

Schéma de coopération transfrontalière

**Document d'orientation stratégique
2020-2030**

PARTIE 1 – DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Sommaire

AVANT-PROPOS	4
PARTIE 1 – DIAGNOSTIC TERRITORIAL	6
<i>Introduction</i>	7
Périmètre d'étude.....	7
1. POPULATION ET CADRE DE VIE	14
1.1 <i>Démographie</i>	14
1.1.1 Poids de population et évolution démographique des métropoles de la région franco-italienne	14
1.1.2 Poids de population et évolution démographique du périmètre de proximité transfrontalier franco-italo-monégasque	16
1.2 <i>Logement.....</i>	20
2. QUELLE ECONOMIE TRANSFRONTALIERE ?	22
2.1 <i>Grands caractéristiques économiques à l'échelle inter-métropolitaine et transfrontalière</i>	22
2.1.1 L'économie des métropoles de Nice, Turin et Gênes	22
2.1.2 L'économie à l'échelle du territoire de proximité : Alpes-Maritimes, Monaco, Cuneo et Imperia	28
2.2 <i>Formation et recherche</i>	32
2.3 <i>Santé.....</i>	36
2.3.1 Les compétences dans le domaine de la santé	36
2.3.2 L'organisation de la santé sur le territoire transfrontalier	36
2.3.3 Accords de coopération transfrontalière en matière de santé	38
2.4 <i>Tourisme.....</i>	39
2.4.1 Les enjeux liés au tourisme pour la Métropole et la Côte d'Azur	39
2.4.2 Les interactions avec l'Italie : fréquentation de la Ligurie et du Piémont par des touristes français.....	40
2.4.3 La fréquentation touristique italienne sur le versant français et monégasque	41
2.4.5 La fréquentation touristique française et italienne à Monaco	42
2.4.6 La fréquentation touristique monégasque côté français et côté italien	42
2.5 <i>Culture</i>	44
2.5.1 Les enjeux liés à la culture pour la Métropole Nice Côte d'Azur.....	44
2.5.2 Les interactions avec l'Italie	44
2.5.3 Les interactions avec Monaco.....	45
3. MOBILITE ET INTEGRATION TRANSFRONTALIERE.....	46
3.1 <i>L'utilisation transfrontalière des services et des équipements et la mobilité transfrontalière dans un espace contraint</i>	46
3.1.1 L'aéroport de Nice Côte d'Azur	46
3.1.2 La Ligne de TER Cannes-Vintimille	46
3.1.3 La ligne de TER Nice-Cuneo.....	47
3.1.4 La ligne THELLO.....	47
3.1.5 La desserte par la grande vitesse ferroviaire	47
3.1.6 Les lignes de bus transfrontalières.....	47
3.1.7. La billettique transfrontalière	47
3.1.7 Projet de liaison maritime transfrontalière.....	48
3.1.8 La problématique des pendulaires et du transport routier dans un espace contraint	48
3.1.9 L'impact environnemental pour la zone transfrontalière	48
3.2 <i>Intégration transfrontalière.....</i>	50
3.2.1 Interpénétration résidentielle.....	50
3.2.2 Connaissance de la langue du voisin	53
3.3 <i>Flux de travailleurs frontaliers entre la France, Monaco et l'Italie</i>	55
3.3.1 Les flux de travailleurs frontaliers entre la France et l'Italie	55
3.3.1 Les flux de de travailleurs frontaliers à destination de Monaco	55
3.4 <i>L'interpénétration transfrontalière des entreprises</i>	57
3.4.1 Les entreprises italiennes côté français	57
3.4.2 Les entreprises françaises côté italien (provinces d'Imperia et de Cuneo)	57
4. ANALYSE DE LA COOPERATION TRANSFRONTALIERE	58

<i>4.1 Implication de la Métropole dans le cadre de programmes européens de coopération territoriale 2014-2020</i>	58
<i>4.2 Analyse des accords et institutions transfrontalières entre Nice, l'Italie et Monaco</i>	60
4.2.1 Accords entre Nice et l'Italie	60
4.2.2 Accords entre Nice et Monaco.....	61
4.2.3 Accords intergouvernementaux et de gouvernance	61
<i>4.3 Les actions de coopération à l'échelle locale</i>	62
4.3.1 La coopération entre le Parc National du Mercantour et le Parco naturale Alpi Marittime	62
4.3.2 EUROGIN, la coopération entre les chambres de commerce	62
4.3.3 CCI ALPMED	63
<i>4.4 Le positionnement européen et international des métropoles de Nice, Monaco, Gênes et de Turin</i>	63
4.4.1 Le positionnement européen et international de la Métropole Nice Côte d'Azur	63
4.4.2 Le positionnement européen et international de la Principauté de Monaco	65
4.4.3 Internationalisation économique de Turin et Gênes	66
ANNEXES	69
1.1 Prise en compte du transfrontalier dans les documents de planification sur le versant français.....	69
1.2 Prise en compte du transfrontalier dans les documents de planification sur le versant italien	77
TABLEAU CROISE DES COMPETENCES CLEFS FRANCE –ITALIE – MONACO	87

Avant de se doter d'un schéma conducteur, la Métropole Nice Côte d'Azur a su affirmer son rôle moteur de la coopération transfrontalière sur le territoire régional de par son positionnement géographique, ses compétences, son territoire, son Histoire, son organisation et son statut.

La Métropole Nice Côte d'Azur est un territoire transfrontalier dans sa géographie

Territoire unique en son genre, contigu à deux frontières, l'une interne à l'Union Européenne avec l'Italie par le Piémont et l'autre, internationale, avec la Principauté de Monaco.

Cette réalité classe la Métropole parmi les trois seules métropoles transfrontalières reconnues par l'Etat dans la loi MAPTAM, aux côtés de Lille et Strasbourg.

Cette position géographique au carrefour alpin et méditerranéen en fait l'unique Métropole française éligible aux deux programmes européens de coopération transfrontalière France-Italie INTERREG ALCOTRA – le long de la frontière alpine - et INTERREG MARITTIMO – le long de la frontière méditerranéenne.

La Métropole Nice Côte d'Azur est un territoire de projets et de partenariats transfrontaliers

Grâce à son territoire rural et urbain, avec la ville de Nice comme pôle économique de la zone transfrontalière, et le portefeuille de compétences multiples en gestion directe, la Métropole Nice Côte d'Azur est un partenaire de choix dans les projets européens de coopération transfrontalière et un partenaire privilégié de la Principauté de Monaco en termes d'emploi et d'innovation numérique.

Depuis 2015, la Ville de Nice et la Métropole Nice Côte d'Azur ont su tirer avantage de ce positionnement stratégique :

400 participants français, italiens et monégasques présents lors des Journées européennes de la coopération transfrontalière à Nice le 20 et 21 septembre 2016 ;

26 projets européens transfrontaliers sélectionnés entre 2016 et 2019 dans le cadre des deux programmes européens concernant l'innovation, la santé, le tourisme durable, le changement climatique, les risques naturels, la formation, l'environnement, la culture, la mobilité, l'emploi, et le développement durable. Ces projets représentent un montant total de 39M€, dont 8,9 M€ sont confiés à la Métropole et la Ville de Nice pour mener des actions en propre et en partenariat avec les acteurs locaux comme le Centre Hospitalier Universitaire de Nice pour la télémédecine, l'Université Côte d'Azur pour les expérimentations scientifiques, et la Chambre de Commerce Nice Côte d'Azur pour le lien avec les entreprises ;

1 accord unique en France entre une collectivité territoriale et la Principauté de Monaco : Une convention cadre en matière d'innovation numérique et de développement économique signée le 24 juin 2015

1 service entièrement dédié à la coopération transfrontalière, unique sur le territoire : Au sein de la Direction Europe et Financements Extérieurs quatre personnes sont en charge d'accompagner les directions métiers dans le montage et la gestion des projets transfrontaliers de la Métropole Nice Côte d'Azur, de la Ville de Nice et du CCAS avec les territoires italiens et monégasques

L'Histoire transfrontalière du territoire représente un socle solide d'accords politiques

De 1789 à 1947, les frontières entre les actuels Etats français, italiens et monégasques ont connu plusieurs changements de souveraineté, dont une décennie sous le régime commun du Royaume de Sardaigne (1793-1814).

La Ville et la Métropole ont su garder des liens privilégiés avec ces territoires au travers d'accords politiques :

Les accords de jumelages de la commune de Nice avec la commune de Cuneo depuis le 14 juillet 1964 et la commune de Sorrente depuis le 14 septembre 1963 et la Charte de partenariat avec les communes d'Apricale, Dolceacqua, Isolabona, Perinaldo, Pigna, Rocchetta Nervina du 26 mars 2010, Le protocole de partenariat entre la Communauté urbaine Nice Côte d'Azur et la Commune de Gênes du 11 février 2011 et le Pacte d'amitié entre la Ville de Nice, la Métropole Nice Côte d'Azur et la Ville de Turin du 17 décembre 2018,

De plus, la Ville de Nice et la Métropole disposent de deux conseillères chacune dédiée à la relation avec le pays frontalier soit l'Italie et Monaco.

Forte de ce positionnement, de son organisation interne et de ses projets en cours,

la Métropole a saisi l'opportunité offerte par la loi MAPTAM pour structurer les coopérations transfrontalières au sein d'une stratégie territoriale intégrée.

Un schéma de coopération transfrontalière pour structurer la coopération transfrontalière tripartite

Conformément à la loi MAPTAM du 27 janvier 2014 qui dispose que « la Métropole élabore un schéma de coopération transfrontalière associant le département, la région et les communes concernées, pour les métropoles limitrophes d'un Etat étranger », avec le soutien de la Caisse des Dépôts et Consignation et l'Etat dans le cadre du Pacte états-métropoles, la Métropole Nice Côte d'Azur s'est lancée en 2018 dans l'élaboration d'un schéma de coopération transfrontalière (SCT).

Le travail d'élaboration de SCT, confié par la Métropole à la Mission Opérationnelle Transfrontalière, s'est organisé pour la partie technique et stratégique, de la manière suivante :

- L'analyse du territoire transfrontalier en termes de population et cadre de vie, d'économie, de mobilité et de coopérations qui a donné lieu à un diagnostic territorial transfrontalier, véritable outil de travail pour l'évaluation de l'impact des actions en cours et l'élaboration de futurs projets ;
- La réalisation d'entretiens avec les acteurs français, italiens et monégasques qui a permis d'identifier les thématiques et les échelles structurantes, les projets déjà existants et les acteurs clés du territoire ;
- L'organisation de visites d'études d'élus de la Métropole à Monaco, Gênes et Turin afin de mieux appréhender les enjeux transfrontaliers et d'identifier de futures actions de coopération
- La tenue d'un séminaire de co-construction le 2 juillet 2019, réunissant acteurs français, italiens et monégasques, qui a permis de cibler des actions prioritaires de la stratégie
- La proposition d'une stratégie de coopération articulée en quatre échelles de travail et une échelle de gouvernance structurées autour de 10 sous-objectifs qui reflètent les actions en cours et ouvrent sur des pistes d'action ;

Concernant la communication, des actions et livrables spécifiques ont été menés:

- La proposition d'un kit de communication citoyen, afin de donner des informations utiles et concrètes aux citoyens et travailleurs transfrontaliers du territoire ;
- La proposition de trois guides présentés lors de trois séminaires de restitution en octobre 2019 destinés aux acteurs économiques du territoire, aux élus, et aux agents de la Métropole et de la Ville de Nice afin d'assurer une forte appropriation du schéma par les acteurs directement concernés.

Le présent « document d'orientation stratégique 2020-2030 » du Schéma de coopération transfrontalière rassemble les éléments techniques et stratégiques.

Les pistes futures ne pourront toutefois être pleinement concrétisées qu'une fois les actions validées par l'ensemble des territoires concernés et les responsabilités partagées avec les partenaires impliqués.

PARTIE 1 – DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Introduction

Périmètre d'étude



Plusieurs dualités de la Métropole Nice Côte d'Azur: une double frontière, et une métropole littoralo-montagnarde

La Métropole Nice Côte d'Azur est la seule métropole française frontalière de deux pays différents. D'une part, la métropole est frontalière avec la Principauté de Monaco par la commune de Cap d'Ail. Monaco est une Cité-Etat et l'un des deux principaux pôles d'emploi du territoire (40 000 emplois) avec Sophia Antipolis (36 300 emplois).

D'autre part, la métropole est frontalière avec l'Italie. La partie nord de son périmètre jouxte la Région Piémont et la province de Cuneo. C'est sur cette portion de frontière que se situent le Parc national du Mercantour côté français et le Parc naturel Alpi Maritime côté italien. La métropole est cependant séparée géographiquement de la Région Ligurie par la Communauté d'Agglomération Riviera française.

Une autre dimension duale caractérise la Métropole Nice Côte d'Azur, à la fois urbaine mais également montagnarde, qui lui confère une identité spécifique par rapport aux autres métropoles françaises.



Il est important de souligner que le périmètre institutionnel de la Métropole Nice Côte d'Azur ne correspond pas à l'aire urbaine de Nice¹. En effet, pour des raisons politiques, le périmètre de la Métropole s'étend depuis le littoral de la ville centre et des communes proches jusqu'à la frontière italienne vers le nord. Il n'englobe pas la partie urbanisée littorale située à l'est de la Principauté de Monaco, ni la partie située à l'ouest de Cagnes-sur-Mer dont font partie les intercommunalités membres du pôle métropolitain CAP AZUR². A l'est du département, la communauté d'agglomération de la Riviera Française, frontalière littorale avec la Ligurie, fait partie de l'aire urbaine de Menton-Monaco. Avec la communauté de communes du Pays des Paillons, la CARF souhaite également constituer un pôle métropolitain.

¹ Selon l'INSEE, une aire urbaine ou « grande aire urbaine » est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

² Communautés d'agglomération de Cannes Pays de Lérins, de Grasse et de Sophia Antipolis et communauté de communes Alpes d'Azur

Il est à noter qu'une troisième frontière, invisible mais culturelle et historique existe entre Nice et l'Ouest des Alpes-Maritimes, le Var ayant marqué la limite entre le Comté de Nice et le Royaume de France. La partie qui suit dresse un rappel de l'évolution des frontières au cours de l'histoire récente.

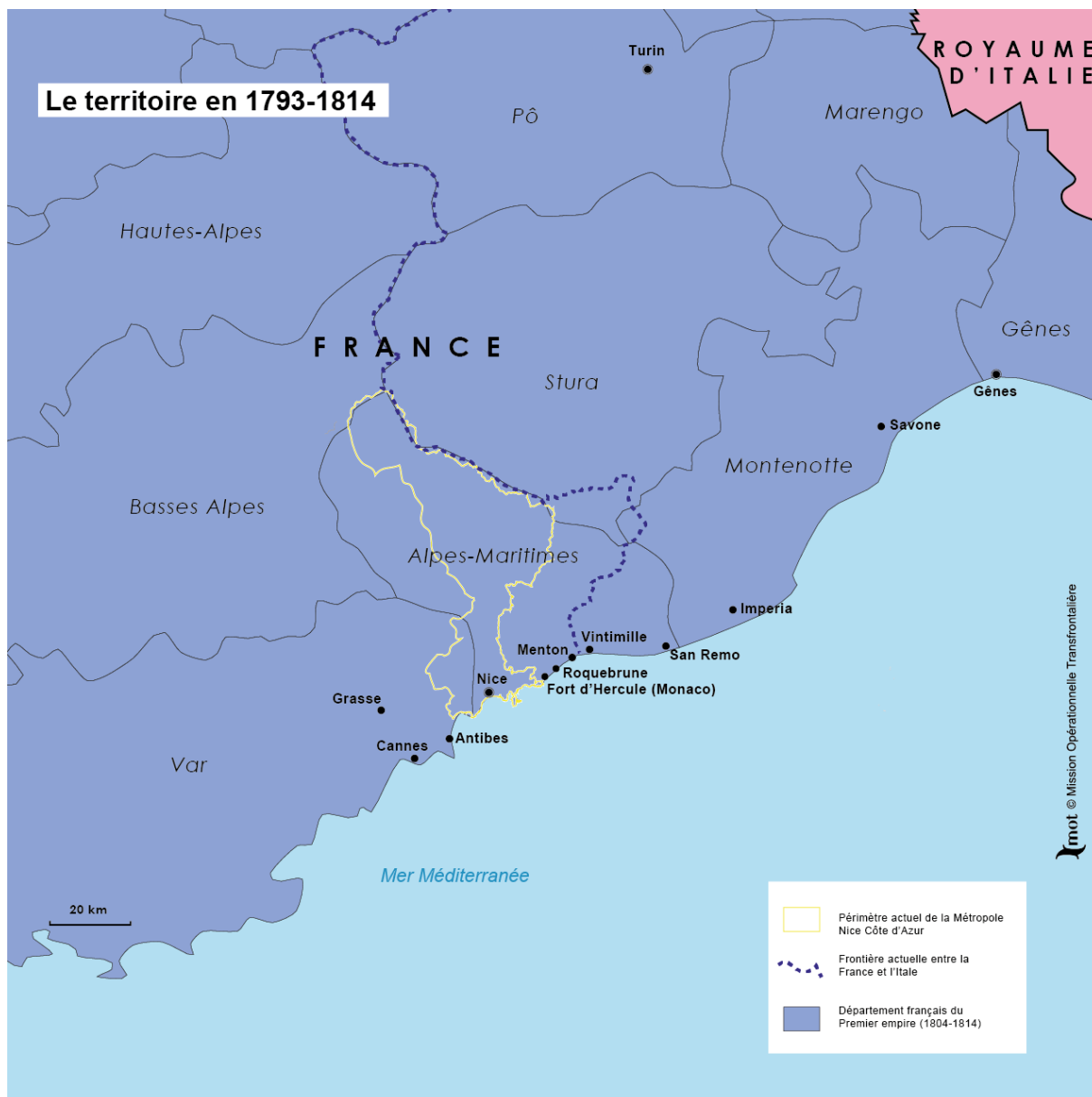
Evolution des frontières depuis 1789

La partie qui suit décrit l'histoire de l'évolution des frontières entre la France, l'Italie et Monaco de 1789 à 1947. Si la partie occidentale de l'actuel département des Alpes-Maritimes n'a connu que peu d'évolutions, la partie orientale a connu plusieurs changements de souveraineté. Ces modifications de frontières permettent d'éclairer certaines dynamiques territoriales jusqu'à aujourd'hui.

Jusqu'en 1789, le Comté de Nice fait partie du Royaume de Sardaigne. La Principauté de Monaco dispose quant à elle d'un territoire plus étendu qu'aujourd'hui comprenant les communes de Roquebrune et de Menton.



Entre 1793, à la suite de l'invasion par la France du Comté de Nice, de la Principauté de Monaco et du Royaume de Sardaigne, le premier département des Alpes-Maritimes est créé. A l'ouest, il est délimité par le Var ; à l'est, il comprend Monaco (sous le nom de Fort-Hercule) et s'étend jusqu'à San Remo.



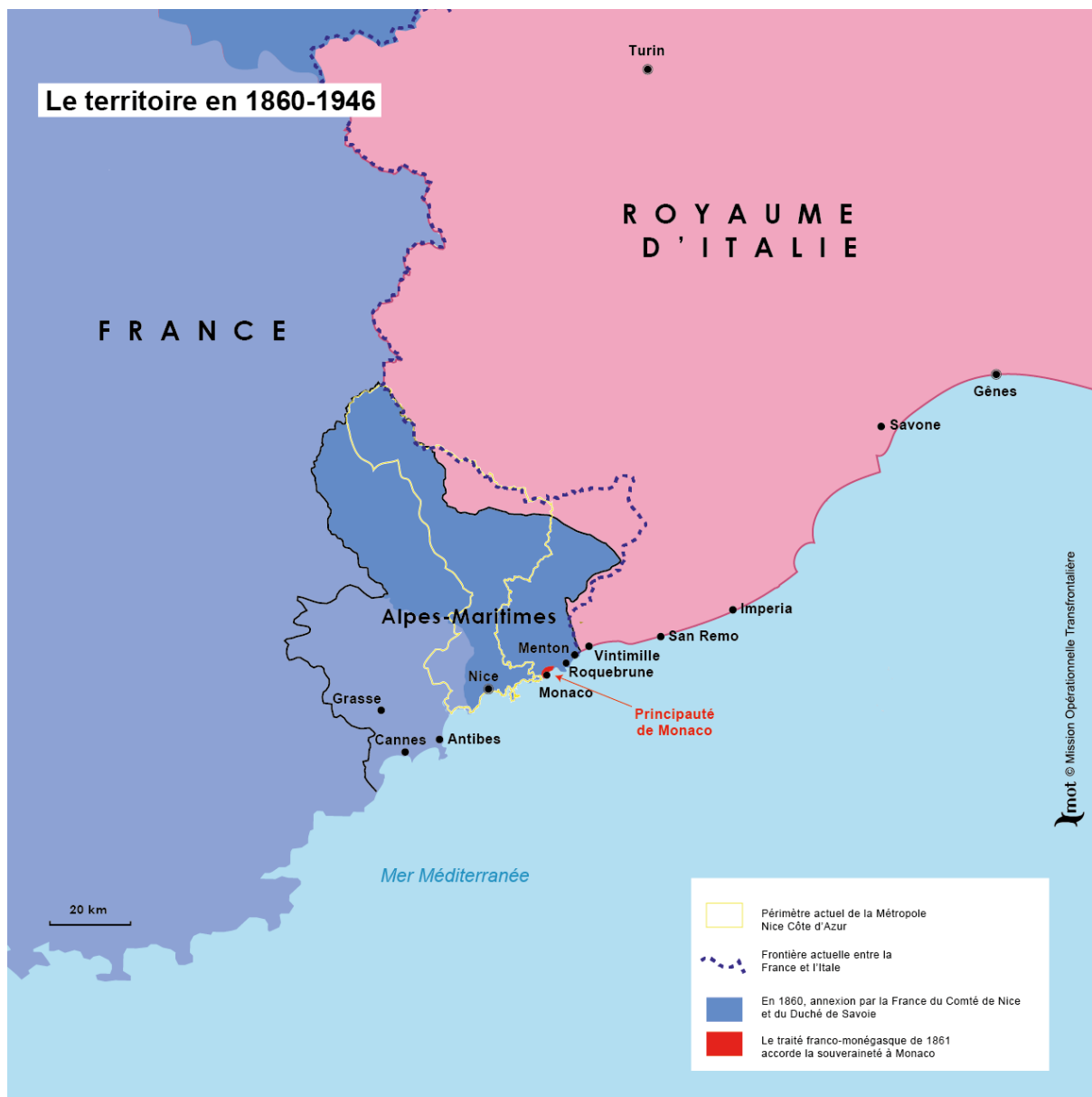
En 1814, le Royaume de Sardaigne recouvre le Piémont, la Savoie et le Comté de Nice. La Principauté de Monaco est restaurée et placée sous le protectorat du Royaume de Sardaigne (en 1815). Les communes de Roquebrune et de Menton font sécession de la Principauté de Monaco en 1848 et deviennent villes libres sous protectorat du Royaume de Sardaigne.



En 1860, le Comté de Nice et le Duché de Savoie sont cédés à la France par le Royaume d'Italie. En 1861, Roquebrune et Menton deviennent véritablement françaises, le gouvernement français paye à la Principauté de Monaco quatre millions de francs-or en échange de la cession à la France des deux villes. La même année, le traité franco-monégasque accorde la souveraineté à Monaco.

Le nouveau département des Alpes-Maritimes est créé par la loi du 23 juin 1860, il est composé de deux arrondissements issus de l'ancien Comté de Nice et de l'arrondissement de Grasse détaché du département du Var.

En 1940, Menton est occupée par les Italiens qui décident d'italianiser la ville. Puis de septembre 1943 à septembre 1944, la ville est occupée par les troupes allemandes.



En 1947, les communes de Tende et de la Brigue, ainsi que ainsi qu'une partie des territoires des communes d'Isola, Saint-Sauveur, Rimplas, Valdeblore, Saint-Martin-Vésubie et Belvédère sont rattachés à la France.



EN BREF - Histoire

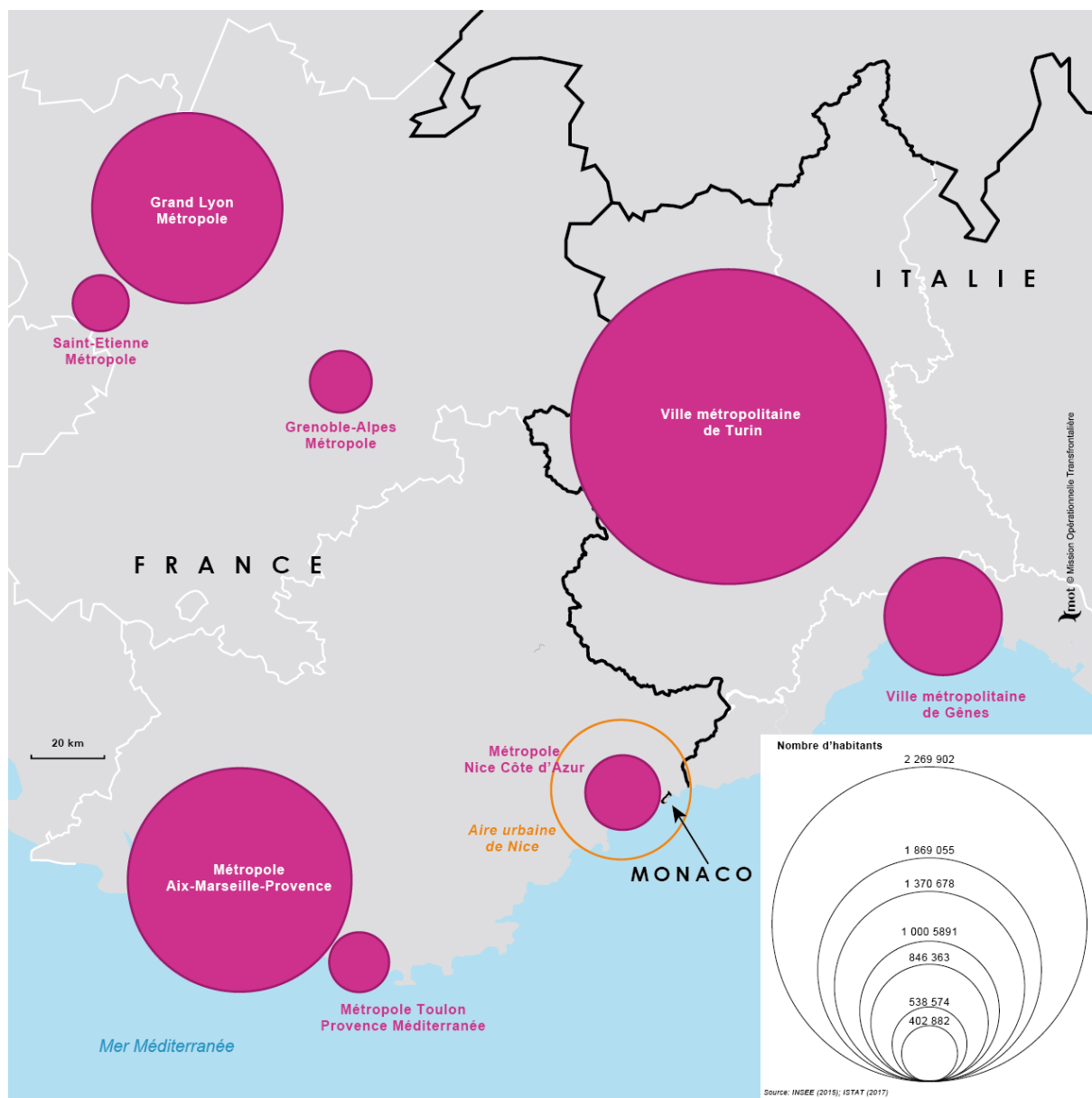
Ce rappel historique des changements de frontières successifs montre comment la frontière a influencé le territoire des Alpes-Maritimes, de la Principauté de Monaco et des régions italiennes du Piémont et de Ligurie. Le département des Alpes-Maritimes a absorbé l'est du département du Var, la Principauté de Monaco a perdu en 1848 une partie de ses territoires historiques avec qui elle garde des liens fonctionnels, les communes de Tende et de la Brigue ont été rattachées en 1947 à la France mais entretiennent un lien fort avec le versant italien. Enfin, le territoire de la Métropole Nice Côte d'Azur est frontalier avec l'Italie au nord depuis sa création en 2011. Par son histoire, ce territoire s'est ainsi inscrit depuis plusieurs siècles dans une logique transfrontalière que la Métropole souhaite aujourd'hui redynamiser.

1. Population et cadre de vie

1.1 Démographie

1.1.1 Poids de population et évolution démographique des métropoles de la région franco-italienne

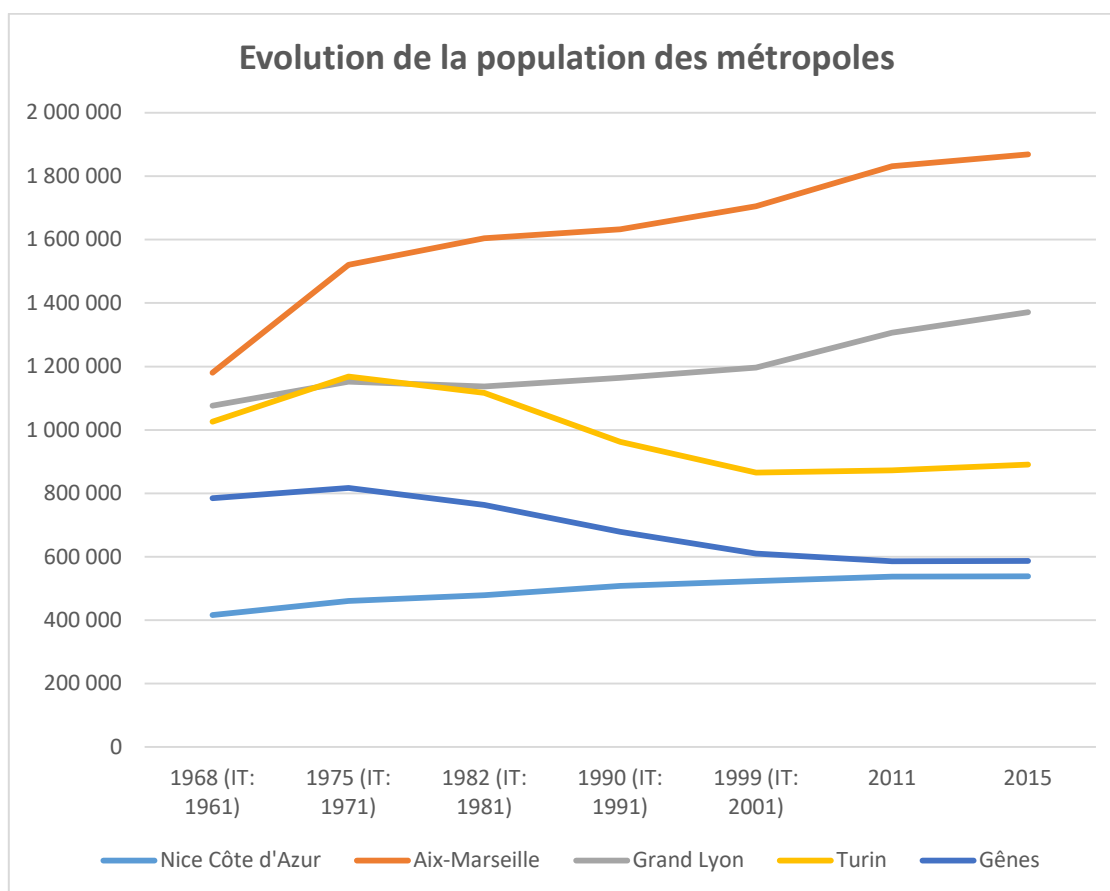
Population des métropoles³ à l'échelle transfrontalière franco-italienne



Sur le versant français, la population de l'aire urbaine de Nice (1 005 891 habitants) représente près de 2 fois celle de la Métropole Nice Côte d'Azur (538 574 habitants) en 2014. La Métropole Nice Côte d'Azur se situe au 8^{ème} rang des métropoles françaises par sa population. A titre de comparaison, la population de la métropole Aix-Marseille représente près de 3,5 fois celle de la Métropole Nice Côte d'Azur et celle de Lyon équivaut à 2,5 fois celle de la Métropole Nice Côte d'Azur. Au classement des aires urbaines françaises, Nice se classe au 7^{ème} rang.

³ En Italie, la « Città Metropolitana » a remplacé la « Province » depuis janvier 2015 (ou exceptionnellement janvier 2016).

Sur le versant italien, la métropole de Turin (2 269 902 habitants) est la 4^{ème} ville métropolitaine d'Italie par sa population derrière Rome, Milan et Naples. Celle de Gênes (846 363 habitants) se situe à la 11^{ème} place. L'aire urbaine de la ville métropolitaine de Turin concerne 41 communes (1 505 519 habitants, de quatre « zone homogènes »)



Sources : INSEE et ISTAT

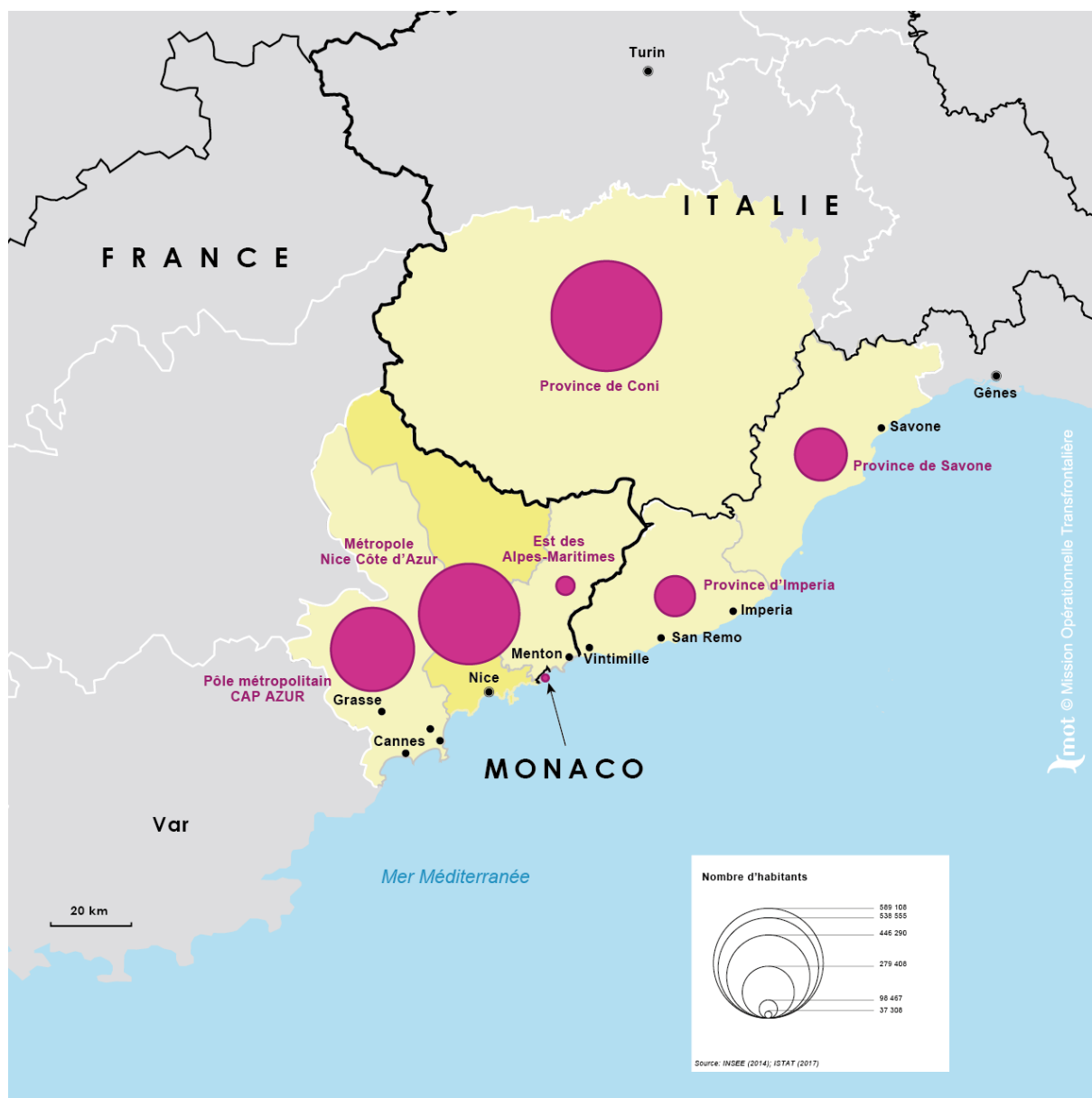
L'évolution comparée des trois grandes métropoles françaises et des deux métropoles italiennes depuis les années 1960 permet d'une part de faire le constat d'une stagnation de la population de la Métropole Nice Côte d'Azur par rapport à celles d'Aix-Marseille et du Grand Lyon et d'autre part d'une baisse de la population de celles de Turin et de Gênes depuis 1971. Les deux villes italiennes⁴ ont été marquées par la tradition ouvrière, industrielle (avec sa dimension de représentation politique), avec une présence sociale de l'immigration du sud, et une forte croissance démographique pendant l'époque industrielle, en particulier après la Seconde guerre mondiale. Cette tendance démographique et sociale a changé de direction dans les années 70. La crise de la grande entreprise industrielle traditionnelle a touché ces deux métropoles, d'autres territoires se sont développés selon d'autres modèles productifs. Turin semble néanmoins connaître une légère embellie démographique depuis le début des années 2000 contrairement à Gênes dont l'évolution démographique reste à la baisse. Turin est ainsi une ville industrielle en crise qui a su trouver son chemin, et Gênes est une ville industrielle en grande difficulté mais avec quelques signaux d'espoir, autour du port et de son ancien patrimoine historique et identitaire. Turin, Gênes ainsi que Milan partagent la spécificité d'avoir connu une arrivée de population en provenance du sud de l'Italie qui s'est progressivement intégrée, en modifiant toutefois certains aspects sociaux et culturels. Ces trois villes sont au cœur du « triangle industriel » du développement économique italien, qui s'est élargi par la suite à la Vénétie et à l'Emilie.

⁴ Le graphique ainsi que l'analyse traitent des 2 villes centres que sont Turin et Gênes, et non de leur « Città Metropolitana » respective.

Côté français, le dynamisme démographique de la Métropole Nice Côte d'Azur est plus faible que celui des métropoles d'Aix-Marseille et de Lyon. Plus globalement, Nice est classée au dernier rang des 10 métropoles « faiblement dynamiques » (+0,1% / an ; + 300 habitants), malgré un solde naturel positif, du fait d'un solde migratoire négatif. Lyon est considérée comme une métropole attractive avec un taux de variation annuel moyen de la population de 1,1% entre 2010 et 2015 (+74 500 habitants) et Aix-Marseille comme une métropole faiblement dynamique avec un taux de variation annuel moyen de la population de 0,4% entre 2010 et 2015 (+37 500 habitants).⁵

1.1.2 Poids de population et évolution démographique du périmètre de proximité transfrontalier franco-italo-monégasque

Population des territoires du périmètre de proximité transfrontalier franco-italo-monégasque

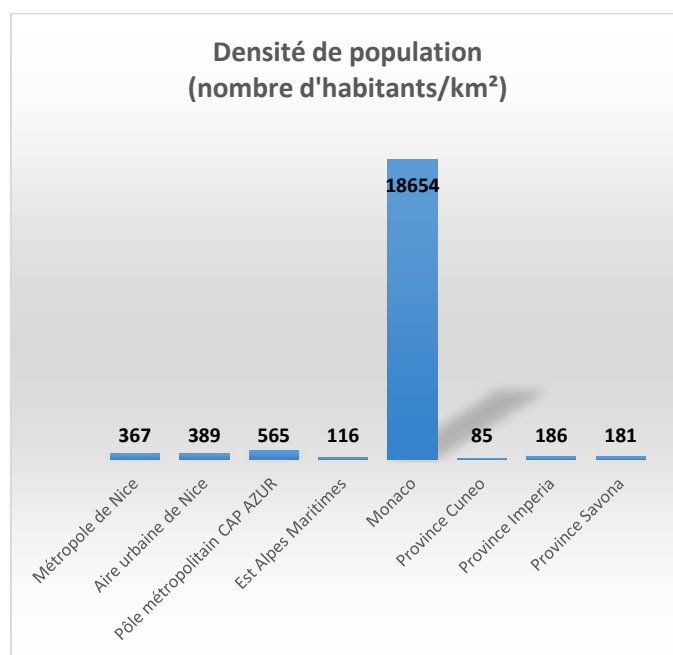


Source: INSEE; ISTAT; IMSEE (FR: 2014; IT: 2017; MC:2016)

⁵ Observ'Agglo, FNAU, juin 2019

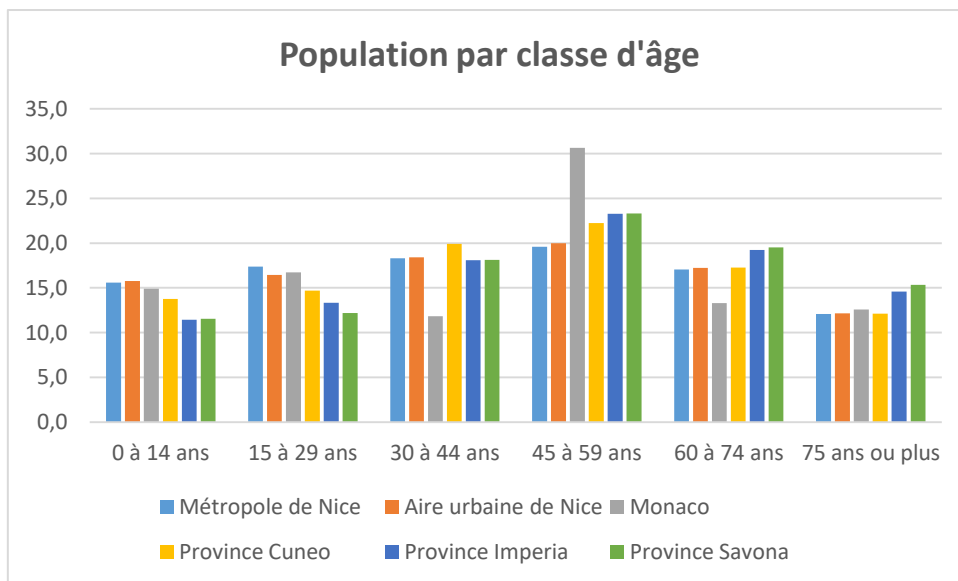
A l'échelle de proximité transfrontalière, la population est pratiquement équivalente entre le versant français (1 082 440 habitants pour les Alpes-Maritimes) et le versant italien (1 085 073 habitants pour les trois provinces de Cuneo, Imperia et Savona). Sur le versant français, l'ouest du département des Alpes-Maritimes est plus peuplé que l'est. Elle se concentre entre les territoires du Pôle métropolitain Cap Azur (446 000 habitants) et la Métropole Nice Côte d'Azur (538 000 habitants). Côté italien, la Province de Cuneo (589 000 habitants) est plus peuplée que les provinces d'Imperia et de Savone réunies.

Ces disparités démographiques s'expliquent en partie par les contraintes géographiques. En effet, tant l'est des Alpes-Maritimes côté français que les provinces d'Imperia et Savone côté italien, sont des territoires qui se caractérisent par un relief montagneux très prononcé et par l'absence de plaine et d'espace sur la bande littorale ayant pour conséquence des possibilités d'urbanisation restreintes.



Source: INSEE; ISTAT; IMSEE (FR: 2014; IT: 2017; MC:2016)

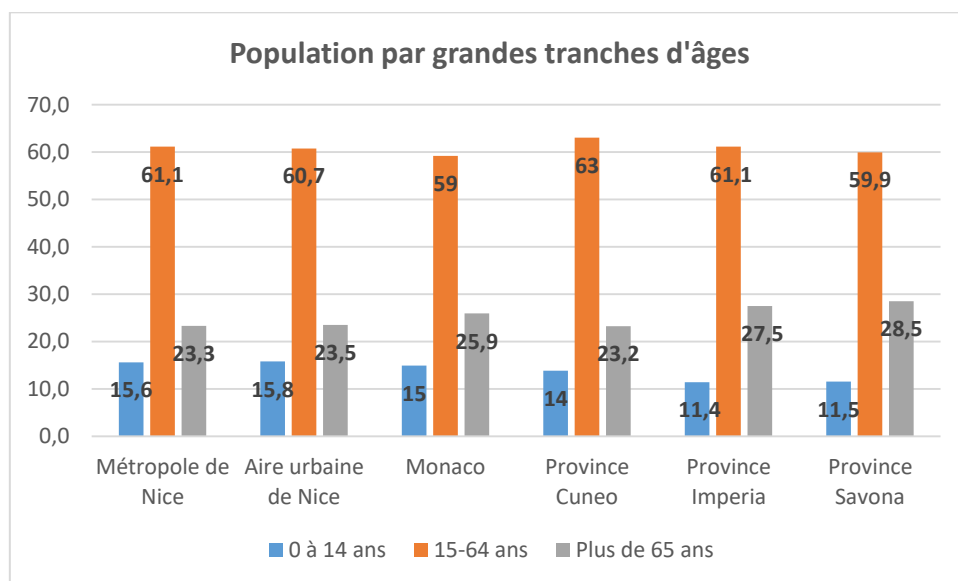
La densité de population du Pôle métropolitain Cap Azur est 1,5 fois plus importante que celle de la Métropole Nice Côte d'Azur. La densité de population du versant italien est plus de 2 fois moins importante que celle du versant français. Enfin, la forte densité de population de Monaco s'explique par la faible superficie du territoire (2,02 km²).



Source : INSEE, 2015 ; ISTAT, 2015; IMSEE*, 2016

*Classes Monaco : 0 à 16 ans; 17 à 34 ans; 35 à 44 ans; 45 à 64 ans; 65 à 74 ans; 75 ans et plus

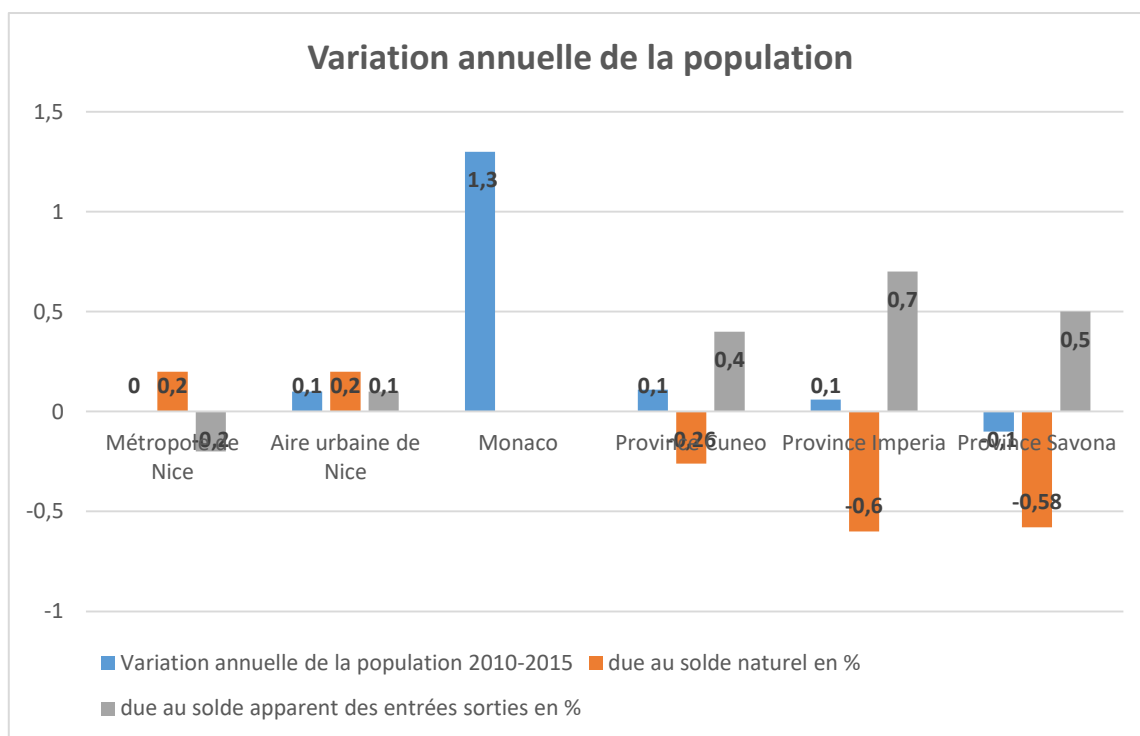
La part des moins de 29 ans est plus importante sur le versant français et monégasque que sur le versant italien. La part des plus de 60 ans est plus importante sur le versant italien que sur le côté français et monégasque, en particulier dans les provinces d'Imperia et de Savona.



Source : INSEE 2014 ; ISTAT 2014; IMSEE 2016

(* Monaco: 0-16 ans et 17-64 ans)

La structure par âge sur le versant italien est assez proche de celle du versant français. Les provinces d'Imperia et de Savone sont cependant plus âgées que la province de Cuneo (une part de 0 à 14 ans inférieure et une part de plus de 65 ans supérieure).



Source : INSEE 2014 ; ISTAT 2014; IMSEE 2016

L'aire urbaine de Nice connaît une attractivité migratoire plus forte que la Métropole. Le versant italien connaît dans son ensemble des taux d'évolution du solde migratoire plus importants que sur le versant français. Ces soldes positifs dans les provinces de Cuneo, d'Imperia et de Savona s'expliquent par des arrivées de population en provenance du sud de l'Italie mais également de pays étrangers, notamment de Roumanie, d'Albanie ou de Macédoine. Inversement, le taux d'évolution due au solde naturel est positif sur le versant français et négatif sur le versant italien. Monaco a connu une variation de la population de 1,3% entre 2010 et 2015 (les données relatives au solde naturel et au solde migratoire sont cependant manquantes).

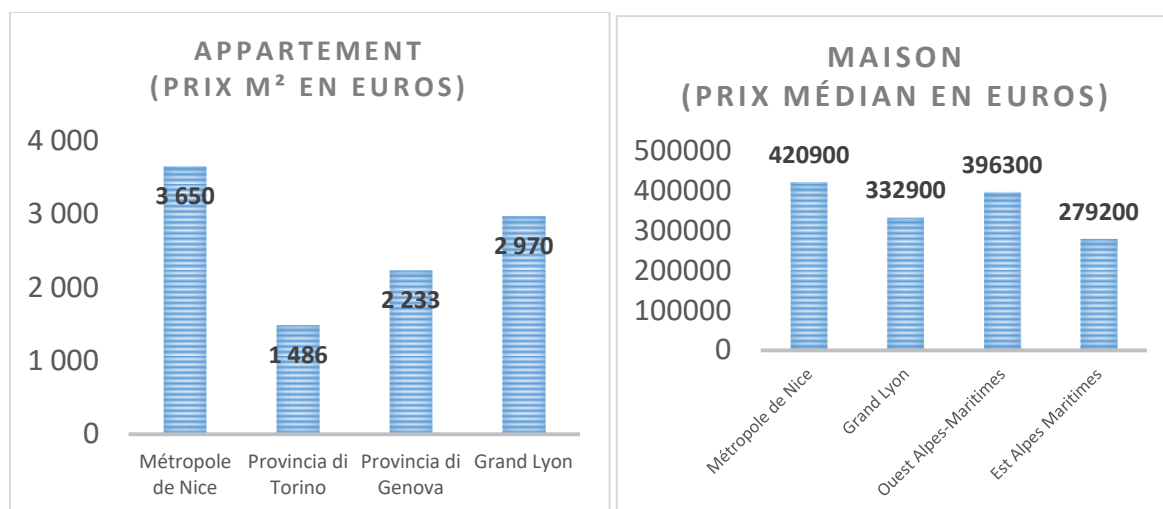
EN BREF - Démographie

Les dynamiques démographiques à l'œuvre dans les métropoles de l'espace interrégional franco-italien montrent une croissance plus forte côté français que côté italien. La Métropole Nice Côte d'Azur connaît cependant un poids de population inférieur aux métropoles de Turin et de Gênes (même si le poids de l'aire urbaine de Nice dépasse celui de cette dernière).

A l'échelle de proximité, on peut noter un certain nombre de similitudes : des poids de population équivalents entre le versant français (1 million d'habitants dans les Alpes-Maritimes) et le versant italien (population totale des provinces de Cuneo, Imperia et Savone : 1 million d'habitants) ; une structure par âge assez proche entre les versants français, monégasque et italien même si la part de jeunes paraît plus importante sur le versant français ; une évolution démographique très faible (sauf à Monaco) mais aux causes distinctes (due à un solde naturel négatif sur le versant italien et un solde migratoire négatif dans la Métropole Nice Côte d'Azur) ; un vieillissement de la population sur l'ensemble du territoire transfrontalier franco-italo-monégasque.

Ces caractéristiques démographiques permettent de souligner l'importance pour le territoire transfrontalier des problématiques relatives aux seniors (services à la personne, silver economy, équipements de santé) et de l'amélioration de l'attractivité du territoire auprès des populations jeunes.

1.2 Logement



Les prix des appartements pratiqués dans la Métropole Nice Côte d'Azur sont plus élevés que dans la métropole du Grand Lyon ou dans les provinces de Turin et de Gênes. Dans les Alpes-Maritimes, le prix des maisons dans la Métropole restent plus élevés que dans l'ouest ou l'est du département. De plus, la part de logements sociaux dans la Métropole est relativement faible. Le troisième programme local de l'habitat (PLH) prévoit de réserver plus de 40% de la production neuve au logement social mais la Métropole reste en deçà des objectifs de 25% de logements sociaux en 2025 de la loi solidarité et renouvellement urbain (SRU).

Par sa vocation touristique, le département des Alpes-Maritimes compte un nombre important de résidences secondaires. Elles représentent plus de 17% des logements dans la Métropole Nice Côte d'Azur et près de 25% à l'échelle du département. Le dynamisme du logement secondaire contribue à une pression foncière particulièrement importante dans la Métropole et dans l'ensemble du département.

Enfin, le prix au mètre carré d'un appartement dans la principauté atteint en moyenne 41 000 euros en 2016⁶, ce qui en fait la ville la plus chère du monde. Trois quarts des actifs à Monaco vivent dans les Alpes-Maritimes dont un quart vivent dans les communes limitrophes (Cap d'Ail, Beausoleil, la Turbie et Roquebrune-Cap-Martin) où la pression foncière et le coût du mètre carré limitent de plus en plus les possibilités de logement. Le taux de logement social dans ces communes est extrêmement faible (6,84% à Cap d'Ail ; 5,84% à Beausoleil ; 2,4% à Roquebrune-Cap-Martin) et la possibilité d'offrir des logements à prix raisonnables aux actifs travaillant à Monaco semble limitée. Néanmoins, la Principauté propose des logements spéciaux à prix attractifs aux salariés du secteur public (dont plus de 70% sont non-monégasques). Par ailleurs, parmi les logements dits sociaux, on trouve des logements domaniaux (secteur public) et logements privilégiés pour les employés du secteur privé qui travaillent à Monaco.

Sur le versant italien, les prix semblent légèrement plus abordables dans la province d'Imperia (environ 3000 euros/m² à Vintimille ; 2 100 euro/m² à San Remo ; 2600 euros/m² à Imperia). Si les logiques d'implantation résidentielle semblent limitées sur le versant italien, des Français profitent de prix attractifs pour s'y installer tout en gardant un emploi sur le versant français.

⁶ Source : lavieimmo.com

EN BREF - Logement

L'accès au logement dans la Métropole Nice Côte d'Azur et plus largement sur l'ensemble du territoire transfrontalier franco-italo-monégasque est difficile. Le département des Alpes-Maritimes subit la pression foncière due à la part importante des résidences secondaires et le manque de logements sociaux. La Principauté de Monaco doit pouvoir loger ses actifs alors que les prix de l'immobilier en font l'une des villes les plus chères du monde et que les communes limitrophes peinent à proposer des solutions abordables. Enfin, le versant italien peut constituer une destination pour des actifs français ou monégasques qui souhaitent profiter de prix de l'immobilier légèrement plus abordables que du côté français ou monégasque.

2. Quelle économie transfrontalière ?

2.1 Grands caractéristiques économiques à l'échelle inter-métropolitaine et transfrontalière

2.1.1 L'économie des métropoles de Nice, Turin et Gênes

La Métropole Nice Côte d'Azur possède une économie fortement orientée vers les activités présentielle, qui répondent aux besoins des personnes présentes (résidents et touristes). Les postes salariés représentent 78,9% dans la sphère présentielle dont 27% dans le secteur public. Le tourisme est très développé dans la métropole Nice Côte d'Azur par rapport à d'autres métropoles françaises. La métropole dispose d'une offre hôtelière conséquente pour les hôtels de plus haute catégorie (171 hôtels de 3 étoiles et plus) et se trouve très bien positionnée pour toutes les formes d'hébergement touristique (résidences de tourisme, auberges de jeunesse, résidences secondaires et camping)⁷. Sur le segment résidence de tourisme, la Métropole Nice Côte d'Azur arrive très nettement en tête des métropoles avec 18 lits pour 1000 habitants.

Les emplois de cadres des fonctions métropolitaines sont moins représentés dans la Métropole Nice Côte d'Azur que dans d'autres territoires comparables. Les cadres et professions et intellectuelles représentent 8,7% de la population de la Métropole Nice Côte d'Azur en 2015 contre 14% dans la métropole du Grand Lyon et 9,8% dans la métropole d'Aix-Marseille. Toutefois, ce différentiel s'explique en partie par la proximité de la technopole de Sophia-Antipolis qui ne se trouve pas sur le territoire de la métropole Nice Côte d'Azur. La technopole rassemble plus de 36 000 emplois (dont 40% dans le secteur des TIC) et génère plus de 5,6 milliards de chiffres d'affaires en 2017. La Métropole Nice Côte d'Azur est partenaire de sept pôles de compétitivité⁸ : le Pôle mondial Solutions Communicantes Sécurisées ; le Pôle de compétitivité Eurobiomed sur la santé ; le Pôle Capénergies (Energies non génératrices de gaz à effets de serres) ; le Pôle à vocation mondiale Mer PACA (ressources marines) ; le Pôle Pégase (Aérospatial) ; le Pôle Parfums Arômes Senteurs Saveurs (chimie) et le pôle Gestion des risques et vulnérabilité des territoires (monitoring des risques). Cependant, la question transfrontalière reste absente de ces projets et constitue un enjeu à développer à l'avenir.

Dans la métropole Nice Côte d'Azur, la part de diplômés de l'enseignement supérieur est de 31,1% dans la population non-scolarisée de 15 ans ou plus en 2015. A titre de comparaison, ce taux est de 39,7% dans la métropole lyonnaise et de 31,2% dans la métropole d'Aix-Marseille.

Parmi les principaux atouts économiques de la métropole Nice Côte d'Azur il faut citer en premier lieu l'aéroport Nice-Côte d'Azur avec 13,3 millions de passagers par an en 2017, soit le deuxième aéroport international français après la plateforme aéroportuaire de Paris. A noter également en plus de la ligne de tramway existante la construction de deux nouvelles lignes (l'une livrée en décembre 2018 et l'autre en novembre 2019) et d'un pôle multimodal aéroport-TGV-tramway. La métropole Nice Côte d'Azur est également une destination majeure en France pour les congrès et les salons avec le palais des congrès Acropolis, l'Allianz Riviera et le Palais Nikaïa. Elle est en outre l'une des principales destinations de croisière en France avec 766 000 passagers en 2017 (à titre de comparaison, Marseille a accueilli 1,2 million de passagers en 2017).

Enfin, le grand projet d'aménagement de la Plaine du Var « Nice Eco-Vallée » est en cours dans l'ouest du territoire métropolitain. Il prévoit des réalisations d'envergure comme le Grand Arénas (centre international d'affaires, intégrant notamment un nouveau centre des expositions et de congrès de 65 000 m² en 1^{ère} phase), Nice Méridia (technopole urbaine dédiée à la R&D) et le Campus Régional Apprentissage. Il devrait rassembler plus de 75 000 emplois et plus de 13 000 établissements.

⁷ Metroscope, FNAU, 2017

⁸ Un pôle de compétitivité rassemble sur un territoire donné, des entreprises, des laboratoires de recherche et des établissements de formation pour développer des synergies et des coopérations.

Côté italien, **Turin** a entamé une transformation « volontariste » de rénovation en 1993, après une vingtaine d'années de déclin de la structure de FIAT et de la monoculture industrielle. Dans cette longue phase, Fiat a perdu 100 000 emplois et n'en garde maintenant que 16 000.

Un nouveau plan d'aménagement urbain a été adopté en 1995, face aux défis d'un grand nombre de friches industrielles à gérer, de changements de modes de gestion (par exemple dans le transport urbain mais aussi dans le fonctionnement administratif) et de la promotion de la diversification économique (culture, tourisme, technologies, internationalisation). De grands projets ont réuni de nouvelles énergies: les Jeux olympiques de 2006, le métro, la création d'équipements urbains, le soutien à la ligne ferroviaire Lyon-Turin (plus contrasté) et plus récemment la perspective de la « Via della Seta » (*Belt and Road Initiative*) en provenance de Chine.

Après les Jeux olympiques de 2006, Turin célébrait cette réussite : doublement du nombre de nuitées et de touristes, poids économique de la culture, université attrayante avec 10% d'étrangers, qui atteignent 20% au Politecnico. Le PIB par personne est plus élevé que la moyenne nationale de 16%, et de 4% par rapport au reste de la région. Turin aujourd'hui accueille toujours le siège d'industries importantes, dont FCA (Fiat Chrysler Automobiles), mais aussi Italgas, SKF (chiffre d'affaires d'1 milliard d'euros), Lavazza (1,27 mld d'euros), Novacoop (1 mld d'euros). Le Museo Egizio à Turin et la Venaria Reale se rangent au 7^{ème} et au 8^{ème} rang des musées les plus fréquentés d'Italie, avec un total de plus de 1,1 million de visiteurs par an. Ainsi, Turin est le pôle économique et géographique pour le nord-ouest du Piémont, pour la province et également pour la Ligurie, même si la ville souffre de la compétition avec Milan.

Toutefois, la crise de 2009 a été plus profonde à Turin par rapport à la moyenne italienne. Dans la période plus récente, les couleurs deviennent plus contrastées. Certains centres de décisions importants ont quitté la ville : IntesaSanPaolo pour Milan, FCA Fiat Chrysler automobiles s'est globalisée et son siège légal est désormais aux Pays-Bas. La valeur ajoutée est descendue à 17,4%, moins qu'à Bologne ou Florence. La ville a réagi à la crise avec une relance de l'export, surtout vers les Etats-Unis et plus récemment vers la Chine. Son internationalisation, par rapport à la France a continué. Des entreprises importantes sont installées au Piémont et à Turin : pour ne citer que les françaises, Auchan, Carrefour, Alstom, L'Oréal, Valéo, Sagem. Michelin est à Turin depuis 1907.

Cette présence génère une communauté de français à Turin, plus importante qu'à Gênes ou dans d'autres villes italiennes. A Turin – où il existe un Lycée français bien fréquenté et dynamique - on estime que la présence d'expatriés se situe autour de 2 500 personnes, dont un millier formellement résidents.

Le mouvement de Slow Food de Turin à un réseau mondial

En 1989, à Paris un « Manifeste pour le Slow Food » donna naissance à une organisation citoyenne internationale visant la sauvegarde du patrimoine alimentaire et culturel mondial.

Le mouvement est né à Turin, pour contrer la progressive disparition de certains produits d'ancienne tradition, et d'espèces ou type alimentaire - fruits, légumes, viandes - au profit de la plus rentable et efficace production de masse. Cette organisation – qui opposait la « lenteur » à la « vitesse » dans l'alimentation (Slow/Fast food) a mis en place de mesures de protection de ces produits, sur le modèle de la protection des espèces menacés de la faune et de la flore.

Ces actions ont progressé dans le temps, et ce mouvement mondial a pris de l'ampleur. Aujourd'hui Slow Food a 100 000 membres associés, a identifié 5007 produits à protéger, dont 293 en France (dans l' « Arche du Goût » ; 616 sont en liste d'attente). 507 « Sentinelles » (Presidia, 21 sont en France) assurent la protection de petites productions de qualité ou traditionnelles. L'organisation s'est renforcée avec un réseau des Communautés Slow Food (environ 2000 dans le monde) et des experts, le réseau « Terra Madre », et l'Université des Sciences Gastronomiques qui a ouvert des portes à Bra, au Piémont, en 2004.

Ce mouvement se retrouve à Turin dès 2004 tous les deux ans aux Assises de Terra Madre. En 2018, 7000 délégués de communautés locales de 160 pays se sont réunis en conférences, ateliers,

présentations, marchés de produits. Traditionnellement, des organisations internationales y participent, comme les Nations Unies et la Commission européenne.

Le mouvement a généré des effets économiques. En premier lieu il a eu une influence sur les grands distributeurs, en particulier européens, sur les produits locaux et la diversité, sur le bio, sur le lien entre goûts, terroir et productions. En deuxième lieu certains de ces produits, qui avaient presque disparu ou sans distribution (Gazzosa Lurisia, Pasta di Gragnano en Italie) ont retrouvé un marché et génèrent des bénéfices. Dans les Pays moins développés – Asie, Afrique, Amérique du Sud - des communautés agricoles se fondent sur cette approche de relance économique.

En troisième lieu, cette demande de « qualité et goûts » de « terroir et authenticité » a vu la naissance d'un distributeur de produits italiens inscrits dans cette philosophie, Eataly, qui a ouvert son premier magasin à Turin en 2007, pour se diffuser ensuite dans 11 autres villes italiennes ainsi qu'aux Etats Unis (New York avec deux magasins, Chicago, Los Angeles, Boston, Las Vegas), au Japon (deux magasins), en Europe (Munich, Stockholm), en Russie à Moscou, au Brésil, en Turquie ainsi que à Dubai, Rhiad, Doha.

Le premier magasin Eataly en France a ouvert le 12 avril 2019 à Paris, dans le Marais, sur 2500 m2 dans l'immeuble des magasins Lafayette, avec sept restaurants et un chiffre d'affaires annuel prévu entre 15 et 18 millions d'euros.

Gênes a été également touchée par la grande crise des années 70. La tentative d'en arrêter le déclin a été de nature publique, par la rénovation urbaine qui s'accompagnait d'une série d'événements internationaux : la coupe du monde de football en 1990, la célébration de Christophe Colomb en 1992, les Sommets du G8 en 2001 et 2004.

La rénovation du centre-ville, des bâtiments historiques publics, des places et du Vieux Port, conçu par Renzo Piano, n'a été que faiblement accompagnée par le tissu économique qui n'a pas réagi à la crise comme l'ont fait Milan ou Turin. La concentration de la production dans des grandes entreprises, souvent de nature publique, dans la manufacture et l'ingénierie, n'a pas été remplacée par des entreprises de taille plus petite et diversifiées dans leurs activités. La démographie en a subi les conséquences.

Des signaux et parfois des résultats ont été enregistrés dans le tourisme, dans certains services haut de gamme, souvent en liaison avec des entreprises de Milan et de Turin. La mise en place du Parc scientifique et technologique d'Erzelli en est l'exemple : l'Institut Italien de Technologie s'y est installé, et la présence d'autres acteurs économiques dessine un pôle de développement et de recherche (AI, biomédical) qui pourrait favoriser une relance globale de la Ville.

Le Port de Gênes a retrouvé sa fonction de moteur du développement, et ce, pour trois raisons : a) le positionnement sur le corridor Rhin-Alpes (et la proximité de Milan et de Turin), b) le faible niveau de trafic atteint dans les dernières décennies par rapport aux flux nord-européens vers le nord de l'Italie, c) la réforme du système portuaire italien. Cette dernière a mis en place la gestion commune de deux groupes de ports, un « système » qui englobe donc les ports de Gênes et de Savone.

Le port de Gênes déployé sur 22 kilomètres (composé par le port de Pra-Voltri et le port de Gênes) est relié directement avec l'aéroport et les gares ferroviaires, notamment celle de Genova Principe. Un port de plaisance, accessible aux yachts plus grands, a été aménagé sur les quais de l'Aéroport. Celui-ci, avec un trafic beaucoup plus modeste (1,45 million de passagers) par rapport à ceux de Milan, de Turin et de Nice (Milan Malpensa 24,7 millions, Nice 13,3 millions) a pour autant connu une forte croissance dans ces dernières années (+16,5% en 2018).



L'activité portuaire, qui occupe 56 000 personnes, en tant que moteur de la croissance, relance des défis d'équipement considérables, comme celui du « Terzo Valico » (*troisième col*), la liaison ferroviaire de base sur le couloir Rhin-Alpes, qui devrait remplacer les deux lignes ferroviaires historiques, et la rocade nord, la « Gronda », visant à réduire la pression du trafic sur l'axe autoroutier de la Ville). Un débat assez contrasté sur ces infrastructures annonce toutefois une volonté majoritaire de réalisation dans le court et le moyen terme.

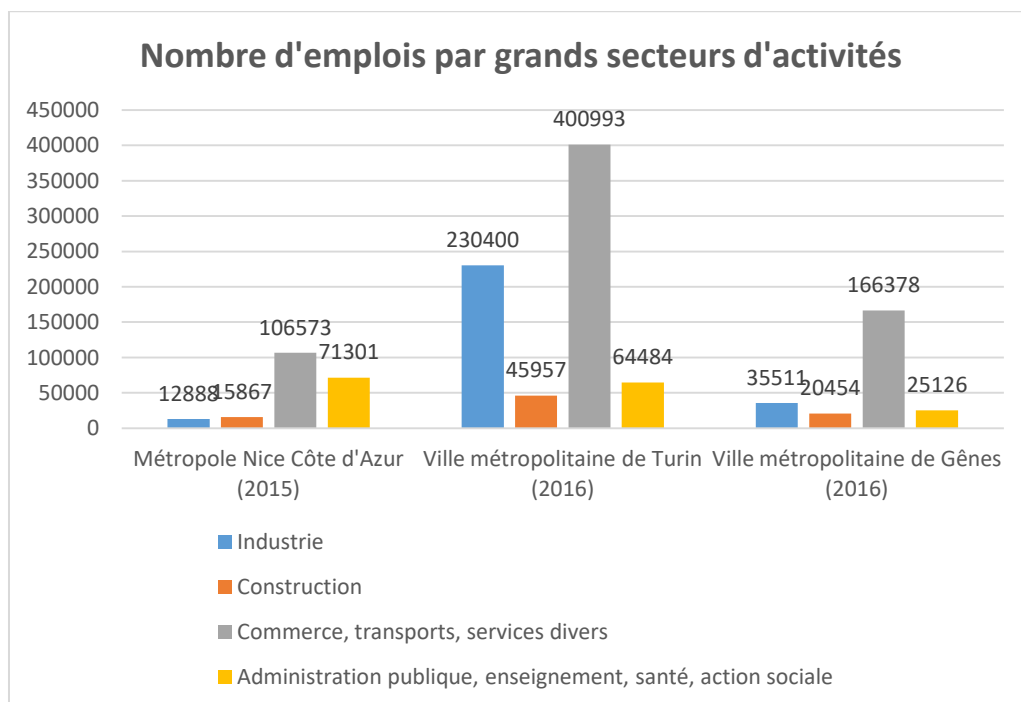
L'ensemble de l'économie de la ville, parmi ses signaux de faiblesse et de relance, accueille des entreprises importantes par chiffre d'affaires: entre autres Costa Crociere (3,6 mld), IREN (énergie, 2,3 mld), DUFERCO (1 mld), Hitachi Rails (800 millions), Ansaldo (700 millions).

L'effondrement du Pont Morandi du 14 août 2018 a provoqué une nouvelle phase de ralentissement de l'économie génoise. Au deuxième semestre 2018 après une longue période de croissance, les tonnes de marchandises passées par le port ont chuté de 3,8%. L'effet combiné du ralentissement de l'économie mondiale et de la demande interne italienne a eu ses effets aussi sur la manufacture et la logistique. Toutefois la demande de l'étranger apporte un soutien à l'économie de la ville (les commandes étrangères représentent +2,4% au premier semestre 2019 par rapport à l'année précédente, soit un chiffre d'affaires en augmentation de +4,1%).

Les politiques publiques ont réagi en renforçant les initiatives pour les projets déjà entamés, comme le centre d'innovation et de recherche de Erzelli ou la relance et réaménagement des Ports de Gênes (environ 1 milliard d'euros de travaux sur les infrastructures portuaires) mais aussi sur des projets de longue haleine : la *Silver économie* (mise en réseaux des acteurs, formations, amélioration de l'offre), l'économie de la mer (*Blue économie*, avec les filières de la pêche, du tourisme, de la navigation et de la navigation de plaisance dont Gênes organise un Salon important depuis 58 ans), l'attraction des investissements, dans la rénovation immobilière du port (ex. bâtiment Hennebique), dans la manufacture et l'innovation.

Quelques éléments de comparaison entre les 3 métropoles

Emplois par grands secteurs d'activité⁹



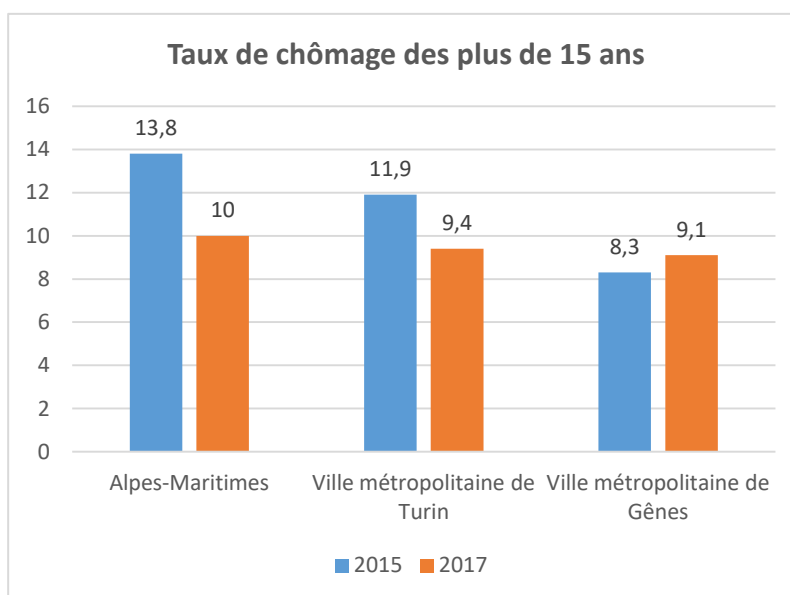
Source : INSEE, ISTAT

⁹ Source : INSEE, ISTAT

La répartition des emplois par grands secteurs d'activité permet de constater que les métropoles italiennes présentent un profil industriel plus important que la Métropole Nice Côte d'Azur, en particulier la ville métropolitaine de Turin où les emplois se concentrent dans les activités de fabrication et commerce lié à l'industrie automobile. Les employés du secteur de la construction sont également plus représentés du côté italien que du côté français. La Métropole Nice Côte d'Azur se distingue des deux métropoles italiennes par la part importante des emplois dans le secteur des services (52%) et du secteur public (34%). Le profil de la ville métropolitaine de Gênes montre une surreprésentation des emplois dans le secteur des services, et en particulier des activités de transport et au stockage liées à son activité portuaire.

Taux de chômage¹⁰

Le taux de chômage est légèrement plus élevé du côté français que dans les métropoles italiennes. Il est de 14,2% pour la Métropole Nice Côte d'Azur en 2015, soit légèrement plus haut que l'ensemble du département des Alpes-Maritimes. A noter que le chômage a baissé entre 2015 et 2017 dans les Alpes-Maritimes et la Ville métropolitaine de Turin et qu'il a augmenté dans la ville métropolitaine de Gênes. A l'échelle nationale, le taux de chômage en 2017¹¹ était de 9,3% en France et de 10,9% en Italie. Les métropoles italiennes se situent ainsi sous la moyenne nationale alors que le département des Alpes-Maritimes se situe légèrement au-dessus.



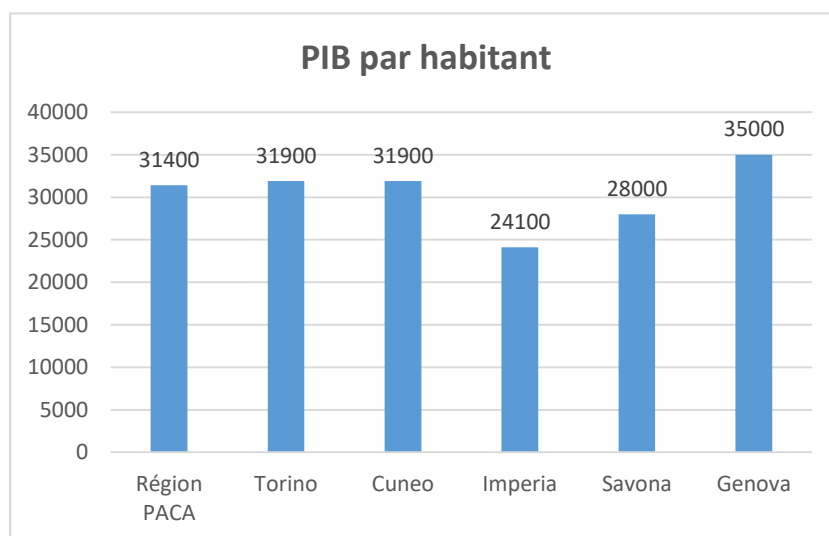
¹⁰ Source : INSEE, ISTAT

¹¹ Source : Eurostat

PIB par habitant¹²

Le produit intérieur brut par habitant est un indicateur permettant de refléter le niveau d'activité économique. Côté français, cet indicateur n'est pas calculé à l'échelle des départements ou des métropoles. Côté italien, il est disponible à l'échelle des provinces. L'analyse des PIB par habitant à l'échelle transfrontalière permet de constater que la ville métropolitaine de Gênes possède un niveau de richesse

plus élevé que celle de Turin, qui se trouve à un niveau proche de la Région PACA. A titre de comparaison, le PIB par habitant de la Principauté de Monaco était de 67 786 euros en 2017.



EN BREF – Economie à l'échelle intermétropolitaine

Cette description des grandes caractéristiques économiques des trois métropoles permet de distinguer trois profils.

La Métropole Nice Côte d'Azur apparaît comme une métropole dont l'économie dépend très fortement des services, en particulier du secteur du tourisme, qui accueille très peu de sièges sociaux, dont la part de diplômés de l'enseignement supérieur est inférieure aux autres métropoles françaises et dont la population est vieillissante. La métropole azurée souhaite s'orienter vers les hautes technologies, la silver economy et le tourisme de congrès.

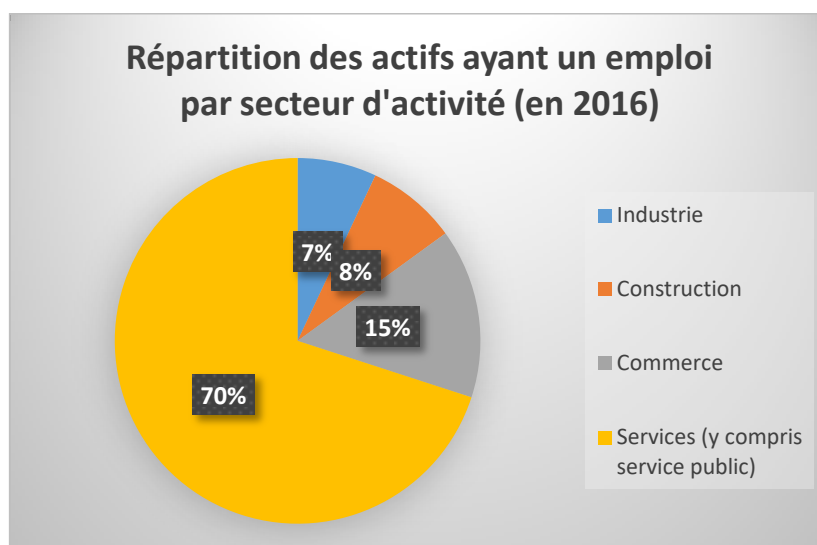
La Métropole de Turin, après avoir souffert d'une crise industrielle, a choisi de diversifier son économie (culture, tourisme, nouvelles technologies, internationalisation). Elle a également tiré profit de la réussite des Jeux Olympiques en 2006 et bénéficie d'une université attrayante.

La Métropole de Gênes, également touchée par la crise industrielle des années 1970, n'a pas encore réussi à relancer son économie contrairement à Turin et Milan. La métropole ligure a réussi néanmoins à tirer profit de l'activité portuaire pour retrouver une forme de développement économique, qui s'accompagne de projets d'innovation et de recherche industrielle. Aujourd'hui, elle souhaite s'arrimer au corridor européen Rotterdam-Gênes.

¹² Source : INSEE (2017) et ISTAT (2016)

2.1.2 L'économie à l'échelle du territoire de proximité : Alpes-Maritimes, Monaco, Cuneo et Imperia

L'économie des **Alpes-Maritimes** se caractérise par l'importance du secteur tertiaire. Ainsi, sur les 457 095 actifs ayant un emploi, plus de 70% travaillent dans le secteur des services en 2016.



Source : SIRUS-CCI

En 2015, le nombre d'emplois dans le département des Alpes-Maritimes (408 143) est inférieur au nombre d'actifs ayant un emploi résidant dans le département (429 820). Ce déficit est compensé par la proximité de Monaco où travaillent 40 418 actifs résidant dans les Alpes-Maritimes.

Les nombreux emplois dans les services dans les Alpes-Maritimes se concentrent dans le secteur de l'hébergement et de la restauration (46 089 emplois en 2017), en lien avec la forte vocation touristique du département. La part des activités présentiels, c'est-à-dire celles destinées à répondre aux besoins de la population et des touristes, est ainsi particulièrement forte.

Hormis le tourisme, l'industrie a un poids plutôt faible dans l'emploi (7%). Les entreprises industrielles se sont spécialisées dans les activités à haute valeur technologique à Sophia-Antipolis ou à Cannes (le Centre spatial de Cannes Mandelieu Thalès Alenia Space France est le premier constructeur de satellites européens) ou travaillent dans des secteurs spécifiques comme l'industrie chimique avec la fabrication d'huiles essentielles et la parfumerie, dans le secteur de Grasse.

Enfin, le département comprend des emplois dans le secteur des services aux entreprises. Il s'est spécialisé dans le tourisme d'affaires (Centrale de réservation Amadeus à Sophia Antipolis) et profite également de l'essor de l'économie verte, des sciences du vivant (Arkopharma à Carros), des technologies de l'information et de la communication NTIC (Sophia Antipolis) et de l'industrie du parfum (Groupe Mane à Bar-sur-Loup près de Grasse) qui représentent environ 20 000 emplois.

Le secteur de la construction représente 31 885 emplois, soit un peu moins que le secteur de l'industrie. 82% des emplois concernent des travaux de construction spécialisés.

Enfin, le secteur agricole a presque totalement disparu dans les Alpes-Maritimes et ne représente seulement que 5% des emplois.

Le taux de chômage dans les Alpes-Maritimes n'a pas évolué entre 2016 et fin 2017. Il n'a reculé que de 0,1% pour s'établir à 10,03%, soit près d'un point au-dessus de la moyenne nationale (9,4%).

A Monaco, les secteurs d'activité les plus représentés en poids du produit intérieur brut (PIB) sont les suivants : les activités financières et d'assurance (16,1%) ; les activités scientifiques et techniques, services administratifs et de soutien (14,8%) ; la construction (14,3%) ; l'immobilier (8,8%) ; le commerce de gros (8,7 %) ; l'administration, enseignement, santé, social (6,9%) ; les autres activités

de service (6,4%) ; l'hébergement et la restauration (6,2%) ; le commerce de détail (5,8%) ; l'industrie manufacturière (3,9%) ; l'information et la communication (4,7 %) ; les transports (3,3%)¹³.

Le dynamisme de l'économie monégasque est notamment fondé sur une importante flexibilité du travail et de gros acteurs locaux (industrie, construction, immobilier, commerce de gros, hôtellerie). Sont particulièrement actifs le commerce de détail (1 000 établissements ; CA de près de 2 milliards d'euros), un secteur des services particulièrement varié et un important secteur bancaire (3 898 personnes, soit 7 % des salariés de la Principauté) ou encore les secteurs du BTP, de l'industrie et du tourisme.¹⁴

S'agissant des échanges commerciaux extérieurs (inclus dans le territoire statistique français), le solde des échanges est négatif entre 2016 et 2017 (-55,3 millions d'euros). Entre 2016 et 2017, le volume des échanges a progressé, mais le solde de la balance commerciale s'est creusé (-434 M€ en 2016 et -570,1 M€ en 2017). Hors France, les premiers partenaires commerciaux de Monaco en 2017 sont l'Allemagne (principal client), l'Italie (principal fournisseur) et la Suisse¹⁵.

La Province d'Imperia, et plus largement la Ligurie occidentale, a montré un faible dynamisme et subi la crise plus marquée.

Au-delà du port de Savone, l'économie a subi un déclin tempéré par des rentes patrimoniales, en particulier dans l'immobilier, et a bénéficié d'une stabilité relative des flux touristiques de proximité provenant des agglomérations de Turin et de Milan.

Le secteur agroalimentaire n'a pas fait preuve de dynamisme et d'innovation, tout en gardant un certain niveau d'emploi et des activités (serres et agriculture), le secteur du bâtiment a profité de la demande de logement touristique de proximité. Certains projets ont eu du mal à se réaliser, à cause d'entraves administrative ou d'une mauvaise gestion de la vie politique, comme c'est le cas pour certains ports de plaisance ou pour la collecte différenciée des déchets (38,3% pour la province d'Imperia 38,3, 60,7% dans celle de Cuneo).

Des travaux importants sont pourtant en cours : le déplacement de la ligne ferroviaire du bord de mer à l'intérieur du territoire, des rénovations urbaines et de palais historiques. Un nouveau dynamisme apparaît dans des projets récents de relance économique, à Vintimille avec un nouveau parc économique, à Imperia avec la reprise de friches industrielles et du maillage urbain, à Vado-Savone avec des nouveaux investissements sur le port marchandises, dans les communes côtières dans leur relation avec l'arrière-pays et un tourisme « doux » du nord de l'Europe. Le paysage urbain a été donc faiblement touché par les effets traumatiques d'un développement en crise et du vieillissement démographique.

La Province de Cuneo a par contre traversé une phase récente de développement.

Après le boom économique de l'après-guerre, la province a vu se développer le maintien d'une activité agricole (qui n'est jamais descendue sous la barre de 15%) et la naissance d'un réseau de PME et d'une activité industrielle qui atteint 38% du PIB.

Cette alliance entre agriculture et petite entreprise, sur un territoire polycentrique, est la source de la richesse relative de la province par rapport au reste du Piémont (PIB/hab > 2 400 euros par rapport à la moyenne italienne). En terme absolus, la Province est le deuxième contributeur à l'économie piémontaise pour l'export, l'emploi et le nombre d'entreprises.

Le tourisme a connu un nouvel essor, en particulier depuis la reconnaissance UNESCO des Paysages viticoles du Monferrato ; l'agroalimentaire a également développé la recherche grâce à la nouvelle



¹³ Source : Monaco en chiffres, IMSEE, 2018

¹⁴ Source : Ministère français de l'Europe et des Affaires étrangères

¹⁵ Source : Monaco en chiffres, IMSEE, 2018

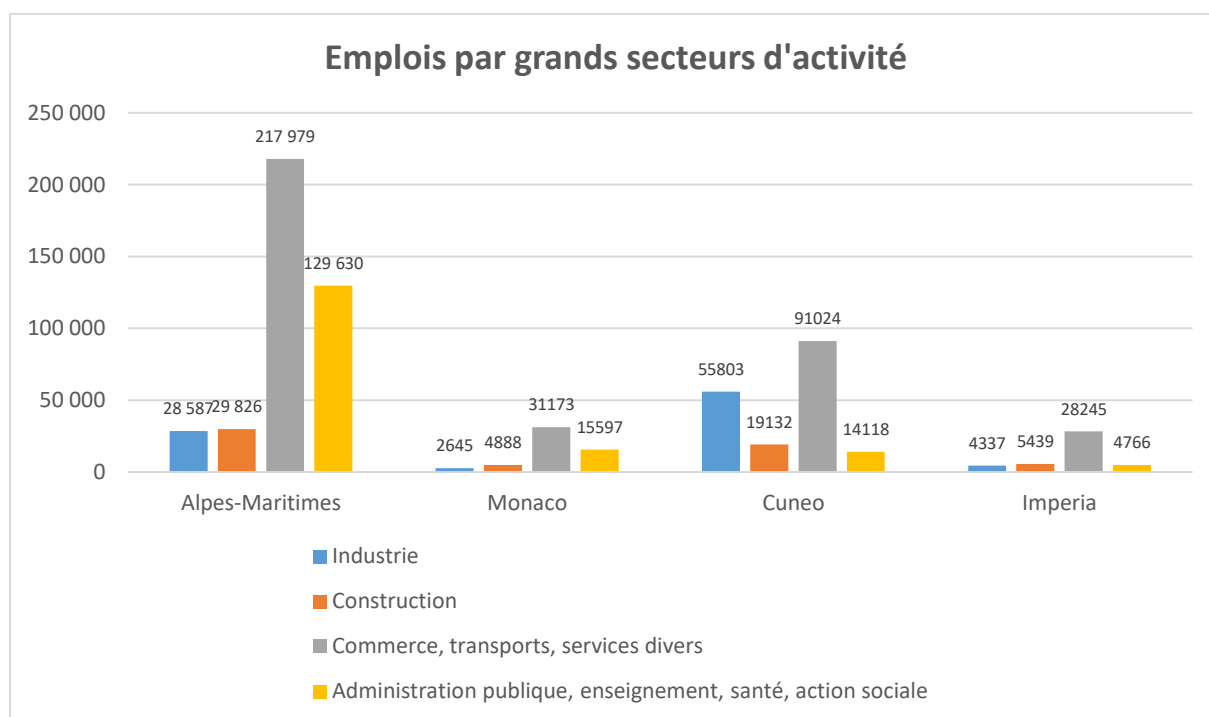
Université de sciences gastronomiques à Bra. Des entreprises de taille moyenne et grande sillonnent également le territoire : Ferrero (CA 2,5 mld), Dimar (0,8 mld), Alstom.

La montagne a arrêté son déclin, après un dépeuplement fort et permanent. Le manque de développement a laissé en héritage des paysages authentiques, devenus attractifs pour le tourisme et les produits durables et pour un marché de niche et nord-européen.

Une utilisation « communautaire » des ressources hydroélectriques en montagne (ex. sociétés mixtes en Val Maira) a généré des ressources pour le développement. La présence de zones protégées ou classées, comme le Parc des Alpes maritimes et le site Unesco ont favorisé la communication touristique et le développement de stratégies territoriales.

Quelques éléments de comparaison entre les territoires à l'échelle de proximité (Alpes-Maritimes, Monaco, Cuneo et Imperia)

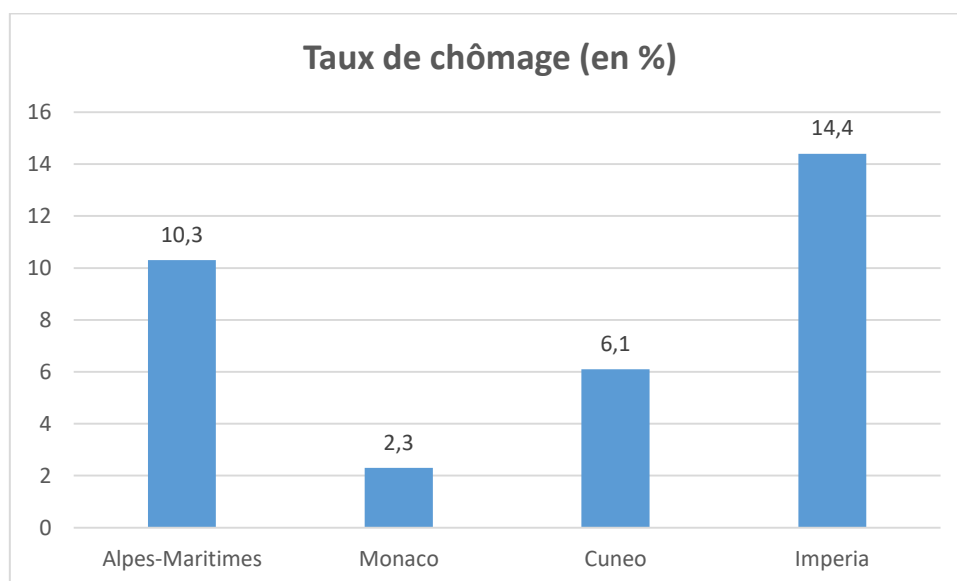
Répartition des emplois par secteurs d'activité



Source : INSEE (2015), IMSEE (2017), ISTAT (2016)

L'analyse de la répartition des emplois par grand secteur d'activité à l'échelle de proximité permet de distinguer différents profils de territoires. Dans les Alpes-Maritimes, on constate une forte concentration de l'emploi dans le secteur des services et de l'administration publique. Dans les provinces italiennes, la part des emplois dans l'administration est faible. La province de Cuneo se distingue par un nombre important d'emplois dans l'industrie et dans les services, en particulier les activités de fabrication et de commerce. La province d'Imperia partage avec les Alpes-Maritimes un profil économique où les secteurs des services et du tourisme sont forts, la plupart des emplois se concentrent dans les activités de commerce, d'hébergement et de restauration. Enfin Monaco, le secteur des services est le plus représenté, en particulier les emplois de la catégorie « activités professionnelles, scientifiques et techniques » relative aux activités immobilières et de services aux entreprises même si la Principauté possède une petite activité industrielle.

Taux de chômage



Source : Direccte Paca (2017), IMSEE (2016), ISTAT (2017)

Les taux de chômage varient fortement d'un territoire à l'autre. Côté italien, la province de Cuneo connaît un taux de chômage de 6,1% tandis que celle d'Imperia atteint 14,4%. Le taux de chômage des Alpes-Maritimes est de 10,3% et est légèrement supérieur à la moyenne nationale française (9,3%). Enfin, Monaco possède un taux de chômage extrêmement faible (2,3%) mais il est rapporté uniquement à la population résidente alors que la plupart des salariés des entreprises monégasques vivent dans les communes françaises ou italiennes.

EN BREF – Economie à l'échelle de proximité

L'économie du département des Alpes-Maritimes est très fortement orientée vers le secteur tertiaire (70% des actifs ayant un emploi) en lien avec les activités touristiques et les services aux entreprises. Les secteurs de l'industrie et de l'agriculture sont en revanche relativement faibles.

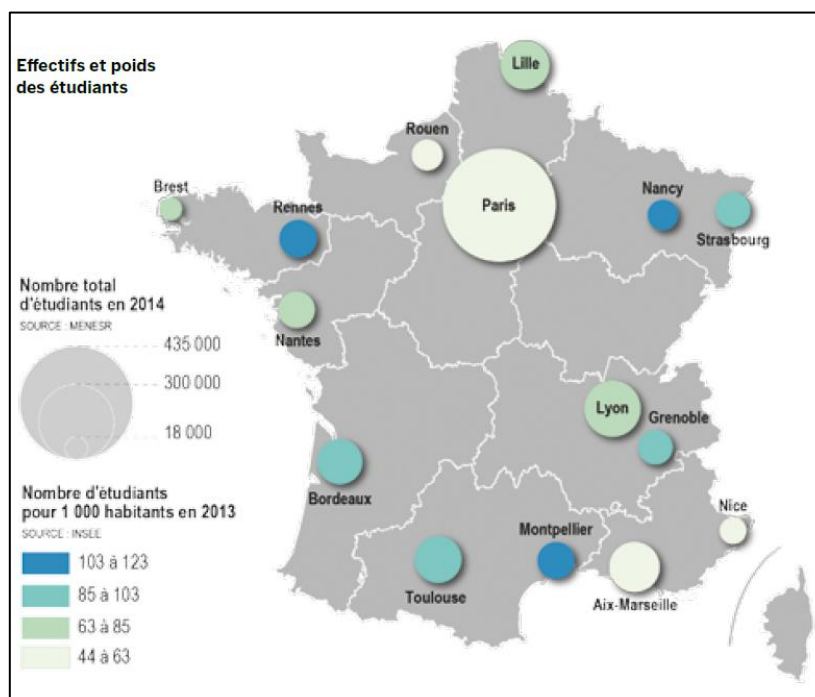
La Principauté de Monaco est pourvoyeur d'emplois important pour les Alpes-Maritimes et pour la Province d'Imperia. Outre les emplois liés aux services aux entreprises, à l'immobilier et à l'hôtellerie restauration, Monaco dispose de quelques entreprises industrielles.

L'économie de la province de Cuneo se caractérise par le maintien d'une activité agricole et d'un réseau de PME dans le secteur de l'industrie. Elle profite d'un essor touristique récent et du développement du secteur alimentaire.

Enfin, la province d'Imperia ; malgré un taux de chômage plus élevé que les territoires voisins, peut s'appuyer sur la stabilité du dynamisme touristique qui profite en particulier au secteur du bâtiment. Cela compense la crise que connaît le secteur de l'agro-alimentaire.

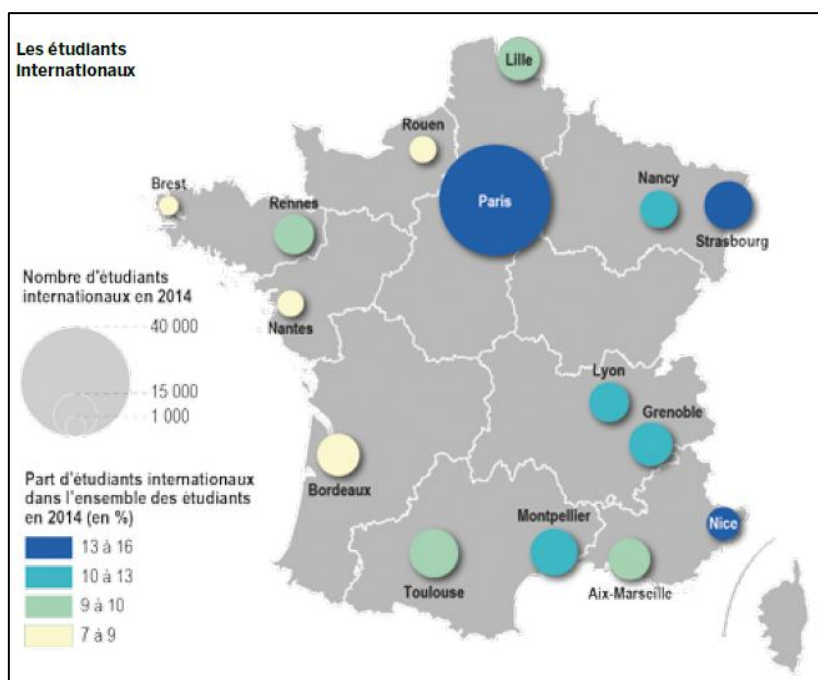
2.2 Formation et recherche

En 2014, la part d'étudiants de la Métropole Nice Côte d'Azur est relativement faible par rapport aux autres métropoles françaises. De 2001 à 2013, Nice a connu 7 années de baisse de ses effectifs.



Source : Metroscope, FNAU 2017

Plus de 60% des étudiants de la Métropole Nice Côte d'Azur sont originaires du département des Alpes-Maritimes.



Source : Metroscope, FNAU 2017

Nice est la troisième métropole après Paris et Strasbourg en part d'étudiants internationaux dans l'ensemble de ses effectifs (entre 13 et 16%). Dans l'académie de Nice, l'évolution des effectifs étudiants étrangers est en forte progression (+32,4%) entre 2013 et 2016, la plus forte hausse de France métropolitaine. La position frontalière de Nice joue un rôle non négligeable dans ce constat.

La Métropole Nice Côte d'Azur accueille ainsi sur son territoire plus de 36 000 étudiants à travers plusieurs campus d'excellence à l'approche pluridisciplinaire : l'Université de Nice-Sophia-Antipolis, des écoles d'ingénieurs de renom (Polytech'Nice-Sophia, l'Institut Eurecom, l'Ecole doctorale STIC de l'Université de Nice, une implantation de l'Ecole Nationale Supérieure des Mines de Paris à Sophia-Antipolis), le campus santé de Nice, les écoles supérieures de Commerce et de Management : Skema Business School à Sophia-Antipolis, l'EDHEC et l'IAE à Nice.

A Turin, plus de 110 000 étudiants sont repartis entre les deux principales universités : le Politecnico (école d'ingénieurs et d'architecture) compte 33 500 étudiants et l'Université compte 76 700 étudiants sur plus de 70 départements. Les étudiants étrangers sont plus nombreux au Politecnico (14,5%) qu'à l'Université (6%). Le Politecnico a un rôle important dans la formation supérieure technique en Italie, sa renommée – liée aussi à l'histoire de la Fiat – attire 45% des étudiants italiens d'autres régions. D'autres universités ou Grande Ecoles sont installées à Turin : l'École supérieure de commerce de Paris (ESCP), la Scuola di Amministrazione aziendale (SAA), the International University College of Turin (240 étudiants internationaux post-graduate), le Centre International de Formation de l'Organisation Internationale du Travail (CIF-OIT / ITCILO).

L'Université de Turin s'est par ailleurs développée sur le territoire régional via le projet «Università del Piemonte Orientale» (Alessandria, Novara et Vercelli) avec ses 13 300 étudiants. Le Politecnico et l'Université de Turin ont décentralisé certaines formations sur 120 sites, y compris à Cuneo. Une petite université privée, l'Università delle Scienze del gusto, située à Bra à proximité de Turin, est spécialisée dans l'agroalimentaire. Elle compte environ 700 étudiants et est largement internationalisée.

L'Université de Gênes compte 31 400 étudiants répartis sur cinq écoles et 27 départements. Elle est également décentralisée pour certains enseignements notamment à Imperia, Savone et La Spezia. Depuis 2013, il existe la Scuola Superiore dell'Università di Genova (IANUA-ISSUGE), qui assure des enseignements spécifiques et complémentaires de haut niveau dans cinq domaines, de l'ingénierie aux sciences humaines.

La recherche

Le campus de l'université de Nice - Sophia Antipolis accueille 1 351 doctorants et 52 unités de recherche: CNRS, INSERM, INRA, CEA, IRD... Le campus STIC développe en synergie avec les activités du pôle santé niçois et de l'éco-campus- plaine du Var des plates-formes et programmes de recherche TIC. Lauréate du programme 2009 « campus prometteur » du Ministère de l'Enseignement Supérieur, l'Université de Nice-Sophia Antipolis est à l'initiative du projet ambitieux « Eco-Campus (doté d'un budget de 10 M€), qui réunit autour de thématiques communes : le Campus STIC (Sophia Antipolis), le projet Pasteur « Cancer et vieillissement », la Maison de l'Etudiant (SJA) et l'IMREDD dans la Plaine du Var.

En 2016, l'Université Côte d'Azur a obtenu le label IDEX UCA Jedi du Programme d'investissement d'avenir. UCA Jedi s'organise autour de 5 « Académies d'Excellence » (1 - Réseaux, information et société numérique ; 2 - Systèmes complexes ; 3 - Espace, environnement, risque et résilience ; 4 - Complexité et diversité du vivant ; 5 - Homme, idées et milieux) portant la transdisciplinarité et de 3 centres de référence (la santé, le bien-être et le vieillissement, le territoire intelligent, la prévention et la gestion des risques et le numérique) abritant des plateformes technologiques de très haut niveau en partenariat public-privé. Ce programme de recherche assure également la connexion effective et les interactions entre recherche fondamentale et innovation au travers de ses trois centres de référence, construits pour répondre à trois grands enjeux sociétaux en lien avec le territoire et ses collectivités.

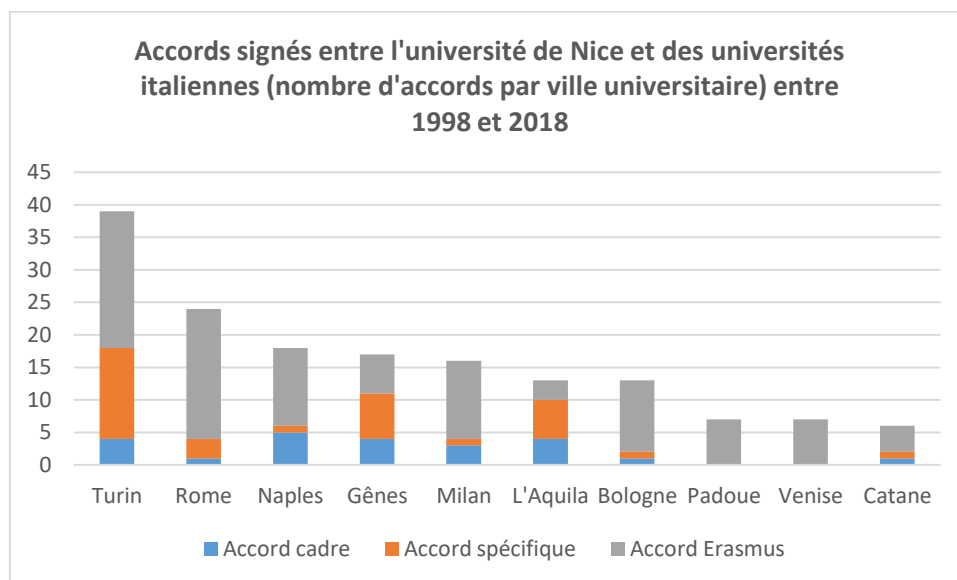
L'**Université de Turin** accueille plus de 1 650 doctorants, 650 au Politecnico et environ 1000 à l'Université, auxquels il faut ajouter les 240 postgraduate de l'International College.

A Turin, la recherche est également historiquement forte dans les entreprises comme le Centro Ricerche Fiat (850 chercheurs), Telecom Italia Lab (TILAB), l'Istituto Italiano di Ricerca Metrologica, ou dans l'aérospatiale, avec trois centres de recherche (Argotec, Altec, Thales Alenia Space) sur un secteur de 10 000 actifs. Le Piémont consacre 2,2% de son PIB à la recherche.

L'**Université de Gênes** en 2017-2018 a accueilli 1004 doctorants, dont 181 étrangers. L'Université dispose d'une dizaine de centres de recherche spécialisés notamment dans le domaine de la mer, des cétagés, de l'Antarctique, du biomédical et de la logistique. A Gênes la recherche technologique de sur l'intelligence artificielle (IA) et la santé est désormais concentrée dans le Great Campus de la colline de Erzelli (Parco scientifico e tecnologico di Erzelli : 14 000 actifs sur 400 000 m2), où s'est installée l'Ecole polytechnique, le Central Research Laboratories de l'Istituto Italiano di Tecnologia (IIT), avec 11 centres délocalisés notamment à Turin et Milan plus deux centres extérieurs (outstation) aux Etats-Unis, le Center for Human Technologies (CHT) et des centres de recherche dépendant aux entreprises comme Ericsson et Siemens.

Les interactions avec l'Italie

L'Université Côte d'Azur¹⁶ a signé plusieurs accords avec des Universités italiennes depuis la fin des années 90.



Source : Université de Nice

On constate qu'elle a signé le plus d'accords-cadres et d'accords spécifiques avec les universités de Turin et Gênes, s'inscrivant dans une logique de proximité. Les accords Erasmus privilégient également les universités turinoises (21 accords) mais également les universités plus éloignées comme celles de Rome, de Naples ou de Bologne. L'Université de Gênes (Università degli Studi di Genova) n'a signé que 3 accords Erasmus avec celle de Nice. A Turin, c'est avec l'Università degli Studi di Torino que coopère l'Université Côte d'Azur. Les accords-cadres signés avec Turin sont pour la plupart pluridisciplinaires et les accords spécifiques concernent les disciplines suivantes : biologie, chimie, psychologie, histoire, économie et gestion, droit, etc. Les accords spécifiques signés avec Gênes concernent principalement les langues étrangères et la communication.

¹⁶ L'université Côte d'Azur est une communauté d'universités et établissements (ComUE) créée le 1er mars 2015. À la date de sa création, les membres de l'université Côte d'Azur sont : l'université Nice Sophia Antipolis ; l'Observatoire de la Côte d'Azur; le centre national de la recherche scientifique; l'institut national de recherche en informatique et en automatique; SKEMA Business School; EDHEC Business School; le centre hospitalier universitaire de Nice; le CIRM (Centre National de Création Musicale); Villa Arson; l'école supérieure de réalisation audiovisuelle; The Sustainable Design School; l'école supérieure de danse de Cannes Rosella Hightower ; le Conservatoire à rayonnement régional de Nice.

Il faut signaler également que l'Université Côte d'Azur a participé à 35 cotutelles de thèses internationales avec des universités italiennes entre 2014 et 2018 dont 4 avec l'Université de Turin et 3 avec l'Université de Gênes. Cependant, le nombre global de cotutelles avec l'Italie est en constante diminution depuis 2014.

Enfin, dans le cadre du programme Erasmus sur la période 2014-2018, l'Université Côte d'Azur a envoyé 107 étudiants en Italie (dont 81 en licence et 26 en master) et accueilli 530 étudiants en provenance de l'Italie.

EN BREF – Formation et recherche

Nice est une métropole qui accueille un nombre important d'étudiants internationaux parmi ses 35 000 étudiants et bénéficie d'un campus pluridisciplinaire lié à la technopole de Sophia-Antipolis. L'Université Côte d'Azur (UCA) a obtenu en 2016 le label IDEX dans le cadre d'un programme d'investissement pour la recherche. L'UCA a en outre développé des interactions avec des universités italiennes, en particulier avec celles de Turin et de Gênes avec qui elle a signé le plus d'accords-cadres.

Turin accueille plus de 110 000 étudiants répartis entre le Politecnico et l'Université. Celle-ci s'est développée sur le territoire régional via un projet de décentralisation sur 120 sites, dont Cuneo. L'activité de recherche est historiquement liée à l'industrie automobile (Fiat) et à d'autres entreprises industrielles.

L'Université de Gênes accueille plus de 31 000 étudiants et dispose d'une dizaine de centres de recherche spécialisés dans le milieu marin, le biomédical et la logistique.

2.3 Santé

2.3.1 Les compétences dans le domaine de la santé

	FRANCE	ITALIE	MONACO
Santé et action sociale	Commune: protection générale de la santé publique CCAS : Aide à domicile, EPHAD Métropole : Politique de la ville, logement, insertion, Département : enfance, personnes handicapées, personnes âgées, aide sociale (gestion du RSA), contribution à la résorption de la précarité énergétique. Région : Politiques d'innovation et de formation Etat : Organisation du système de santé publique, sécurité sociale <u>Décentralisation :</u> Agence Régionale de Santé	Commune : politiques sociales (personnes âgées, mobilité réduite, isolement, pauvreté) Ville métropolitaine : promotion du bien-être individuel et collectif, la sécurité sociale, lutte contre la pauvreté, accès aux services sociaux... Région : organisation hospitalière ; médecine, ticket, prévention, médicaments, vétérinaire, assistance, hospitalisation, ASL ; Action sociale : handicap, maison, égalité des chances, contre la violence, tiers secteur, immigration	Commune : aide aux personnes âgées Département des Affaires Sociales et de la Santé : la médecine du travail ; Les assurances sociales du secteur privé et du secteur public ; la santé publique ; l'action sociale ; la famille, les personnes âgées et les personnes handicapées ; tutelle sur le Centre Hospitalier Princesse Grasse et de l'Office de Protection sociale

2.3.2 L'organisation de la santé sur le territoire transfrontalier

Le territoire des Alpes-Maritimes bénéficie d'une offre en médecine générale relativement importante mais inégalement répartie. En 2017, 1 248 médecins généralistes libéraux étaient en exercice dans le département des Alpes-Maritimes, soit 115,2 médecins pour 100 000 habitants. Cependant, les médecins sont essentiellement concentrés sur la bande littorale et dans les trois plus grandes villes du département Nice, Antibes et Cannes. Les communes du Haut-Pays, notamment celles du Mercantour et de la haute vallée de la Roya, sont les plus éloignées de l'offre spécialisée libérale. Au 31 Décembre 2015, le département des Alpes-Maritimes comptait 78 établissements de santé dont les trois quarts (75,6 %) appartenaient au secteur privé. De plus, si la majorité des établissements de santé du département, publics comme privés, sont localisés sur la bande littorale et notamment dans les grandes villes, le Moyen et le Haut-Pays sont maillés par les ex-hôpitaux locaux¹⁷.

La Métropole Nice Côte d'Azur bénéficie d'un important écosystème de recherche et de soins bâti autour du CHU de Nice à l'est de son territoire. Profitant de la proximité géographique de ces différents acteurs, Nice Côte d'Azur envisage d'y instaurer un pôle Santé et Recherche biomédicale, la Cité Européenne de la Santé, rassemblant les meilleurs spécialistes. Ce « bio-cluster » renforcera le

¹⁷ Source : Observatoire régional de la Santé Provence-Alpes-Côte d'Azur, 2018

dispositif existant par de nouvelles infrastructures médicales de pointe avec notamment : un centre de recherche sur le cancer et le vieillissement, un institut Alzheimer. La valorisation de projets de recherche en biotechnologies de la santé stimulée par des coopérations avec le monde industriel, aboutirait ainsi à terme à la création d'entreprises (incubateurs, pépinières, hôtels d'entreprises...), issues de la faculté de médecine et des laboratoires de recherche. Cette politique de partenariat se poursuivrait en parallèle au sein du CHU de Nice dans certaines disciplines en collaboration étroite avec la médecine libérale ambulatoire, les CHU azuréens et ceux de l'Italie voisine¹⁸.

Dans le cadre de la Cité européenne de la Santé, à noter également la création en 2015 du 27 Delvalle, un bâtiment total et un living-lab où s'anime un écosystème composé de professionnels de santé, d'offres de solutions, de patients, de financeurs, de collectivités, d'associations qui montent ensemble des programmes de formation, de sensibilisation, d'accompagnement, des projets d'évaluation et d'expérimentation. Ce projet, soutenu par la Métropole, le conseil départemental et le conseil régional, le 27 Delvalle est reconnu comme Living Paca Lab de niveau 3. Il est géré par la Ville de Nice et son pôle Innovation & Prospectives en santé, qui développe des ateliers et des programmes favorisant le rapprochement de l'innovation et de la e-santé au service des citoyens de Nice et d'ailleurs. Les objectifs du 27 Delvalle sont les suivants : sensibiliser les citoyens à l'impact positif des nouvelles technologies pour la santé et l'autonomie ; proposer aux créateurs d'expérimenter leurs innovations santé auprès des usagers ; piloter le secteur de la Silver économie, favoriser la création de startups (30 à 40 d'ici à 2020) et générer de l'emploi local ; créer du mieux-être pour nos seniors et faire de Nice une référence européenne en matière de santé connectée.

Par ailleurs, l'Université de Nice Sophia Antipolis propose un Diplôme Universitaire Transfrontalier de Droit International Humanitaire. Ses enseignements sont assurés conjointement par l'Institut du Droit de la Paix et du Développement de l'Université de Nice-Sophia Antipolis et par l'Institut International de Droit humanitaire de San Remo. Il permet de former un personnel spécialisé sur les aspects juridiques en matière d'assistance humanitaire, afin de répondre aux demandes du secteur privé et public local, national ou international.

Sur le territoire de la Communauté de la Riviera française, il faut signaler l'existence du Centre Périnatal de proximité Transfrontalière à Menton. Il s'agit d'une structure franco-italienne de soins pré et post natus dont la compétence territoriale s'étend de Roquebrune à San Remo. Il prend en charge les patientes françaises et italiennes, de la naissance à la fin de la première année et sert de structure de liaison entre la médecine libérale et les structures d'hospitalisation. Son objectif est avant tout de constituer un centre de préparation à l'accouchement et de détection des grossesses à risque. Il répond ainsi à une demande importante puisque ni Menton ni Vintimille ne sont dotées d'une maternité ou d'un centre, offrant aux mères un suivi médical de leur grossesse. Ce centre transfrontalier, entièrement bilingue, permet également la prise en charge financière des patientes (le centre d'Imperia a accepté de rembourser les patientes italiennes ayant consulté dans le centre) et l'application des pratiques médicales des deux pays.

La Principauté de Monaco investit dans le domaine l'e-santé et a lancé en 2019 un portail santé dans lequel les usagers et professionnels auront accès à des informations santé et qui offrira un annuaire des professionnels de santé, ainsi qu'une plate-forme de prise de rendez-vous en ligne. La Métropole et Monaco portent une réflexion commune dans le domaine de l'innovation en santé.

Récemment adopté en France, le dossier médical personnel¹⁹ (DMP) est déjà utilisé en Italie. Des échanges pourraient être mis en place avec la France et Monaco sur ce sujet. Une plateforme de télémédecine va être testée en transfrontalier dans le cadre du PITEM Pro-Sol.

¹⁸ Source : site de la Métropole Nice Côte d'Azur

¹⁹ Le principe du dossier médical partagé est de regrouper au même endroit toutes les informations du patient

2.3.3 Accords de coopération transfrontalière en matière de santé

En 2017, la France a signé avec la Principauté de Monaco un accord de coopération en matière de sécurité sanitaire, et un second accord relatif au traitement des produits sanguins. L'accord-cadre de coopération en matière de sécurité sanitaire a notamment pour vocation d'officialiser les échanges franco-monégasques préexistants en matière de veille sanitaire, de mise à disposition de moyens sanitaires d'urgence, et de mise en commun de moyens de prévention et de traitement. Il permet en outre d'intégrer Monaco au dispositif de crise sanitaire de la région PACA, afin que la Principauté puisse pleinement s'engager dans le cadre du Règlement Sanitaire International de l'Organisation Mondiale de la Santé. Ces deux accords doivent permettre de pérenniser la coopération transfrontalière en matière de sécurité sanitaire²⁰.

Pour le moment, il n'existe pas d'accord de coopération sanitaire entre la France et l'Italie.

EN BREF - Santé

La santé représente pour la Métropole Nice Côte d'Azur un domaine d'action au potentiel transfrontalier important, notamment à travers la création du biocluster Cité Européenne de la Santé. Cependant, la France et l'Italie n'ont pas signé d'accord de coopération sanitaire transfrontalière. Des accords de coopération en matière de santé ont été signés uniquement avec la Principauté de Monaco. Le sujet du dossier médical partagé pourrait néanmoins constituer un enjeu de partage transfrontalier. A noter également, en dehors du territoire de la métropole, la nature transfrontalière du centre périnatal de Menton qui prend en charge des patientes françaises et italiennes.

²⁰ Source : Principauté de Monaco

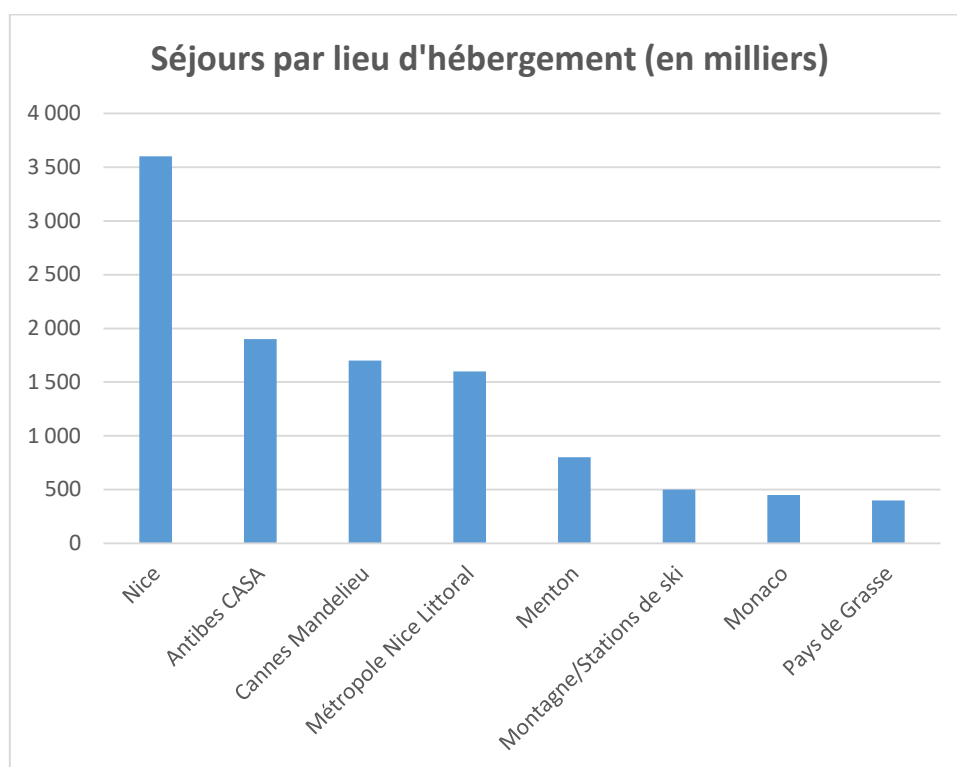
2.4 Tourisme

2.4.1 Les enjeux liés au tourisme pour la Métropole et la Côte d'Azur

L'économie de la Métropole Nice Côte d'Azur est fortement tournée vers le tourisme. Nice est l'une des principales destinations touristiques en France avec 4,3 millions de touristes par an. La Métropole compte 2,65 millions de nuitées étrangères hôtelières, et 1,85 million de nuitées françaises hôtelières. Sur la bande littorale, les communes situées à l'est du territoire métropolitain sont très marquées par le tourisme et enregistrent un nombre croissant de résidences secondaires. Les communes du haut-pays se caractérisent également par la présence d'une économie touristique, dont les stations de ski d'Auron (Saint-Etienne-de-Tinée) et d'Isola 2000 symbolisent la croissance.

La Métropole propose ainsi une offre liée à la mer et la montagne (stations de ski, Parc national du Mercantour), ainsi qu'un riche et diversifié patrimoine culturel et historique. En 2018, il a ainsi été décidé de transférer la compétence « promotion du tourisme » des communes à la Métropole et de créer un Office de Tourisme Métropolitain sous la forme d'un EPIC.

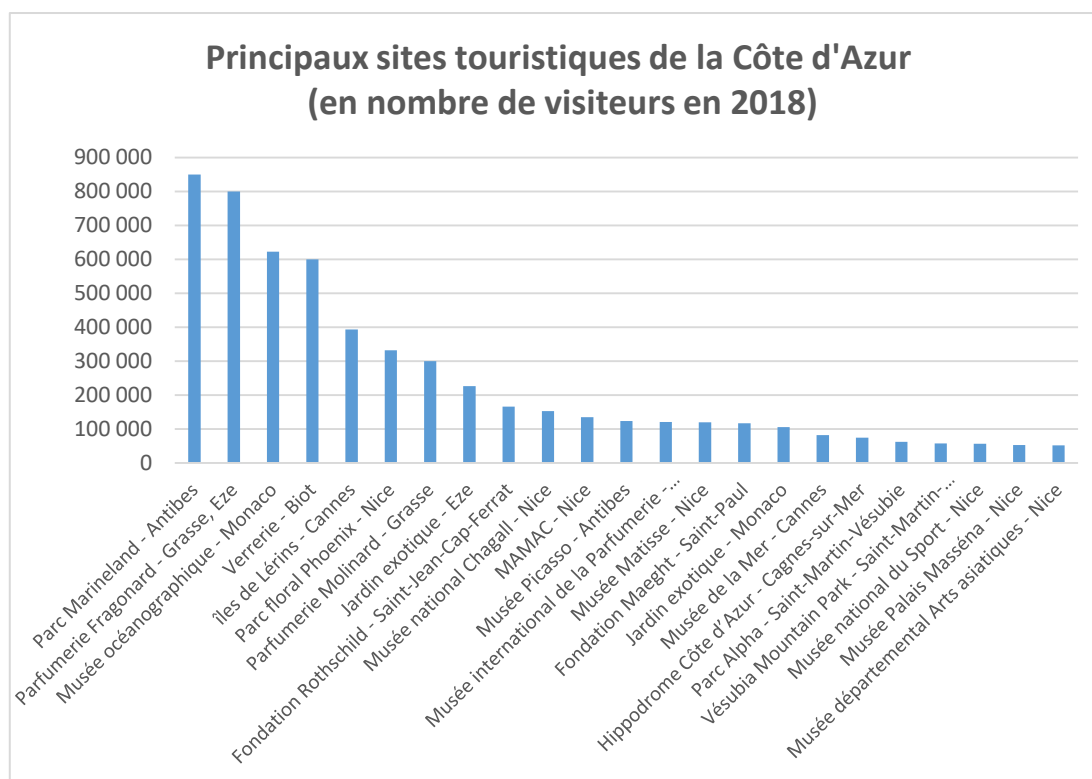
Les chiffres de la fréquentation par territoire confirment que 33% des séjours sont hébergés à Nice.



Source : CRT Côte d'Azur²¹

Les principaux lieux d'attraction touristique dépassent le périmètre de la Métropole et concernent l'ensemble du littoral azuréen.

²¹ Ces données respectent le découpage territorial effectué par le CRT Côte d'Azur

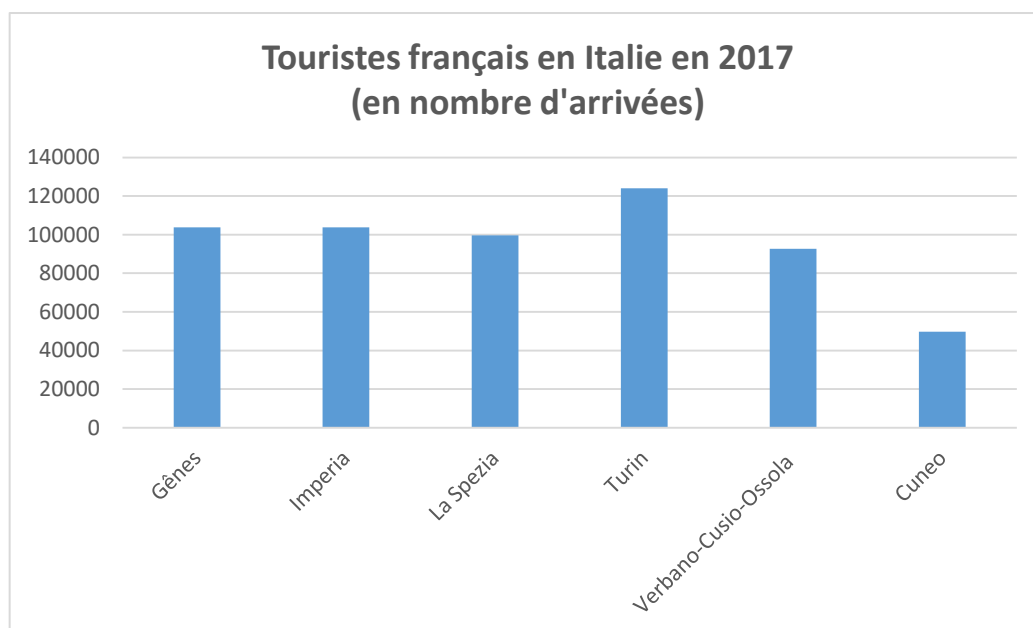


Source : CRT Côte d'Azur

2.4.2 Les interactions avec l'Italie : fréquentation de la Ligurie et du Piémont par des touristes français

Les données récoltées ne permettent pas d'identifier la provenance exacte des touristes français dans les provinces italiennes. Il s'agit ici de la clientèle française dans son ensemble en 2017. En Ligurie, la part des français représente 9,4% du nombre total d'arrivées étrangères et 8% du nombre de séjours étrangers. La ville métropolitaine de Gênes est la destination la plus fréquentée par des touristes français (131 114 arrivées) devant la province d'Imperia (103 768 arrivées) et la province de la Spezia (99 592 arrivées). Cependant, c'est cette dernière qui arrive en tête pour le nombre de séjours (280 824) devant Gênes (265 259).

Dans le Piémont, la part de Français est de 6,9% du nombre total d'arrivées étrangères et de 5% du nombre total de séjours étrangers. La ville métropolitaine de Turin est la destination la plus visitée par des touristes français (123 972 arrivées), devant celle de Verbano-Cusio-Ossola (92 704) et de Cuneo (49 702).



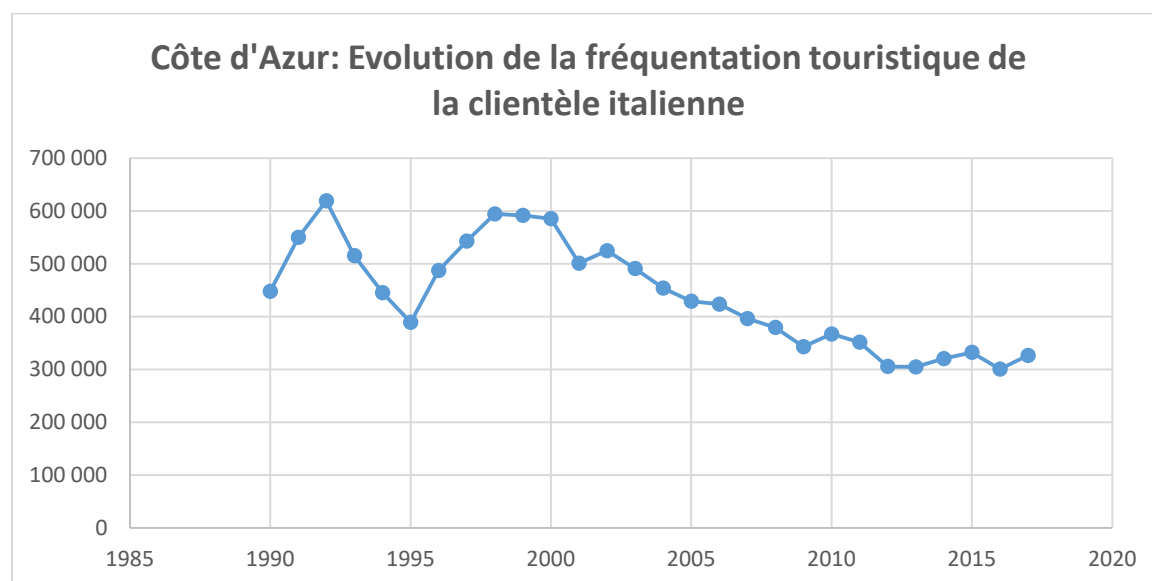
Source : Osservatorio nazionale del Turismo

2.4.3 La fréquentation touristique italienne sur le versant français et monégasque

Le versant français, la Côte d'Azur, est particulièrement visité des Italiens, ceux-ci figurant en bonne place dans la nationalité des touristes étrangers. La clientèle italienne est fortement fidélisée, voire semi-résidente, avec environ 20 000 résidents permanents et 25 000 résidences secondaires. Les séjours sont soit courts soit longs, et pour la population limitrophe, fréquents. Sa contribution à la fréquentation étrangère est importante même si elle régresse depuis le début des années 90. Les principales régions d'origine sont la Lombardie (33%), le Piémont (17%) la Ligurie (16%), Rome-Latium (8%) et la Toscane (6%).

Les principales zones de séjour en 2012-2014 sont : Nice (28% des séjours hébergements et 46% des séjours avion) suivie de Cannes-Mandelieu (21% et 15%), de Monaco (14% et 16%) et d'Antibes-Sophia Antipolis (13% et 6%). Menton bénéficie d'une part de 11% des séjours hébergements.

Nice est choisie pour 70% des séjours loisirs marchands devant Monaco (16%) et pour 40% des séjours non marchands. Pour les séjours affaires, Nice en accueille 36%, Monaco 22% et Cannes-Mandelieu 20%.



Source : CRT Côte d'Azur

La fréquentation touristique des Italiens sur la Côte d'Azur a explosé entre 1986 et 1992 mais elle a connu plusieurs crises et une chute importante jusqu'en 2012. Elle est actuellement stabilisée dans l'attente d'un nouveau souffle. Il faut cependant distinguer l'Italie du Nord, proche et tournée vers le littoral de la Riviera, de l'Italie du Sud, où cette attraction joue moins.

2.4.5 La fréquentation touristique française et italienne à Monaco

La Principauté de Monaco est une destination touristique internationale et accueille chaque année 9 millions de touristes. On peut néanmoins constater que la proximité joue sur la fréquentation touristique. En 2017, les Français représentent ainsi 24% des arrivées et les Italiens 13,2%, suivis par les Britanniques -11,2%), les Américains (8,2%), les Allemands (4,1%) et les Russes (3,9%)²².

Cependant, la majorité des touristes français et italiens qui se rendent à Monaco n'y passent que quelques heures. Ils représentent la majorité des visiteurs du musée océanographique, premier site touristique monégasque avec plus de 600 000 visiteurs par an.

La clientèle française représente 20,8% du nombre total de nuitées à Monaco en 2017 et la clientèle italienne 12,1%.

2.4.6 La fréquentation touristique monégasque côté français et côté italien

La clientèle touristique monégasque est présente dans les Alpes-Maritimes, en particulier dans les stations de ski de la Métropole (Saint-Etienne de Tinée, Auron, Saint-Delmas et Isola 2000).

De plus, la Principauté de Monaco organise dans les communes limitrophes françaises certains événements qui accueillent une clientèle internationale, comme par exemple le tournoi de tennis de Monte-Carlo organisé chaque année depuis 1897 au Monte-Carlo Country Club situé à Roquebrune-Cap-Martin.

Côté italien, la Principauté de Monaco réalise des investissements à vocation touristique. Outre l'acquisition du port de plaisance de Vintimille, géré par la Société d'exploitation des ports de Monaco (SEPM), qui devrait être inauguré en 2020, Monaco réalise des investissements immobiliers comme la résidence de luxe sur le Cap Mortola.

Les chiffres sur la fréquentation touristique monégasque du versant italien ne sont pour pas disponibles pour le moment.

EN BREF - Tourisme

La Côte d'Azur est une destination touristique internationale et correspond pour les touristes italiens à la deuxième destination la plus visitée en France après Paris. Les Italiens occupent le premier rang du nombre de séjours en hôtels et résidences sur la Côte d'Azur avec 326 000 séjours, dont Monaco qui en représente 15%.

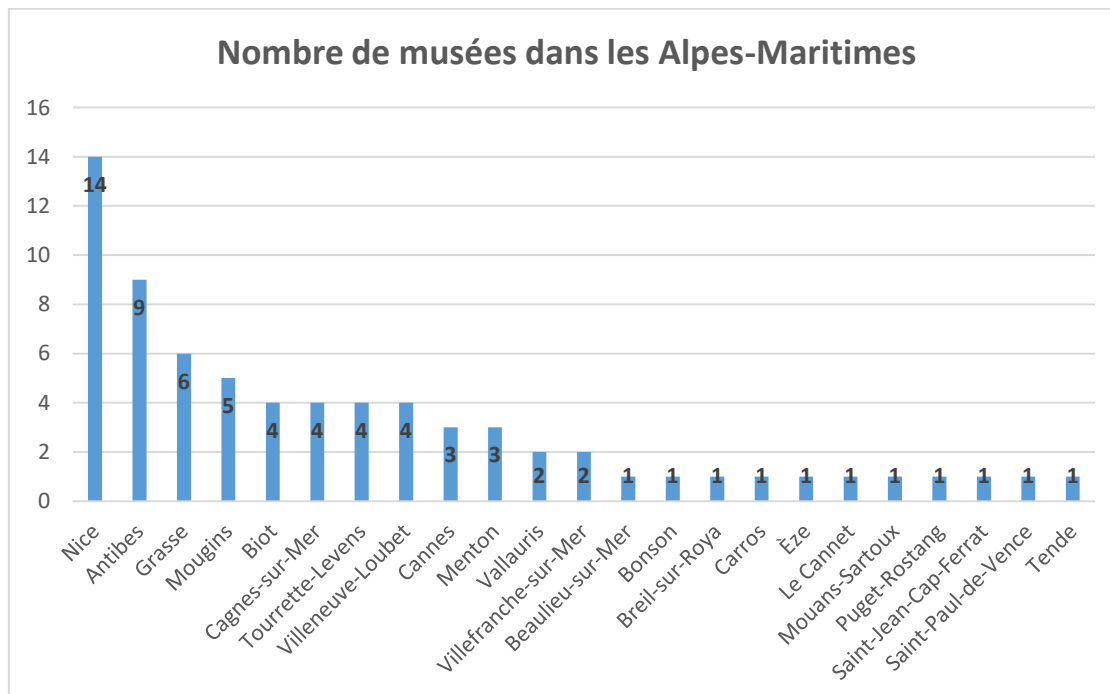
Côté italien, les provinces les plus visitées par les Français ne sont pas les plus proches de la frontière : Turin, Gênes et la Spezia représentent plus de 265 000 séjours chacune en 2017. La même année, la province d'Imperia a accueilli 195 000 séjours réalisés par des Français contre 105 000 pour la province de Cuneo. Monaco représente une destination de courts séjours pour la clientèle française même si elle se place en première position pour le nombre de séjours en hôtels et résidences en 2017.

²² Source : Monaco en chiffres 2018, IMSEE,

2.5 Culture

2.5.1 Les enjeux liés à la culture pour la Métropole Nice Côte d'Azur

La culture et l'événementiel représente un domaine de rayonnement important pour la Métropole Nice Côte d'Azur et pour le littoral azuréen dans son ensemble.



La ville de Nice propose la plus importante offre de musées (14) devant Antibes (9) et Grasse (6). De plus, la Métropole Nice Côte d'Azur représente 41% du nombre de musées des Alpes-Maritimes devant les communautés d'agglomération Sophia Antipolis (28%) et de Cannes Pays de Lérins (13%). Nice bénéficie également d'équipements culturels majeurs comme l'Opéra de Nice, le Théâtre National de Nice ou le Théâtre de la Cité. La carte « French Riviera Pass » permet aux visiteurs individuels de visiter de nombreux sites touristiques niçois et azuréens, et également monégasques. Il ne donne cependant pas accès aux sites culturels situés en Italie, et en particulier dans la Province d'Imperia.

2.5.2 Les interactions avec l'Italie

La culture et le patrimoine sont des thématiques que l'on retrouve au cœur des partenariats passés par Nice avec ses partenaires italiens (pacte de coopération entre Nice et Turin ou charte de partenariat entre la Ville de Nice et des communes de la province d'Imperia).

La culture italienne est très présente à Nice et fait l'objet d'événements comme la semaine de la langue italienne organisée chaque année dans le cadre de la semaine de la culture italienne dans le monde. On peut également citer la « Società Dante Alighieri », organisme international fondé à Rome 1889 dans le but de promouvoir la langue et la culture italienne à travers le monde, qui dispose d'un comité à Nice. Il organise des cours d'italien axés sur la conversation, des formations en entreprise, des événements culturels et des voyages en Italie. L'architecture niçoise est également le témoignage de l'histoire italienne (modernisation de Nice selon le Consiglio d'Ornato qui s'inspire du modèle turinois en 1832, le palais des Ducs de Savoie devenu préfecture des Alpes-Maritimes, l'opéra de Nice construit selon le modèle du Teatro San Carlo de Naples...).

Parmi les projets financés par le programme Interreg ALCOTRA, le projet Jardival réalisé en 2016-2017 a permis de valoriser les jardins remarquables de la Riviera franco-italienne, en promouvant un tourisme durable et diversifié. Plus récemment, le PITEM Heritage financé par le programme ALCOTRA prévoit des actions de valorisation et de professionnalisation du patrimoine culturel. Le

projet TERRACT (2018-2020) vise à valoriser les ressources culturelles et naturelles du territoire alpin entre Turin, Cuneo et Nice par le biais de Masterclass, spectacles, événements participatifs mêlant différents langages artistiques et expressifs.

2.5.3 Les interactions avec Monaco

Les lieux culturels de la Principauté de Monaco sont intégrés dans l'offre touristique de la Côte d'Azur. Les sites emblématiques les plus visités sont le Musée océanographique et le jardin exotique. Les entités culturelles de la Principauté connaissent une renommée internationale et une programmation riche : Les Ballets de Monte-Carlo, l'Opéra de Monte-Carlo, le Théâtre Princesse Grace, Festival international du Cirque de Monte-Carlo, etc.

En outre, il faut signaler la présence de sites historiques Grimaldi de Monaco²³ dans l'ensemble des Alpes-Maritimes, et en particulier sur le territoire métropolitain.

EN BREF - Culture

L'offre culturelle de la Métropole Nice Côte d'Azur et du littoral azuréen est très importante. Elle intègre les sites culturels de la Principauté de Monaco dont certains connaissent une renommée internationale. L'offre culturelle niçoise attire une clientèle monégasque et italienne. Si Nice est fortement influencée par l'Italie dans sa culture et son patrimoine, l'offre culturelle transfrontalière de proximité n'est pas encore structurée en dehors de quelques projets ALCOTRA et représente un enjeu important pour le futur.

²³ <http://www.sitesgrimaldimonaco.fr/>

3. Mobilité et intégration transfrontalière

3.1 L'utilisation transfrontalière des services et des équipements et la mobilité transfrontalière dans un espace contraint

3.1.1 L'aéroport de Nice Côte d'Azur

L'aéroport de Nice est le deuxième aéroport français après la plateforme aéroportuaire de Paris. Le trafic commercial a atteint 12,42 millions de passagers en 2016. Outre la clientèle française, cet équipement est également fréquenté par une clientèle monégasque et italienne et constitue un équipement métropolitain transfrontalier.

La fréquentation de l'aéroport par des résidents de la zone frontalière italienne est cependant relativement faible. Elle représente 345 000 passagers soit 2,6% du nombre total de passagers en 2017. Les principales communes d'origine de ces passagers frontaliers sont : San Remo (23,7%), Vintimille (16,1%), Imperia (13,4%), Bordighera (8,9%) et Gênes (8,90%). Les passagers originaires de Cuneo ne représentent que 4,4%²⁴.

Un protocole d'accord a été ratifié entre les aéroports de Nice et de Gênes le 9 janvier 2012. Plusieurs actions sont prévues en vue de relier les deux équipements frontaliers, comme la mise en place de navettes routières régulières pour les passagers entre les deux aéroports, ainsi que pour les personnes atterrissant à Nice et se rendant à Gênes ou à Savone pour une croisière.

La compagnie privée Flixbus assure ainsi entre 5 et 6 liaisons quotidiennes entre Gênes et l'Aéroport de Nice.

Pour le moment, il n'existe pas de services de transports publics reliant l'aéroport de Nice au versant italien ou monégasque.

Enfin, plusieurs vols à destination de l'Italie sont assurés depuis l'Aéroport de Nice. La compagnie Easyjet dessert les villes de Cagliari, Catane, Naples, Olbia, Rome et Venise notamment pendant la période estivale. Seules Rome, Naples et Venise sont desservies toute l'année par Easyjet et par Alitalia²⁵.

La Principauté de Monaco a l'ambition de devenir une destination aérienne à part entière. Elle possède un hangar sur l'aéroport Nice Côte d'Azur (dont elle est actionnaire à 12, 5%) et des liaisons quotidiennes par hélicoptère sont assurées entre l'aéroport et Monaco par la compagnie MONACAIR (Héliport). A noter qu'elles vont être également plus développées à court terme.

3.1.2 La Ligne de TER Cannes-Vintimille

Le TER qui relie Cannes à Vintimille (durée du trajet environ 1h45) via Nice et Monaco, constitue le tronçon transfrontalier le plus fréquenté de France. La desserte transfrontalière est assurée par des TER SNCF et par des trains Trenitalia. Jusqu'à très récemment, la ligne était exploitée exclusivement par du matériel français mais la Principauté de Monaco a elle-même financé de nouvelles rames de TER et des quais afin d'améliorer la desserte de son territoire. En effet, RFI est le gestionnaire du réseau ferroviaire sur la partie italienne de la ligne qui va jusqu'à Vintimille. Suivant les termes de la convention intergouvernementale du 29 janvier 1951, la section de la ligne allant de la frontière française à la gare de Vintimille est exclusivement exploitée par la SNCF ; de facto, elle est gérée aujourd'hui par SNCF Réseau. Pour ce qui est de l'exploitation, le Contrat de service est susceptible d'être prolongé sans appel d'offre pour une période limitée. L'offre de service s'arrête à la gare de Vintimille. De cette gare à la frontière française, c'est la SNCF qui exploite le service ferroviaire régional, selon les termes de l'article 26 d'une convention intergouvernementale conclue entre les gouvernements français et italiens le 29 janvier 1951, relatives aux gares internationales de Modane

²⁴ Données Aéroport de Nice Côte d'Azur 2018

²⁵ Données Aéroport de Nice 2018

et de Vintimille. A Monaco, la SCNF exploite le service ferroviaire régional selon la convention de concession du 22 février 2005.²⁶

Cette ligne connaît néanmoins des perturbations dues à la rupture de charge à Vintimille (les passagers doivent changer de train pour poursuivre leur trajet) et à la présence de migrants dans les trains ou sur les voies. La problématique des migrants est un sujet sensible qui touche l'ensemble des Alpes-Maritimes et peut parfois provoquer des tensions entre les autorités françaises et italiennes.

3.1.3 La ligne de TER Nice-Cuneo

La ligne TER, surnommée « Train des Merveilles », qui relie Nice à Cuneo (durée du trajet environ 4h) via Breil-sur-Roya et le tunnel du col de Tende a été inaugurée en 1928 et a rouvert en juillet 2018 après des travaux de modernisation. Elle assure 4 allers-retours quotidiens entre Nice et Cuneo et 2 allers-retours sont opérés chaque jour par les chemins de fer italiens. Cependant, une incertitude plane sur cette ligne du fait du manque d'entretien, du trafic insuffisant et de la suppression des guichets dans les gares. Des manifestations d'usagers ont lieu régulièrement des deux côtés de la frontière. Avec les élus locaux, ils souhaitent relancer la dimension européenne de la ligne avec pour objectif de relier Nice à Turin en moins de 3 heures sans oublier la desserte des petites gares de villages.

3.1.4 La ligne THELLO

La société Thello, détenue à 100% par Trenitalia depuis juin 2016, assure la liaison Marseille-Milan via Nice et Vintimille (trois allers-retours par jour). Deux trajets directs Nice-Milan (durée du trajet environ 4h50) complètent l'offre. Les trains Thello sont également utilisés par des travailleurs pendulaires travaillant à Monaco.

3.1.5 La desserte par la grande vitesse ferroviaire

La Métropole Nice Côte d'Azur n'est pas encore reliée au réseau ferré à grande vitesse. Le gouvernement français a cependant donné son feu vert en septembre 2018 à la réalisation de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur sans préciser le calendrier de son ouverture. Une nouvelle gare sur la technopole Sophia-Antipolis et un pôle multimodal à l'aéroport de Nice sont prévus pour 2020.

Côté italien, la ligne ferroviaire rapide Gênes-Vintimille (200km/h) en cours de réalisation doit permettre prochainement de relier Nice à Gênes en une heure. De plus, la ligne à grande vitesse Gênes-Milan devrait être opérationnelle en 2019 et pourrait permettre aux Niçois de relier la capitale lombarde en 3 heures (contre environ 5 heures actuellement). La Métropole Nice Côte d'Azur a ainsi tout intérêt à engager la rénovation de la section vers Monaco et Vintimille pour être branchée sur le réseau ferré rapide italien. De plus, Monaco participe financièrement aux études et aux travaux d'aménagement.

3.1.6 Les lignes de bus transfrontalières

Des lignes de bus exploitées par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (réseau Zou ! Alpes-Maritimes) relient Nice à Monaco : la ligne n°100 (Nice-Monaco-Menton), la ligne n°100X (Nice-Monaco Express) et la ligne n°112 Nice-Monte Carlo. La principauté n'est cependant pas desservie par le réseau des lignes express régionales

3.1.7. La billettique transfrontalière

Le 15 mars 2019, le Conseil régional Sud Provence-Alpes Côte d'Azur a voté une délibération sur la mise en place d'un pass transport unique sur les Alpes-Maritimes et Monaco concernant les trains, les bus, et les trams des différentes agglomérations, de la Région et de la Principauté.

²⁶ Etude de l'animation de la coopération institutionnelle entre la Région Ligurie, la Région PACA et la Principauté de Monaco en vue de gérer et de définir l'offre ferroviaire de voyageurs transfrontalière entre Nice et Imperia, MOT et EY, 2014

3.1.7 Projet de liaison maritime transfrontalière

La Principauté de Monaco souhaite améliorer sa desserte en développant des liaisons maritimes avec Nice et Menton. Une desserte du versant italien est également envisagée. Ce nouveau type de transport pourrait être notamment utilisé par les salariés pendulaires qui se rendent chaque jour à Monaco et engendrent une saturation des axes routiers et des transports en commun.

3.1.8 La problématique des pendulaires et du transport routier dans un espace contraint

Au niveau de l'infrastructure routière, les principaux points de passages routiers se concentrent sur la bande littorale où se trouvent les routes de desserte européenne (autoroute E80-E74) et des routes de desserte plus locales (2 routes départementales sur le littoral, une route nationale et une route départementale dans l'arrière-pays niçois : col de Tende). C'est au niveau du littoral que l'on constate les flux frontaliers les plus importants. Depuis Nice, le temps de parcours pour se rendre à Monaco est au minimum de 30 min (hors période de pointe) et d'une heure pour se rendre à Imperia.

Le nombre de points de passages limité et l'orientation Est-Ouest des axes routiers constituent un obstacle au franchissement transfrontalier en général et à une intégration plus forte de part et d'autre de la frontière dans les zones de montagne. Les temps de parcours par la route entre les principaux pôles économiques de l'espace interrégional sont ainsi très longs: Nice-Gênes : 2h15 et Nice-Turin : 3 heures.

De plus, la coexistence de la desserte transfrontalière de proximité avec la desserte internationale, notamment utilisée pour les poids lourds, provoque une saturation des axes routiers, principalement sur l'autoroute littorale, ce qui rend plus compliqués et fastidieux les trajets transfrontaliers de faible distance. Pour les pendulaires, l'accès à Monaco aux heures de pointe est particulièrement difficile.

3.1.9 L'impact environnemental pour la zone transfrontalière

Selon l'enquête Ménages Déplacements des Alpes-Maritimes (2011), la voiture est le mode de déplacement privilégié par plus de la moitié des habitants des Alpes-Maritimes. Les actifs assurent près de la moitié des déplacements automobiles, parmi lesquels on trouve de nombreux travailleurs frontaliers à Monaco. Ainsi, pour se rendre au travail, 45% des pendulaires préfèrent leur voiture, 26% le transport en commun (essentiellement le train), 22% le deux-roues et 21% la marche à pied²⁷.

Ces flux transfrontaliers de proximité coexistent avec le trafic autoroutier international sur l'autoroute A8, souvent saturée dans les Alpes-Maritimes. 2,5 millions de poids lourds traversent le département des Alpes-Maritimes et contournent Nice tous les ans, soit 6 800 par jour. Ces chiffres sont en augmentation de 8% depuis 2010. Cette surfréquentation trouve son explication dans le coût des péages et des tunnels : un aller-retour via le tunnel du Mont-Blanc, qui relie la Haute-Savoie en France avec la vallée d'Aoste en Italie peut coûter jusqu'à 522 euros pour un Véhicule à trois essieux ou plus et une hauteur totale supérieure 3 m. Le passage par l'A8 coûte 120 euros seulement (coûté des péages).

Le transport routier provoque des nuisances non négligeables sur l'environnement des Alpes-Maritimes. Christian Estrosi, maire de Nice et président de la Métropole Nice Côte d'Azur, souhaite repenser le transport transfrontalier et pour cela, mettre en place des mesures pour réduire l'impact du transport routier sur l'environnement qui doivent faire l'objet d'une concertation transfrontalière.

²⁷ Source : De plus en plus d'habitants des Alpes-Maritimes travaillent à Monaco, INSEE, 2019

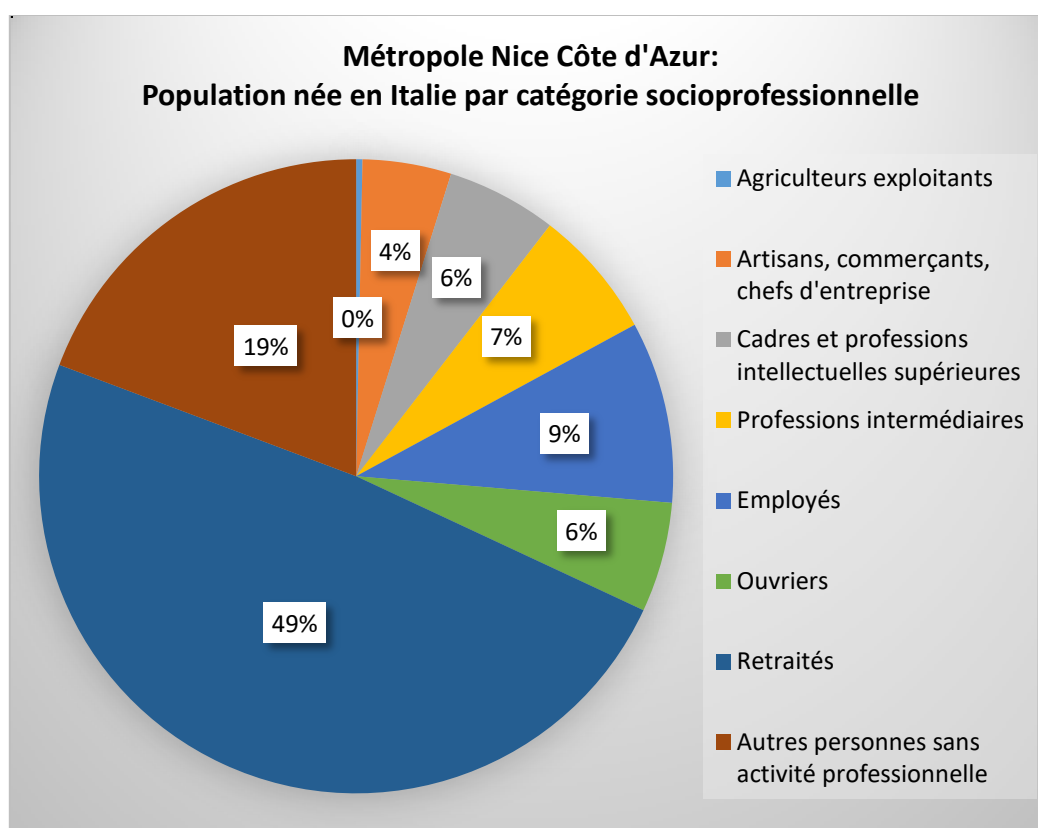
Le territoire transfrontalier est bien équipé en infrastructures de transports de niveau régional (TER), national (desserte TGV de Nice), européen (Thello Nice-Milan) et international (aéroport Nice Côte d'Azur). Celles-ci contrastent avec une desserte locale transfrontalière concentrée sur la bande littorale et relativement limitée et saturée : lignes TER Cannes-Nice-Monaco-Vintimille et Nice-Cuneo et quelques lignes de bus interurbaines desservant la Principauté. Un projet de navette maritime entre Nice et Monaco est à l'étude. L'automobile demeure le moyen de transport privilégié pour les déplacements transfrontaliers. Des mesures sont cependant à l'étude pour réduire l'impact environnemental du trafic routier international sur les Alpes-Maritimes.

3.2 Intégration transfrontalière

3.2.1 Interpénétration résidentielle

L'interpénétration résidentielle correspond à la part des habitants du pays voisin résidant de part et d'autre de la frontière. L'analyse de l'interpénétration résidentielle doit permettre de déterminer si la présence de population du pays voisin est corrélée à l'existence de flux de travailleurs frontaliers entre les deux pays.

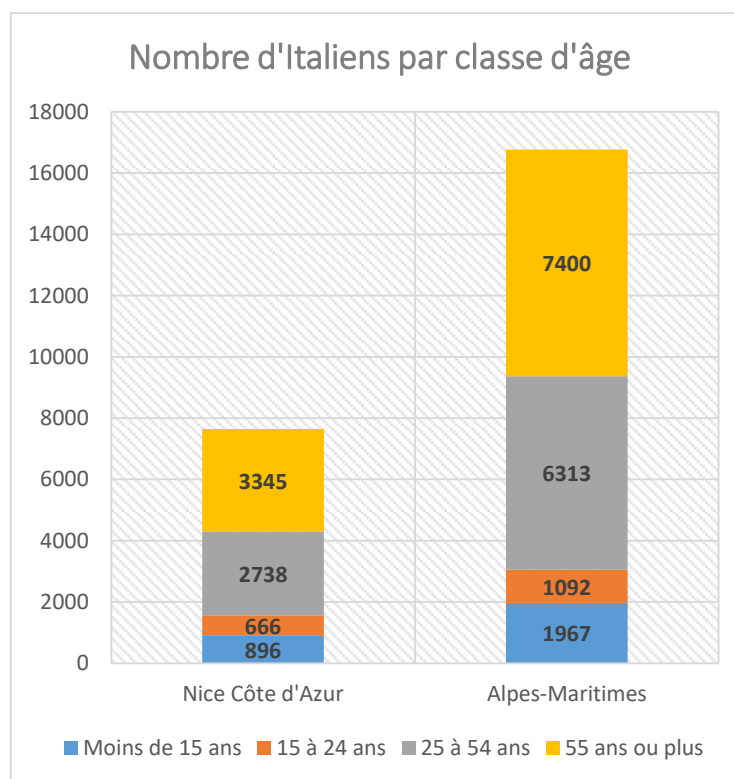
L'interpénétration résidentielle à la frontière franco-italienne est réelle quoique déséquilibrée et en partie faussée par la date d'installation des Italiens côté français. Côté français, si on estime à 22 875 le nombre de personnes nées en Italie installées dans les Alpes-Maritimes, ce nombre correspond pour l'essentiel à des personnes installées en France depuis le début du XX^{ème} siècle (immigrés) et qui ont transmis la nationalité italienne à leurs descendants. Dans la Métropole Nice Côte d'Azur, on estime à 10 706 le nombre d'habitants nés en Italie, soit près de 47% de la population née en Italie résidant dans les Alpes-Maritimes.



Source : INSEE 2015

D'après les statistiques de l'INSEE, 49% des personnes nées en Italie résidant dans la métropole Nice Côte d'Azur sont des retraités et 19% n'ont pas d'activité professionnelle.

Le nombre de personnes de nationalité italienne est de 16 773 dans le département des Alpes-Maritimes, dont 7 645 dans la Métropole Nice Côte d'Azur.



On constate que la plupart des Italiens dans la métropole et dans les Alpes-Maritimes sont en général des personnes en âge d'être à la retraite. La plupart d'entre eux ont d'abord acheté une résidence secondaire avant de venir s'installer à l'âge de la retraite ou ce sont des immigrés installés côté français depuis plusieurs décennies.

Côté italien, les données disponibles à l'échelle provinciale montrent que le nombre de Français est plus important dans la ville métropolitaine de Turin (1693 en 2018, soit 54,8% du total des Français vivant dans le Piémont) que dans la province d'Imperia (1152, soit 61,9 % des Français vivant en Ligurie) et Cuneo (607, soit 19,7% des Français vivant dans le Piémont). La proximité de la France ne semble pas influencer sur les logiques d'implantation résidentielle des Français côté italien où les prix de l'immobilier et du foncier sont sensiblement les mêmes que côté français. L'installation des Français dans la bande frontalière côté italien s'expliquerait plus par la recherche d'un style de vie que par une motivation professionnelle.

Il est intéressant de noter qu'entre 2004 et 2018 la population française semble se maintenir voir légèrement reculer dans le Piémont (-89 résidents français), notamment dans la ville métropolitaine de Turin (-70) et qu'elle augmente légèrement en Ligurie (+132), en particulier dans la province d'Imperia (+91). Malgré la proximité de la France, la population française croît beaucoup moins vite que les autres populations étrangères et a même tendance à vieillir depuis une dizaine d'années²⁸.

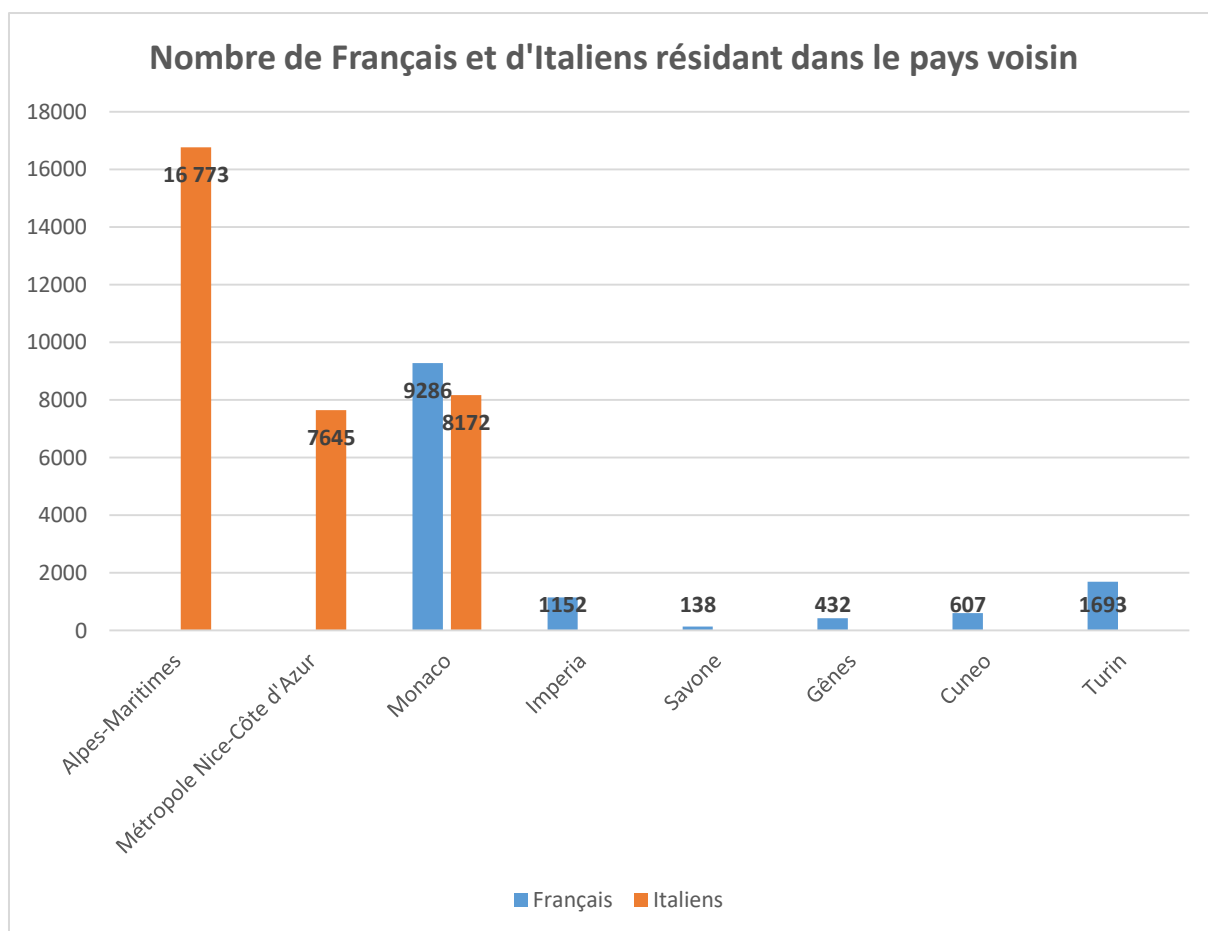
Au sein du périmètre transfrontalier de proximité, on dénombre 398 à Vintimille, 153 à San Remo, 112 à Bordighera, 65 à Imperia et seulement 47 à Cuneo²⁹.

A Monaco, la part des habitants des pays voisins est relativement importante dans la population résidente. Le nombre de Français est de 9 286 soit 24,8% de la population totale et le nombre d'Italiens est de 8 172 soit 21,9% de la population totale. Les Monégasques ne représentent quant à eux que 22,5 % de la population totale de la Principauté³⁰.

²⁸ Données ISTAT

²⁹ Données ISTAT

³⁰ Données IMSEE 2016



Source : INSEE (2015), ISTAT (2018), IMSEE (2016)

EN BREF - Interpénétration résidentielle

L'interpénétration résidentielle franco-italienne au sein du territoire étudié est relativement déséquilibrée, limitée en termes géographique et ancienne pour une partie d'entre elle. A cette présence italienne côté français, s'en ajoute une autre, celle d'Italiens aisés, de provenance diverse qui détiennent de nombreuses résidences secondaires dans les Alpes-Maritimes ou qui résident à Monaco.

Côté italien, le nombre de résidents français est beaucoup plus faible et leur installation ne semble pas liée à une logique de travail transfrontalier.

3.2.2 Connaissance de la langue du voisin

L'apprentissage de l'italien côté français

L'Académie de Nice accueille plus de 366 000 écoliers, collégiens et lycéens, des Alpes-Maritimes et du Var. La part d'élèves apprenant l'italien dans les collèges et lycées publics est de 23,1 %, et de 21,9% dans le privé sous contrat. On note une évolution positive de ces chiffres depuis plusieurs années, surtout avec l'enseignement de la langue vivante 2 en classe de 5ème depuis la rentrée 2016. L'italien est surtout enseigné comme LV2, dans 196 établissements public/privé de l'Académie, 98% des établissements collèges/lycées proposant l'enseignement de l'italien. L'italien est aussi enseigné en LV3 au lycée, c'est la 1ère des LV3 enseignées dans l'académie de Nice. L'italien représente 35% des effectifs LV3 secteur public, suivi par le chinois 22%, le russe 16%, l'arabe 12%, le japonais 6%, l'allemand 5%, l'espagnol 4%. L'italien est également enseigné dans plusieurs filières post-bac : classes préparatoires aux grandes Ecoles, Université Nice Sophia Antipolis - Département Italien à la Faculté Carlone de Nice - IUT – BTS³¹.

De plus l'Académie de Nice et l'Ufficio scolastico regionale, équivalent du rectorat pour la Ligurie, ont signé un accord en 2015 afin de renforcer des actions de coopération transfrontalière éducative entre établissements scolaires de niveau primaire, secondaire et d'enseignement professionnel. Il vise notamment à :

- Développer les échanges et des synergies entre les établissements scolaires des deux régions
- Favoriser l'émergence de projets pédagogiques innovants, notamment au travers du numérique (plateforme européenne eTwinning)
- Développer l'apprentissage et de la diffusion des langues et des cultures des territoires transfrontaliers
- Valoriser le patrimoine naturel et culturel
- Favoriser les relations culturelles, historiques ainsi que les échanges d'expériences et de bonnes pratiques pour une meilleure connaissance des deux systèmes éducatifs³².

Un double diplôme franco-italien (ESABAC – Baccalauréat et Esame di Maturità) a été mis en place par l'Etat français et l'Etat italien depuis 2009, visant un niveau de connaissance linguistique du français et de l'italien de niveau B1. Au Piémont et en Ligurie on dénombre 57 lycées ESABAC, dont 7 dans la Province de Imperia et 9 dans la Province de Cuneo. 7 lycées participent au programme ESABAC à Nice.

Concernant l'offre de formation en langue italienne proposée aux adultes, nous ne reporterons pas ici l'aperçu des offres qui sont essentiellement privées, mais citons les centres reconnus présents sur le territoire : l'Istituto italiano di cultura (auprès de l'université Nice-Sophia Antipolis), l'association Dante Alighieri (Nice et Cannes), le Centre de formation agréé de la Chambre de Commerce italienne qui prodigue des cours de langue italienne, y compris spécialisés (italien commercial, des secteurs de l'immobilier, du tourisme, médical...) et délivre des certificats.

L'apprentissage du français côté italien

Côté italien, plusieurs établissements proposent des cursus en langue française : le Lycée Jean Giono à Turin, le lycée Stendhal à Milan, l'alliance française de Turin, de Gênes et de Vintimille. Cette dernière, appelée l'alliance française « Riviera dei Fiori » a notamment pour objectif d'œuvrer pour la diffusion de la langue de proximité et le bilinguisme franco-italien ainsi qu'à l'intégration scolaire du territoire de Nice-Cuneo-Imperia. Elle a par ailleurs signé une convention avec la province d'Imperia et l'Université de Nice Sophia Antipolis. Cette convention permet notamment une dispense automatique de l'examen préliminaire de français aux étudiants de la Province d'Imperia qui désirent s'inscrire à l'université de Nice-Sophia Antipolis.

A noter l'existence de l'école française de Vintimille qui dépend de la commune de Menton.

Les données sur l'apprentissage du français dans les écoles italiennes sont manquantes.

³¹ Données Chambre de Commerce Italienne Nice, Sophia Antipolis, Côte d'Azur

³² Données Académie de Nice

EN BREF – Connaissance de la langue du voisin

L'apprentissage de l'italien côté français représente une proportion non négligeable d'élèves dans les collèges et les lycées de l'académie de Nice (plus de 23% dans le public). De plus, l'Académie de Nice a signé en 2015 un accord avec l'Ufficio scolastico regionale de Ligurie afin de renforcer des actions de coopération transfrontalière éducative entre établissements scolaires de niveau primaire, secondaire et d'enseignement professionnel.

Côté Italien, plusieurs établissements scolaires ou institutions proposent des cursus en langue française, notamment le lycée Jean Giono de Turin ou l'Alliance française « Riviera dei Fiori » qui agit pour la diffusion de la langue de proximité et le bilinguisme scolaire du territoire de Nice-Cuneo-Imperia.

3.3 Flux de travailleurs frontaliers entre la France, Monaco et l'Italie

3.3.1 Les flux de travailleurs frontaliers entre la France et l'Italie

Le nombre de travailleurs frontaliers résidant en France à destination de l'Italie est extrêmement faible en comparaison avec d'autres frontières. En 2012, on dénombre 290 frontaliers résidant dans les Alpes-Maritimes et travaillant en Italie dont 157 résidant dans la zone d'emploi de Nice, 51 dans celle de Cannes-Antibes et 82 dans celle de Menton-Vallée de la Roya.

Dans le sens Italie-France, les données ISTAT datant de 2001 recensent 378 travailleurs frontaliers se rendant d'Imperia vers les Alpes Maritimes. Les données les plus récentes, fournies par les Services de l'emploi de la province d'Imperia, font état d'un nombre de 1500 travailleurs frontaliers italiens. Des données EUROSTAT³³ indiquent que 8200 personnes résidant en Ligurie en 2017 travaillaient dans un pays étranger mais sans préciser lequel. Si l'on estime qu'une partie de ces personnes travaillent à Monaco (voir ci-après), l'autre partie travaillerait en France, soit environ 4000 personnes. Cependant, il est très difficile d'obtenir des données récentes auprès des services statistiques français et italiens. La connaissance de ces flux représente néanmoins un enjeu important.

3.3.1 Les flux de de travailleurs frontaliers à destination de Monaco

La Principauté de Monaco, Etat extra-communautaire, est le second pôle d'emploi de l'espace transfrontalier. C'est un important pourvoyeur d'emplois, occupés massivement par des Français (34 613 en 2017) et des Italiens (environ 6 000 en 2017)³⁴.

On dénombre 44 711 travailleurs frontaliers travaillant à Monaco en 2017 dont 40 745 résident en France (soit 91% du total) et environ 4000 résident en Italie. Parmi ceux qui résident en France, 40 418 résident dans les Alpes-Maritimes soit 99% du nombre total de travailleurs frontaliers résidant en France. Entre 2003 et 2017, on note une augmentation de +8,7% des flux en provenance de France et de +3,6% des flux en provenance d'Italie.

Ainsi, Monaco est un pôle d'emploi très attractif pour les travailleurs frontaliers. L'offre existante à Monaco est en effet plus importante (54 303 emplois) et beaucoup d'emplois sont disponibles pour les actifs vivant en France ou en Italie. Le classement par catégorie socio-professionnelle des frontaliers résidant en France et travaillant à Monaco est le suivant : employés (32%), professions intermédiaires (26%), cadres et professions intellectuelles supérieures (20%) et ouvriers (20%), artisans, commerçants et chefs d'entreprise (2%)³⁵. Le profil des frontaliers à destination de Monaco est similaire de celui des frontaliers travaillant en Suisse.

En outre, le différentiel de salaires, plus marqué pour les Italiens reste malgré tout attractif pour les Français, pour lesquels il est en moyenne de 10 à 15% plus élevé, notamment grâce à la réglementation sur les cotisations sociales différente dans la Principauté : le taux de charges salariales ne dépasse pas les 12,5 % contre 22 % en France mais pour une durée de travail hebdomadaire de 39 heures au lieu de 35. A salaire brut égal, le salaire net est donc plus intéressant à Monaco.

Les allocations familiales constituent également un avantage non négligeable avec une prime de 146 € à 306,50 € par enfant (contre 129 € à partir du 2ème enfant en France).

Par ailleurs, Monaco profite d'une connexion en matière de transports collectifs bien meilleure que de nombreux autres territoires frontaliers sur les frontières françaises (ligne TER, la plus fréquentée de France en transfrontalier, plus quelques lignes de bus interurbaines).

Il existe en outre des facilités accordées aux résidents des communes françaises limitrophes qui sont prioritaires pour accéder à un emploi, contrairement aux habitants des communes plus éloignées.

Enfin, les frontaliers Italiens qui travaillent à Monaco bénéficient d'un allègement fiscal de 7500 euros depuis 2015. Pour les Français dont la résidence fiscale est en France, les revenus d'un emploi occupé à Monaco sont imposés comme des revenus français.

³³ D'après l'enquête sur les Forces de travail, EUROSTAT

³⁴ Sources : Monaco en chiffres 2017, IMSEE

³⁵ INSEE, 2013

EN BREF- Emploi transfrontalier

La Principauté de Monaco est le principal pôle d'emploi transfrontalier. Il attire chaque jour plus de 44 000 travailleurs frontaliers provenant de France (91%) et d'Italie (9%). L'intérêt des postes proposés, des salaires élevés et une fiscalité avantageuse sont des éléments explicatifs de l'attractivité monégasque pour des travailleurs qui, pour la plupart d'entre eux, ne peuvent se loger en Principauté où les prix de l'immobilier sont extrêmement élevés.

3.4 L'interpénétration transfrontalière des entreprises

3.4.1 Les entreprises italiennes côté français

La présence d'entreprises artisanales italiennes est relativement importante sur le territoire des Alpes-Maritimes. Sur le secteur de Nice, 734 entreprises italiennes sont enregistrées à la chambre de métiers et 630 à la chambre de commerce. La plupart de ces entreprises travaillent dans le secteur de la restauration. A Nice, sur les 350 restaurants que compte la ville, 70 % de leurs propriétaires sont d'origine italienne.

Dans les Alpes-Maritimes, on dénombre en 2010 seulement 25 entreprises à capitaux italiens de plus de 10 salariés³⁶. Elles se concentrent principalement dans les agglomérations de Nice et Cannes-Antibes. Parmi elles, on compte de nombreuses entreprises travaillant dans le secteur du BTP, de l'agroalimentaire et de l'habillement. Parmi ces entreprises, on trouve des restaurants, des hôtels (hôtels Plaza, Atlantic et Park à Nice), des établissements bancaires (Monte Paschi Banque), des entreprises du secteur de l'édition (Panini France à Saint-Laurent-du-Var). Les plus grandes entreprises italiennes commerciales et industrielles côté français comptent plus 60 salariés et se trouvent dans les communes de Nice, Carros, Valbonne et Saint-Laurent-du-Var pour la plus grande (Meccanocar France, 100 salariés). La ville de Menton, pourtant plus proche de la frontière, ne compte qu'une seule entreprise italienne de plus 10 employés, il s'agit d'une serrurerie (Verrando SAS).

A signaler également depuis 2016 la participation majoritaire (51,5%) dans la société Aéroports de Nice de la société de droit italien Azzura constituée par les sociétés italiennes Atlantia SpA et Aeroporti di Roma SpA et de l'entreprise française Electricité de France (EDF Invest). Les autres parts sont détenues par la Chambre de commerce et d'industrie de Nice-Côte d'Azur (25%), la Principauté de Monaco (12,5%), la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (5%), la Métropole Nice Côte d'Azur (5 %) et le Département des Alpes-Maritimes (1%).

3.4.2 Les entreprises françaises côté italien (provinces d'Imperia et de Cuneo)

Les entreprises françaises sont présentes dans les territoires de proximité dans les domaines de la distribution et dans le domaine financier, de l'assurance ou de l'industrie, dans le cadre de la compénétration économique des deux Pays dans leur ensemble. C'est le cas de l'entreprise Edison contrôlée par EDF, avec des points clientèle à Imperia ou à Cuneo: on ne remarque presque pas la présence de petites entreprises de proximité installées dans les provinces italiennes voisines.

Ainsi, on dénombre 18 magasins du groupe Carrefour en Province de Imperia et 8 en province de Cuneo: c'est la conséquence de l'acquisition en l'an 2000 du groupe GS (supermarchés maintenant Carrefour Market) et Di per Di (une sorte de superette du nord-ouest italien, devenu Carrefour Express). De même on trouve un magasin Auchan à Cuneo et des distributeurs spécialisés, comme Décathlon à Albenga et à Cuneo. Le secteur bancaire et de l'assurance est aussi présent : Findomestic (Groupama), BNP Paribas (qui a racheté BNL en 2006) et d'autres.

Bien que les grandes entreprises soient installées à proximité des centres urbains plus importants – Turin, Gênes – il faut aussi noter leur présence le long des axes de communication : c'est le cas de Vectorys, œuvrant dans la logistique et les transports vers l'Afrique du Nord, installée à Novi Ligure, dans l'arrière port de Vado Ligure sur l'axe Turin-Savone.

³⁶ Données Mission de développement économique régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

4. Analyse de la coopération transfrontalière

Introduction : la Métropole Nice Côte d'Azur à l'orée de son implication transfrontalière

Bien que frontalière avec deux Etats, la Métropole Nice Côte d'Azur n'est pas intégrée dans une structure de gouvernance transfrontalière et jusqu'à une période récente ne s'était pas engagée dans une démarche stratégique spécifique à ce sujet. Son implication transfrontalière s'est manifestée ponctuellement à la faveur de projets Interreg à différentes échelles, tant sur le plan littoral, montagnard que maritime (notamment dans les Plans Intégrés Territoriaux ou Thématiques dans le cadre d'Interreg IV et V), et via des accords bilatéraux signés ponctuellement avec des villes italiennes et la Principauté de Monaco, donnant lieu à des coopérations variées, des événements ou des rencontres, sans toutefois que celles-ci s'intègrent dans une vision d'ensemble.

La non contiguïté avec la Ligurie ne facilite pas les choses et le fait que Monaco soit un Etat souverain complexifie également la relation de la Métropole avec la Principauté. L'obligation d'élaborer un SCT constitue de fait une très grande opportunité de mise en cohérence des coopérations, et l'organisation de nouvelles, dans une vision d'ensemble à la fois stratégique et opérationnelle, à la hauteur des potentialités exceptionnelles qui caractérisent la Métropole Nice Côte d'Azur.

4.1 Implication de la Métropole dans le cadre de programmes européens de coopération territoriale 2014-2020

Dans le cadre de la période de programmation précédente Interreg 2007-2013, la Métropole Nice Côte d'Azur n'avait été impliquée que très ponctuellement dans des projets transfrontaliers. Depuis juillet 2018, elle est investie dans de nombreux projets financés dans le cadre du programme Alcotra 2014-2020 mais également dans le cadre d'autres programmes européens de coopération territoriale (Interreg Marittimo, Interreg MED, et Interreg Espace Alpin). Ainsi, la Métropole et la Ville de Nice sont parties prenantes de 26 projets transfrontaliers pour un budget total de 39 M€.

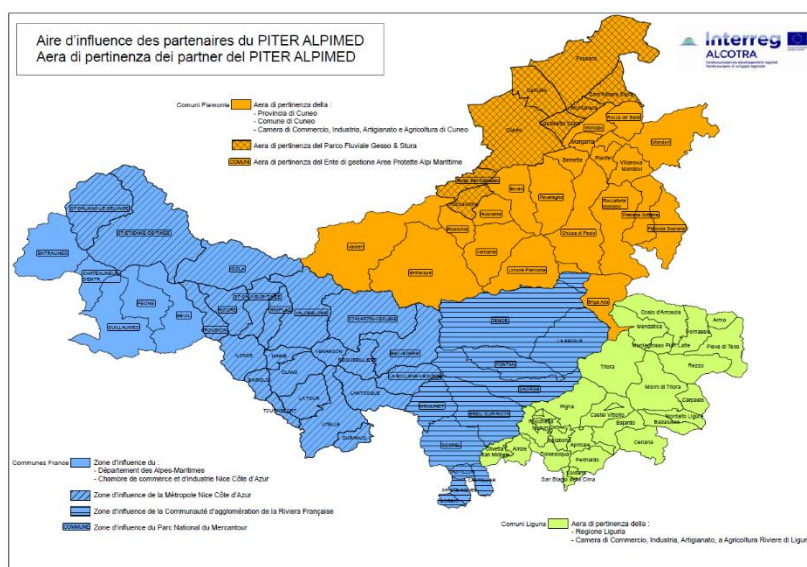
Dans le cadre du programme **INTERREG V FRANCE-ITALIE ALCOTRA 2014-2020**, la Métropole participe à plusieurs PITER et PITEM.

- Les Plans Intégrés Territoriaux, (PITER) présentent une stratégie globale sur un territoire restreint et concernent plusieurs thématiques. Ils peuvent être mis en œuvre sur un territoire formé au maximum de trois unités territoriales (départements/provinces) contigus.
- Les Plans Intégrés Thématiques (PITEM) se concentrent sur une thématique spécifique sur un territoire plus vaste.

La Métropole est ainsi coordinatrice

du **PITER « ALPIMED »**. Il vise à interconnecter et encourager les meilleures pratiques du cœur des Alpes de la Méditerranée de manière durable, afin de renforcer l'attractivité et l'accessibilité du territoire et de rendre ses acteurs responsables de son développement. Le PITER ALPIMED est composé de 5 projets simples : « Innov » ; « Patrim » ; « Mobil » et « Climat ». En plus de son rôle de coordinateur, la Métropole participe comme chef de file du projet « Climat ».

La Métropole est partenaire du



PITER « Pays sages » sur la valorisation de produits agricoles pour la promotion touristique (projet « Pays aimable ») et la mise en place d'un « Erasmus » transfrontalier des apprentis sur les métiers de bouche (« Pays capable »).

La Métropole est partenaire du Plan Intégré Thématique (PITEM) « CLIP » dont le coordonnateur est la Région Ligurie. Ce PITEM porte sur le développement d'un réseau de tiers lieux et la mise en place de tiers lieux dans le haut pays avec le Centre Européen d'Entreprises et d'Innovation (CEEI) dans le cadre du projet « Circuito » et sur l'expérimentation et la validation de technologies innovantes pour détecter et prévenir la fragilité chez les personnes âgées en milieu rural dans le cadre du projet « E-Santé Silver Eco », dont elle est chef de file.

La Métropole est également partenaire du PITEM « PROSOL » sur le développement de services médico-sociaux, avec le développement par le CHU d'une plateforme de télémédecine (projet « Proximité »), le développement d'une politique d'aide aux jeunes en difficultés dans le cadre du projet « Jeunes », le maintien en bonne santé des personnes âgées dans le cadre du projet « Seniors » et la facilitation de l'équilibre vie familiale/vie professionnelle dans le cadre du projet « Femmes » dont elle est chef de file .

La Métropole participe comme délégataire du Conseil régional Provence-Alpes Côte d'Azur dans le PITEM « Mito » sur les activités de pleine nature afin de scénariser le départ des routes du sel et valoriser les itinérances (Expériences de l'Outdoor) et dans le PITEM « Biodivalp » afin de construire des routes durables pour la continuité écologique et continuer l'action « récolte ta prairie » à Isola pour faire reflourir des pistes de ski en été.

On peut également citer la participation de la Ville de Nice en tant que chef de file du projet « Faire connaître » sur la mise en place d'outils numériques de mise en réseau des archives et des bibliothèques de la zone transfrontalière et comme partenaire du projet sur la valorisation des produits transfrontaliers dans le Centre d'interprétation de l'architecture et du patrimoine («Découvrir pour Promouvoir) du PITEM « Pace ». De plus, la Ville de Nice participe comme délégataire de la Métropole dans le PITEM « Clip » et dans le PITEM « Prosol ».

Dans le cadre du programme **INTERREG V FRANCE-ITALIE MARITIME « MARITTIMO »** (2014-2020), la Métropole Nice Côte d'Azur est partenaire de quatre projets

- « Smart destination » visant à développer une infrastructure numérique pour partager les données touristiques entre les territoires transfrontaliers afin que le touriste en mouvement reçoive des informations en continu et que les entreprises puissent développer des offres et des produits transfrontaliers.
- RUMBLE visant à mettre en place des capteurs pour mesurer la nuisance sonore dans les ports et expérimenter des mesures de mitigation.
- « Proterina3Evolution » visant à expérimenter des solutions innovantes de prévision des risques naturels ainsi que des nouvelles pratiques de culture du risque avec les citoyens, comme pour le risque l'inondation.
- AER NOSTRUM visant à développer un observatoire transfrontalier de la qualité de l'air dans les ports.

Dans le cadre du **programme Interreg MED**³⁷,

- la ville de Nice est chef de file du projet « MedNice » (en tant que présidente du réseau « Euromed ») dont l'objectif est de renforcer les capacités des gestionnaires du patrimoine bâti afin de développer et mettre en œuvre de meilleures pratiques d'efficacité énergétique, de capitaliser et communiquer les résultats des projets en matière d'efficacité énergétique en Méditerranée, de disséminer et transférer les messages pour plaider pour des politiques d'efficacité énergétique spécifiques MED et les intégrer dans les stratégies appropriées.
- La Métropole est partenaire associée du projet «ACT4LITTER » visant à faciliter les efforts de lutte contre les déchets marins dans les aires marines protégées méditerranéennes par le biais de mesures visant à atteindre leurs objectifs de conservation.

Dans le cadre du **programme Interreg Espace Alpin**, la Métropole Nice Côte d'Azur est partenaire du projet « AlpSib » visant à développer les politiques d'investissement à impact social en coopérant

³⁷ Le Programme Interreg MED rassemble 13 pays européens de la rive nord de la Méditerranée. Le Programme soutient des projets promouvant une utilisation raisonnable des ressources et développant des concepts et pratiques innovants.

avec des partenaires italiens, slovènes, allemands et autrichiens. Ces politiques se mettent en place avec les « contrats à impact sociaux » (= Social Impact Bound – SIB) sur deux cibles identifiées sur les territoires concernés : les NEETS-jeunes ni en emploi, ni en formation, ni à l'école- et les seniors. Les contrats à impacts sociaux permettent de financer des actions sociales par des investisseurs privés afin de produire des économies à long terme pour les collectivités.

4.2 Analyse des accords et institutions transfrontalières entre Nice, l'Italie et Monaco

4.2.1 Accords entre Nice et l'Italie

- **La Charte de partenariat entre la Ville de Nice et les communes d'Apricale, Dolceacqua, Isolabona, Perinaldo, Pigna, Rocchetta Nervina**

Cette charte de partenariat, signée le 26 mars 2010, entre Nice et 6 communes italiennes de la province d'Imperia et qui appartenaient au Comté de Nice jusqu'en 1860, a pour objet les actions suivantes :

- Renouer solennellement les liens d'amitié
- Intensifier les échanges dans les domaines relevant de la culture, du tourisme, de l'économie et tous autres domaines relevant de l'usage et de la création
- Mettre en commun l'ensemble des richesses, des savoirs et des savoir-faire dans un projet à la fois alpin et méditerranéen
- La sauvegarde, la valorisation et la transmission du patrimoine linguistique et culturel de ce territoire
- Le développement d'un tourisme transfrontalier fondé sur les atouts culturels et environnementaux
- Le soutien à la coopération entre les universités de Nice, Imperia, Gênes et Turin
- Le rapprochement des jeunes générations afin de favoriser la connaissance mutuelle du territoire transfrontalier et au travers de cet enseignement les porter à dépasser la notion de frontières et les ouvrir au dialogue multiculturel.

- **Le Protocole de partenariat entre la Commune de Gênes et la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur (devenue Métropole)**

Ce protocole datant de 2011 a pour finalité de renforcer la cohésion et l'attractivité des territoires transfrontaliers concernés ainsi que de promouvoir un projet commun de développement économique. Cette coopération vise à renforcer les échanges et les projets de partenariat transfrontalier entre les acteurs institutionnels, universitaires, économiques et représentants de la société civile. Cette coopération doit permettre aux deux métropoles d'élargir leurs territoires de rayonnement et à développer une politique active d'échanges, de réseau et de coopération métropolitaine en Europe. Les deux partenaires souhaitent par ce protocole concentrer leurs actions de coopération autour de thématiques jugées prioritaires pouvant faire l'objet d'élaboration de projets éligibles aux programmes européens :

- Liaison ferroviaire entre Nice et Gênes
- Autoroutes de la mer
- Innovation numérique
- Coopération et lobbying

- **Le Pacte d'amitié entre la Ville de Nice et la Ville de Turin**

Ce pacte, signé en décembre 2018, porte sur les questions culturelles, environnementales, technologiques et de sécurité. Il s'articule autour de nouveaux projets de coopération à développer entre les deux villes et notamment sur le projet européen "Pactesur" portant sur la sécurité urbaine.

4.2.2 Accords entre Nice et Monaco

- **La Convention Cadre de Partenariat entre le Gouvernement de la Principauté de Monaco et la Métropole Nice Côte d'Azur en matière d'innovation et de développement économique**

En 2015, la Métropole Nice Côte d'Azur et la Principauté de Monaco ont signé une convention cadre de partenariat sur l'innovation et le développement économique. Les axes du partenariat sont les suivants : établissement d'un espace numérique transfrontalier ; échange sur les expérimentations et recherches de solutions « smart city » ; coopération en matière de développement économique et d'attractivité des deux territoires numériques.

4.2.3 Accords intergouvernementaux et de gouvernance

Entre la France et l'Italie

- **La Commission intergouvernementale pour l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud.**

Sa mission est de conduire les études et les concertations nécessaires pour préparer les choix des deux gouvernements en matière de développement plurimodal des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud entre le col du Fréjus et la Méditerranée.

- **Le projet d'un Traité du Quirinal**

Le Traité du Quirinal est un accord en préparation avec l'Italie qui, bien qu'avec un parcours et de contenus différents, s'inscrit dans le processus de renforcement de liens bilatéraux dans le contexte européen, comme cela a été le cas pour le Traité de Aix-La-Chapelle³⁸ signé le 22 janvier 2019 avec l'Allemagne.

La lettre de mission du Président Macron et la lettre de mission du Président du Conseil des ministres italien de l'époque, M. Paolo Gentiloni, au groupe de haut niveau chargé de sa préparation et rédaction, saisissaient parmi les priorités à étudier les questions relatives :

- Aux coopérations économiques, industrielles et d'innovation ;
- A l'éducation, à la culture, à la recherche et l'enseignement supérieur.

Le Groupe de travail de haut niveau s'est réuni pour la première fois le 16 février 2018, à Rome. Il était composé par Sylvie Goulard, Pascal Cagni et Gilles Pécout, pour la France, et par Paola Severino, Franco Bassanini et Marco Piantini pour l'Italie. Le but était de finaliser le texte du Traité à l'occasion du sommet franco-italien prévu en Italie au second semestre 2018. Dans le nouveau cadre politique italien qui a suivi les élections du 4 mars 2018, ce terme a été reporté et les travaux se sont arrêtés.

Le renforcement de la coopération avait trois objectifs:

- La hiérarchisation de l'existant, et donc un recadrage des coopérations et une mise en évidence des priorités et des activités à renforcer ;
- La définition de solutions à des questions considérées comme en suspens, à partir des questions ponctuelles et techniques dans de différents secteurs, par exemple, dans le domaine de la coopération universitaire et des diplômes ;
- La proposition de méthodes nouvelles de travail, et ultérieurement de relations, qui combinent la coopération institutionnelle au sommet de l'exécutif et du législatif, une coopération des administrations nationales en lien avec l'administration européenne avec des formations communes et des échanges, et enfin et surtout une implication des sociétés civiles.³⁹

³⁸ https://www.diplomatie.gouv.fr/IMG/pdf/traite.aix-la-chapelle.22.01.2019_cle8d3c8e.pdf

³⁹ Audition à la Commission des Affaires européennes de l'Assemblée nationale, le 14 juin 2018, de Gilles Pécout, recteur de l'Académie de Paris, membre du groupe de travail franco-italien sur le traité du Quirinal, et de Marc Lazar, professeur à Sciences Po.

Au début des travaux du groupe de haut niveau, un chapitre spécifique pour la dimension frontalière n'avait pas été évoqué. Ces différents thèmes et approches concernaient aussi des questions ponctuelles frontalières ; mais, dans les deux priorités d'étude, d'autres thèmes comme les transports et les infrastructures n'étaient pas présents.

Entre la France et Monaco⁴⁰

- **La Commission de Coopération entre la Principauté de Monaco et la République française**

Co-présidée par le Secrétaire général du Ministère de l'Europe et des affaires étrangères, et par le Ministre d'Etat de la Principauté de Monaco, cette commission est la clef de voûte de la relation bilatérale très intense entre la France et Monaco. Les sujets traités sont : le processus de rapprochement avec l'UE engagé par Monaco, la coopération en matière sanitaire, les dossiers économiques d'intérêt commun, ou encore les questions internationales.

- **La Commission locale transfrontalière de coopération franco-monégasque**

Cette commission a été créée en 2005 et réactivée en 2013. Elle a pour vocation de traiter les questions pratiques de voisinage entre la Principauté et la France (transport ; déchets, aménagement et environnement ; affaires sociales, réglementation...) dans l'esprit de la « communauté de destin » entre les deux pays. (Extrait document officiel)

Il existe par ailleurs deux autres dispositifs franco-monégasques : la Commission bilatérale de suivi de la convention de sécurité sociale (enjeux sanitaires), et la Commission mixte sur la fiscalité (suivi de la convention fiscale de 1963 et notamment du partage de la TVA).

4.3 Les actions de coopération à l'échelle locale

4.3.1 La coopération entre le Parc National du Mercantour et le Parco naturale Alpi Marittime

L'ensemble formé par le Parc national du Mercantour et le Parc naturel Alpi Marittime, sur la frontière franco-italienne, représente un territoire de 96 500 ha (68 500 en France et 28 000 en Italie) qui s'étire sur près de 80 km entre le Département des Alpes de Haute-Provence, celui des Alpes-Maritimes en France et la Province de Cuneo en Italie.

Les deux espaces naturels partagent une frontière commune de près de 33 km. Le site concerne 28 communes françaises et 4 italiennes. Présentant une unité géographique cohérente, l'ensemble recouvre les deux versants du massif de l'Argentera-Mercantour qui constitue la chaîne la plus méridionale des Alpes françaises et italiennes. Ils accueillent un million de visiteurs annuels.

La coopération particulièrement avancée entre les deux parcs concerne de nombreux domaines : tourisme durable, sentiers transfrontaliers, signalétique et communication commune, éducation et formation, coopération scientifique, etc. L'introduction des Plans intégrés transfrontaliers dans le programme Alcotra 2007-2013 a permis d'approfondir et de renforcer cette dynamique de coopération.

De plus, afin d'offrir un cadre juridique stable à ces actions, les deux parcs se sont constitués en Groupement européen de coopération territoriale (GECT). Ainsi, le premier parc naturel européen a vu le jour le 23 mai 2013, après 30 ans de coopération transfrontalière et 26 ans de jumelage.

4.3.2 EUROGIN, la coopération entre les chambres de commerce

EUROGIN est un Groupement Européen d'Intérêt Economique (GEIE) créé en 1994 par les Chambres de Commerce de Cuneo, Imperia et Nice. Son objectif est de favoriser l'intégration économique, culturelle et scientifique par le développement des flux transfrontaliers et par la promotion commune de son image aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur de la région transfrontalière.

⁴⁰ Ensemble des traités et accords bilatéraux entre la Principauté de Monaco, la France et l'Italie: <https://www.gouv.mc/Action-Gouvernementale/Monaco-a-l-International/Les-accords-et-Traites/Traites-et-accords-bilateraux/Themes/Traites-bilateraux-avec-la-France>

Aujourd'hui, le GEIE regroupe les membres suivants: la chambre de commerce italienne Nice, Sophia Antipolis, Côte d'Azur, la chambre de commerce d'Alessandria, l'autorité portuaire de Savone Vado, la commune de Cuneo et l'Union des chambres de commerce du Piémont.

4.3.3 CCI ALPMED

Créée en 2006, l'association à but non lucratif belge basée à Bruxelles, CCI ALPMED est un laboratoire d'idées et de projets réunissant les chambres de commerce des régions italiennes et françaises suivantes : Auvergne-Rhône-Alpes ; Corse ; Ligurie ; Piémont ; Région Sud-Paca ; Sardaigne et Vallée d'Aoste. L'objectif de l'association est de créer un espace économique partagé capable de générer une réelle opportunité de développement pour les entreprises locales.

4.4 Le positionnement européen et international des métropoles de Nice, Monaco, Gênes et de Turin

4.4.1 Le positionnement européen et international de la Métropole Nice Côte d'Azur

Au **niveau européen**, la métropole Nice Côte d'Azur est impliquée dans différents réseaux thématiques de représentation des intérêts.

Santé/social

La Métropole est membre du réseau « AGE Platform Europe », réseau européen d'organisations à but non lucratif de/et pour les personnes de plus de 50 ans qui vise à exprimer et promouvoir les intérêts des 190 millions de citoyens de plus de 50 ans dans l'Union européenne et à sensibiliser sur les questions qui les concernent le plus.

Elle est membre de la Convention européenne sur le changement démographique (CECD). L'association poursuit un objectif pédagogique, scientifique et philanthropique : aider les autorités européennes locales, régionales et nationales ainsi que toute institution intéressée à promouvoir des solutions innovantes pour créer une société adaptée à tous les âges, pour faire face au vieillissement de la population européenne.

Elle fait partie de l'ECH alliance, organisation à but non lucratif qui facilite les connexions internationales multipartites autour des écosystèmes, en favorisant le changement durable et la perturbation dans la prestation des soins de santé et sociaux.

Elle est membre de l'EIT Health, réseau qui rassemble les principales sociétés de soins de santé de plusieurs secteurs industriels, les centres de recherche publics et privés et les meilleures universités pour créer un réseau puissant de partenaires ayant une mission claire: accélérer l'entrepreneuriat et l'innovation en matière de vie saine et de vieillissement actif avec de nouvelles opportunités et ressources, au bénéfice de tous les citoyens.

Elle participe au partenariat européen d'innovation pour un vieillissement actif et en bonne santé (EIP on AHA), initiative pilote lancée par la Commission européenne pour encourager l'innovation dans le domaine du vieillissement actif et en bonne santé.

Mobilité

La Métropole participe à l'association des véhicules électriques routiers européens (AVERE) qui a pour objectif de favoriser et promouvoir l'acquisition et l'utilisation des véhicules électriques et hybrides, notamment en stimulant et accompagnant le déploiement de la mobilité électrique auprès des collectivités locales et des entreprises. Elle rassemble les acteurs de l'écosystème de la mobilité électrique, dans les domaines industriel, commercial, institutionnel ou associatif.

Elle participe à l'Union Internationale des Transports Publics (UITP), association internationale portant sur la mobilité urbaine durable. C'est le seul réseau mondial réunissant tous les acteurs du transport public et tous les modes de transports durables.

Développement économique

Le Centre européen des entreprises innovantes (CEEI) de la Métropole est labellisé par le réseau European Business Network (EBN) qui assure la promotion et développement des centres d'innovation et d'affaires dédiés aux PME innovantes, en Europe.

Environnement, énergie

La Métropole est membre du réseau Energy Cities, association européenne des autorités locales en transition énergétique. L'association a été créée en 1990 et représente maintenant plus de 1000 villes dans 30 pays.

Recherche et innovation

La Métropole est membre du Réseau Européen des Laboratoires Vivants (ENoLL), fédération internationale des Living Labs référencés en Europe et dans le monde entier.

Gouvernance urbaine

La Métropole est membre d'Eurocities, réseau des grandes villes européennes dont les membres sont les élus locaux et municipaux des grandes villes européennes. Au travers de six forums thématiques, d'un large éventail de groupes de travail, de projets, d'activités et d'événements, Eurocities offre aux membres une plate-forme pour partager leurs connaissances et échanger des idées. L'objectif est de renforcer le rôle des gouvernements locaux dans la gouvernance à plusieurs niveaux.

Sécurité urbaine

La Métropole participe au Forum européen pour la sécurité urbaine (EFUS), réseau européen d'autorités locales et régionales consacré à la sécurité urbaine. Il rassemble près de 250 villes et régions de 16 pays.

De plus, elle coordonnera le nouveau partenariat de l'Agenda urbain de l'Union européenne dédié à la sécurité urbaine et sera appuyée dans sa mission par EFUS. Seront membres du partenariat les villes de Bruxelles, Madrid, Helsinki, Riga, Mechelen, Lille, l'union des communes italiennes de Romagna Faentina, la région Toscane, Torun en Pologne, le Ministère des transports de la République Tchèque, le Ministère de la construction et de l'aménagement du territoire de la Hongrie, ainsi que la Banque européenne d'investissement. L'objectif de ce partenariat pour la sécurité urbaine sera de faire travailler ensemble les autorités locales, les Etats membres et les institutions européennes pour affirmer la place des villes dans la politique de sécurité en Europe, renforcer le partage de connaissances et l'échange de bonnes pratiques, proposer des évolutions législatives et de nouveaux cadres de financement au niveau européen.

Dimension euro-méditerranéenne

Sur le plan international, la Métropole préside le réseau Euromed dont l'ambition est d'initier un dialogue concret et interactif entre les villes des rives nord, sud et est de la Méditerranée, afin de concrétiser des projets, actions et programmes entre ses membres, en s'inscrivant dans une démarche institutionnelle.

La métropole est également membre de l'Agence des Villes et Territoires Méditerranéens Durables (AVITEM). Créée en 2012, à la suite de la conférence ministérielle de l'Union pour la Méditerranée de Strasbourg sur le développement urbain durable, AVITEM est un Groupement d'Intérêt Public (GIP) qui associe l'Etat (Commissariat Général à l'Egalité des Territoires, Ministère de l'Europe et des Affaires Étrangères), des collectivités territoriales (Région SUD-Provence-Alpes-Côte d'Azur et Métropole Nice-Côte d'Azur) ainsi que l'Etablissement public d'aménagement Euroméditerranée.

La Métropole participe à l'Université euro-méditerranéenne (EMUNI) créée en 2008 et devenue une institution internationale qui rassemble les connaissances et l'expérience des pays euroméditerranéens et contribue ainsi de manière significative à la création d'un système unifié, espace intégré euro-méditerranéen de l'enseignement supérieur et de la recherche.

Dimension internationale

La ville de Nice est par ailleurs jumelée avec les villes suivantes :

- Alicante (Espagne), depuis 1968
- Bruges (Belgique), depuis 1954
- Cuneo (Italie), depuis 1964
- Edinbourg (Royaume-Uni), depuis 1958
- Gdansk (Pologne), depuis 1999
- Houston (Etats-Unis), depuis 1973
- Locarno (Suisse), depuis 1954
- Miami (Etats-Unis), depuis 1963
- Nuremberg (Allemagne), depuis 1954
- Rio de Janeiro (Brésil), depuis 1978
- Sorrente (Italie), depuis 1963
- Szeged (Hongrie), depuis 1969
- Thessalonique (Grèce), depuis 1984
- Venise (Italie), depuis 1954
- Yalta (Ukraine), depuis 1960

4.4.2 Le positionnement européen et international de la Principauté de Monaco

Au niveau européen, Monaco fait partie de la zone Euro mais n'est pas membre de l'Union européenne. Cette spécificité ne l'empêche pas de prendre part au développement du continent et de tisser des liens étroits avec de nombreux pays européens. L'Etat monégasque a toutefois établi avec l'UE des relations permanentes en accréditant un Ambassadeur à Bruxelles en 1999. La Principauté de Monaco est officiellement engagée, depuis le 18 mars 2015, dans des négociations avec l'Union européenne (UE) dans le but d'obtenir un accord équilibré qui permette, une participation la plus large possible, au marché intérieur de l'UE, tout en respectant les intérêts essentiels vitaux de la Principauté, compte-tenu de ses dimensions territoriales, démographiques et économiques.

En 2004, Monaco est devenue Etat membre du Conseil de l'Europe marquant ainsi la volonté de la Principauté de conformer le droit monégasque aux normes qui touchent aux droits de l'Homme, et au respect des libertés individuelles, tout en respectant ses spécificités qui unissent sa communauté.

Au niveau international, la voix de la Principauté de Monaco porte au travers des actions et des visites officielles de son Souverain, le Prince Albert II, en particulier dans le domaine du développement durable. Monaco est très sollicitée au sein d'instances internationales comme l'ONU (dont elle est membre depuis 1993) ou le Forum mondial sur l'Eau, sur des thèmes comme le changement climatique, la préservation des espèces et des océans. Dans le cadre de l'agenda ONU sur les objectifs de développement durable (ODD), l'ODD n°14 sur la préservation des océans a été suggéré par Monaco. Ce message est porté par 2 entités : le gouvernement et par la Fondation Prince Albert II de Monaco.

La Principauté de Monaco dispose d'un réseau d'ambassades et de consulats, est présente dans de nombreuses conférences internationales, adhère à de nombreux organismes officiels et a signé de multiples conventions bilatérales afin d'affirmer sa souveraineté au niveau international.

Monaco dispose par ailleurs d'un modèle de développement économique qui respecte les exigences internationales en matière de transparence fiscale et d'équité prônées par l'OCDE⁴¹.

⁴¹ Source : Gouvernement princier, Principauté de Monaco

4.4.3 Internationalisation économique de Turin et Gênes

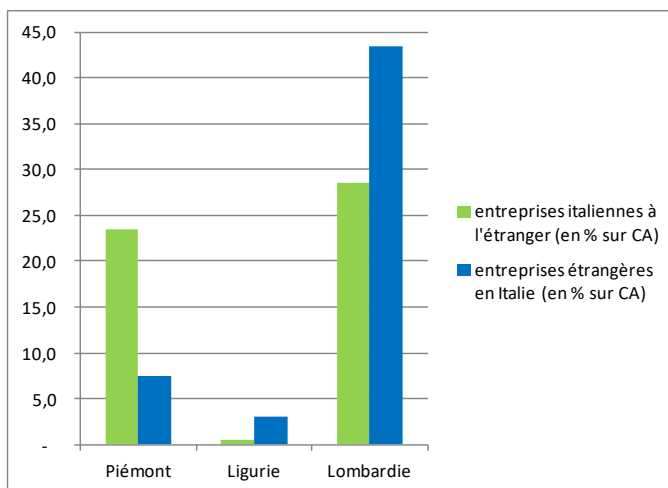
Le Piémont et la Lombardie contrôlent ensemble **presque la moitié de l'activité des entreprises italiennes à l'étranger évaluée par le chiffre d'affaires**, ce qui confirme le rôle central du nord-ouest dans le système italien.

Les sièges légaux des entreprises étrangères pour l'ensemble du pays s'installent de préférence à Milan (44%), mais le triangle industriel avec **Turin et Gênes** accueille dans son ensemble **la moitié** de toutes les entreprises étrangères en Italie.

Le Piémont détient le contrôle d'un nombre important d'entreprises italiennes à l'étranger, par chiffre d'affaires, presque autant que la Lombardie. **La Ligurie**, par contre, est moins vouée à l'international que les piémontais, qui travaillent à 37% pour exporter (Lombardie > 40%).

Malgré ce retard de la Ligurie qui dispose cependant d'un port d'envergure internationale, ces espaces frontaliers de la France sont pleinement insérés dans le marché unique et dans la mondialisation.

Ne disposant pas de données sur les échanges de proximité (ISTAT et INSEE fournissent seulement les statistiques de l'import régional vers l'ensemble de l'autre pays, on peut toutefois remarquer un dynamisme piémontais dans les échanges et une capacité ligure réduite dans ce domaine. **La France est le premier partenaire commercial du Piémont** (suivie de l'Allemagne) : ce dernier importe de la France pour 4 milliards d'euros et exporte pour environ 5 milliards d'euros, **soit quelque 13% de l'ensemble de l'export italien vers la France**. Les montants concernant **la Ligurie sont plus modestes**, environ 700 millions en export et 500 millions en importations. Elle assure seulement 1,8% de l'export italien vers la France.



Pour la Ligurie, la France est le deuxième pays d'exportation, après l'Allemagne. La France est devancée pour les importations par d'autres Pays, notamment l'Allemagne, la Chine, les Etats Unis : ce sont les effets de son activité portuaire.⁴²

Politiques publiques italiennes

En Italie, certaines politiques publiques sont orientées à l'international. Gênes, Turin et l'ensemble des territoires ont des stratégies d'internationalisation (Torino Internazionale, Liguria International, programme « Sprint »). Les ports et les aéroports, les entreprises et les universités se positionnent à l'international, par des projets européens, des collaborations et des conventions.

De 2002 à 2016, **l'Associazione Torino Internazionale**, composée des collectivités territoriales et pilotée par la Commune de Turin, a contribué au processus d'internationalisation dans la coordination et l'impulsion des politiques publiques, et a produit un rapport en 2015 sur les résultats obtenus⁴³. Les stratégies internationales de la ville font toujours l'objet de travaux de promotion et réflexion. Le Forum des villes de la *Railway Silk Road* (Belt and Road Initiative) s'est réuni pour la première fois à Turin en 2015.

⁴² Données Istat et Insee. Voir aussi *Secondo rapporto sulle relazioni economiche tra le regioni francesi e italiane dell'AlpMed*, Camera di Commercio di Torino, 2010 <https://goo.gl/JYeqBr>

⁴³ Istituto per la Ricerca Sociale, *Internazionalizzazione dell'area metropolitana di Torino*, Turin 2015

L'approche internationale a été capable de réunir les forces des territoires pour la candidature, réussie en 2014, du **Paysage viticole du Piémont : Langhe-Roero et Monferrato** au patrimoine mondial de l'Unesco.

Sur impulsion d'un projet national - S.I.S.Te.M.A." du Ministère italien de l'Équipement - la Commune de Cuneo s'est dotée d'un document de stratégie transfrontalière (*Cuneo come porta transfrontaliera*), qui était axé sur le doublement du tunnel routier de Tende et sur les stratégies d'accompagnement et de développement économique.

Le document envisageait des projets de diffusion des deux langues, de coopération dans les services aux entreprises, pour la complémentarité des aéroports et de la ligne ferroviaire, pour la durabilité du trafic dans la Vallée de la Roya⁴⁴.

Les politiques publiques sur l'internationalisation restent **plutôt axées sur la dimension globale** et européenne et **moins sur le transfrontalier**.

Les collectivités de proximité et les provinces – qui étaient des organes en crise depuis des décennies – ont eu une approche plus volontariste sur le transfrontalier, comme en témoigne un certain nombre de documents et de rencontres, dont l'hypothèse d'un territoire transfrontalier Nice-Vintimille-Cuneo ou le **GECT Parc européen / Parco europeo Alpi Marittime Mercantour**.

Par rapport aux communes, aux entreprises et aux entités de formation supérieure, le rôle des deux Régions et de l'Etat italien a été moins proactif et s'est plutôt concentré sur la mise en œuvre des politiques européennes ou intergouvernementales : par exemple en matière **environnementale** (la Convention RAMOGE pour la protection du littoral, la Convention Alpine), les programmes **Interreg**, la coopération en matière de **police et de douane** (Accord de Chambéry de 1997, Accord de Prüm de 2005, Accord franco-italien de 2012). D'autre part, certaines directions de l'Etat et des Régions soutiennent l'internationalisation en tant que moteur de développement et de modernisation : par exemple dans le domaine de l'innovation industrielle, ou encore dans la culture et la formation.

Le programme ESABAC, mis en place par l'Etat français et l'Etat italien, est un parcours d'études et de délivrance simultanée du baccalauréat français et de l'Esame di Stato italien, et se réalise depuis 2009 dans des lycées à section binationale, visant un niveau de connaissance linguistique de niveau européen B1.

En 2018, 30 000 étudiants sur l'ensemble de l'Italie ont été concernés dans 240 lycées. Au Piémont et en Ligurie on dénombre **57 lycées ESABAC**, dont 7 dans la Province de Imperia et 9 dans la Province de Cuneo. Sept lycées ESABAC existent à Nice⁴⁵. Il représente pour les nouvelles générations un potentiel de coopération économique et productive, mais aussi culturelle et, en général, européenne.

Dans leur ensemble, les politiques d'internationalisation ont privilégié une approche d'initiative interne, avec un rôle prépondérant des entreprises, plus sur le plan mondial et européen que sur le transfrontalier.

La vocation à l'international des territoires italiens

Enfin, il faut examiner la perception du positionnement international de ces territoires. S'il y a, d'un côté, l'impression d'être des « provinciaux », éloignés des capitales plus importantes, les territoires de Cuneo, les villes de Turin et Gênes ont vu mûrir une conscience plus mondialisée et assertive.



⁴⁴ Comune di Cuneo, *Cuneo come porta transfrontaliera tra il sistema territoriale del Piemonte meridionale, il territorio di Nizza e l'arco ligure*, Cuneo 2007

⁴⁵ Décret n° 2014-1210 du 20 octobre 2014 portant publication de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne relatif à la double délivrance du diplôme du baccalauréat et du diplôme de l'Esame di Stato, signé à Rome le 24 février 2009.

Il y a un **sentiment de rayonnement international** en raison des Jeux Olympiques de 2006 ainsi que du rôle de Fiat et des entreprises. Des **Prix Nobel** sont nés en Ligurie et au Piémont : Rita Levi Montalcini (Torino, où a aussi étudié Salvatore Edoardo Luria), Giulio Natta (Porto San Maurizio / Imperia), Riccardo Giacconi (Gênes). Les années du terrorisme des années 70 ont vu l'émigration des fils de familles aisées, pour en assurer la protection : on y retrouve des personnages qui se situent aujourd'hui dans l'imaginaire collectif de ces territoires, comme Sergio Marchionne et Carla Bruni.

Avec l'esprit d'entreprise qui anime ces territoires, il s'agit **une attitude et d'une vocation qui encouragent l'investissement à l'étranger**, également de proximité, et qu'on retrouve par exemple dans la présence italienne dans l'immobilier en Côte d'Azur et à Monaco ou dans les transports dans la Vallée de la Roya. On le constate également dans la disponibilité italienne à l'apprentissage de la langue française, qui se manifeste en particulier dans les zones de proximité avec la France : les lycées italiens qui ont adhéré au programme ESABAC sont en effet plus nombreux qu'en France (240 contre 66 en 2017).

ANNEXES

Analyse de la prise en compte du transfrontalier dans les documents de planification

1.1 Prise en compte du transfrontalier dans les documents de planification sur le versant français

Commune	Nice	Menton	Contes	Antibes	Cannes	Grasse
Intercommunalité	Métropole Nice Côte d'Azur	Communauté de la Riviera Française (CARF)	CC Pays des Paillons	CA Sophia Antipolis (CASA)	CA Pays de Lérins	CA Pays de Grasse
Intercommunal	PLU Métropole Nice Côte d'Azur voté le 21 décembre 2018	SCOT de la CARF en cours de révision	SCOT du Pays des Paillons approuvé le 28 septembre 2011 – actuellement en cours de révision	SCOT de la CA Sophia Antipolis en cours de révision depuis le 11 juillet 2011	SCOT'Ouest des Alpes- Maritimes en cours d'élaboration depuis 2016	
Départemental	Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes approuvée le 2 décembre 2003					
Régional	SRDEII PACA adopté le 17 mars 2017					
	SRADDET PACA en cours d'élaboration					

Niveau intercommunal

PLU Métropole Nice Côte d'Azur :

Le PLU de la métropole Nice Côte d'Azur (PLUm) a été arrêté fin 2018. Les documents ici analysés sont des documents de travail (version de septembre 2016).

Dans le diagnostic territorial du PLUm, la dimension transfrontalière n'est pas directement évoquée sauf pour décrire la localisation frontalière de la métropole Nice Côte d'Azur avec l'Italie et la Principauté de Monaco.

La proximité de la frontière italienne et de Monaco fait de l'accessibilité internationale du territoire un enjeu primordial. L'une des principales orientations du PLUm est d'affirmer la dimension internationale de la métropole Nice Côte d'Azur en positionnant la métropole azuréenne comme partie prenante d'un système transfrontalier et en renforçant les partenariats (habitat, déplacements) vers l'Italie et la Principauté de Monaco ; il s'agit également de permettre la réalisation de la « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » (LNPCA), en concertation avec les communes concernées, ainsi que la liaison vers l'Italie, notamment la Ligurie et le Piémont. Le PLUm envisage également la création de logements pour les travailleurs frontaliers travaillant à Monaco.

Schéma Métropolitain de Développement Economique d'Innovation et d'Internationalisation (SMDEII) de la Métropole Nice Côte d'Azur

Le SMDEII est la stratégie de développement économique de la Métropole Nice Côte d'Azur votée en juin 2017. Cette stratégie entend être une déclinaison métropolitaine du Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) 2017-2021 de la Région Sud- Provence-Alpes-Côte d'Azur. Ce document, qui cadre la politique économique métropolitaine jusqu'en 2020, permet d'affirmer les spécificités métropolitaines et les segments différenciants de son activité économique sur la scène nationale et européenne. Le document est structuré en quatre parties principales :

- 1. L'innovation et la smart city comme moteurs du développement économique de la Métropole Nice Côte d'Azur;
- 2. De grands projets au service de l'ambition métropolitaine;
- 3. De nouvelles dynamiques universitaires et entrepreneuriales au service d'un écosystème performant;
- 4. Des stratégies d'attractivité et de coopération territoriale renouvelées

Ce quatrième axe comprend des pistes d'actions pour améliorer le développement international (« Nice World ») et transfrontalier :

- La stratégie de marketing territorial (et rôle de la maison de la Métropole à Paris) avec les objectifs suivants : construire une gouvernance économique métropolitaine public-privé ; développer une stratégie de marque en fédérant les acteurs ; exporter une image valorisante de la Métropole en France et dans le monde.
- La convention cadre de coopération franco-monégasque en matière d'innovation numérique et de développement économique avec les objectifs suivants : constituer une liaison numérique permanente et sécurisée entre les deux entités territoriales ; renforcer l'attractivité numérique autour de ces deux territoires ; améliorer la qualité des déplacements de l'axe routier Métropole NCA / Monaco.
- La coopération transfrontalière avec les objectifs suivants : résoudre des problèmes communs recensés conjointement dans les régions frontalières ; améliorer le processus de coopération pour un développement harmonieux de l'Union européenne ; exploiter le potentiel inutilisé des zones frontalières
- Le réseau des villes Euromed avec les objectifs suivants : valoriser le patrimoine commun de savoir-faire et de connaissance des villes membres ; développer des échanges d'expériences et des projets de coopération économique ; proposer des stratégies et des actions pour contribuer au rayonnement du réseau
- Une coopération internationale multi-partenariale avec les objectifs suivants : accentuer le rayonnement et la visibilité internationale du territoire métropolitain ; fédérer les acteurs locaux vers une stratégie de relations internationales partagée ; tisser des liens économiques solides et attirer de nouveaux investisseurs
- Favoriser les collaborations internationales en formation en stimulant la création de programmes intégrés avec des partenaires étrangers de haut niveau
- Partenariats européens et internationaux afin d'identifier des solutions communes et innovantes dans des domaines tels que le développement urbain durable, le développement des relations économiques, la sécurité, la mise en réseau des PME...
- Innovative City, le salon international de l'innovation urbaine avec comme objectifs : présenter des solutions numériques déjà opérationnelles dans les territoires ; apporter un éclairage sur des programmes internationaux à fort potentiel de développement ; faire de Nice un carrefour de références des dernières innovations urbaines.

SCOT de la CARF

Dans la version de travail du diagnostic territorial, le territoire de la CARF est décrit comme s'inscrivant au cœur d'un espace transfrontalier franco-italo-monégasque, la Riviera méditerranéenne. Une partie décrit le processus d'élaboration d'un projet de territoire transfrontalier qui a débuté par la signature d'un "protocole d'intention sur la coopération transfrontalière de proximité" entre les maires de Menton et de Vintimille en 1991. Puis un périmètre d'étude est ébauché à l'échelle transfrontalière

en 1993 avec la création du Syndicat Intercommunal pour le Développement Local Transfrontalier, s'étendant de Villefranche-sur-Mer à la frontière et qui mène une réflexion dans un cadre informel avec les communes italiennes frontalières. Les relations se sont accélérées avec la création en 2002 de la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française autour de Menton. Cependant, il est indiqué qu'il n'existe pas sur ce périmètre transfrontalier de structure commune de concertation technique ou politique, ni d'outil de gestion ou de planification commune. Quelques projets transfrontaliers sont néanmoins recensés :

- coopération interhospitalière entre Menton et la province d'Imperia
- projet LiRiCa (amélioration dans la gestion de l'offre en matière de transports publics transfrontaliers)
- captage d'eau douce en milieu marin au large de la Côte

De plus, le diagnostic indique que le territoire des Alpes-Maritimes s'est peu investi sur les problématiques transfrontalières outre quelques démarches universitaires ou régionales ponctuelles effectuées à ce sujet et quelques travaux dans le cadre de programmes européens.

Un point concerne le comportement démographique du territoire transfrontalier franco-italo-monégasque, un autre sur le marché de l'emploi transfrontalier (« Monaco constitue un territoire pourvoyeur de cohortes quotidiennes de travailleurs frontaliers attirés par un emploi mieux rémunéré »), une partie sur les principales caractéristiques des provinces italiennes et de la Principauté de Monaco.

Dans la partie perspective et enjeux, la coopération transfrontalière avec Monaco est marquée par la dissymétrie institutionnelle qui existe entre la Principauté et les territoires français voisins. « Le territoire du SCoT a ceci de particulier qu'il est privé de son cœur économique : Monaco. Il est donc évident que la cohérence du territoire passe par des stratégies concertées dont les modalités restent à imaginer. »

Dans la partie « les grands secteurs d'activité du SCoT », un passage concerne le tourisme estival et le classement au patrimoine mondial de l'UNESCO du Parc naturel européen Alpi Marittime – Mercantour. Le passage dédié à l'économie fait le constat de l'évasion commerciale importante vers Nice, Monaco et l'Italie. Les habitants du territoire du SCoT se rendent en Italie pour y acheter des biens alimentaires ou des équipements. Ceux qui travaillent à Monaco y réalisent également des achats. Par ailleurs, de nombreux commerçants italiens viennent sur les marchés de Breil-sur-Roya, Tende, ou à Menton pour des produits moins chers ou plus faciles à acheter (médicaments).

Dans la partie « Activités économiques structurelles », il est souligné que la filière-bois énergie a de nombreuses difficultés à se développer car elle souffre d'une concurrence italienne forte (stockage, quantité, transport).

Parmi les projets transfrontaliers évoqués, à noter que le projet de liaison télécom publique en fibre optique entre la Trinité et Monaco est considéré comme stratégique pour le territoire de la CARF.

Concernant l'accessibilité, l'aéroport de Gênes situé à 170 km de Menton (2h15 de route) est considéré comme un atout pour le territoire du SCOT. Concernant le réseau de transport, la route RD 6204 est considérée comme un axe de transit « italo-italien » pour se rendre de Cuneo à Vintimille par la vallée de la Roya. La gare de Menton est desservie par la ligne de TER Nice-Monaco-Vintimille ; les gares de Breil-sur-Roya, de Fontan – Saorge, de La Brigue et de Tende sont desservies par des trains TER PACA qui effectuent des liaisons entre les gares de Nice-Ville et celle de Tende. Elles sont également desservies par des trains italiens circulant entre Vintimille et Cueno.

Un chapitre concerne la planification spatiale sur le versant italien. Le territoire du SCOT est comparé aux provinces de Cuneo et d'Imperia.

SCOT du Pays des Paillons

Le SCOT du Pays des Paillons a été adopté en 2011. Ce territoire se situe entre la CARF et la Métropole Nice Côte d'Azur. La dimension transfrontalière est pratiquement inexistante dans le rapport de présentation.

Dans le document de révision du PADD (septembre 2016): « Le Pays des Paillons est un territoire auquel ses habitants sont très attachés et fidèles, et qui jouit d'une excellente attractivité due à sa position privilégiée à proximité d'importants bassins d'emploi (Principauté de Monaco, métropole Nice Côte d'Azur) pauvres en ressources foncières ». « Le développement envisagé tient à conserver ces caractéristiques fortes : la croissance ne doit pas nuire à la qualité de vie, le territoire doit rester à taille humaine et privilégier les relations de proximité, le Pays des Paillons doit préserver ses relations avec le littoral (Nice, Monaco) comme avec la montagne (Mercantour), avec les territoires voisins de l'est (vallées de la Bevera et de la Roya, l'Italie plus loin) comme de l'ouest (plateau de Levens puis, au-delà, la vallée du Var), dans un rôle de trait d'union revendiqué. ».

Le Pays des Paillons constitue, en raison de la qualité de vie qu'on y trouve, un choix prisé d'installation pour des actifs travaillant dans les pôles d'emploi du littoral (Nice et Monaco, principalement). Le SCOT doit favoriser le développement de transports collectifs pour desservir Nice, Monaco et la Riviera.

Dans le document de révision relatif au commerce (octobre 2015), il est indiqué que « le pays des Paillons bénéficie de la proximité de la conurbation littorale de Cannes à Monaco, fortement dotée en implantations commerciales de premier rang. »

SCOT de la CA Sophia Antipolis

Le SCOT de la CASA a été adopté en 2008. Il est actuellement en cours de révision. Son territoire se situe à l'ouest de la Métropole Nice Côte d'Azur. Dans le rapport de présentation du SCOT de 2008, l'Italie est considérée comme le premier pays émetteur de clientèle touristique étrangère en nombre de séjours (24%) devant le Royaume-Uni (20%). Le reste du document ne comporte aucune autre mention au transfrontalier, à l'Italie ou à Monaco.

Niveau départemental

Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes

Dans le document approuvé en 2003, la partie concernant l'aménagement du Port de Nice évoque le projet d'un service régulier de cabotage maritime à l'échelon régional, qui desservirait les ports italiens (Gênes, La Spezia, Livourne) et espagnols (Barcelone, Valence).

Concernant le renforcement du rôle des voies ferrées, le doublement du tronçon de voie italienne est prévu vers 2005 à l'Est du département.

Dans la partie « Assurer les grandes liaisons routières et autoroutières » il est indiqué que les relations avec les Alpes du nord françaises et italiennes sont assurées par les routes nationales 85, 202 et 204 qui permettent également de desservir le Haut-Pays. De plus « Toutes les dispositions seront prises pour éviter qu'un trafic de poids lourds international ne s'implante dans la vallée de la Roya : d'autres itinéraires pour le transit longue distance sont préférables, notamment par des autoroutes italiennes dont le bouclage reste à assurer, par les percées alpines du nord et par les lignes ferroviaires. »

Dans la partie « Développement de l'Université de Nice », il est indiqué que l'observatoire de la Côte d'Azur, avec le projet franco-italien Virgo, renforcera son activité scientifique et affirmera sa position de leader national pour l'interférométrie et sa compétence dans le domaine de la gravitation. Plusieurs implantations universitaires devraient être créées ou renforcées à moyen ou long terme : à Menton, il convient d'exploiter la situation géographique de la ville située au centre d'une région transfrontalière. L'IUT doit être renforcé avec la perspective d'y accueillir des étudiants français et italiens.

Dans le chapitre « La coopération des collectivités », une partie est consacrée à la coopération transfrontalière :

« La position frontalière des Alpes-Maritimes implique des réflexions spécifiques portant sur des territoires situés de part et d'autre de la frontière avec l'Italie ainsi qu'avec la principauté monégasque. Les périmètres de ces territoires varient en fonction de l'échelle des questions abordées parmi lesquelles l'harmonisation des politiques de transports et la gestion des services publics locaux revêtent une importance particulière. Dans le domaine de la coopération transfrontalière, les services déconcentrés de l'Etat ont pour mission de favoriser les initiatives prises par les collectivités territoriales et, notamment, de permettre la mise en œuvre de projets au bénéfice des populations des bassins concernés ainsi que de faciliter l'information réciproque des collectivités de ces bassins sur les diagnostics et orientations concernant l'aménagement des territoires.

Par ailleurs, l'université doit jouer un rôle majeur dans la coopération transfrontalière : elle encouragera l'apprentissage des langues, l'harmonisation des programmes, les échanges scolaires et les formations franco-italiennes dans les domaines d'intérêt commun. »

Niveau régional

Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII) de la Région Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur

L'élaboration du SRDEII s'est faite en concertation avec les régions frontalières de Ligurie et du Piémont ainsi que la Principauté de Monaco afin d'identifier des axes de coopération économiques possibles et d'affermir les liens historiques forts entre ces territoires et la Région PACA.

Dans l'axe 2 : « Bâtir une chaîne de valeur territoriale pour assurer un développement économique équilibré », une partie concerne les principaux axes de développement des différents territoires composant la région. L'un des enjeux est de développer le tourisme et l'économie de proximité et en particulier de développer l'offre touristique en la connectant avec les hauts pays et les régions transfrontalières. Sur les territoires du Pays de Paillon et de la Riviera française, les services aux entreprises sont considérés prioritaires et les enjeux sont de mettre en réseau les différentes activités économiques, au travers de l'aménagement de locaux et de nouvelles infrastructures et en développant les logiques transfrontalières, notamment avec Monaco.

Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) de la Région Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur

Le rapport du SRADDET PACA, arrêté le 18 octobre 2018 et actuellement en cours d'enquête publique, se décline en trois lignes directrices qui comportent des objectifs qualitatifs et quantitatifs pour 2030. On retrouve des éléments stratégiques concernant la Métropole Nice Côte d'Azur dans différentes parties du document.

Ainsi, la ligne directrice 1 « Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional » se décline en un axe 1 « Renforcer le rayonnement du territoire et déployer la stratégie de développement économique » et une orientation 1 « Un territoire connecté et plus accessible au niveau national, européen et international ».

- Cette orientation comporte dans son objectif 1 la volonté de « conforter les portes d'entrée du territoire régional » en améliorant l'accessibilité des aéroports (dont celui de Nice Côte d'Azur) et des ports (dont celui de Nice), en donnant la priorité à l'aboutissement du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) pour améliorer les transports du quotidien et désenclaver l'Est de la région.
- L'objectif 2 « Définir et déployer une stratégie portuaire et fluviale régionale » prévoit l'élaboration d'une stratégie de façade méditerranéenne intégrant les ports dont celui de Nice (liaisons maritimes passagers : Corse, Sardaigne) et l'inscription de l'axe Marseille-Vintimille-Gênes, le long du corridor de fret européen méditerranéen et adossé à ses ports régionaux, dans la politique du Réseau transeuropéen de transports (RTE-T).

Dans l'orientation 2 « Des pôles d'excellence économiques, universitaires, culturels et touristiques porteurs du rayonnement régional » :

- L'objectif 4 « Renforcer les grands pôles économiques, touristiques et culturels » concerne notamment l'accessibilité du territoire métropolitain (ÉcoVallée Plaine du Var, Technopole de Sophia Antipolis, Festival de Cannes, Festival de Juan-les-Pins...) ;
- L'objectif 5 « Définir et déployer la stratégie régionale d'aménagement économique » met la Plaine du Var comme espace à fort potentiel pour le développement économique ;
- L'objectif 6 « Soutenir le rayonnement du territoire en matière universitaire, de recherche et d'innovation » affiche un soutien à l'offre d'enseignement supérieur et à la qualité des sites universitaires comme celui de Nice, encourage la promotion des initiatives relevant du réseau French Tech comme French Tech Côte d'Azur, les projets financés au titre du Programme des Investissements d'Avenir (PIA), les initiatives d'excellence comme IDEX UCA Jedi (Université Côte d'Azur) et la recherche et écosystèmes d'innovation notamment les projets de recherche inscrits au CPER comme l'Institut Méditerranéen du Risque, de l'Environnement et du développement durable (IMREDD) porté par l'Écocampus de l'OIN ÉcoVallée Plaine du Var (université Côte d'Azur).

Dans l'orientation 3 « La dimension européenne de la région confortée au cœur du bassin méditerranéen, des projets collaboratifs renforcés avec les territoires frontaliers », l'objectif 7 « Consolider les liaisons avec les territoires limitrophes et renforcer l'arc méditerranéen » :

- Réaffirme le caractère indispensable de la réalisation du projet de Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA), maillée avec la ligne ferroviaire existante, pour répondre aux multiples défis de la mobilité à l'échelle régionale
- Soutient l'inscription de la liaison Marseille-Vintimille-Gênes sur la carte européenne des corridors RTE-T, cela afin de concrétiser un axe ferroviaire continu reliant Barcelone, Perpignan, Marseille, Nice et Gênes à même de désengorger les infrastructures actuelles et de favoriser le report modal
- Souligne que l'importance des fréquences sur la liaison Nice-Italie (80 trains par jour) ne doit pas occulter la nécessité d'évoluer vers plus de services directs traversant à Vintimille afin d'améliorer la compétitivité du ferroviaire sur un axe où le report modal est essentiel pour délester l'autoroute A8 et valoriser la chalandise potentielle de l'aéroport de Nice.
- Précise que la ligne de la vallée de La Roya (Breil-Tende sur la ligne Cuneo-Vintimille) fait l'objet d'une régénération visant à assurer la pérennisation de la desserte indispensable à son désenclavement, notamment pour son développement touristique et pour le maintien des services interrégionaux Piémont-Ligurie permettant accessoirement d'assurer des liens internationaux franco-italiens.
- Il est également précisé dans cet objectif que le SRADDET a vocation à définir les voies et axes qui constituent des itinéraires d'intérêt régional à travers le Schéma des itinéraires d'intérêt régional (SIIR). Ce dernier participe à un système coordonné de liaisons routières, cyclables et ferroviaires structurantes de nature à inscrire la région sur les liaisons européennes et interrégionales, avec les régions françaises limitrophes et les territoires frontaliers (Monaco, Italie, Espagne).

L'objectif 8 « Conforter les projets à vocation internationale des métropoles et les projets de coopération transfrontalière » souligne que le SRADDET entend à la fois conforter l'internationalisation des métropoles régionales et les programmes de coopération transfrontalière (ALCOTRA et MARITTIMO) et donne un cadre aux projets métropolitains afin de conforter les projets à vocation internationale des métropoles, notamment dans le cas Nice Côte d'Azur dont l'élaboration d'un schéma de coopération transfrontalière entre Nice, la province de Cuneo et la Principauté de Monaco est à envisager. Ce schéma doit participer directement au confortement de l'internationalisation de la Métropole Nice Côte d'Azur, véritable vitrine touristique de la région.

L'objectif 9 « Affirmer le potentiel d'attractivité de l'espace maritime régional et développer la coopération européenne, méditerranéenne et internationale » précise que le SRADDET vise à préserver le fragile équilibre entre la préservation des espaces naturels, l'accueil de la population sur la frange côtière et le développement des activités maritimes et littorales et à contribuer à la stratégie de l'Union européenne pour la région méditerranéenne WESTMED⁴⁶.

Le SRADDET a défini plusieurs espaces territoriaux dont l'Espace azuréen qui inclut la Métropole Nice Côte d'Azur. Les enjeux de majeurs de cet espace sont les suivants :

- Restaurer la contribution de l'espace azuréen au plan régional pour l'accueil du développement et conforter son rayonnement sur l'arc méditerranéen
- Structurer l'accueil du développement autour des trois espaces caractéristiques de l'espace azuréen (littoral / moyen pays / haut pays)
- Développer sur une large partie de l'espace un système de transport collectif comme armature de l'accueil du développement
- Conforter et préserver les espaces naturels et agricoles comme facteur d'attractivité résidentielle et économique
- Renouveler l'offre touristique autour de la marque Côte d'Azur
- Construire une stratégie territoriale de développement économique à l'échelle de l'espace azuréen
- Inscrire le territoire dans une production énergétique verte pour pallier, notamment, la situation de péninsule électrique

Le détail de ses enjeux ne comporte cependant pas de caractère transfrontalier.

L'objectif 44 « Accélérer la réalisation de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur pour renforcer l'offre des transports du quotidien » donne la priorité aux nœuds ferroviaires marseillais et azuréens devant être désaturés. Concernant le territoire azuréen, les dysfonctionnements pèsent d'autant plus sur la qualité du réseau de transport public ferroviaire et la qualité de vie quotidienne des 5 millions d'habitants de la région que la section Côte d'Azur Cannes-Nice-Monaco connaît depuis plusieurs années la plus forte fréquentation TER de France (hors Île-de-France). Cependant, les travaux relatifs au tronçon Nice-Monaco-Menton-Vintimille ne sont pas jugés prioritaires dans le cadre du SRADDET car prévus pour après 2030.

Pacte d'innovation Etat-Métropole

Dans le Pacte d'innovation entre l'Etat et la Métropole Nice Côte d'Azur, seule la mention du projet de réalisation du « Schéma de coopération transfrontalière » contient une dimension transfrontalière.

Les objectifs du SCT qui doit être réalisé en 2018 sont les suivants :

- Faire un état des lieux de la coopération transfrontalière de la Métropole NCA et réaliser une analyse technique préalable approfondie des deux côtés de la frontière.
- Lever les freins à la coopération, identifier les potentialités transfrontalières et affirmer le positionnement stratégique transfrontalier de la Métropole NCA au service de son rayonnement.
- Renforcer la présence de NCA dans les projets de coopération transfrontalière France-Italie financés par l'UE (notamment dans le cadre des programmes Alcotra et Marittimo).

⁴⁶ Il s'agit de faire face aux grands effets environnementaux du sous-marin maritime, de transformer les activités économiques existantes pour les rendre moins polluantes et davantage prospères, et de promouvoir les opportunités de croissance bleue. La

- Positionner la Métropole NCA vis-à-vis des institutions européennes comme le laboratoire de la coopération transfrontalière avec un Etat tiers à l'UE (dans le cadre des négociations relatives à un accord de partenariat entre la Principauté de Monaco et l'UE).

EN BREF

Au niveau intercommunal, les documents existants (SCOT) ou en cours de réalisation (PLUm), la dimension transfrontalière est inégalement présente. La proximité de Monaco est considérée comme un atout (pôle d'attractivité international, pourvoyeur d'emplois) mais également comme une source de contraintes (congestion routière, concurrence commerciale, logement pour les travailleurs frontaliers) difficiles à résoudre du fait de la dissymétrie institutionnelle entre la Principauté et les territoires français voisins. Concernant la dimension franco-italienne, certains documents, en particulier ceux de l'est du département, évoquent les accords ou projets transfrontaliers réalisés dans le passé mais déplorent l'absence d'une structure commune de concertation transfrontalière. La coopération avec l'Italie ne semble pas constituer un enjeu dans l'ouest du département.

Au niveau départemental, la DTA des Alpes-Maritimes est un document ancien (2003) dont les sujets évoqués ne sont peut-être plus vraiment d'actualité. Ils concernent essentiellement les relations avec l'Italie (cabotage maritime, mobilité ferroviaire, routière, coopération scientifique, universitaire...). La relation avec Monaco porte sur les sujets mobilité et gestion des services publics.

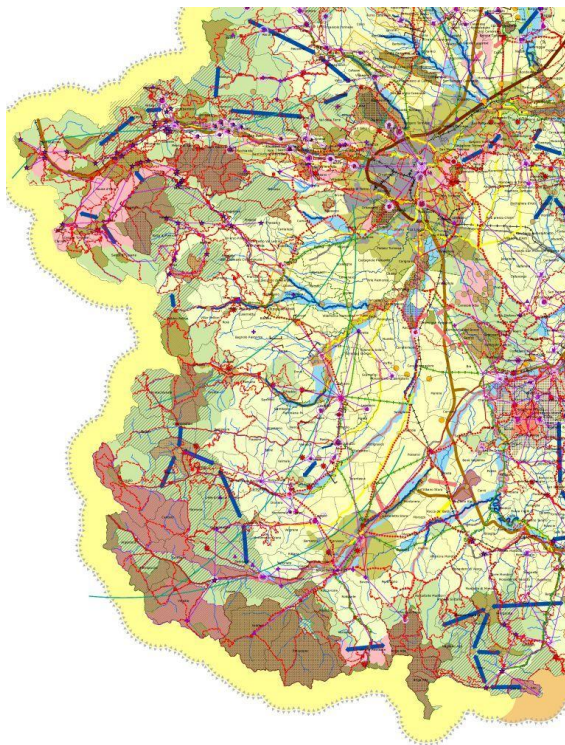
Au niveau régional, le SRDEII évoque le développement transfrontalier du tourisme et de l'économie de proximité avec l'Italie, notamment dans parties montagneuses de la frontière. Avec Monaco se posent des enjeux relatifs au développement de services aux entreprises dans une logique transfrontalière dans les territoires voisins (Pays des Paillons, CARF).

Le SRADDET comporte une dimension transfrontalière limitée dans sa description de l'espace azuréen mais plus développée dans ses orientations relatives à l'accessibilité de la région (aéroport, port), à l'amélioration du réseau ferroviaire (LNPCA, ligne Nice-Cuneo) et à la participation de la métropole dans les projets à vocation internationale ou transfrontalière dans le cadre des programmes ALCOTRA ou MARITTIMO, dans la stratégie WESTMED ou son inscription dans l'axe Marseille-Vintimille-Gênes, le long du corridor de fret européen méditerranéen et adossé à ses ports régionaux, dans la politique du Réseau transeuropéen de transports (RTE-T).

1.2 Prise en compte du transfrontalier dans les documents de planification sur le versant italien

Les documents de planification : une vision « interne »

Les Régions italiennes ont des obligations de planification qui découlent de lois nationales ou de compétences propres. Elles sont tenues, entre autres, à l'élaboration d'un Plan territorial régional ou de coordination territoriale, d'un Plan Paysager régional, d'un Plan régional de la mobilité et des transports. Les régions côtières doivent également adopter un plan territorial de coordination de la côte. Les communes et les provinces ont également des obligations de planification : le *Piano Regolatore Generale* pour les Communes ainsi que des plans qui en découlent, est l'instrument principal.



REGION PIEMONTE

- Plan territorial régional – Piano Territoriale Regionale
approuvé par délibération du Conseil régional
n. 122-29783 du 21 juillet 2011
- Plan Paysager régional - Piano paesaggistico regionale (Ppr)
approuvé par délibération du Conseil régional n. 233-35836 du 3 octobre 2017, adopté en 2009, puis en 2015 en régime transitoire.
- Piano regionale della mobilità e dei trasporti,
approuvé le 16 janvier 2018 par le Conseil régional

VILLE METROPOLITAINE DE TURIN

- Documento di inquadramento socioeconomico e territoriale per il piano strategico della Città Metropolitana di Torino (PsCMTO)

REGION LIGURIE

- Piano territoriale di coordinamento paesistico (Ptcp)
- Piano territoriale di coordinamento della costa
- Piano Territoriale Regionale – (*en projet*)
- Systèmes des infrastructures et des transports (*en projet*)

VILLE DE GENES ET VILLE METROPOLITAINE

- Piano per l'assetto del territorio della città metropolitana

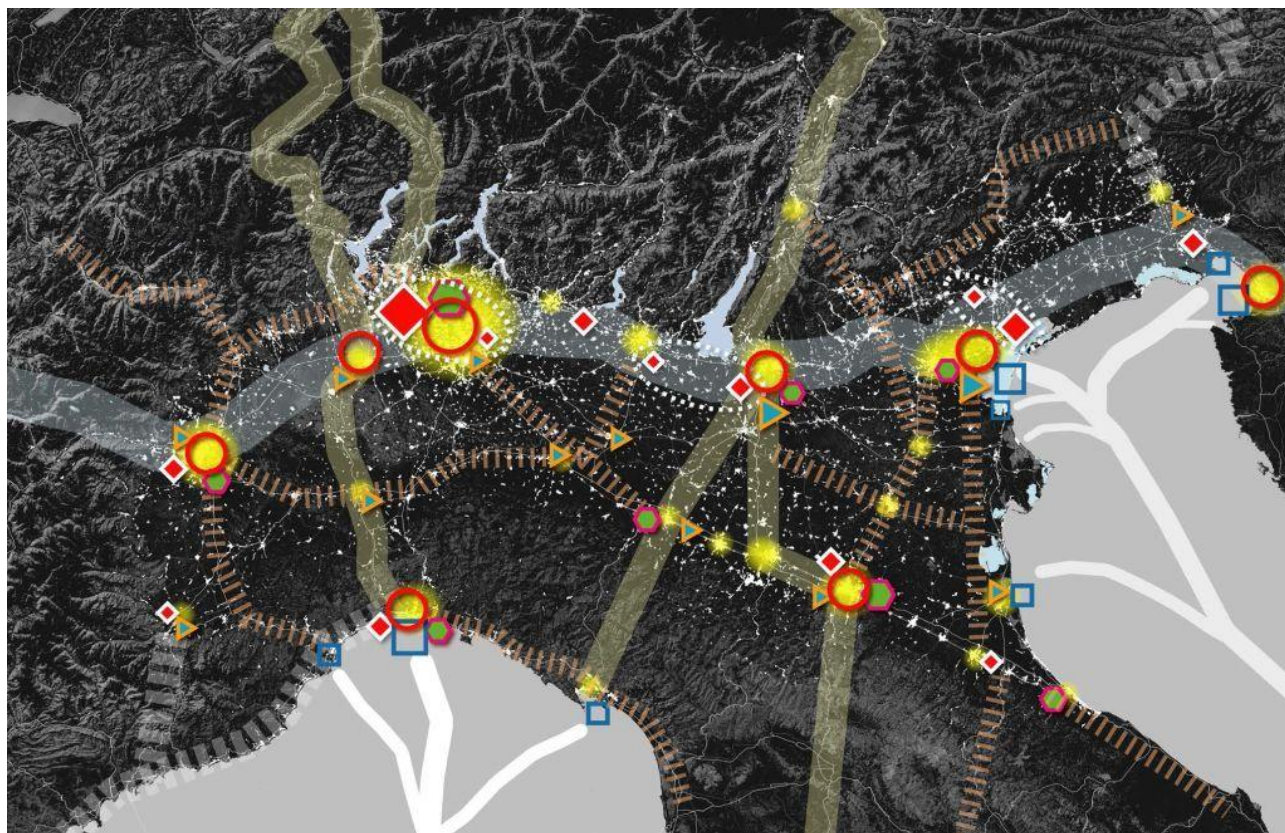
L'approche de ces documents analysés est essentiellement interne et ne regarde pas vers l'extérieur. Cette approche découle dans les objectifs de la planification, puisqu'il est de la compétence des collectivités locales et des Régions de planifier dans leur compétence et dans leur territoire ; est attribuée au niveau institutionnel supérieur la compétence de coordination ou la vision d'ensemble (de l'Etat ou de l'Europe).

En effet, le plan paysager du Piémont ne prend en compte aucun couloir écologique dans la zone des Parc du Mercantour et des Alpes Maritimes, et non plus aux cols transfrontaliers. Il ne s'agit pas strictement de fermeture au transfrontalier, parce que cette « vision interne de planification » est appliquée également à la frontière avec la Région Ligurie et à la Vallée d'Aoste, par exemple concernant le parc du Grand Paradis⁴⁷. D'ailleurs, dans son rapport général, il mentionne une fois seulement l'aspect transfrontalier, en évoquant la contamination des cultures en montagne, dans les Escartons et dans les Walser.

Egalement le document « système des infrastructures et des transports » ne prend pas en compte la liaison avec la Côte d'Azur, et se limite à prendre en compte la « partie ligure » du chemin de fer Cuneo Vintimille. De même, le *Documento di inquadramento socioeconomico e territoriale per il Piano strategico della città metropolitana di Torino* encadre la ville dans un *benchmarking* avec d'autres systèmes urbains européens comparables, mais n'a pas non plus une approche transfrontalière.

Tout en considérant que cette vision de « *monade leibniztienne* » limite la capacité stratégique des Régions et des collectivités engagés dans la planification, il faut aussi remarquer que les régions ont mis en place des instruments pour dépasser cet isolement de l'objet de l'analyse.

Par exemple, les Régions du nord de l'Italie ont mis en place une coopération horizontale à partir de 2007, lors d'une rencontre à Venise des assesseurs au développement territorial de Régions Émilie-Romagne, Frioul-Vénétie Julienne, Lombardie, Ligurie, Piémont, Val d'Aoste et Vénétie, et des Provinces Autonomes de Bolzano et Trente. Le travail qui a suivi a permis de connecter les actes de planification, en particulier pour les systèmes des polarités urbaines, le Schéma des réseaux infrastructurels, le système des structures écologiques, l'utilisation des sols. Parmi ces documents, la carte plus intéressante est celle des réseaux d'infrastructures, qui est le seul document qui projette ces territoires dans leur dimension européenne, l'encadrant dans le système européen des corridors et en ouvrant certaines portes transfrontalières.



⁴⁷ Regione Piemonte, *Piano paesistico regionale. Tav. 5 Rete di connessione paesistica* <https://goo.gl/3HdNLC> , Pour les documents de coopération voir le site de la Région Vénétie <http://ptrc.regione.veneto.it/tavolo-interregionale> et pour les documents de planification le site de la Région Piémont <http://www.regione.piemonte.it/territorio/pianifica/tavoloInterregionale.htm>

Les documents stratégiques italiens: l'approche volontariste

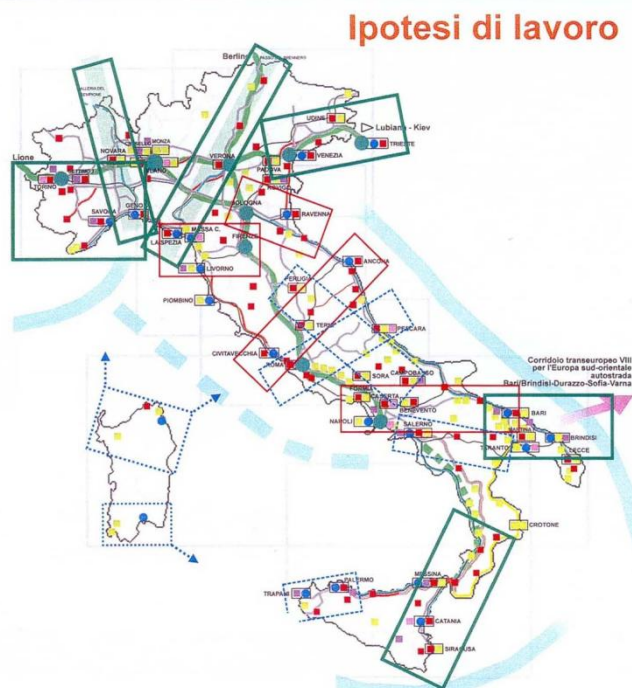
Dans les documents à caractère plus politique et de volontarisme stratégique, on trouve une dimension transfrontalière. Ces documents ont par contre un impact plus limité, suivant les contextes politiques ou la conjoncture des problèmes. Parfois leur naissance est due à des acteurs territoriaux ou associatifs. Toutefois, ils offrent des idées et des visions. Parmi ces documents « unilatéraux » de stratégie transfrontalière il faut citer le Schéma *Cuneo porte de la Méditerranée*.

Le document stratégique a été élaboré sous impulsion de l'administration centrale et de programmes nationaux.

Le programme **S.I.S.Te.M.A.**, approuvé par décret ministériel 10 juillet 2003 n. 988, tirait ses leçons des programmes nationaux de rénovation urbaine PRU et PRUSST, et dessinait deux groupes d'actions : un pour le nord de l'Italie et pour le sud⁴⁸. Ce programme prend en comptes des directives transfrontalières plus remarquables.

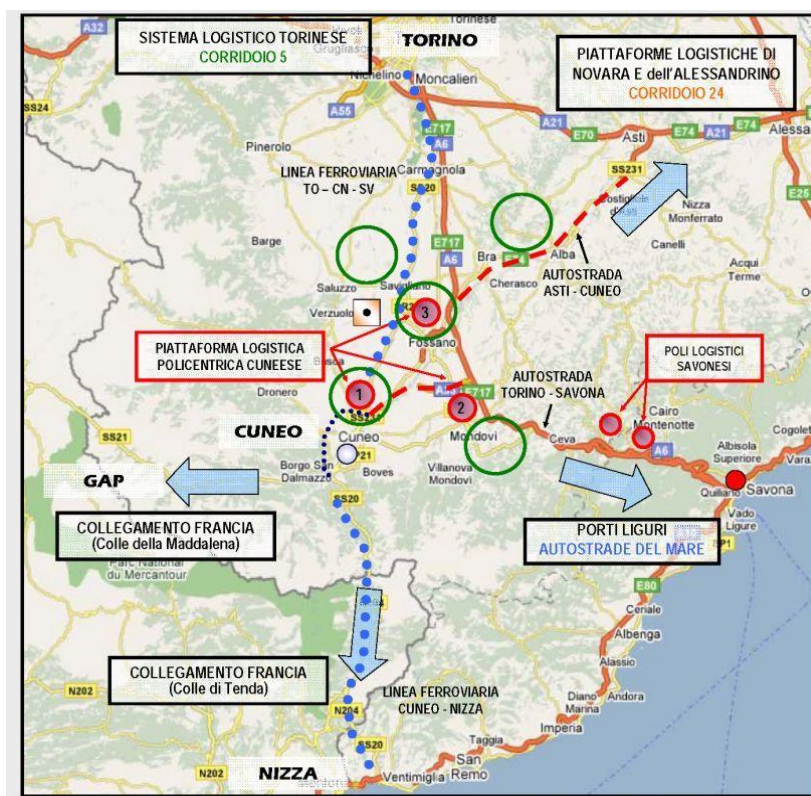
Le document du programme S.I.S.Te.M.A., « **Cuneo come porta transfrontaliera verso la Francia meridionale** » de 2006⁴⁹ est fondé sur le projet de doublement du tunnel routier de Tende, et vise à :

- identifier des projets de développement pour mettre en valeur le positionnement de Cuneo sur le couloir Turin-Nice
- identifier les retombées économiques et de développement, visant les actions d'accompagnement pour amplifier ces effets
- mettre en place une coopération permanente de gestion des effets de la liaison
- utiliser le numérique pour faciliter le contrôle et la gestion du trafic routier
- renforcer la valorisation touristique et durable ainsi que réduire l'impact et les nuisances du trafic
- relancer l'infrastructure ferroviaire
- favoriser la complémentarité de l'aéroport de Cuneo Levaldigi
- coordonner des centres multiservices dans les communes montagnardes
- favoriser le développement transfrontalier des entreprises par la communication numérique et l'innovation
- renforcer les moyens de communication (apprentissage des langues) et des compétences (marché unique du travail)



⁴⁸ Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, *Progetto S.I.S.TE.M.A.. Sviluppo integrato sistemi territoriali multi azione - centro-nord*, Rome 2006 <https://goo.gl/nXHRP7>

⁴⁹ Comune di Cuneo, *Cuneo come porta transfrontaliera verso la Francia meridionale*, Cuneo 2006



EN BREF

Les documents italiens de planification des différents niveaux administratifs – Régions, Communes et villes métropolitaines – ne prennent pas en compte la dimension transfrontalière. Les documents plus importants (Plan Paysager de 2017, Plan territorial régional de 2011 et Plan régional de la mobilité et des transports de 2018 pour le Piémont, Plan de coordination du paysage, Plan de coordination de la côte pour la Région Ligurie) se limitent à une approche interne, bien que des enjeux frontaliers soient évidents dans le domaine du paysage et de l'environnement ou des transports. De même, les documents de planification des villes métropolitaines visent des stratégies essentiellement internes, malgré un effort de comparaison avec d'autres villes européennes mais sans priorité transfrontalière. Les documents en préparation en Ligurie (Plan Territorial Régional et Système d'infrastructures et des transports) sont aussi limités à une vision interne, bien qu'un changement de vision soit encore possible.

Par contre, d'autres documents, plus stratégiques et opérationnels, souvent à caractère interrégional ou par territoires identifiés, prennent en compte, avec une approche volontariste, le thème transfrontalier. La coopération des régions du Nord de l'Italie, mise en place depuis 2007, a donc permis de « connecter » les documents de planification, en produisant par exemple un « *Schéma des réseaux infrastructurels* » comportant une dimension transfrontalière. Enfin, le programme national « Sistema » de 2003 a donné lieu à différents documents stratégiques en Italie, dont celui de 2006 qui concerne le positionnement de la province de Cuneo par rapport à la ville de Turin et à la zone côtière allant de Nice à Savone.

Analyse de la prise en compte de la Métropole Nice Côte d'Azur dans les stratégies européennes

Stratégie Macrorégionale de l'UE pour la Région Alpine (SUERA)

La stratégie de l'Union européenne pour la région alpine (SUERA) est la quatrième stratégie macro-régionale de l'UE, adoptée par la Commission européenne en 2015 et avalisée par le Conseil européen en 2016.

Cette stratégie s'articule autour de trois objectifs, subdivisés en neuf actions concrètes:

- Objectif 1 : Accès équitable à l'emploi, en s'appuyant sur la forte compétitivité de la région:
 - Créer un véritable écosystème d'innovation et de recherche;
 - Accroître le potentiel économique des secteurs stratégiques;
 - Mettre l'éducation et la formation davantage en adéquation avec le marché du travail dans les secteurs stratégiques.
- Objectif 2 : Accessibilité interne et externe durable pour tous:
 - Promouvoir l'intermodalité et l'interopérabilité du transport de passagers et de marchandises;
 - Assurer la connexion électronique entre les personnes et faciliter l'accès aux services publics.
- Objectif 3 : Un cadre environnemental plus inclusif pour tous et des solutions énergétiques renouvelables et fiables pour l'avenir:
 - Préserver et valoriser les ressources naturelles, y compris l'eau, ainsi que les ressources culturelles;
 - Développer la connectivité écologique sur l'ensemble du territoire EUSALP;
 - Améliorer la gestion des risques et mieux gérer le changement climatique, notamment par la prévention des risques naturels de grande ampleur;
 - Faire du territoire de la région un modèle en matière d'efficacité énergétique et d'énergies renouvelables.
- Objectif 4 : En outre, cette stratégie comprend un objectif transversal visant à fonder un modèle de gouvernance macrorégionale solide pour la région.

La France présidera la SUERA en 2020. Dans ce cadre, les métropoles de Nice ou de Grenoble, pourraient accueillir un grand événement. A cette échelle macro-régionale, des réseaux de métropoles se mettent en place (exemple d'un réseau sur les continuités écologiques et infrastructures vertes auquel Grenoble participe).

Convention alpine

La Convention Alpine est un traité international pour le développement durable et la protection des Alpes ratifié par les pays alpins (Allemagne, Autriche, France, Italie, Liechtenstein, Monaco, Slovénie et Suisse) ainsi que l'Union européenne. D'avril 2019 jusqu'à fin 2020, la France assurera le relais de l'Autriche à la Présidence de la Convention Alpine. Les nouvelles priorités de la présidence française sont la qualité de l'air, la biodiversité et l'eau.

L'initiative maritime Westmed

L'initiative regroupe 10 pays de la Méditerranée (Algérie, Espagne, France, Italie, Libye, Malte, Maroc, Mauritanie, Portugal et Tunisie) autour de 3 grands objectifs communs: un espace maritime plus sûr et plus sécurisé; une économie bleue intelligente et résiliente à l'horizon 2022; et une meilleure gouvernance de la mer. La Commission européenne a mis en place un mécanisme d'assistance

technique pour accompagner les pays participants et leurs parties prenantes dans la mise en œuvre de cet effort conjoint.

La Métropole Nice Côte d'Azur pourrait se positionner pour accueillir un événement dans le cadre de l'Initiative Westmed.

L'Union pour la Méditerranée

L'Union pour la Méditerranée (UpM) est une organisation intergouvernementale rassemblant 43 pays d'Europe et du bassin méditerranéen : les 28 États membres de l'Union européenne et 15 pays méditerranéens partenaires d'Afrique du Nord, du Moyen-Orient et d'Europe du Sud-Est. Son secrétariat général se situe à Barcelone. L'UpM est fondée le 13 juillet 2008, lors du Sommet de Paris pour la Méditerranée. L'organisation est destinée à renforcer le Partenariat euro-méditerranéen (Euromed) mis en place en 1995 sous le nom de Processus de Barcelone. L'organisation a pour but de promouvoir la stabilité et l'intégration à travers la région méditerranéenne.

Un Sommet des Deux Rives a été organisé à Marseille en juin 2019. Ce Forum de la Méditerranée vient au terme d'une consultation importante de la société civile méditerranéenne organisée par des pays du dialogue 5+5 (Portugal, Espagne, France, Italie, Malte, pour la rive Nord; Mauritanie, Maroc, Algérie, Tunisie, Libye, pour la rive Sud). L'Union pour la Méditerranée partage son ambition de "relancer la dynamique de coopération en Méditerranée occidentale" par la mise en œuvre de projets concrets en faveur du développement humain, économique et durable dans la région.

Lors de cet événement, l'UpM a organisé un forum intitulé "Regards croisés sur les enjeux prioritaires en Méditerranée" qui a réuni plus de 140 représentants de la société civile et d'organisations de la jeunesse, d'institutions et d'organisations internationales de la région afin de proposer conjointement des initiatives visant à renforcer la coopération sur les sujets transversaux: environnement, eau, énergie, intégration économique, éducation et émancipation des femmes et des jeunes. Le Réseau des Villes Euromed, présidé par la Métropole Nice Côte d'Azur, a présenté à l'UpM un projet de Réseau Euro-Méditerranéen de Centres d'Innovation pour la Ville Intelligente (Smart City) qui propose la réplication et l'adaptation, en Méditerranée, d'une innovation développée sur le territoire de la Métropole Nice Côte d'Azur.

Le projet a été labellisé par l'UpM en octobre 2018, permettant ainsi de mettre en place une première phase d'expérimentation dans trois villes pilotes, avant de passer à la phase de développement régional. Il s'agit ainsi de développer trois plateformes sur les territoires d'Alexandrie (Egypte), de Tunis (Tunisie), et de Fès (Maroc). Le Réseau des Villes Euromed est déjà en négociation avec l'Agence Française de Développement pour la mise en œuvre de la plateforme d'Alexandrie.

LISTE DES PERSONNES INTERROGÉES

Entretiens réalisés en France

Université Côte d'Azur

- Jeanick BRISSWALTER, Vice-président de la Commission de Recherche, Jeanick.BRISSWALTER@univ-cotedazur.fr
- Sara-Anna COMEL, Ingénieure projets de recherche, Sara-Anne.Comel@unice.fr

CCI Nice Côte d'Azur

- Laurent SOULIER, Responsable de la cellule Financements Publics et Europe, Laurent.SOULIER@cote-azur.cci.fr
- Marie-Laure MAZEAU, Responsable Partenariats Publics et ingénierie de projet, Marie-Laure.MAZEAU@cote-azur.cci.fr
- Cécile COMTE, Chef de département urbanisme et Coopérations portuaires, Ports Riviera, cecile.comte@cote-azur.cci.fr

CRT Nice Côte d'Azur

- Éric DORE, ex-Directeur général, e.dore@cotedazur-tourisme.com
- Patrick VECE, Responsable Pôle Observatoire du Tourisme, p.vece@cotedazurfrance.fr
- Manuel HARBRETEAU, Responsable Marketing de l'offre, M.HARBRETEAU@cotedazurfrance.fr

Parc National du Mercantour

- Christophe VIRET, Directeur, christophe.viret@mercantour-parcnational.fr
- Guillaume CHAFFARDON, Secrétaire général adjoint, guillaume.chaffardon@mercantour-parcnational.fr
- Violaine TIRONI, Chargée de mission Ingénierie financière, GECT, violaine.tironi@mercantour-parcnational.fr

EPA Nice Eco-Vallée

- Monique CASON, Directrice de l'Aménagement et de la Stratégie Territoriale, monique.cason@epa-plaineduvar.com
- Stefano OGLIANI, Adjoint au DAF - Affaires Foncières et Financements, stefano.ogliani@epa-plaineduvar.com

Aéroports de la Côte d'Azur

- Jacques HERISSON, Directeur relations Institutionnelles et environnement, Jacques.HERISSON@cote-azur.aeroport.fr

Banque des Territoires / Caisse des Dépôts

- Georges FAIVRE, Directeur de l'Agence CDC du Territoire Côte d'Azur, Georges.Faivre@caissedesdepots.fr
- Quentin BERINCHY, Chargé des projets et des partenariats régionaux, Direction régionale Région Sud, Quentin.Berinchy@caissedesdepots.fr

Mairie de Beausoleil

- Gérard DESTEFANIS, 1er adjoint, mairie@villedebeausoleil.fr
- Anne-Laure THERISOD, Directrices générale des services, al.therisod@villedebeausoleil.fr

Mairie de Menton

- Jean-Claude GUIBAL, Maire de Menton et Président de la Communauté de la Riviera française, Christine.Poirot@ville-menton.fr

Mairie de Tende

- Jean-Pierre VASSALLO, Maire de Tende, maire.tende@fr.oleane.com

Mairie de Nice / Métropole Nice Côte d'Azur

- Agnès RAMPAL, Adjointe au Maire de Nice en charge des relations avec Monaco, agnes.rampal@ville-nice.fr
- Laurence NAVALES, Conseillère municipale et métropolitaine en charge des relations franco italiennes, Ville de Nice et Métropole Nice Côte d'Azur, laurence.navales@ville-nice.fr
- Grégory DUBOIS, Directeur Développement économique et emploi, Métropole Nice Côte d'Azur, gregory.dubois@nicecotedazur.org

Mairie de Roquebrune Cap Martin

- Patrick CESARI, Maire, directeur.cabinet@mairiercm.fr
- Richard CHIOCCETTI, Premier adjoint, Richard.CIOCCETTI@mairiercm.fr
- Olivier JONQUET, Directeur de Cabinet ; Mairie de Roquebrune Cap Martin, Olivier.JONQUET@mairiercm.fr

Maire de Saint-Etienne sur Tinée

- Colette FABRON, Maire de Saint-Etienne sur Tinée, secretariatelus@saintetiennedetinee.org

Préfecture de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur

- Julien CHENIVESSE, Conseiller diplomatique, julien.chenivesse@paca.gouv.fr

Mairie de Cannes

- Magalie THABUIS, Responsable des relations internationales, Magalie.THABUIS@ville-cannes.fr

Mairie de Saint-Dalmas-le-Selvage

- Jean-Pierre ISSAUTIER, Maire, stdalmas.selv@free.fr

Mairie d'Isola

- Edmond CLARY, Maire-adjointe d'Isola, mairie1.isola@orange.fr

DREAL Provence Alpes Côte d'Azur

- Corinne TOURASSE, Directrice régionale, corinne.tourasse@developpement-durable.gouv.fr
- Pierre FRANC, adjoint au chef de service transport, pierre.franc@developpement-durable.gouv.fr

French Tech Côte d'Azur

- Jessica PELLEGRINI, French Tech Côte d'Azur, jessica.pellegrini@azzura-lights.fr

Région Sud

- Marie MARTIN-RAGET, Chef de projet SRADDET, mmartin-raget@maregionsud.fr
- Véronique VOLLAND, service planification régionale et territoriale, vvolland@maregionsud.fr

Entretiens réalisés à Monaco

Gouvernement princier

- Jean-Marie VERAN, Conseiller spécial auprès du Ministre-conseiller, Département des Relations extérieures et de la coopération, jmveran@gouv.mc

Secrétariat général du Gouvernement

- Serge ROBILLARD, Chef de division, Cellule Stratégie, Coordination et juridique, délégation interministérielle chargée de la transition numérique, srobillard@gouv.mc

Ambassade de France à Monaco

- Marine DE CARNE-TRECESSON, l'Ambassadrice de France à Monaco, marine.de-carne@diplomatie.gouv.fr
- Jean LOHEST, Premier conseiller, jean.lohest@diplomatie.gouv.fr

Monaco Côte d'Azur Business Hub

- Yannick QUENTEL, Président, y.quentel@monaco-telecom.mc

Entretiens réalisés en Italie

Mairie de Vintimille

- Enrico IOCULANO, Maire

Mairie de Perinaldo

- Francesco GUGLIELMI, Maire

Chambre de commerce de Turin

- Vincenzo ILOTTE, Président
- Guido BOLATTO, Secrétaire général

Mairie de Pieve di Teco

- Alessandro ALESSANDRI, Maire

Mairie de Bordighera

- Vittorio INGENITO, Maire

Mairie de Vado Ligure

- Monica GIULIANO, Maire de Vado Ligure

Province de Savone

- Pierangelo OLIVIERI, Président

Chambre de commerce delle Riviere liguri (Savona)

- Luciano PASQUALE, Président

Convitto Umberto I, Turin

- Giulia GUGLIELMINI, Recteur

ANCI Piémont

- Alberto AVETTA, Président

Consulat honoraire de France à Turin

- Emanuele MENOTTI CHELI, Consul honoraire

CNA Cuneo (chambre de commerce)

- Patrizia DALMASSO, Présidente CNA Cuneo et Conseil d'administration de l'aéroport de Cuneo Levaldigi

Mairie de Cuneo et Province de Cuneo

- Federico BORGNA, Maire de Cuneo et Président de la Province

Mairie de Saluzzo

- Mauro CALDERONI, Maire

Mairie de Carmagnola

- Ivana GAVEGLIO, Maire

Aéroport de Cuneo

- Giuseppe VIRIGLIO, Président

Parc naturel Alpi Marittime

- Paolo SALSOTTO, Président
- Giuseppe CANAVESE, Directeur

Aéroport de Gênes

- Paolo ODONE, Président

Région Ligurie

- Andrea BENVEDUTI, Conseiller pour le Développement économique

Sistema portuale della Liguria Occidentale (système portuaire de la Ligurie occidentale)

- Paolo Emilio SIGNORINI, Président

Mairie de Gênes

- Stefano BALLEARI, Adjoint au Maire
- Matteo CAMPORA, Conseiller pour l'environnement et les déchets, Services civiques et l'informatique

TABLEAU CROISE DES COMPETENCES CLEFS FRANCE –ITALIE – MONACO

	FRANCE	ITALIE	MONACO
Tourisme	MNCA : création, aménagement et gestion des zones touristiques ; Office de Tourisme Métropolitain Région : chef de file pour la politique touristique	Ville métropolitaine : information touristique et culturelle. Région : organisation du tourisme ; le suivi du développement du système local d'information, de réception et de promotion du tourisme local Commune : organisation des événements, promotion	Commune : organisation des festivités municipales et l'animation de la ville Département des Finances et de l'Économie : tourisme

	FRANCE	ITALIE	MONACO
Transport	MNCA : création, aménagement et gestion des zones touristiques ; Office de Tourisme Métropolitain Région : chef de file pour la politique touristique	Ville métropolitaine : information touristique et culturelle. Région : organisation du tourisme ; le suivi du développement du système local d'information, de réception et de promotion du tourisme local Commune : organisation des événements, promotion	Commune : organisation des festivités municipales et l'animation de la ville Etat - Département des Finances et de l'Économie : tourisme

	FRANCE	ITALIE	MONACO
Santé et action sociale	Commune: La tenue du fichier vaccinal, la lutte anti vectorielle et l'hygiène publique Nice : + Innovation et prospective Centre communal d'action sociale: Analyse des besoins sociaux, la participation à l'instruction des dossiers de demande d'aide sociale et la domiciliation Nice : + aide au handicap, aux femmes, aux seniors, aide à domicile, EPHAD Métropole Nice Côte d'Azur : Politique de la ville, logement, insertion, égalité hommes femmes, innovation sociale Département : enfance, personnes handicapées, personnes âgées, aide sociale (gestion du RSA), contribution à la résorption de la précarité énergétique. Région : Politiques d'innovation et de formation Etat : Organisation du système de santé publique, sécurité sociale <u>Décentralisation</u> : Agence Régionale de Santé	Ville métropolitaine : promotion du bien-être individuel et collectif, la sécurité sociale, lutte contre la pauvreté, accès aux services sociaux Région : organisation hospitalière ; médecine, ticket, prévention, médicaments, vétérinaire, assistance, hospitalisation, Agences Sanitaires de Santé (ASL) ; Action sociale : handicap, maison, égalité des chances, contre la violence, tiers secteur, immigration Commune : politiques sociales (personnes âgées, mobilité réduite, isolement, pauvreté)	Commune : aide aux personnes âgées Etat- Département des Affaires Sociales et de la Santé : la médecine du travail ; les assurances sociales du secteur privé et du secteur public ; la santé publique ; l'action sociale ; la famille, les personnes âgées et les personnes handicapées ; tutelle sur le Centre Hospitalier Princesse Grâce et de l'Office de Protection sociale

	FRANCE	ITALIE	MONACO
Education	Commune : Construction, entretien et fonctionnement des crèches, écoles maternelles et primaires Département : construction et entretien des collèges ; gestion d'agents techniques Région : construction et entretiens des lycées ; apprentissage et formation professionnelle Etat : Fonctionnaires Education Nationale / coordination de l'enseignement supérieur	Commune : gestion des bâtiments scolaires de niveau communal Province : planification du réseau scolaire (en conformité avec la planification régionale) ; gestion des bâtiments scolaires Région : école, université, cours de formation, apprentissages, stages	Commune : crèches pour l'accueil des jeunes enfants - animation Etat - Département de l'Intérieur : éducation primaire et secondaire

	FRANCE	ITALIE	MONACO
Développement Economique	Métropole Nice Côte d'Azur : Création, aménagement et gestion des zones d'activité industrielles, commerciales, tertiaires, artisanales, touristiques, portuaires ou aéroportuaires ; actions de développement économique ; Région : aides directes aux entreprises, SRDEII	Commune : aménagement des espaces d'innovation et d'industrie Ville métropolitaine : favorise la création d'entreprises et d'activités de production ; encourage l'innovation, Région : innovation, internationalisation, entreprises, territoires, énergie, artisanat et commerce	Etat- Département de l'Intérieur : sécurité numérique Etat - Département des Finances et de l'Économie : économie et commerce ; innovation et nouvelles technologies

	FRANCE	ITALIE	MONACO
Eau, électricité, déchets, changement climatique, risques naturels	Commune : Protection civile MNCA : assainissement et eau ; abattoirs marchés et marchés d'intérêt national ; services d'incendie et de secours ; collecte, élimination et valorisation des déchets des ménages et déchets assimilés ; lutte contre la pollution de l'air - lutte contre les nuisances sonores ; soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie, gestion des risques naturels	Communes : participation au réseau pour la prévention et gestion des risques Province/Ville métropolitaine/Groupements de communes: gestion de l'eau et des déchets ; coordination des réseaux d'énergie et distribution du chauffage urbain ; lutte contre le changement climatique ; protection de la biodiversité et mise en valeur des aires protégées Région : prévention des risques naturels, sismiques et géologiques, protection des sols ; biodiversité, environnement, aires de montagne, forêts, paysages.	Etat – Mission pour la transition énergétique

	FRANCE	ITALIE	MONACO
Emploi, logement, politique de la Ville	MNCA : programme local de l'habitat ; politique d'accèsion à la propriété ; amélioration du parc immobilier bâti, réhabilitation et résorption de l'habitat insalubre ; dispositifs contractuels de développement urbain, de développement local et d'insertion économique et sociale ; dispositifs locaux de prévention de la délinquance Région : financement des structures d'accompagnement et d'insertion professionnelle des jeunes, financement de la rénovation urbaine et des contrats de ville	Communes : la gestion des subventions publiques et des allocations de logements sociaux, ainsi que l'inventaire du patrimoine immobilier, public résidentiel Province/ Ville métropolitaine: contrôle des actes discriminatoires dans le domaine de l'emploi et la promotion de l'égalité des chances, coordination dans le domaine du développement économique avec les politiques de l'emploi Région : la programmation de politiques actives du marché du travail ; coordination de l'agence régionale pour l'emploi, organisation et principes généraux de l'allocation des bénéfices pour les politiques urbaines. Loi urbanisme et processus décisionnel	Etat - Département des Affaires Sociales et de la Santé : emploi ; relations du travail Etat - Département des Finances et de l'Économie : logement

	FRANCE	ITALIE	MONACO
Agriculture	MNCA : Politique d'aide aux jeunes agriculteurs, Plan Agricole territorial Département : équipement rural, le remembrement, l'aménagement foncier, la gestion de l'eau et de la voirie rurale,	Région : PSR, agroenvironnement, chasse, phytosanitaire, qualité, viticulture, élevage	X

	FRANCE	ITALIE	MONACO
Aménagement et gestion de grands équipements	MNCA : plan local d'urbanisme et documents d'urbanisme en tenant lieu ; création et réalisation de zones d'aménagement concertées ; schéma de cohérence territoriale et schéma de secteur ; constitution de réserves foncières ; prise en considération d'un programme d'aménagement d'ensemble et détermination des secteurs d'aménagement au sens du code de l'urbanisme ; la voirie départementale Région : SRADDET ; ports fluviaux, aérodromes	Ville métropolitaine : Plan territorial général métropolitain ; gestion des infrastructures routière de niveau métropolitain ; favorise les formes de mobilité durable (intermodalité, les systèmes de partage de vélo et de voitures, l'usage du vélo et les transports collectifs). Province : planification locale et le zonage du territoire provincial ; prise en charge du développement stratégique du territoire et la gestion des services sous une forme associée pour les provinces de montagne ; construction et la gestion des routes provinciales et la réglementation du trafic routier inhérent ; organisation des services de lutte contre les incendies Région : organisation de l'urbanisme, paysage, climat, forêts, montagne, parcs, assèchement des terres, eau ; travaux publics, risque sismique, protection civile	Commune : dénomination des voies publiques ; gestion des biens immeubles communaux ; organisation des services communaux ; création, l'aménagement ou la suppression de zones vertes ; cimetière ; Département de l'Équipement, de l'Environnement et de l'Urbanisme : Équipements publics ; Urbanisme ; Constructions immobilières ; Environnement ; Aménagements urbains, espaces verts et cadre de vie ; Entretien du domaine de l'État ;

	FRANCE	ITALIE	MONACO
Gestion des programmes européens	MNCA : Organisme intermédiaire Plan Local d'Insertion et Emploi (PLIE FSE), et Investissement Territorial Intégré (FEDER – ITI) Région : Autorité de gestion des fonds européens (FEDER, FEADER et une partie du FSE) ; pilote des politiques agricoles et de développement rural à l'échelon régional.	Région : FSE, FEDER, PDR, programmes et projets européens, FSC, FAMI, FEAMP Province : peut exercer des fonctions de préparation des documents d'appel d'offres, de passation de marchés, de suivi des marchés de services et d'organisation de concours et de procédures sélectives, d'assistance et de coordination des activités visant l'accès et l'utilisation de fonds européens.	Département des Relations Extérieures et de la Coopération : Négociation d'un accord avec l'Union européenne