

Interreg



Cofinancé par
l'Union Européenne
Cofinanziato
dall'Unione Europea

France – Italia ALCOTRA

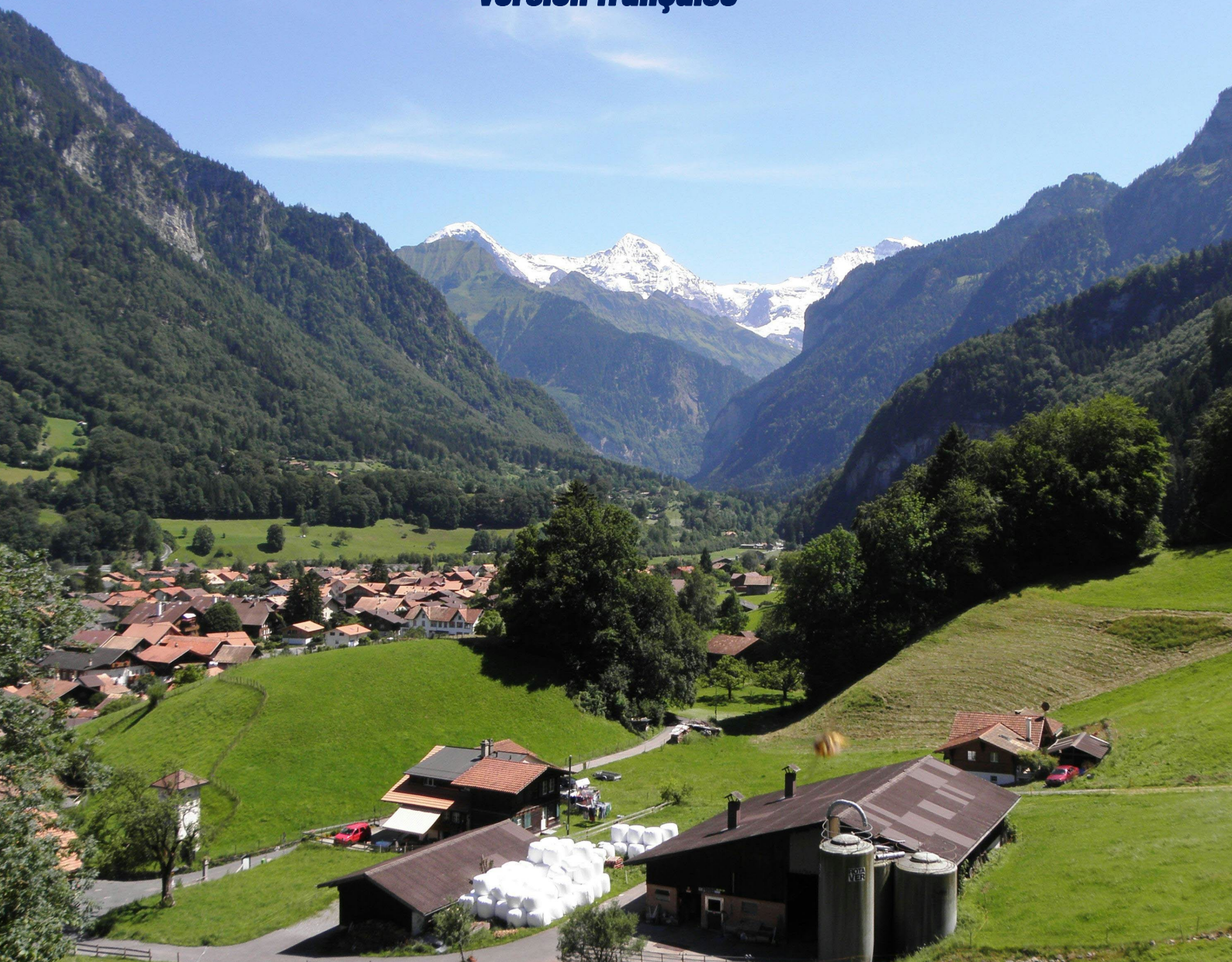
ALCOTRAITÉ

Feuilles de route

*Pour la résolution des obstacles transfrontaliers
entre France et Italie*

TRANSPORTS – SANTÉ – BIODIVERSITÉ

Version française



CONTEXTE ET ENJEUX

Le Traité du Quirinal

Le Traité du Quirinal, signé le 26 novembre 2021 par Emmanuel Macron et Mario Draghi, marque une étape majeure dans les relations franco-italiennes. Inspiré du traité de l'Élysée entre la France et l'Allemagne, il vise à renforcer la coopération bilatérale dans des domaines clés tels que la défense, l'économie, la culture, l'environnement, et surtout la coopération transfrontalière. Ce traité formalise un cadre de collaboration stratégique entre les deux pays, avec des engagements concrets comme la création de comités dédiés, des feuilles de route sectorielles, et des sommets intergouvernementaux annuels. Il reflète une volonté commune de faire de la relation franco-italienne un moteur de l'intégration européenne, en valorisant les liens historiques, géographiques et culturels qui unissent les deux nations.

Le traité du Quirinal reconnaît par ailleurs dans son préambule « le rôle **fondamental des collectivités territoriales françaises et italiennes** et des autres acteurs locaux pour renforcer les liens d'amitié entre leurs peuples et développer des projets communs ».

Pour la mise en œuvre d'actions, le traité et sa feuille de route font un lien avec les **programmes européens**. **Tout particulièrement, les deux programmes** transfrontaliers INTERREG ALCOTRA et INTERREG MARITTIMO, qui offrent des opportunités de financement de projets avec les opérateurs de Ligurie, Piémont, Val d'Aoste et Sardaigne.



Signature du Traité du Quirinal

La coopération transfrontalière

La coopération transfrontalière apparaît de façon transversale dans l'ensemble du traité mais, fait notable, elle constitue un article spécifique (article 10) qui pose, dès son 1^{er} alinéa un principe fort : « *La frontière terrestre franco-italienne constitue un **bassin de vie continu, où les populations française et italienne partagent un destin commun*** ». Les axes de travail du Traité sur ce volet portent en particulier sur les thèmes des liaisons transfrontalières, les secours transfrontaliers et la santé, la lutte contre la pollution, le soutien aux espaces de coopération transfrontaliers intégrés et la communication entre les populations de ces espaces. Ces thèmes constituent également des défis majeurs mis en avant par l'actualité récente pour le territoire du programme ALCOTRA :

- ➔ **Les conséquences du changement climatique et la gestion des risques naturels majeurs** mis en relief de façon dramatique par la tempête Alex qui a fortement frappé la zone méditerranéenne franco-italienne ;
- ➔ **La place du transport ferroviaire, moyen indispensable pour désenclaver et préserver les vallées transfrontalières (Roya...) et favoriser les mobilités pendulaires et les liaisons vers les pôles urbains (Monaco - Métropole Nice Côte d'Azur) ;**
- ➔ **Une nécessaire coopération sanitaire transfrontalière** : la pandémie a révélé l'impérieuse nécessité d'une meilleure coordination des États tant sur la solidarité et la coopération inter-hospitalière, que sur la coordination des mesures sanitaires appliquées par les différents pays (Italie, France et Principauté de Monaco).

Sur l'ensemble de ces thèmes, il apparaît essentiel **de mieux coordonner l'intervention des institutions aux différents échelons à travers un nouveau modèle de gouvernance.**

Comité de coopération transfrontalière du Traité du Quirinal

Le **Traité du Quirinal** dans le cadre de son **article 10 consacré à la coopération transfrontalière** crée un "**comité de coopération frontalière**" sur le même principe que le comité franco-allemand du Traité d'Aix-la-Chapelle. Ce comité est chargé de « **structurer la politique transfrontalière franco-italienne** ».

La première réunion du comité a eu lieu à Turin le 31 octobre 2023. La seconde a eu lieu à Nice en février 2025. Le comité a réuni aux côtés des représentants de l'État, les présidents des exécutifs des collectivités frontalières de part et d'autre - régions, départements, provinces et quelques villes et métropoles - ainsi que des parlementaires engagés dans la coopération frontalière et les organismes locaux de coopération frontalière.

Le Comité mettra en place « un mécanisme de recensement et d'analyse des obstacles à la coopération, ainsi que de suivi jusqu'à leur résolution par voie réglementaire, législative ou diplomatique, y compris en introduisant des dérogations locales dans une logique de différenciation ».

Les projets financés dans le cadre de l'ISO1 répondront aux problématiques identifiées par le comité de coopération transfrontalière et nourriront aussi ses travaux. (Cf. PO ALCOTRA 2021/27). Le projet ALCOTRAITÉ est né de cette volonté.

Le projet ALCOTRAITÉ

→ Qu'est-ce que le projet Alcotraité ?

Le projet Alcotraité est un projet ISO-1 « meilleure gouvernance » financé par le programme Interreg France-Italie ALCOTRA 2021-2027 qui vise à renforcer la coopération transfrontalière et la gouvernance entre les régions et les territoires italiens et français limitrophes. En se concentrant sur des objectifs spécifiques inclus dans le Traité bilatéral du Quirinal signé par l'Italie et la France en 2021, Alcotraité examine, aborde et vise à trouver des solutions concrètes pour surmonter les barrières transfrontalières existantes dans les domaines de la santé, de l'environnement et des transports publics. Grâce à la participation active des cinq régions frontalières terrestres (Région Ligurie, Région Piémont, Région Autonome Vallée d'Aoste, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et Région Auvergne Rhône-Alpes) et de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT), Alcotraité favorise et soutient la coopération bilatérale à plusieurs niveaux.

→ D'où vient le projet ?

Le projet Alcotraité, officiellement approuvé en juillet 2023, trouve son fondement dans les objectifs énoncés à l'article 10 « *Coopération transfrontalière* » du Traité du Quirinal. Signé à Rome en novembre 2021 et entré en vigueur en février 2023, le Traité du Quirinal souligne l'importance que l'Italie et la France accordent à la croissance et au renforcement des relations bilatérales et de la coopération dans différents domaines, dont, comme indiqué à l'article 10, la coopération transfrontalière.

→ En quoi consiste le projet ?

Le projet vise à analyser les obstacles transfrontaliers existant entre la France et l'Italie. Grâce à une enquête ouverte au public et à trois ateliers thématiques et territoriaux, Alcotraité vise à élargir le nombre d'acteurs à impliquer dans l'identification des causes profondes des obstacles transfrontaliers et à développer des solutions concrètes à soumettre à l'attention du « *Comité de coopération transfrontalière* » auquel participent les ministres des deux États. De cette manière, selon une approche « ascendante », les besoins et les priorités qui se dégagent au niveau local

seront d'abord partagés avec les autorités régionales, puis portés à l'attention des ministères français et italien concernés.

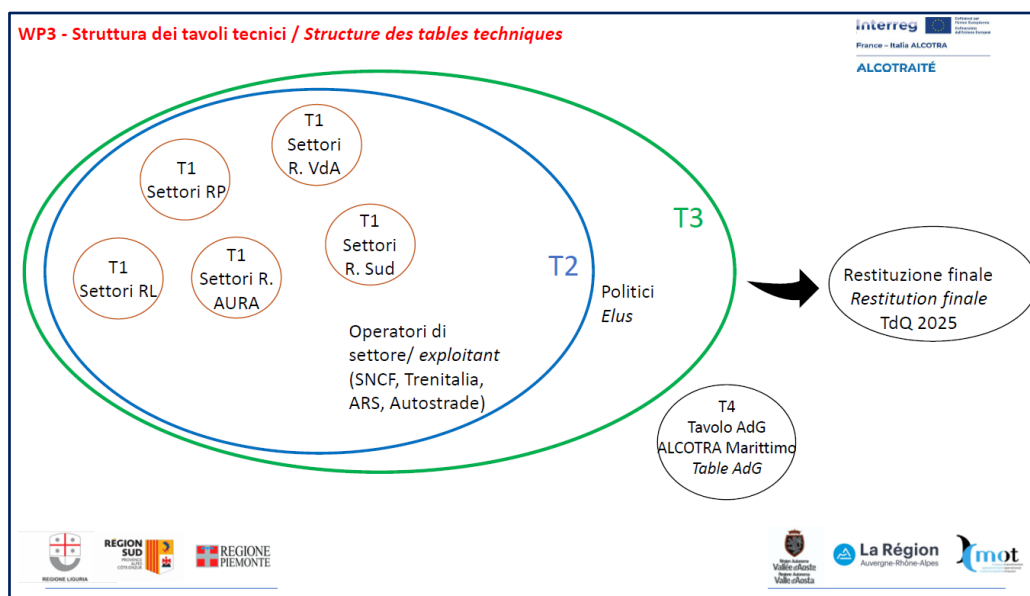
Rappel du processus de travail mis en place dans le cadre d'ALCOTRAITÉ

Les objectifs opérationnels du projet sont :

1. **Mise en place des tables techniques thématiques ALCOTRAITÉ** (transport, biodiversité et santé) ;
2. **Proposer** au comité de coopération frontalière du Traité de Quirinal **des solutions possibles** aux obstacles réglementaires et institutionnels issus des tables techniques de l'Alcotraité ;
3. **Améliorer l'interaction entre les programmes** ALCOTRA, Italie/France maritime, MARITTIMO, ESPACE ALPIN et les autres initiatives de coopération européenne, telles que la macro-région alpine, SUERA (EUSALP) ;
4. **Développer les pistes de solutions identifiées par les tables techniques thématiques** en participant conjointement aux appels ALCOTRA (mobilité ou iso1).

➔ Tables techniques thématiques

Les tables techniques ont été organisées à plusieurs échelles : internes à chaque Région partenaire avec les directions opérationnelles concernées puis en associant les acteurs concernés sur chaque territoire puis à une échelle transfrontalière.



Exemple de structure des tables techniques

→ Les résultats de la consultation Alcotraité sur les obstacles transfrontaliers

Une consultation publique, réalisée en ligne entre le 15 juillet et le 15 octobre, a permis de recueillir 696 réponses des habitants. Cette consultation a révélé que les transports sont perçus comme **le principal obstacle dans les zones transfrontalières**. Parmi les répondants italiens, 60 % ont signalé des difficultés pour accéder aux régions françaises, alors que 60 % des Français ont indiqué ne pas rencontrer ce problème en direction des régions italiennes. Les principaux obstacles identifiés sont :

1. Les fermetures de tunnels
2. Le manque de liaisons ferroviaires
3. Les contraintes routières côté italien et le coût des trajets côté français.

D'autres problématiques soulevées incluent les difficultés liées à l'utilisation de modes de transport durables (vélo, transports collectifs). Pour remédier à ces défis, il a été proposé d'organiser deux tables techniques par an et d'élaborer des contributions conjointes à intégrer dans les travaux du Traité du Quirinal.

→ Les ateliers territoriaux

Dans le cadre du projet ont également été organisés des ateliers territoriaux pour **partager les résultats des tables techniques et de la consultation avec les acteurs de terrain**. Grâce au travail en groupes thématiques (transports, environnement et santé), il a été possible d'identifier, pour les territoires concernés, les projets et **les obstacles prioritaires**, grâce à une **logique ascendante** et de proximité avec la frontière visant à écouter les territoires frontaliers.



Atelier territorial NORD

Les ateliers ont été aussi conçus dans le but d'impliquer pleinement les territoires transfrontaliers dans la mise en œuvre des dispositions du Traité du Quirinal, à travers les structures transfrontalières et les gouvernances de projet déjà existantes, telles que les PITER+ (Plans Intégrés Territoriaux financés par ALCOTRA).

TRANSPORTS



→ Un atelier technique ALCOTRAITE transport transfrontalier a été organisé à Vintimille le 4 décembre 2024

Cet atelier a permis de confronter les diagnostics sur les principaux obstacles à la mobilité transfrontalière et sur les difficultés techniques et opérationnelles dans la définition de solutions communes. Les présentations et les discussions ont permis de faire émerger une vision commune sur l'importance d'une coopération renforcée sur l'aménagement des infrastructures des deux côtés de la frontière, sur la gestion des problèmes opérationnels, en particulier sur les lignes Nice-Breil-Tende, Vintimille-Cuneo et Turin-Bardonecchia-Modane-Chambéry, et sur la coordination des horaires. Les difficultés, qui sont en partie liées à une trop grande dispersion des centres décisionnels, peuvent être résolues grâce à un dialogue constant et à une anticipation des actions à mener.

→ Focus transports

Les ateliers techniques et territoriaux ont permis d'aboutir à des diagnostics partagés et à une volonté de faire émerger des solutions concrètes aux principaux obstacles à la mobilité transfrontalière franco-italienne. La question de l'aménagement des infrastructures demeure centrale et a été reconnue comme une nécessité pour optimiser l'efficacité des investissements, mais elle n'apparaît pas comme un obstacle nécessitant des changements des modèles de gestion ou de réglementation comme peuvent l'être les problématiques liées à l'exploitation, notamment la coordination des horaires, la billettique et l'information voyageurs, ainsi que les incompatibilités techniques qui font de la gare de Vintimille un terminus pour trois lignes ferroviaires alors qu'elle devrait être une véritable porte d'entrée sur la France et sur l'Italie, une problématique que l'on retrouve avec encore plus d'acuité à la gare de Bardonecchia, au Nord de la frontière transalpine.

FICHES DÉTAILLÉES POUR LES OBSTACLES PRIORITAIRES : TRANSPORTS

OBSTACLE N° 1

LA LIGNE TURIN-BARDONECCHIA-MODANE-CHAMBERY

1. Définition de l'obstacle

La section ferroviaire entre Bardonecchia-Modane fait partie de la liaison internationale du chemin de fer du Fréjus (ligne Turin-Bardonecchia-Modane-Chambéry) et de 2017 à 2019, la ligne SFM3 a été opérationnelle uniquement les jours fériés. La section fait 18,7 km de long et est caractérisée par la présence du tunnel du Fréjus long de 13,7 km.

Les causes qui ont mené à la suppression de la ligne sont multiples :

- **Contrôles frontaliers intensifiés** : comme cela est apparu dans d'autres contextes, les Français ont intensifié les contrôles frontaliers, ce qui pourrait avoir compliqué la gestion du service transfrontalier.
- **Faible demande** : il est possible que le service limité aux seuls jours fériés n'ait pas été économiquement viable.
- **Complexités opérationnelles** : la gestion d'un service ferroviaire métropolitain qui traverse une frontière internationale présente des défis logistiques, techniques et bureaucratiques significatifs. Par exemple, la gare de Bardonecchia fonctionne du point de vue de l'alimentation électrique selon le système standard italien à 3 kV en courant continu et présente les caractéristiques principales suivantes :
 - **Système d'alimentation** : les lignes traditionnelles italiennes sont alimentées à 3 kV c.c. (courant continu) et Bardonecchia suit ce standard.
 - **Particularité de la frontière** : un aspect intéressant est qu'à la gare de Modane, les locomotives Trenitalia circulent sous la caténaire alimentée à 1.500 V en courant continu, naturellement avec des performances réduites, tandis que le côté italien maintient les 3.000 V du côté de Bardonecchia. Cela signifie que Bardonecchia représente un point de transition important du système électrique italien (3.000V CC) à celui français (1.500V CC), nécessitant des locomotives bivalentes ou des changements de locomotive pour les services internationaux.

2. Nature de l'obstacle (juridique, technique...)

Pour la plupart technique, liée d'un côté aux conditions climatiques et morphologiques des territoires traversés par la ligne et de l'autre côté au différent voltage des gares frontalières (Bardonecchia et Modane). À ces obstacles techniques s'ajoute la question des coûts opérationnels et de maintenance constante du tronçon ferroviaire en question, avec la nécessité d'utiliser du personnel hautement spécialisé pour le monitoring et les coûts supplémentaires possibles pour la gestion d'urgences liées aux problèmes géomorphologiques.

En outre, il existe une Convention d'après-guerre de 1951 entre l'Italie et la France, qui régit les gares internationales de Modane et Vintimille et les tronçons de voie ferrée compris entre les deux gares et les frontières de l'Italie et de la France. Cette Convention, toujours en vigueur, est mise en œuvre par des Accords-cadres entre les gestionnaires français et italiens qui ont profondément changé tant du point de vue juridique qu'organisationnel, également pour toujours être conforme à la réglementation communautaire (dernière mise à jour mars 2007 RFI - SNCF) ; la Convention entre les deux États, désormais obsolète, doit être redéfinie (voir Convention pour la gestion de l'infrastructure Cuneo Nice Vintimille).

3. Pays, régions concernées, acteurs

Italie – France : Région Piémont et Région Auvergne-Rhône-Alpes

4. Impacts de l'obstacle

À présent, il n'y a pas de ligne ferroviaire qui relie Bardonecchia à Modane avec de lourdes répercussions sur le trafic passagers (pendulaires et/ou touristes) contraints d'utiliser principalement le véhicule privé, certainement plus coûteux et polluant par rapport au transport public. Par ailleurs, le bus Ligne 902 Oulx – Bardonecchia – Modane est actif seulement du lundi au samedi excluant dimanche et jours fériés, avec 7 dessertes par jour.

5. Textes de références

Convention 1951, Accord-cadre SNCF RFI du 2007.

6. Solutions proposées

- Étude sur les problématiques techniques de la ligne côté italien et français et travaux de remise en état de la voie à 3.000 V près de la gare de Modane de l'armement (création d'un quai, reprise des communications et des installations de voie).
- Analyse de la demande potentielle de transport, en estimant avec précision combien d'utilisateurs utiliseront effectivement le train.
- Renforcement du service de bus navette car les bus garantissent une plus grande adaptabilité en cas d'événements atmosphériques extraordinaires, en plus d'avoir un coût de maintenance et de contrôle significativement moindre par rapport aux trains.

- Possibilité d'utiliser les locomotives du groupe E464 sous la tension en usage sur le réseau français (1,5 kV courant continu). La machine devrait être prédisposée dès la construction avec sélecteur automatique de l'alimentation pour gérer le passage de 3 kV cc à 1,5 kV cc.
- Les « constituants » Table Technique des Transports (TTT) - plateforme d'échange entre institutions, opérateurs et citoyens, le comité de pilotage italo-français pour la coordination opérationnelle des lignes ferroviaires et des services de transport et l'organe de consultation pour la programmation des horaires dans le cadre du projet Alcotraité 2 Transports qui démarrera au mois de novembre 2025 dont les partenaires sont les mêmes que ceux d'Alcotraité.
- Révision de la Convention du 1951.

7. Finalités à atteindre

- Assurer une connexion par transports en commun de Turin à Modane efficace et rapide.
- Liaison jusqu'à l'aéroport de Caselle. La liaison directe et régulière entre la haute Vallée de Suse et l'aéroport contribue à l'amélioration de l'accessibilité globale, en favorisant les déplacements pour le travail, le tourisme et les échanges transfrontaliers, tout en réduisant également la dépendance aux moyens de transport privés pour l'accès au pôle métropolitain.

8. Partenaires, acteurs nationaux compétents et instances transfrontalières concernées

- Agenzia della Mobilità Piemontese (AMP)
- Région Piémont
- RFI
- Trenitalia
- SNCF Réseau et SNCF
- Région Auvergne-Rhône-Alpes

9. Calendrier de travail

À définir en fonction des activités et des actions du projet Alcotraité 2 Transports.

10. Sources de financement

- Programmes européens (Interreg)
- Fonds structurels européens
- Fonds du Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
- Fonds du Ministère de l'aménagement du territoire et de la décentralisation

11. Difficultés à prévoir lors de la mise en œuvre – Conditions de réussite

- Mandat politique fort pour les autorités organisatrices des deux États
- Recherche de financements
- Problèmes techniques
- Problèmes climatiques-atmosphériques

OBSTACLE N°2

COMPATIBILITÉ ET PROCESSUS D'HOMOLOGATION DU MATERIEL ROULANT ENTRE LA FRANCE ET L'ITALIE

1. Définition de l'obstacle

Située à 9 kilomètres de la frontière française, la gare de Vintimille est, depuis 1882, une gare internationale qui constitue le terminus de trois lignes ferroviaires, dont deux sont transfrontalières :

- La ligne Vintimille-Breil-Cuneo
- La ligne Marseille-Nice-Vintimille

Cette dernière constitue la ligne ferroviaire française la plus fréquentée en dehors de la région parisienne, du fait de la densité de population sur le littoral azuréen, du dynamisme touristique du territoire et de l'attractivité économique de la principauté de Monaco. Ce sont aujourd'hui près de 1,5 million de voyageurs par an qui ont pour origine ou destination la gare de Vintimille. L'offre ferroviaire renforcée de la Région Provence-Alpes Côte d'Azur sur l'axe Nice-Vintimille permet à près de 1 500 abonnés italiens de circuler quotidiennement vers Nice ou Monaco. Entre 2016 et 2019, ces services TER ont connu une augmentation de la fréquentation de plus de 43%. Cependant, du fait de l'incompatibilité technique des matériels roulants, Vintimille demeure un terminus avec rupture de charges entre trois lignes ferroviaires dont la complémentarité et la continuité apparaissent évidentes.

2. Nature de l'obstacle (juridique, technique...)

L'obstacle est avant tout technique. Les trains italiens fonctionnent sous-alimentation électrique 3000V tandis que les trains français fonctionnent sous-alimentation électrique 1500V ou 25.000V. Mais il est aussi juridique avec des processus d'homologation nationaux (par l'EPSF – Etablissement public de sécurité ferroviaire – en France et l'ANSFSA en Italie).

3. Pays, régions concernées, acteurs

France, Italie, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Région Ligurie, SNCF Réseau, RFI.

4. Impacts de l'obstacle

Aucune possibilité de liaison transfrontalière au-delà de Vintimille sans rupture de charge.

5. Textes de références

6. Solutions proposées

a. Niveau : local, régional, national européen

Seule une réglementation et un processus d'homologation européen pourraient remédier à cette situation car commander du matériel roulant adapté aurait un coût très élevé pour les opérateurs.

b. Avancées

c. Actions à mettre en œuvre

7. Finalités à atteindre

Assurer une liaison transfrontalière entre Marseille et Gênes sans rupture de charge.

8. Partenaires, acteurs nationaux compétents et instances transfrontalières concernées

Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Région Ligurie, SNCF Réseau, RFI, EPSF, ANSFSA.

9. Calendrier de travail

10. Sources de financement

Le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe pourrait financer l'harmonisation de l'alimentation électrique des trains français et italiens, d'autant que les sections transfrontalières peuvent bénéficier de taux de co-financements européens bonifiés (50% pour les travaux contre 30% pour les sections non-transfrontalières). Un tel financement pourrait bénéficier du soutien de la Stratégie de l'Union Européenne pour la Région Alpine (SUERA) car la ligne Marseille-Gênes a été labellisée par le groupe d'action mobilité de la SUERA.

11. Difficultés à prévoir lors de la mise en œuvre – Conditions de réussite

Les Etats devront s'accorder sur un processus d'homologation commun. Une liaison transfrontalière efficiente entre Marseille et Gênes est également conditionnée à l'avancement du projet de doublement des voies entre Andora et Novi Ligure.

Ce projet, couplé à celui de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur, dont les phases 1 et 2 sont déjà lancées, constitue une avancée très importante pour le corridor RTE-T Méditerranéen et pour l'achèvement d'un arc ferroviaire entre Barcelone et Gênes qui serait matérialisé par une continuité ferroviaire sans entrave.

OBSTACLE N°3

BILLETTE ET INFORMATION VOYAGEURS

1. Définition de l'obstacle

La desserte ferroviaire de la Vallée de la Roya et de Cuneo dans le Piémont se fait par deux lignes ferroviaires, l'une française qui va de Nice à Tende en passant par la Vallée du Paillon, l'autre Italienne qui longe la Roya, de Vintimille à Cuneo. Elles empruntent une section commune de 17 kilomètres entre Breil et Tende.

Ces deux lignes, qui ont été impactées par les dégâts causés par la tempête Alex en 2020, font face à des contraintes liées à la forte déclivité, à la voie unique et au nombre important d'ouvrages d'art (301 entre Nice et Breil, pour 37% du parcours en tunnel – et 59% entre Breil et Vintimille). Les coûts d'entretien ont conduit, au fil du temps, à des limitations de vitesse et à une baisse importante de l'offre, surtout côté italien dans des vallées déjà fortement enclavées où 70% des déplacements ferroviaires sont professionnels.

Depuis septembre 2024, des travaux ont été entrepris sur la ligne Nice-Tende et ont provoqué la fermeture de la ligne après la vallée du Paillon jusqu'à décembre 2025. Ainsi, actuellement, seuls des trains italiens circulent entre Breil et Tende.

La situation devrait inciter à optimiser la complémentarité des deux lignes qui empruntent une section commune entre Breil-sur-Roya et Tende mais jusqu'ici, aucune optimisation n'a été menée sur ces dessertes, notamment en matière de billettique et d'information voyageurs.

Chaque région, gestionnaire d'infrastructures, et exploitant de part et d'autre de la frontière, a constaté que les systèmes de billettique et d'information voyageurs ne communiquent pas entre eux. De fait, dans le cadre d'une mobilité transfrontalière et interrégionale, les outils utilisés de part et d'autre de la frontière ne favorisent pas la mobilité par les transports en commun et par le train en particulier.

2. Nature de l'obstacle (juridique, technique...)

La nature de l'obstacle est technique puisqu'elle relève de la nécessité d'une coordination technique de processus de chaque pays.

3. Pays, régions concernées, acteurs

Sont concernées les régions Piémont, Ligurie et Provence- Alpes- Côte d'Azur. Les acteurs mobilisables et concernés sont SNCF Réseau, RFI, ainsi que les exploitants ferroviaires (SNCF Voyageurs Sud Azur et Trenitalia) et Sud Mobilités Technologies (SMT), filiale de SNCF Voyageurs qui assure la gestion technique et opérationnelle du SIBR (*Système d'Information, de Billettique et de Réservation*).

4. Impacts de l'obstacle

L'obstacle a pour impact un manque de lisibilité et de fluidité dans la mobilité du quotidien et touristique. Chaque usager souhaitant traverser la frontière doit actuellement se munir de deux applications différentes, acheter des billets sur deux sites différents et consulter les horaires des trains régionaux sur deux sites / applications différentes.

5. Textes de références

6. Solutions proposées

a. Niveau : local, régional, national européen

- **Information des voyageurs :**

Il est proposé un partage des offres Région Sud / Régions Ligurie et Piémont avec mise à disposition dans les systèmes d'information voyageurs. Ce partage permettrait l'affichage de toutes les offres de part et d'autre de la frontière et de les intégrer dans les calculateurs d'itinéraires. Cette incrémentation des systèmes français et italiens permettrait d'améliorer la mobilité et la lisibilité de l'offre transfrontalière.

- **Distribution et matérialisation des billets :**

Afin de pouvoir distribuer des billets de part et d'autre de la frontière, l'objectif serait de rechercher une mise en œuvre de la norme européenne OSDM (Open Sales and Distribution Model). Cette mise en œuvre nécessiterait aussi la création de chartes et de nomenclatures communes entre Région Sud et Régions Ligurie et Piémont.

Afin de pouvoir distribuer des billets de chaque côté de la frontière, il sera nécessaire de trouver à la fois un support de titre commun et que chaque système mette à disposition une API de distribution (qui pourrait être OSDM : Open Sales and Distribution Model). Cette mise en œuvre nécessiterait aussi la création de chartes et de nomenclatures communes entre Région Sud et Régions Ligurie et Piémont.

b. Avancées

Le projet Interreg-Europe CROSUSMOB qui promeut le développement de la mobilité ferroviaire transfrontalière à l'échelle européenne a permis des échanges d'expériences entre collectivités et opérateurs. La visite de terrain à Aix-la-Chapelle a permis de retracer la mise en œuvre de systèmes billettiques et d'informations voyageurs communs entre l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique.

c. Actions à mettre en œuvre

Faire appel à une assistance technique pour créer des passerelles entre les systèmes français et italiens, cette assistance technique peut aussi être utilisée pour des phases de tests ou d'incrémentation des systèmes.

7. Finalités à atteindre

L'enjeu est que chaque système de billettique et d'information voyageurs puisse reprendre les offres de service de part et d'autre de la frontière afin que l'utilisateur puisse avoir la vision de toute l'offre existante lui permettant d'utiliser les transports en commun non seulement transfrontalier mais aussi dans le pays ou la région de destination.

8. Partenaires, acteurs nationaux compétents et instances transfrontalières concernées

Sont concernées les régions Piémont, Ligurie et Provence Alpes Côte d'Azur. Les acteurs mobilisables et concernés sont SNCF Réseau, RFI, les exploitants ferroviaires (SNCF Voyageurs Sud Azur et Trenitalia) et Sud Mobilités Technologie (SMT)

9. Calendrier de travail

Au lancement du projet Alcotraité 2 Transports, passage d'un marché d'assistance à maîtrise d'œuvre (2026). Temps de travail estimé de 12 à 24 mois.

10. Sources de financement

11. Difficultés à prévoir lors de la mise en œuvre – Conditions de réussite

Beaucoup d'obstacles techniques, juridiques et financiers doivent être levés pour un nombre restreint de passagers. Une harmonisation des tarifs français et italiens apparaît également souhaitable avant d'harmoniser les systèmes billettiques.

Aussi, seuls un dialogue et une volonté communes fortes des acteurs publics et des opérateurs pourra permettre des avancées concrètes.

FICHE OBSTACLE N°4

LIGNE NICE-VENTIMILLE-BREIL-CUNEO : CONSTRUCTION DES HORAIRES

1. Définition de l'obstacle

La desserte ferroviaire de la Vallée de la Roya et de Cuneo dans le Piémont se fait par deux lignes ferroviaires, l'une française qui va de Nice à Tende en passant par la Vallée du Paillon, l'autre Italienne qui longe la Roya, de Vintimille à Cuneo. Elles empruntent une section commune de 17 kilomètres entre Breil et Tende.

Ces deux lignes, qui ont été impactées par les dégâts causés par la tempête Alex en 2019, font face à des contraintes liées à la forte déclivité, à la voie unique et au nombre important d'ouvrages d'art (301 entre Nice et Breil, pour 37% du parcours en tunnel – et 59% entre Breil et Vintimille). Les coûts d'entretien ont conduit au fil du temps à des limitations de vitesse et à une baisse importante de l'offre, surtout côté italien dans des vallées déjà fortement enclavées où 70% des déplacements ferroviaires sont professionnels.

La situation devrait inciter à optimiser le potentiel et la complémentarité des deux lignes qui empruntent une section commune entre Breil-sur-Roya et Tende mais jusqu'ici, aucune optimisation n'a été menée sur ces dessertes, en termes de correspondance entre les TER et les trains italiens. Une étude de potentiel financée dans le cadre du projet Alcotra « *etrasporti* » a montré en 2022 comment une gestion coordonnée des deux lignes permettraient de maximiser leur potentiel mais jusqu'ici, les régions concernées, les gestionnaires d'infrastructures et les exploitants de part et d'autre de la frontière ont constaté que les processus de construction de l'horaire ne répondent pas à la même temporalité.

L'importance stratégique de cette étoile ferroviaire entre Nice, Vintimille et Cuneo a permis sa labellisation par la Stratégie de l'Union Européenne pour la Région Alpine (SUERA) en 2020 et son intégration en 2024 au Réseau Transeuropéen de Transports (RTE-T) qui donne accès au financement du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe.

2. Nature de l'obstacle (juridique, technique...)

Avant les travaux qui ont occasionné la fermeture du haut de la ligne Nice-Tende jusqu'en décembre 2025, 11 trains reliaient Nice à Breil dont 4 assuraient une liaison jusqu'à Tende. Côté italien, 6 aller-retours quotidiens sont assurés. Or, comme l'a montré l'étude de potentiel réalisée dans le cadre du projet Alcotra « *eTrasporti* », aucune coordination des horaires n'a été mise en place pour optimiser la complémentarité des offres françaises et italiennes.

La réouverture du haut de la ligne Nice-Tende après 16 mois de travaux, et le dialogue renforcé ces derniers mois entre les acteurs concernés grâce à la dynamique du projet Alcotraité, peut permettre un consensus sur des objectifs et une méthode de travail permettant d'aboutir à des

horaires coordonnés et répondant aux besoins des populations, en particulier pour les déplacements professionnels.

3. Pays, régions concernées, acteurs

- Pays : France et Italie
- Régions : Provence-Alpes-Côte d’Azur, Ligurie et Piémont
- Acteurs : SNCF et Trenitalia.

4. Impacts de l’obstacle

L’obstacle a pour impact une désorganisation de la circulation des trains régionaux français et italiens, un manque de lisibilité et de dialogue alors même que l’offre ferroviaire est déjà faible et souffre des limitations de vitesse imposées par la dégradation des infrastructures. Les bonnes volontés d’aujourd’hui ne suffisent pas pour poser un cadre partagé par tous et évoluer vers une meilleure coordination interrégionale et internationale.

Chaque usager souhaitant traverser la frontière doit actuellement se munir de 2 applications différentes, acheter des billets sur 2 sites différents et consulter les horaires des trains régionaux sur 2 sites / applications différentes.

In fine, la situation provoque une sous-exploitation chronique des potentialités des deux lignes transfrontalières, ainsi qu’un enclavement et une dépendance à la voiture renforcés pour les habitants de la vallée de La Roya alors que le réseau routier a été fortement impacté par la tempête Alex et demeure plus fragile que la liaison ferroviaire face aux aléas climatiques.

5. Textes de références

Document de Référence du Réseau Ferré Français (DRR) et son équivalent italien

6. Solutions proposées

a) Niveau : local, régional, national européen

Mise en place d’une analyse de chaque processus national (italien, français) dans la construction horaire, ainsi que des processus de concertations pour la construction de l’offre. Sur la base de cette analyse :

- Proposition d’un calendrier de concertation et de coordination
- Définition d’une cellule composée d’experts de chaque Région, accompagnée des experts des gestionnaires d’infrastructure et des exploitants.

Cette cellule aurait vocation à coconstruire l'offre ferroviaire interrégionale selon un calendrier convenant à chaque entité.

b) Avancées

A l'issue de l'atelier technique sur le sujet de la construction des horaires ayant eu lieu le 4 décembre 2024 à Vintimille, des évolutions positives dans les échanges et les dialogues sont notées.

c) Actions à mettre en œuvre

Création d'une instance interrégionale et transfrontalière se réunissant régulièrement pour traiter des sujets de construction des horaires dans une temporalité compatible avec les créations et planifications des horaires de service en se basant sur l'étude de potentiel « eTrasporti » et sur une assistance à maîtrise d'ouvrage permettant de définir des objectifs, des méthodes de travail et des propositions d'horaires adaptées aux besoins des populations et aux possibilités des exploitants. Cette instance pourrait réunir les services transports et ceux en charge de la construction horaire de chaque Région, chaque gestionnaire d'infrastructures et chaque exploitant. Elle permettrait d'analyser, train par train, les conflits potentiels et les opportunités d'amélioration du service ferroviaire.

7. Partenaires, acteurs nationaux compétents et instances transfrontalières concernées

Sont concernées les régions Piémont, Ligurie et Provence- Alpes- Côte d'Azur. Les acteurs mobilisables et concernés sont SNCF Réseau, RFI, ainsi que les exploitants ferroviaires (SNCF Voyageurs Sud Azur et Trenitalia).

SANTÉ



→ DE NOMBREUSES SYNERGIES AVEC LE PROJET ProSATIF – Go



Tout au long de la mise en œuvre du projet, le partenariat du projet Alcotraité a veillé à entretenir et à développer les échanges avec le projet ISO1 – Meilleure gouvernance « PROSATIF – GO ».

Au-delà des échanges plus informels et réguliers entre les deux projets, ce partage d'expériences et d'informations s'est matérialisé notamment par :

- un événement conjoint le 5 mars 2025 à Courmayeur (IT), sur la santé transfrontalière et les obstacles dans la « zone Nord » de l'espace ALCOTRA
- la participation du partenariat Alcotraité à l'événement de clôture du projet PROSATIF – GO, le 2 octobre 2025 à Embrun (FR)

Ainsi, les résultats de ce projet ont alimenté le travail du partenariat Alcotraité dans le cadre de la Feuille de route qui suit. Cette dernière propose des solutions pour répondre à l'absence d'un accord-cadre sur la coopération sanitaire entre la France et l'Italie, en faisant le choix de se concentrer sur une seule fiche-obstacle plus englobante, dans laquelle sont intégrés également les résultats des « tables techniques » Alcotraité sur cette thématique.



FICHE DÉTAILLÉE POUR LES OBSTACLES PRIORITAIRES : SANTÉ

FICHE OBSTACLE : ABSENCE D'ACCORD-CADRE FRANCO-ITALIEN FACILITANT LA COOPÉRATION EN MATIÈRE DE SANTÉ

1. Définition de l'obstacle

Un obstacle important pour les territoires transfrontaliers des cinq régions frontalières terrestres réside dans **l'absence d'un accord-cadre bilatéral spécifique entre la France et l'Italie sur la coopération sanitaire transfrontalière**. L'adoption d'un accord-cadre est la condition préalable à l'adoption d'accords ultérieurs entre les différentes structures sanitaires, adaptés aux différents besoins sanitaires des zones frontalières respectives. Contrairement à d'autres frontières françaises où des accords de ce type ont été conclus (France-Allemagne en 2005, France-Belgique en 2005-2011, France-Espagne en 2008, Luxembourg et Suisse en 2016, etc.), la frontière franco-italienne reste dépourvue de ce cadre juridique et opérationnel.

2. Nature de l'obstacle

Cet obstacle résulte d'une combinaison de multiples aspects de nature différente : juridiques et administratifs en premier lieu, mais aussi financiers et politiques. Elle résulte notamment de l'asymétrie institutionnelle entre la France et l'Italie : en France, les autorités compétentes en matière de santé sont l'État et ses services décentralisés, tandis qu'en Italie, ce sont les régions qui jouent un rôle central et détiennent la compétence en matière de santé, dans le respect des principes fondamentaux définis par l'État. Cela entrave le progrès de la coopération transfrontalière au niveau local. En outre, les hôpitaux français ne peuvent signer que des accords interhospitaliers, une spécificité qui rend difficile la coopération avec les ASL et les régions italiennes. Ces asymétries limitent la coopération et compliquent la formalisation des accords opérationnels.

Derrière ces blocages réglementaires, l'obstacle dépend aussi fortement de la volonté politique d'aller de l'avant, en particulier au niveau régional pour la partie italienne, en coordination avec les ministères compétents : **les régions frontalières doivent manifester au ministère des Affaires étrangères et de la Coopération internationale leur intérêt pour la conclusion de l'accord-cadre entre la France et l'Italie.**

La dimension politique de cet obstacle est elle-même étroitement liée à la question des remboursements et au contexte des flux - actuels ou potentiels - de patients hospitalisés dans les pays voisins. En ce qui concerne les remboursements, la réglementation actuelle en matière de mobilité internationale prévoit que les remboursements s'effectuent entre les États et non entre les collectivités territoriales. Il convient également de souligner le problème posé par le fait

que des tarifs différents sont appliqués en France et en Italie pour la même prestation de soins de santé. Les analyses de l'IRES Piémont, présentées lors de l'événement final du projet ProSATIF-Go, révèlent, pour le Piémont, un solde négatif (il y a plus de patients piémontais qui se rendent en France pour se faire soigner que de Français qui se rendent dans le Piémont), tandis que pour la région autonome de la Vallée d'Aoste, depuis 2021, le solde (crédits-dettes) avec la France est positif, avec plus de patients français se faisant soigner en Vallée d'Aoste que de patients valdôtains se faisant soigner en France. Il convient toutefois de souligner que ce solde est dû aux flux touristiques et, en tout état de cause, à des prestations de santé urgentes et donc non programmées.

À titre d'exemple, en facilitant les soins de santé transfrontaliers, on risque de voir un plus grand nombre de patients provenant des hautes vallées piémontaises décider de se faire soigner au Centre hospitalier des Escartons de Briançon, générant ainsi des flux de patients sortant d'Italie vers la France.

Le remboursement des frais médicaux dans l'UE - éléments contextuels :

Étant donné que tout citoyen européen, pris en charge par le service de santé de son pays, peut, dans certaines situations et conditions prévues par la réglementation communautaire, bénéficier de soins dans tous les autres pays de l'Union européenne, il convient de faire la distinction entre la nécessité de recevoir des soins urgents et celle de recevoir des soins programmés, afin de mieux comprendre la question.

Compte tenu de la nature des prestations et de la durée prévue d'un séjour à l'étranger, il est possible de bénéficier d'un accès direct aux soins nécessaires (dans le cadre duquel le service de santé paie directement les prestations de santé fournies) en présentant la carte européenne d'assurance maladie (CEAM), dont l'utilisation n'est toutefois pas autorisée dans le cas de soins programmés.

On entend par soins programmés les soins définis dans le cadre d'une thérapie précise, c'est-à-dire prescrits à l'avance. Dans ces situations, la motivation principale du voyage à l'étranger est le soin lui-même. Il existe deux façons d'obtenir des soins médicaux programmés dans un autre pays de l'UE : directement et indirectement.

Dans le premier cas, le service de santé d'origine paie directement le service de santé du pays où les soins sont dispensés, après avoir demandé une autorisation préalable à l'ASL compétente, qui est tenue de la délivrer si les soins demandés sont couverts par l'assurance maladie, mais ne peuvent être dispensés dans un délai justifiable d'un point de vue médical, compte tenu de l'état de santé actuel et de l'évolution probable de la maladie du patient.

Dans le second cas, le patient peut avancer le paiement des soins médicaux programmés dans un autre pays de l'UE, dans des établissements publics ou privés, et obtenir le remboursement total ou partiel des frais une fois rentré chez lui.

Il est important de souligner que le montant maximal du remboursement des prestations de santé est égal au coût que le Service national de santé aurait supporté si les soins avaient été dispensés en Italie, sans dépasser le montant effectivement dépensé.

En outre, pour certains types de prestations de santé, il est nécessaire de demander une autorisation préalable, sans laquelle le remboursement pourrait ne pas être accordé.

Pour cette raison, il est dans l'intérêt du patient de vérifier, avant son départ, si la prestation de santé dont il souhaite bénéficier à l'étranger doit faire l'objet d'une autorisation préalable.

Le choix de l'autorisation préalable est nécessaire non seulement pour des raisons de qualité et de sécurité, mais aussi pour des raisons de planification visant à garantir, sur le territoire national, un accès suffisant et permanent à une gamme équilibrée de soins de haute qualité ou à garantir le contrôle des coûts et à éviter, dans la mesure du possible, tout gaspillage de ressources financières, techniques et humaines (par exemple, l'hospitalisation du patient pendant au moins une nuit ou l'utilisation d'une infrastructure sanitaire ou d'équipements médicaux hautement spécialisés et coûteux).

3. Pays, régions concernées, acteurs

Cet obstacle concerne l'ensemble du territoire des régions frontalières de l'espace ALCOTRA, et plus particulièrement les zones géographiques où les déplacements sont facilités par l'existence de points de passage (côte, zones proches des cols et tunnels, etc.), dans une logique de « bassin de vie ». Ces zones montagneuses, où les distances entre les structures sanitaires nationales peuvent être importantes, nécessitent une coopération sanitaire accrue.

Parmi les parties prenantes figurent les autorités sanitaires nationales, les Agences Régionales de Santé (ARS) françaises, les agences sanitaires locales (ASL), les collectivités locales et les hôpitaux des deux côtés de la frontière.

4. Impacts de l'obstacles

L'absence d'accord-cadre opérationnel en matière de soins de santé entre la France et l'Italie crée un obstacle transfrontalier important : l'insécurité administrative et financière pour les patients transfrontaliers, due au manque d'harmonisation dans l'accès aux soins de santé transfrontaliers. En l'absence de règles claires en matière de couverture et de remboursement, de nombreux patients italiens qui se rendent en France pour se faire soigner se voient refuser le remboursement ou sont confrontés à des retards et à des procédures fastidieuses, ce qui décourage l'accès aux soins et affaiblit la continuité des parcours de soins.

Cette situation pèse également sur les hôpitaux frontaliers, en particulier sur des structures telles que celle de Briançon, qui accueillent des patients italiens sans toujours disposer de financements prévisibles ou d'une coordination administrative avec les autorités italiennes. Comme le montrent les analyses réalisées par l'IRES Piémont, présentées lors de l'événement

final du projet PROSATIF-GO en octobre 2025, le nombre total de patients italiens hospitalisés a presque diminué de moitié entre 2019 et 2023, y compris pendant la période pandémique, passant de 729 à 374 patients (- 49 %). Cette baisse serait en grande partie due à un changement récent dans le domaine des remboursements du côté français : depuis le 1er mai 2022, la Caisse Primaire d'Assurance Maladie (CPAM) de Nice, qui gère désormais les démarches administratives des citoyens italiens, ne couvre plus les consultations médicales effectuées au centre hospitalier des Escartons à Briançon en faveur des patients étrangers.

En conclusion, l'absence de cadre réglementaire crée un cercle vicieux : des patients réticents à se faire soigner à l'étranger, des structures locales surchargées et une coopération transfrontalière limitée.

Cela peut également avoir un impact négatif sur la qualité de vie dans les zones frontalières, car les personnes qui ont besoin de soins ne peuvent pas accéder facilement à des services adéquats à proximité immédiate pour répondre au mieux à leurs besoins en matière de santé.

5. Textes de références

Les accords conclus entre la France et les pays voisins peuvent servir de référence. L'accord-cadre franco-allemand de 2005, celui conclu avec la Belgique entre 2005 et 2011 et l'accord avec l'Espagne de 2008 ont contribué à structurer la coopération sanitaire en clarifiant les droits des patients, en mettant en place des mécanismes de remboursement transfrontaliers et en favorisant les échanges professionnels. Ces expériences démontrent l'efficacité de cet instrument juridique et peuvent inspirer les négociations franco-italiennes. Ces accords et d'autres accords transfrontaliers de coopération sanitaire ou médico-sociale sont disponibles sur le site web du [Centre pour les liaisons européennes et internationales en matière de sécurité sociale \(CLEISS\)](#).

6. Solutions proposées

Depuis plusieurs années, un projet d'accord-cadre est en discussion entre la France et l'Italie. Après un coup d'arrêt à la fin de la décennie 2010-2020, cette initiative a été relancée en 2021 grâce à l'élan donné par le traité du Quirinal. Cet accord permettrait de désigner les entités compétentes de part et d'autre de la frontière, habilitées à signer des accords de coopération transfrontalière, et de surmonter l'asymétrie institutionnelle qui entrave actuellement la mise en œuvre des projets. Sa finalisation, bien qu'attendue, est actuellement retardée.

Parallèlement, le projet ProSATIF-Go a été l'occasion d'évaluer les instruments juridiques, organisationnels et financiers susceptibles de permettre de relever conjointement les défis sanitaires communs, en garantissant l'accessibilité, la continuité des soins et la durabilité dans les territoires frontaliers. Ces étapes pourraient se dérouler comme suit :

- **Engagement des régions frontalières** à manifester au ministère des Affaires étrangères et de la Coopération internationale leur intérêt pour la conclusion de l'accord-cadre entre la France et l'Italie.
- **Dialogue politique** entre les gouvernements français et italien nécessaire pour discuter du projet d'accord.
- **Négociations techniques** pour élaborer un projet d'accord tenant compte des spécificités du cadre franco-italien.
- **Signature et ratification de l'accord-cadre et de l'accord administratif** après mise en œuvre et suivi par une commission mixte.
- **Conventions de coopération** entre les structures sanitaires au niveau territorial.

7. Finalités à atteindre

L'objectif principal est la rédaction et la signature d'un accord-cadre bilatéral qui constituera la base juridique et opérationnelle de la coopération franco-italienne en matière de santé. Cet accord garantira l'accès aux soins pour les patients et facilitera le travail conjoint des professionnels de santé.

Les principales dispositions des accords-cadres signés entre la France et ses voisins visent à :

- Déterminer la portée matérielle, territoriale et personnelle des conventions
- Garantir un meilleur accès à des soins de qualité pour les populations des zones frontalières ou un soutien et une assistance de qualité pour les personnes handicapées
- Définir les conditions d'intervention de part et d'autre des frontières, des structures de santé, des secours d'urgence, des organismes de sécurité sociale et des professionnels de santé
- Garantir la continuité des soins pour ces mêmes populations, y compris l'accueil et l'information des patients
- Simplifier la gestion de cette assistance en supprimant les accords antérieurs, en mettant en place des systèmes de paiement par des tiers et en garantissant la prise en charge des frais de transport
- Mettre en place un circuit financier transparent pour le remboursement des soins entre pays, basé sur les tarifs en vigueur dans le lieu de soins, dans le cadre des réglementations communautaires, si l'assuré présente au prestataire de soins un certificat de droit, ou sur les tarifs de l'État d'affiliation si l'assuré paie les soins, ou sur des tarifs spécifiques négociés par les signataires d'accords de coopération sanitaire locale. L'un des objectifs serait d'uniformiser les tarifs en France et en Italie.
- Optimiser l'organisation des soins de santé et faciliter l'utilisation ou le partage des ressources humaines et matérielles (complémentarité), des structures de santé ou des ressources pouvant faire l'objet d'un réseau de santé. Ces accords-cadres prévoient la possibilité de créer des structures de santé communes, des structures de santé transfrontalières ou des organisations de coopération.

- Promouvoir le partage des connaissances et des pratiques
- Faciliter l'échange d'informations sur l'évaluation et la gestion des risques pour la santé.
- Fournir les ressources financières nécessaires à la mise en œuvre de la coopération
- Prévoir des évaluations périodiques des dispositions prévues, en définissant des critères d'évaluation et de suivi de la qualité des soins.

8. Partenaires, acteurs nationaux compétents et instances transfrontalières concernées

Les principaux acteurs sont les trois régions italiennes compétentes en matière de santé, ainsi que les États français et italien, par l'intermédiaire de leurs ministères respectifs de la Santé et des Affaires étrangères. Les agences régionales de santé et les agences sanitaires locales (ASL) devront également être associées à la mise en œuvre.

Le Comité de coopération transfrontalière du Traité du Quirinal pourrait constituer un organe de coordination approprié pour réunir les autorités compétentes et mener des arbitrages politiques. Il est recommandé de ne pas négliger la dimension maritime de la coopération sanitaire, en étudiant la possibilité d'une extension à d'autres régions ayant une frontière maritime commune (Corse, Sardaigne et Toscane).

9. Calendrier de travail

Le calendrier devrait prévoir une reprise des négociations à la fin de 2025, après la clôture du projet Alcotraité, l'objectif étant de signer l'accord dans les deux années suivantes. Afin de garantir la mise en œuvre du texte, il convient d'intégrer des phases intermédiaires de consultation avec les autorités locales et les hôpitaux.

10. Sources de financement

Les financements européens, notamment à travers les programmes Interreg et leur axe « Meilleure gouvernance de la coopération », permettraient de soutenir un ou plusieurs projets pilotes, et notamment le temps de travail des agents au sein de la task force et d'éventuelles dépenses communes (plateformes numériques, etc.). Les ministères devraient être pleinement impliqués dans cette dynamique de partenariat.

11. Difficultés à prévoir lors de la mise en œuvre – Conditions de réussite

Les principales difficultés sont liées à l'asymétrie des compétences entre les deux pays, qui entrave la mise en œuvre d'accords à long terme, mais aussi à la volonté politique des régions partenaires, en particulier italiennes, de procéder à la signature d'un tel accord. Il est évident que cette volonté politique dépendra étroitement des conditions financières (tarifs, modalités de remboursement) et de la viabilité des services de santé respectifs.

Les instruments existants, tels que les projets Interreg ou le nouveau règlement BRIDGEforEU, peuvent parfois surmonter certains obstacles, mais ces derniers restent limités dans le temps ou en sont encore à leurs débuts. Le succès de l'accord-cadre dépendra donc d'un soutien financier stable, de l'adaptation des cadres juridiques respectifs et d'une forte volonté politique de la part des deux États et des régions ALCOTRA de traduire les engagements du traité du Quirinal en actions concrètes.