone périurbaine,
 - des activités en milieu urbain dense...
 - Analyser des solutions et des montages « innovants » tenant compte des suggestions locales particulières : relief contraint, foncier onéreux, urbanisme dense... *Par exemple, l'urbanisme industriel de Monaco mixant services urbains, activités et habitat.*
 - Déterminer les besoins manquants et proposer des solutions adaptées.

NB : ces différents volets sont fractionnables en autant d'études.

4.4 Conditions de l'étude

4.4.1 Maître d'ouvrage de l'étude

à préciser : Etat (via DDE ?) ?

4.4.2 Planning prévisionnel

à préciser : année 2008 -2009 ?

5 Enjeu environnemental transfrontalier

5.1 Constats et enjeux

La proximité des populations, le partage de ressources communes telle l'eau (notamment le bassin de la Roya) et les contraintes à l'urbanisation conduisent à prendre des dispositions de gestion rationnelle des ressources naturelles et des déchets.

Cette gestion rationnelle nécessite à la fois une cohérence des actions des différents acteurs dans un but d'efficacité environnementale et aussi une collaboration étroite dans la mise en oeuvre des moyens.

Plusieurs actions ont été initiées en ce sens avec plus ou moins de succès.

La gestion du bassin de la Roya avec la création d'EUROBASSIN (un projet ALCOTRA) a permis dans un premier temps de réaliser un diagnostic approfondi de la situation sur l'ensemble du bassin franco-italien et d'évaluer les ressources et les différents risques. Il a permis aussi de mettre en place une structure de gestion dont les finalités multiples sont en cours de mise en oeuvre tel prévenir les risques d'inondation, améliorer la ressource en eau, protéger les voies de communication, ...

Le projet récent d'une gestion intégrée de la zone côtière (GIZC de la baie Monaco-Menton-Bordighera) vise globalement les mêmes objectifs.

Enfin l'arrêt du projet transfrontalier de traitement de déchets ménagers montre l'intérêt de préciser les enjeux dans ce domaine: y a-t-il un enjeu réel derrière cette initiative?

De même, il n'y pas de connaissances globales de la gestion énergétique tant du point de vue des ressources locales que des consommations.

5.2 Objectif envisagé

- Définir l'enjeu d'une gestion des déchets sur la bande littorale transfrontalière.
- Définir l'enjeu d'une gestion transfrontalière des énergies.

5.3 Eléments de cahier des charges

5.3.1 Périmètre d'étude

- Est ou totalité des Alpes Maritimes,
- Monaco,
- Tout ou partie des Provinces Italiennes de Cuneo et d'Imperia.

5.3.2 Contenu de l'étude

Pour chacun des deux volets :

- état de la situation, des dispositifs de planification ou de programmation,
- relevé des outils et des moyens en œuvre,
- évaluation des ressources, des valorisations possibles
- évolutions envisageables au regard des éléments de prospective
- détermination des enjeux

5.4 Conditions de l'étude

5.4.1 Maître d'ouvrage de l'étude

à préciser : Etat ? (via DDE ou DIREN ?)

5.4.2 Planning prévisionnel

à préciser : année 2008 – 2009 ?

Nota : les deux volets peuvent être disjoints.

6 Enjeu d'opérationnalité transfrontalière

6.1 Constats et enjeux

Alors que les initiatives sont multiples, il y a difficulté d'aboutissement des projets, a priori pour plusieurs raisons:

- une maîtrise insuffisante des mécanismes transfrontaliers,
- une faible connaissance des compétences des voisins,
- une méconnaissance des bons interlocuteurs,
- une maîtrise insuffisante dans le montage des dossiers transfrontaliers et de leur financement.

L'enjeu est de voir se tarir les initiatives transfrontalières par perte de conviction dans la réussite. Les premiers impacts seraient :

- un repliement de chaque acteur sur son territoire,
- le renvoi du dialogue local au profit du dialogue institutionnel entre Etats,
- encore moins de réalisations répondant aux besoins locaux transfrontaliers.

6.2 Objectif envisagé

Définir les causes d'échec dans la réalisation des projets. Evaluer les impacts à moyen-long terme de ces échecs.

Proposer différents moyens permettant d'accroître l'opérationnalité transfrontalière dans les Alpes-Maritimes.

6.3 Eléments de cahier des charges

6.3.1 Périmètre d'étude

- Les Collectivités Locales :
 - les Alpes Maritimes : CG 06, intercommunalités et communes,
 - les provinces de Cuneo et d'Imperia, et les communes limitrophes,
 - les régions PACA, Piémont et Ligurie, et plus particulièrement les antennes locales.
- La Principauté de Monaco.
- Les services décentralisés de l'Etat.

6.3.2 Contenu de l'étude

- Analyse des conditions opérationnelles d'une série de projets réalisés et d'une série de projets inaboutis.

- Détermination des causes possibles d'échecs :
 - insuffisance locale de connaissances, de savoir-faire, de compétences
 - maîtrise insuffisante dans la gestion d'un projet transnational
 - problématiques politiques
 - ...
- Etat des centres de ressources locaux et/ou adaptés :
 - centres de documentation,
 - services structurés en la matière,
 - personnes expérimentées, personnes ressources,
 - formations,
 - structures d'études ou de conseil, ...
- Définition des besoins correspondants et notamment
 - identification des services concernés au sein des différentes structures,
 - identification des thématiques récurrentes comme le transport, l'habitat, l'environnement, le tourisme.

6.4 Conditions de l'étude

6.4.1 Maître d'ouvrage de l'étude

à préciser : Etat (via DDE ?) ou CG06 ?

6.4.2 Planning prévisionnel

- année 2008 - 2009 ?

7 Enjeu d'une gouvernance transfrontalière adaptée

7.1 Constats et enjeux

Alors que les initiatives sont multiples, il est difficile de cerner une volonté politique claire à destination des problématiques transfrontalières.

D'une part, il y a une certaine concurrence du côté français entre les différents niveaux de responsabilité locale: c'est le cas entre le Conseil Général des Alpes-Maritimes et certaines intercommunalités comme celle de la Riviera Française en matière de transfrontalier, alors que dans les faits, peu d'actions sont menées à bout.

Enfin, il est difficile de déterminer clairement les interlocuteurs politiques du côté italien.

Ainsi, un premier enjeu serait de préciser le périmètre pertinent dans lequel on pourrait réfléchir à une forme de gouvernance. Le deuxième enjeu consisterait à préciser la forme de gouvernance la plus adaptée aux différents besoins sachant que les projets sectoriels (environnement, santé, ...) ont un peu plus de succès.

7.2 Objectif envisagé

Proposer les bases d'une gouvernance locale efficace dans l'initiative et la conduite des projets transfrontaliers concernant les Alpes Maritimes (France-Italie-Monaco).

Cette gouvernance aura aussi pour objet d'assurer la cohérence entre les différents projets tant dans leur initiative que dans leur réalisation.

Il s'agit de proposer un processus institutionnel ou organisationnel de coordination des acteurs locaux, en vue de résoudre les questions « extraordinaires » posées au territoire transfrontalier : par « extraordinaires », il faut entendre les questions que les institutions locales existantes ne peuvent pas traiter parce qu'elles débordent de leurs compétences géographiques ou techniques et qui répondent par nature aux questions « ordinaires ».

7.3 Eléments de cahier des charges

7.3.1 Périmètre d'étude

- Les Collectivités Locales :
 - les Alpes Maritimes : CG 06, intercommunalités et communes,
 - les provinces de Cuneo et d'Imperia, et les communes limitrophes,
 - les régions PACA, Piémont et Ligurie, et plus particulièrement les antennes locales.

- La Principauté de Monaco.
- Les services décentralisés de l'Etat.

7.3.2 Contenu de l'étude

Relever la « cartographie » des compétences administratives :

- structures transfrontalières existantes dotées d'autorité, d'autonomie...
- compétences techniques présentes ou disponibles (transport, habitat, santé, gestion des eaux, formation, ...),
- niveaux d'autorité, de responsabilité, de délégation possible
- niveaux de planification, de programmation, de mise en oeuvre.

Analyser le jeu des acteurs politiques français, italiens et monégasques.

Définir des périmètres pertinents pour les services publics de proximité (transport, santé, déchets...) : départemental, intercommunal, autre regroupement communal.

Proposer des méthodes de gouvernance transfrontalière:

- Quel type de gouvernance : maîtrise d'ouvrage unique, structure collégiale, autre ? toujours, suivant les cas, ... ?
- Comment définir rapidement la gouvernance la plus adaptée pour chaque projet à partir de critères simples tels que le sujet ou thème, le périmètre géographique, l'enjeu financier, ... ?
- Faut-il concevoir une gouvernance par projet, par thème ou une seule et unique pour tous les sujets ?
- S'il y en a plusieurs, comment assurer la coordination et la cohérence entre toutes les actions ? Comment résoudre les éventuels conflits (par exemple création d'une gouvernance « suprême » ou d'un dispositif « d'arbitrage » ou autre) ?
- Faut-il envisager une gouvernance coté Alpes-Maritimes indépendamment de ce qui se fera avec les institutions italiennes et monégasques ?

7.4 Conditions de l'étude

7.4.1 Maître d'ouvrage de l'étude

à préciser : Etat (via DDE ?) ou CG06 ?

7.4.2 Planning prévisionnel

Année 2008 simultanément ou à la suite de l'étude précédente (enjeu d'opérationnalité transfrontalière)