



POINT DE VUE

Alexandre Kamarotos

Directeur Général Adjoint,
Relations internationales et
affaires européennes
Directeur des Relations
Internationales
Région Provence-Alpes-Côte
d'Azur



En quoi la création de cette Eurorégion constitue une avancée importante pour la coopération transfrontalière entre la France et l'Italie ?

La volonté politique de définir une stratégie et des objectifs communs pour l'ensemble du territoire représenté par nos cinq régions françaises et italiennes est un pas décisif, préalable à toute avancée concrète sur le terrain. Dans ce cadre, deux directions importantes ont été prises :

- au niveau juridique et organisationnel tout d'abord avec la décision de doter l'Eurorégion d'un outil de gouvernance commun : un GECT, qui doit permettre d'encadrer et de structurer la coopération ;

- mais également au niveau opérationnel avec la volonté d'avancer sur les contenus et de mettre en place des groupes de travail techniques chargés de faire émerger des projets de coopération. Plusieurs thématiques prioritaires semblent d'ailleurs ressortir dans le processus de préparation du plan d'action, parmi elles les transports, le tourisme, l'environnement...

L'objectif à terme est de parvenir à un double pilotage : pilotage politique tout d'abord avec la création d'une "Conférence des Présidents" dont le rôle serait de définir les grandes orientations stratégiques pour le territoire et pilotage technique avec ces groupes de travail composés d'experts et des services compétents des différentes régions.

Quelles sont les prochaines étapes ?

La prochaine réunion des Présidents aura lieu en mars en Vallée d'Aoste. La signature d'un protocole d'entente à cette occasion devrait permettre de formaliser l'ensemble de ces avancées dont la création de la "Conférence des Présidents".

L'étape suivante sera la mise en place, à l'automne, de la représentation commune à Bruxelles. Il s'agit là non seulement d'un symbole fort de notre rapprochement mais également d'un lieu d'échanges et d'actions communes. Le rez-de-chaussée du nouveau siège commun sera conçu comme un espace de rencontres et d'organisation de manifestations conjointes.

Autre événement important avant la fin de l'année : une deuxième réunion des Présidents, en Région PACA cette fois-ci, au cours de laquelle nous espérons pouvoir lancer la création effective du GECT.

Une Eurorégion franco-italienne

Les présidents des régions italiennes Ligurie, Piémont et Vallée d'Aoste et des régions françaises Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes ont signé le 27 novembre 2006 une Déclaration d'intention affirmant leur volonté de créer une Eurorégion "Alpes-Méditerranée".

Dans le prolongement de la déclaration de Turin du 10 juillet 2006 qui avait acté le principe d'une Eurorégion à cheval sur la France et l'Italie sur le modèle de l'Eurorégion "Pyrénées-Méditerranée", les cinq régions, rassemblées dans une "communauté de destins", souhaitent "unir leurs efforts en faveur d'une plus forte intégration territoriale de leurs politiques, conformément aux principes du développement durable".

Sur le plan opérationnel, les partenaires ont listé l'ensemble des thèmes sur lesquels ils souhaitent coopérer : l'accessibilité et les transports, le développement économique, l'innovation et l'emploi, l'enseignement supérieur et la formation professionnelle, la qualité de vie, l'environnement et les risques naturels, la culture et le tourisme, les services collectifs et enfin la cohésion et la solidarité. L'un des objectifs dans ce cadre est "d'avancer de manière pragmatique" sur l'ensemble de ces thèmes en "promouvant des rencontres thématiques" devant "déboucher sur des propositions qui pourraient être soutenues dans le cadre d'un programme stratégique pour le développement durable de l'Eurorégion".

Sur le plan politique, l'enjeu est de "favoriser un dialogue interrégional permanent". Selon Michel Vauzelle, Président du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur : "nous ne nous contenterons pas de coordonner nos politiques mais d'en avoir une commune". La déclaration



© Région PACA

de Charbonnières affirme ainsi "la volonté de travailler à un modèle de gouvernance pour le territoire de l'Eurorégion en vue de coordonner les politiques publiques et les investissements". Aussi, pour doter cette entité d'un cadre institutionnel et juridique adapté, un Groupement européen de coopération territoriale* (GECT) devrait être créé au printemps prochain, lors de la prochaine réunion des présidents.

La nouvelle Eurorégion a donc pour vocation de s'inscrire dans le cadre des programmes communautaires pour la période 2007-2013. Les cinq régions ont ainsi décidé de mettre en place pour l'été 2007 une représentation conjointe à Bruxelles sur un site unique dans le but de renforcer la visibilité de l'Eurorégion auprès des institutions et de mieux profiter des fonds structurels.

** Nouvel outil juridique communautaire pour la période 2007-2013 qui doit permettre de faciliter la réalisation de projets de coopération (transfrontalière, transnationale et interrégionale) ainsi que la gestion de programmes.*

Des relations de proximité entre la France et Monaco

La Commission bi-nationale chargée des questions locales de coopération transfrontalière entre la France et Monaco s'est réunie pour la deuxième fois en décembre 2006. Cet organe de concertation délocalisé créé en juillet 2006 doit permettre de régler de façon efficace les questions de voisinage sur les territoires français et monégasque particulièrement imbriqués.

Cette Commission, qui réunit le gouvernement monégasque et les représentants de l'Etat français, a été élargie aux collectivités territoriales françaises concernées, à savoir les communautés d'agglomérations de Nice Côte d'Azur et de la Riviera française et les communes limitrophes de la Principauté de Monaco. Tous les niveaux représentés, de l'échelle nationale à l'échelle communale, semblent convaincus de l'interdépendance des projets et de la nécessité de les mener conjointement. Selon Christian Estrosi, "c'est une grande première que de décider ensemble de prendre des initiatives pour entrer dans le vif de l'action avec des calendriers précis".

La réunion du 15 décembre a permis d'avancer sur des projets concrets et de fixer les grands axes des principaux groupes de travail. La question des transports était au cœur des échanges : modernisation de la ligne Nice/Vintimille (participation accrue de la Principauté de Monaco, décision de passer de 70 à 100 dessertes journalières et création de parkings et de pôles multimodaux autour de certaines gares), recherche d'une meilleure coordination des systèmes de transports relevant de collectivités différentes, création d'un funiculaire entre Monaco et La Turbie pour désengorger le trafic automobile et amélioration des liaisons routières.

D'autres projets importants ont été discutés notamment dans le domaine du développement économique (recherche de foncier liée à la création d'activités économiques stratégiques) et du traitement des déchets avec un projet de coopération entre l'usine d'incinération de Monaco et un centre de compostage qui doit être créé par la communauté d'agglomération de la Riviera française.



Les transports transfrontaliers de voyageurs

Les transports transfrontaliers de voyageurs, par la multiplication des échanges qu'ils entraînent, structurent en profondeur le développement des bassins de vie transfrontaliers. Urbains ou inter-urbains, ils sont placés au cœur de la réalité quotidienne de ces espaces ; ils y encouragent la mobilité et limitent la saturation des infrastructures routières.

Pendant longtemps créées au coup par coup pour répondre à des besoins ponctuels, les lignes de transports transfrontaliers sont de plus en plus intégrées à un projet territorial. La mobilité transfrontalière, en plein essor depuis 30 ans, se caractérise par des flux principalement de courte distance : les déplacements domicile-travail sont majoritaires (par exemple 280 000 travailleurs résidant en France traversent chaque jour la frontière), mais on recense également des flux scolaires, sanitaires, de loisirs, etc.

Malgré cet état de fait, l'utilisation des transports en commun transfrontaliers est faible. Cette situation, liée à une offre limitée, engendre une prédominance de la voiture particulière et une saturation des infrastructures routières. La part modale des transports collectifs transfrontaliers oscille ainsi entre 4 et 5 % dans les principales agglomérations des frontières françaises (78 % par train et 22 % par bus).

Obstacles et enjeu

En Europe, l'offre de transports transfrontaliers est encore faible. Son développement se heurte à d'importantes difficultés techniques, juridiques et organisationnelles : réglementations différentes de part et d'autre des frontières, grande diversité des niveaux de compétences des autorités organisatrices des transports, etc. Des évolutions législatives, nationales et communautaires, semblent nécessaires pour faire évoluer ce cadre et pour permettre, dans les agglomérations transfrontalières notamment, la constitution de réseaux de transports transfrontaliers intégrés et intermodaux.

Un autre problème concerne la faiblesse de l'observation des déplacements sur les territoires transfrontaliers. L'absence de données statistiques, la lourdeur et le coût des "enquêtes ménages" transfrontalières, nuisent à la conduite d'une politique de développement et à une planification efficace des transports transfrontaliers.

Malgré ces difficultés, les autorités organisatrices et les transporteurs, sur les territoires, se mobilisent de plus en plus pour améliorer l'offre transfrontalière. L'agglomération franco-valdo-genevoise, qui travaille à l'intégration des réseaux français et suisse, a par exemple développé une tarification transfrontalière unique.

Les travaux de la MOT

La MOT vient de publier la sixième édition de ses Cahiers thématiques sur ce sujet des transports transfrontaliers de voyageurs*. Ils synthétisent l'ensemble des recherches menées par la MOT depuis 2002** : ils dressent l'inventaire des expériences et des difficultés rencontrées sur les frontières françaises, décrivent les méthodes et le cadre juridique des transports transfrontaliers et esquissent des propositions pour favoriser leur développement. Quatre expériences de terrain sont mises en lumière : l'Eurométropole Lille franco-belge, l'agglomération transfrontalière de Longwy, l'agglomération franco-valdo-genevoise et la frontière franco-italienne dans les Alpes du Sud.

* Disponible sur www.espaces-transfrontaliers.eu et prochainement en allemand.

** Etude "Les Transports transfrontaliers dans les agglomérations transfrontalières" (MOT, Ministère de l'Équipement, 2002) ; étude et séminaire "Les Transports publics transfrontaliers de voyageurs" (MOT, Ministère de l'Équipement, janvier 2006).

■ Colloque européen

Un grand colloque européen "Les territoires transfrontaliers : l'Europe au quotidien" aura lieu à Lille les 8 et 9 novembre 2007. Organisé par la MOT à l'occasion de son dixième anniversaire, en lien notamment avec la Caisse des dépôts et Lille métropole, ce grand événement européen réunira près de 800 personnes sur les enjeux politiques et opérationnels de la coopération transfrontalière et l'avenir de la coopération territoriale en Europe.

Pour en savoir plus :

www.espaces-transfrontaliers.eu

■ Un passeport franco-italien pour l'embauche

Un "portfolio" transfrontalier est en cours d'expérimentation entre la France et l'Italie sur les territoires des régions PACA et Ligurie. Ce "portfolio" se présente comme une attestation de compétences dans lequel chaque demandeur d'emploi détaille son profil, son parcours et son expérience professionnelle. Destiné à favoriser la mobilité de part et d'autre de la frontière, l'outil reliera les demandeurs d'emploi aux structures qui recrutent. Développé sous un format papier et électronique, il devrait être disponible avant l'été.

Financé par l'Union européenne, ce projet associe côté français la région PACA, la Direction départementale du travail et de l'emploi, l'ANPE, l'ASESEDIC, l'AFPA et le Rectorat et côté italien, la région Ligurie, la Province d'Impéria, les services de l'emploi et divers organismes de formation.

Pour en savoir plus :

www.lariviera-interreg.eu

Revue de presse

■ Les travailleurs frontaliers inquiets de devoir payer leurs impôts en Belgique, La Voix du Nord, 3 janvier

"Depuis que le gouvernement belge a décidé d'appliquer strictement la convention franco-belge sur les frontaliers, certains résidents français qui travaillent en Belgique sont très inquiets..."

■ L'abattoir de Sarreguemines concentre 15 millions d'euros d'investissements, Les Échos, 3 janvier

"Le nouvel abattoir transfrontalier de Sarreguemines, conçu pour l'abattage d'ici à cinq ans de 10 000 tonnes de viande par an, sera opérationnel avant la fin du mois, après transfert de l'activité et des 52 salariés de l'ancien site voué à la démolition..."

■ Création d'une bourse aux échanges scolaires, Dernières Nouvelles d'Alsace, 24 janvier

"A l'occasion de la journée franco-allemande du 22 janvier, l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau a mis en ligne sur son site Internet (www.eurodistrict.eu) une bourse aux échanges scolaires transfrontaliers. Ce nouveau service doit aider les écoles et jardins d'enfants de la CUS et de la région d'Offenbourg qui le souhaitent à trouver un partenaire sur l'autre rive du Rhin..."

■ France / Allemagne : lancement du site www.france-allemande.fr, Actualités diplomatiques, 18 janvier

"Mme Catherine Colonna, ministre déléguée aux Affaires européennes et secrétaire générale pour la coopération franco-allemande, et son homologue allemand, M. Günter Gloser, [ont lancé] le nouveau site Internet franco-allemand [France-Allemagne.fr](http://www.france-allemande.fr) (deutschland-und-frankreich.de) [...] le mardi 23 janvier. Ce site a pour vocation de devenir le portail de référence en matière d'actualité franco-allemande..."

■ Dossier Bâle - Un laboratoire transfrontalier, Le Monde, 9 février

Depuis le 1er janvier, l'association Agglomération Trinationale de Bâle (ATB) s'est transformée en Eurodistrict (ETB).

■ France-Allemagne-Suisse : projet d'un réseau transfrontalier haut-débit, AFP, 25 janvier

"L'Alsace et ses voisins l'Allemagne et la Suisse envisagent la création d'ici 2008 d'un réseau transfrontalier haut-débit de 450 km, dont 60 à construire [...]. Le futur réseau, d'un coût estimé de 20 à 25 millions d'euros, se situera à l'intérieur d'un périmètre de Bâle (S) à Landau (A)..."

