

LE DIAGNOSTIC SPATIAL EN CONTEXTE TRANSFRONTALIER : APPLICATION À L'ESPACE FRANCO-ITALO-MONÉGASQUE

Reine-Maria BASSE, Karine EMSELLEM et Christine VOIRON
Université de Nice Sophia-Antipolis, UMR 6012 ESPACE, Nice

RÉSUMÉ :

LE DIAGNOSTIC SPATIAL EN CONTEXTE TRANSFRONTALIER : APPLICATION À L'ESPACE FRANCO-ITALO-MONÉGASQUE

Dans une démarche d'aménagement, le diagnostic territorial est un véritable outil d'aide à la décision. Il est à la fois un dispositif de légitimation d'une démarche globale de territoire, un instrument de connaissance de son fonctionnement et un moyen de médiation et de dialogue entre ses divers acteurs. Il s'agit donc d'un document opérationnel, indiquant les problématiques et les enjeux du territoire, et aussi ses particularités. Cet article propose une méthode permettant d'appréhender le fonctionnement des territoires, même les plus spécifiques comme ceux qui bordent les frontières. Et, quand des espaces transfrontaliers, tels que ceux à la jonction de la France, de l'Italie et de la Principauté de Monaco, sont appelés à être desservis à l'horizon 2020, par la grande vitesse ferroviaire, le diagnostic se présente alors comme une étape préalable à toute démarche de prospective territoriale.

Mots-clés : Diagnostic, Frontière, Aménagement, TGV, Territoires, Enjeux.

ABSTRACT:

THE SPATIAL DIAGNOSIS IN A CROSS-BORDER CONTEXT, APPLICATION TO THE FRENCH-ITALIAN-MONACO SPACE

In a territorial management approach, the spatial diagnosis method is an important tool for decision making. Not only it provides a legitimate mechanism for a global territorial approach, but also serves as an instrument for understanding its functioning and a mean of mediation and dialogue between the various stakeholders. It is therefore an operational document that outlines territorial problems and challenges, as well as its particularities. This paper proposes the spatial diagnostic method to understand the functioning of territories, more specifically, complex territories in border areas. We focus on trans-border areas between France, Monaco and Italy, which are expected to be served with the high-speed railway by 2020. The diagnostic method shows to be a preliminary but necessary step to any prospective territorial approach.

Keys-words: Diagnosis, Trans-border areas, Urban Planning, High Speed Rail, Territories Stakes.

ZUSAMMENFASSUNG

Räumliche Diagnostik im grenzüberschreitenden Kontext : Anwendung im französisch-italienisch-monegasischen Grenzraum

In einem Raumplanungsprozess ist die räumliche Diagnostik ein wichtiges Hilfsmittel zur Entscheidungsfindung. Sie ist gleichzeitig sowohl eine Legitimationsgrundlage der Raumordnung, eine Wissensbasis zum räumlichen Funktionsverständnis als auch ein Mittel der Kommunikation und Mediation zwischen verschiedenen Akteuren. Es handelt sich also um ein operatives Dokument, das die Probleme und Potentiale eines Raumes mitsamt seinen Besonderheiten darstellt. Dieser Artikel stellt eine Methode vor, die das Verständnis raumfunktionaler Prozesse auch in grenzüberschreitender Ausprägung ermöglicht. Und da die betrachteten Räume an den Grenzen zwischen Frankreich, Italien und dem Fürstentum Monaco ab 2020 an das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz angebunden sein sollen, handelt es sich bei der Diagnostik zugleich um einen vorbereitenden Schritt für die weiterführende Raumplanung.

Schlüsselbegriffe : Diagnostik, Grenze, Raumordnung, TGV, Raumentwicklung, Perspektiven

À l'heure européenne, les collectivités territoriales et les individus construisent ensemble un territoire de moins en moins déterminé par des frontières étatiques, à travers des actions de coopérations diverses. Par ailleurs, ces périphéries nationales que sont les espaces frontaliers semblent porteuses de nouvelles centralités, dès lors qu'une solidarité stratégique, sous-tendue par une volonté politique et par le sentiment d'une communauté d'intérêts, les unit. Cependant, tous les espaces frontaliers ne sont pas prêts à construire un projet de territoire transfrontalier, soit parce qu'ils n'ont pas forcément d'objectifs communs, soit parce qu'ils ne sont pas toujours conscients des bénéfices à retirer d'une intégration territoriale plus poussée. Dans ce contexte, le diagnostic territorial revêt une importance capitale. Il doit faire ressortir les points forts, les faiblesses et les enjeux d'une situation transfrontalière donnée ; il lui revient également de trouver les bases sur lesquelles il serait souhaitable de bâtir un projet de territoire partagé.

En parallèle, pour atteindre ses objectifs de cohésion territoriale et de compétitivités régionales, l'Union Européenne a établi une politique de transport qui vise à rééquilibrer les modes de transports au profit du rail et à multiplier les infrastructures pour supprimer les goulets d'étranglement (Commission européenne, 2001). Dans ce cadre, l'offre ferroviaire à grande vitesse peut tout à fait être considérée comme un moyen de favoriser l'intégration de l'espace européen, à l'image de la dernière ligne ouverte en France en juin 2007 (TGV Est-Européen) dont l'Union Européenne a pris en charge une partie du financement (Chapelon et Duclos, 2007).

L'aire transfrontalière franco-italo-monégasque, jusque-là à l'écart des grandes politiques d'aménagement nationale et européenne, trouve dans le projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes Côte d'Azur (surnommé « L.G.V. P.A.C.A. ») un moyen de constituer un axe fort du réseau européen à grande vitesse, à l'horizon 2020. Cette future infrastructure de transport a pour objectifs implicites de valoriser la situation de cette région au cœur du corridor de l'arc méditerranéen, de promouvoir son économie touristique et résidentielle, de mettre en avant l'attractivité internationale générée par la Principauté de Monaco et d'en faire une nouvelle centralité aux niveaux régional, national et européen en améliorant l'accessibilité de la population résidente frontalière. Les effets de cette future infrastructure de transport sur le développement local transfrontalier sont alors très attendus. Mais la démarche de prospective territoriale s'avère délicate. En effet, les territoires transfrontaliers sont par essence des environnements flous et complexes dans lesquels les relations entre

les éléments en action sont multiples. Dans l'espace qui se situe entre l'Italie, la Principauté de Monaco et la France, des flux de natures et d'intensités diverses se mêlent et interagissent à différentes échelles, complexifiant l'organisation du territoire : les structures spatiales s'imbriquent entre les trois États, annulant ou stimulant certains effets. Est-ce à dire que le géographe et l'aménageur ne peuvent pas évaluer le devenir de cette zone transfrontalière quand la « L.G.V. P.A.C.A. » sera mise en place ? Bien au contraire, nous pensons qu'une démarche rigoureuse de géo-prospective peut permettre de saisir les futurs probables de ce territoire, à condition qu'elle tienne compte de ses particularités de fonctionnement. Ainsi, pour nous, le diagnostic du territoire transfrontalier est une étape cruciale car il doit permettre de comprendre le fonctionnement actuel et à venir du territoire et détecter des changements possibles favorisés par la mise en service de la future infrastructure.

L'objectif de cet article est alors de proposer une méthode de diagnostic territorial en contexte transfrontalier et de montrer son intérêt dans le cadre de la « L.G.V. P.A.C.A. », enjeu spatial majeur pour la zone transfrontalière franco-italienne. La première partie du travail exposera les différentes étapes théoriques d'un diagnostic spatial, applicable à tout territoire transfrontalier. On insistera sur la manière d'analyser les effets de la frontière dans l'espace, dans une perspective d'aménagement. La seconde partie transposera cette démarche au cas particulier de l'espace transfrontalier franco-italo-monégasque, en montrant les forces et les faiblesses de ce territoire, et en tentant d'évaluer les conséquences d'une infrastructure lourde de transport. Tout au long de l'exposé, nous nous centrerons sur les questions de gouvernance, c'est-à-dire les jeux d'acteurs appartenant à la sphère politique comme à la société civile, autour des projets transfrontaliers.

1. - LA DÉMARCHE DE DIAGNOSTIC SPATIAL TRANSFRONTALIER

Toute problématique d'aménagement cherche à définir le fonctionnement d'un espace pour le rendre plus efficient. Dans ce cadre, la démarche de diagnostic spatial est essentielle, parce qu'elle se situe à l'amont du travail. Elle a pour objectif de déterminer l'organisation d'un territoire, ses spécificités, ses atouts et ses contraintes. Ainsi, doivent être prises en compte toutes les caractéristiques du territoire : sa structure politique, ses traits démographiques, ses disparités spatiales, son histoire... et éventuellement les rôles que peut y prendre la frontière. Si la méthodologie du diagnostic spatial est largement connue aujourd'hui (Certu, 2003), et ses étapes de réalisation sont bien déterminées, il n'en reste pas moins qu'un diagnostic spatial qui intègre la présence d'une frontière est encore difficile à appréhender parce que les clés de lecture d'un tel travail ne sont pas encore clairement établies. C'est pourquoi, l'objectif de cette partie de l'article est de montrer ce que la frontière amène comme particularités dans une démarche d'analyse territoriale. Différentes méthodes de diagnostics territoriaux seront ici présentées, en insistant sur les éléments de différenciation entraînés par les contextes non-frontalier, frontalier ou transfrontalier. C'est cette comparaison qui nous permettra d'établir les meilleures prises en compte et compréhensions des effets de la frontière dans l'espace.

1.1. - Saisir les enjeux d'un espace non-frontalier

Le but de tout diagnostic est de disposer de connaissances et de compréhensions du fonctionnement actuel d'un territoire pour envisager son futur, dans une démarche de prospective. Tout diagnostic spatial cherche ainsi à déterminer l'organisation du territoire, en tenant compte de son fonctionnement à différentes échelles et à différentes époques, et des interactions spatiales et sociales qui s'y trouvent, afin de faire des propositions d'aménagement ou de porter à connaissance publique un état des lieux.

Pour ce faire, la démarche de diagnostic d'un espace non-frontalier peut se réaliser en plusieurs étapes. D'abord, la mise en relation des répartitions des thématiques majeures du territoire (démographie, économie, transport, environnement, etc.) permet de comprendre

les interactions entre l'espace et la société dans ces lieux (Brunet, 2001). L'analyse aboutit à une typologie régionale de l'espace qui insiste, d'une part, sur les relations entre les phénomènes et, d'autre part, sur les éléments structurants du territoire (infrastructure de transport, structure du relief, dominante spatiale, liens avec l'extérieur, etc.) qui vont déterminer ses caractéristiques et son évolution. Ensuite, de manière synthétique, sont exposés les atouts et les faiblesses du territoire pour évaluer les possibles futurs et les besoins du territoire à différents pas de temps (Certu, 2003 ; Diact, 2006). On détecte ainsi les thématiques qui font enjeux dans le territoire, c'est-à-dire celles qui le fondent, assurent son devenir et qui nécessitent l'attention des aménageurs et des scientifiques, mais aussi les territoires à enjeux, c'est-à-dire ceux qui cristallisent les possibilités de développement ou au contraire de difficultés (Préfecture des Alpes Maritimes, 2003). Par exemple, les diagnostics de population-logement-tourisme établis sur les différents quartiers de Nice (UMR Espace, 2004) ont permis de démontrer que les problématiques du logement et des transports pouvaient être considérées comme des thématiques à enjeux forts, surtout pour les territoires de marge de la ville (espaces colinéaires ou Plaine du Var). Enfin, la dernière étape consiste à prendre en compte les stratégies et les actions des différents acteurs et gestionnaires du territoire. On se positionne ici clairement dans une analyse de la gouvernance territoriale (Pasquier et al, 2007). Cette dernière étape est essentielle, parce que ce sont les acteurs qui façonnent pour une large part les territoires, mais aussi parce que le diagnostic est un outil opérationnel, de débat et de concertation entre les acteurs (CERTU, 2001).

Finalement, la démarche d'un diagnostic spatial présentée ici est très simple, mais elle permet de mettre en valeur le fonctionnement d'un espace et ses spécificités. Le travail se complexifie si l'on choisit d'appréhender un territoire frontalier.

1.2. - Les incidences d'une frontière dans un diagnostic territorial

1.2.1. - Frontalier et Transfrontalier : les éléments de différenciation

Considérer qu'un espace est frontalier ou transfrontalier signifie l'inscrire dans des caractéristiques ou des évolutions différentes. Ces deux notions sont en effet distinctes, et elles pourraient même former une sorte de continuum dans l'action dynamique d'une frontière dans l'espace. Elles trouvent racine commune dans le mot « frontière » dont le sens est « front », ce qui fait référence à une limite et/ou à une discontinuité qui transcrit et inscrivent de la différenciation géographique entre deux territoires (Guichonnet et Raffestin, 1974). A la frontière ou dans ses environs, interviennent ainsi des processus d'opposition entre les territoires, mais aussi de complémentarités et de relations entre les lieux.

Lorsque le géographe ou l'aménageur qualifie un espace de frontalier, il insiste sur le fait que la frontière est un élément linéaire qui produit souvent de l'hétérogénéisation spatiale (Renard, 1997 ; Dupont et al, 2006 ; Chery, 1997). On considère donc que la frontière a un impact très restreint d'un point de vue spatial : l'influence de cet objet se réduit à ses espaces environnants proches (Groupe frontière, 2004). Le géographe analyse ici la frontière comme une limite politique, qui traduit un rapport de forces à un moment donné, mais qui produit aussi d'autres différences, d'autres variations ou parfois même des ressemblances dans l'espace. La cohésion territoriale est donc longue à se mettre en place dans un espace frontalier : de part et d'autre de la frontière, se construisent des espaces aux fonctionnements institutionnels, juridiques, culturels, économiques non similaires, même si des relations existent entre les lieux et les sociétés (Raffestin, 2004).

Un espace transfrontalier est autre. Ici, la frontière est au cœur de la construction et du fonctionnement du système territorial (Amilhat-Szary et Fourny, 2006). L'espace transfrontalier est ainsi une zone qui inclut les influences de la frontière sur des espaces environnants conçus de manière large. On assiste à une véritable intégration spatiale de part et d'autre de la frontière (Gay, 1995 ; Wackermann, 1986) : les processus

d'homogénéisation sont dominants ; les échanges, les flux, les interactions et les éléments de coopération sont fondamentaux (Casteigts, 2003). D'ailleurs, la Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) traduit bien cet aspect en précisant qu'un territoire transfrontalier est un « espace de projet délimité supposant une volonté forte d'acquiescer un destin commun » (MOT, 2007a). La frontière devient alors ressource et support de développement et d'unité. Finalement, au cours du temps, l'espace frontalier se transforme bien souvent en espace transfrontalier, dans une logique de cohésion territoriale. A travers l'exemple du Jura Horloger, Alexandre Moine (Moine, 2003) a bien montré comment la frontière franco-suisse a produit tantôt de la complémentarité spatiale (migrations et diffusions de savoir-faire), tantôt de la concurrence spatiale (spécialisation, dissymétries de développement, gradient). Pour lui, les structures et les dynamiques de cet espace sont fondées sur la présence de la frontière qui favorise flux, échanges et intégration et ou différentiels. Ainsi, ce système spatial transfrontalier s'est construit sur la base d'une activité économique, qui cimente au fil de l'histoire les espaces environnants la frontière. Ici comme ailleurs (Leloup et Moyart 2006 ; Dupont et al, 2006 ; Tardy, 1997), le temps combiné au jeu des acteurs transforment la zone frontalière existante pour progressivement créer un territoire nouveau, fait d'unité à travers des projets communs mais aussi de différenciations car chaque territoire garde sa spécificité. C'est dans ce sens qu'il faut entendre et comprendre le fonctionnement d'un espace transfrontalier.

1.2.2. - Effets-frontières et diagnostic territorial

La prise en compte de la frontière dans un diagnostic territorial ne change pas radicalement la démarche d'analyse de l'espace. Il s'agit de saisir l'organisation du territoire en insistant plus sur l'objet frontière et ses possibles incidences dans l'espace. Pour ce faire, deux éléments sont à mettre en valeur. Premièrement il est nécessaire de distinguer le territoire institutionnel, qui puise sa légitimité dans des limites administratives et politiques strictement définies, du territoire fonctionnel, centré au plus près des activités humaines, économiques et sociales voire des représentations spatiales (Institut de recherche du Val de Saône-Mâconnais, 2003). En effet, dans le cas d'un espace frontalier ou transfrontalier, le territoire institutionnel ne présente pas les mêmes limites que le territoire fonctionnel auquel les habitants adhèrent. Ainsi, malgré une trame politico-administrative qui oppose les territoires nationaux français et italiens, un espace transfrontalier fonctionnel s'est mis progressivement en place, en tant qu'espace quotidien de certaines connaissances et pratiques. Deuxièmement, et plus largement, la démarche d'un diagnostic territorial transfrontalier doit appliquer un principe comparatif (qu'est-ce qui se passe de part et d'autre de la frontière ?) et une recherche de la cohérence des territoires (qu'est-ce qui se passe entre les espaces frontaliers ?). Ainsi, on examinera d'abord les pôles et les gradients qui structurent chacun des espaces ; mais on s'intéressera ensuite et surtout à la cohérence et à l'homogénéité des territoires frontaliers, à leurs niveaux d'intégration et de complémentarité, et aux enjeux transversaux qui les dominent.

La compréhension du territoire fonctionnel est donc un premier élément important du diagnostic territorial transfrontalier. Elle vise à saisir l'organisation et le fonctionnement de l'espace, à partir des effets et des non-effets de la frontière, en se basant sur un espace large. Elle passe d'abord par l'analyse comparative entre espaces frontaliers, à propos de problématiques où la frontière peut jouer un rôle de différentiel (activités économiques, niveaux de salaire, prix du foncier et de l'immobilier, etc.). Il s'agit de se centrer sur les inégalités et les complémentarités de part et d'autre de la frontière, voire même sur les rapports de force territoriaux qui en découlent. Ensuite, la fonction de passage de la frontière amène à analyser les caractéristiques majeures des flux de toutes sortes (migratoires, financiers, de marchandises, etc.) (Soutif, 1997), le rôle qu'y prennent les infrastructures de transports, et les processus d'intégration transfrontalière qui sont créés. Plus largement, on insiste sur tous les éléments susceptibles de fonder la coopération et la cohérence de l'espace transfrontalier (identités ou histoires communes, ressemblance paysagère, etc.). Enfin, la pleine maîtrise du territoire fonctionnel se termine par la mise en valeur des enjeux de l'espace transfrontalier, en tant que forces et faiblesses du territoire, et

en tant que facteurs de décisions d'aménagement du territoire. On le voit bien ici la recherche du territoire fonctionnel cherche à saisir les effets et les non effets de la frontière, en se basant sur un espace large.

L'analyse du territoire institutionnel constitue le second aspect de la mise en place du diagnostic territorial transfrontalier. Elle se base sur les fonctionnements administratifs et politiques de l'espace et ses conséquences sur la gestion du territoire. D'abord, il s'agit de saisir les différences entre les espaces frontaliers en termes d'aménagement territorial, en considérant les pratiques concrètes et la philosophie plus générale. Ainsi, on peut s'interroger sur les diversités de législation, de zonages d'aménagement, d'instruments opérationnels, d'acteurs, de rapports de pouvoir, de participations citoyennes, etc. qui s'expriment de part et d'autre de la frontière. Ces éléments sont essentiels pour comprendre les enjeux de la gouvernance transfrontalière, parce qu'ils renvoient à la question des différences culturelles d'aménagement, c'est-à-dire aux hétérogénéités des processus décisionnels et du système d'acteurs qui façonnent les lieux (Moine, 2006), et donc à la capacité des acteurs et des territoires à créer des stratégies d'aménagement communes ou contradictoires (Bassand et al, 1997). Ensuite, l'objectif est de recenser les coopérations transfrontalières existantes, souvent institutionnalisées : échanges universitaires, équipement commun, lignes de transports transfrontaliers, circuit touristique autour de la frontière, exonération de taxes économiques, etc. En effet, à travers ces projets communs, les acteurs et les gestionnaires affichent leur détermination à créer, à s'approprier et à mettre en cohésion « leur » territoire transfrontalier (Leloup et Moyart, 2006). Au-delà des différences d'aménagement de part et d'autre de la frontière, le niveau de coopération entre territoires est donc un indicateur majeur d'évaluation de la volonté d'intégrer et/ou de construire un ensemble homogène dynamique régulé par des différences. La compréhension de ces actions de collaboration met aussi en évidence les difficultés et les limites des différents processus visant à créer un espace transfrontalier cohérent. Enfin, la particularité du territoire institutionnel transfrontalier oblige à analyser l'articulation entre les différents niveaux de politiques d'aménagement. En effet, la gouvernance transfrontalière est ici complexe parce qu'il s'agit de construire des stratégies communes à partir de politiques locales différentes, qui s'inscrivent elles-mêmes dans des objectifs nationaux distincts.

La démarche de diagnostic territorial transfrontalier intègre donc les multiples aspects des structures et des dynamiques des territoires, ainsi que leurs différentes échelles. Elle doit aboutir à une délimitation précise de l'espace transfrontalier, c'est-à-dire celui qui est concerné par les effets-frontières et dont l'intégration spatiale est liée à la frontière. L'aire d'étude du début du diagnostic est donc être la plus large possible pour pouvoir établir toutes les interactions, et se réduit progressivement au fil de l'analyse. On peut aussi choisir de réaliser un diagnostic territorial de manière plus ciblée, en l'axant sur un projet d'aménagement précis.

1.3. - Diagnostic territorial transfrontalier et projet de territoire : l'exemple d'une infrastructure lourde de transport

Les projets de territoire dans les espaces transfrontaliers ont des logiques de gestion différentes des territoires non frontaliers du fait de contraintes liées aux dissemblances institutionnelles et juridiques (Reitel, 2006). On comprend ainsi tout l'intérêt du chercheur à intégrer dans son diagnostic territorial transfrontalier un programme particulier d'aménagement du territoire qui affecte les espaces de manière forte et transversale.

Prenons l'exemple d'une infrastructure lourde de transport qui, en traversant les espaces frontaliers, pourrait modifier l'organisation initiale des territoires et des échanges : une autoroute, un train à grande vitesse, une liaison maritime, etc. seraient dans ce cas. Comment tenir compte de l'impact de ces actions d'aménagement dans de tels espaces ? Plusieurs thématiques sont alors à traiter. Il faut d'abord s'interroger sur le rôle structurant de cette nouvelle infrastructure dans l'espace : A quels besoins correspond-t-elle ? Est-elle complémentaire à celles existante et/ou en projet ? Est-elle facteur d'équilibre par rapport à

un mode de transport déjà dominant ? Ou existe-il un risque de renforcement d'un déséquilibre déjà en place ? Quels changements vont-ils se produire dans les interactions entre infrastructure de transport et activités économiques ou traits démographiques ? Ce sont donc des questions de mobilités à différentes échelles, d'intermodalités, et d'accessibilités des territoires qui sont abordées ici (CETE Méditerranée, 2006 ; MOT, 2002). Ensuite, on s'intéresse aux cadres d'aménagement de cette infrastructure : Quels sont les outils de planification et de contractualisation à différentes échelles (locale, régionale, nationale et européenne) ? Comment s'articulent-ils ? Quels sont les moyens financiers disponibles ? De nouveaux acteurs économiques et politiques interviennent-ils dans ce projet de grande ampleur ? Enfin, il s'agit d'examiner les conflits d'enjeux de territoire qui se manifestent à partir de l'infrastructure. Ils expriment en effet souvent les différentiels et les points communs des territoires transfrontaliers, et sont révélateurs des rapports de force entre les pouvoirs à différents niveaux (local versus européen). Dans ces deux derniers points, l'accent est donc mis sur la gouvernance liée cette infrastructure lourde de transport transfrontalier.

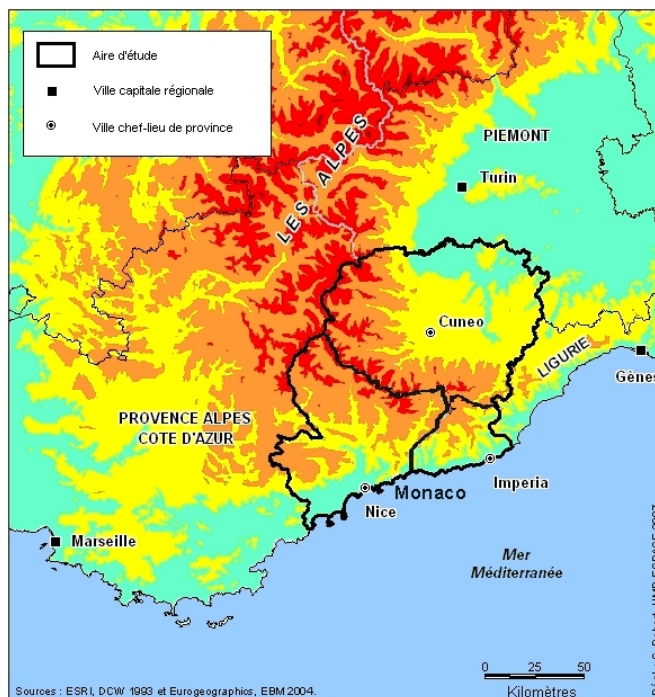
Le diagnostic spatial est donc un outil opérationnel, de compréhension et de connaissance des territoires d'une part, et de débat et de concertation pour et avec les acteurs d'autre part. Il permet de saisir les enjeux des territoires transfrontaliers, et de comprendre comment l'espace organisé et organisant peut être aménagé (Brunet, 1980). Soutenue au préalable par un diagnostic spatial, toute démarche de prospective territoriale devient alors réaliste. C'est dans ce contexte de diagnostic spatial transfrontalier avec une infrastructure lourde de transport que se situe le cas franco-italo-monégasque que nous évoquons dans la deuxième partie de ce texte.

2. - LA DÉMARCHE DU DIAGNOSTIC SPATIAL TRANSFRONTALIER APPLIQUÉE AU CAS FRANCO-ITALO-MONÉGASQUE

Du point de vue de sa situation géographique, la zone transfrontalière franco-italo-monégasque est un territoire de marge orientale ou occidentale selon que l'on se situe dans le sud-est de la France ou en Italie du Nord. La frontière est de date récente, le Comté de Nice a été rattaché à la France en 1860, et s'appuie sur la ligne de crête de la chaîne Argentera-Mercantour. Si la majeure partie des relations transfrontalières s'inscrivent à l'intérieur du triangle Nice-San Remo-Cuneo, elles s'étendent également au-delà de cet espace. Aussi, le périmètre de la zone transfrontalière franco-italo-monégasque considérée dans cette étude est-il volontairement large puisque composé du département des Alpes-Maritimes, de la Principauté de Monaco, et des provinces italiennes de Cuneo et d'Imperia. Il cadre avec les textes officiels relatifs à la coopération transfrontalière entre collectivités territoriales¹ (Accord de Rome, 1993) mais il est plus vaste que celui déterminé par la MOT (MOT, 2007b), centré sur la ville de Menton, car nous estimons que le bassin de vie de Cuneo s'inscrit aussi dans une interrelation avec la Côte d'Azur (fig. 1).

La démarche de diagnostic territorial exposée précédemment sera appliquée dans le but de déceler les perspectives de développement de ce territoire frontalier appelé à être desservi par une infrastructure TGV à l'horizon 2020.

¹ Le texte de loi favorise les initiatives des collectivités territoriales visant à développer la coopération transfrontalière. Les collectivités territoriales concernées par cette loi sont : « pour la partie française, la collectivité territoriale de Corse, les régions, les départements, les communes jouxtant la frontière entre les territoires des Parties contractantes, les autres communes situées dans les départements frontaliers ainsi que les groupements pouvant être constitués par les collectivités précitées ; pour la partie italienne, les régions, les provinces, les communes, les communautés de montagne, les coopératives communales et provinciales situées, au moins en partie, dans la zone frontalière de vingt-cinq kilomètres à compter de la frontière franco-italienne »

Fig. 1 : L'espace transfrontalier franco-italo-monégasque

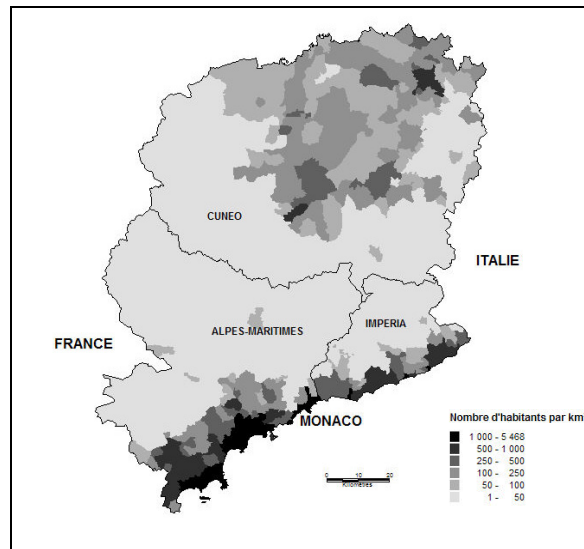
2.1. - Difficultés méthodologiques

La réalisation de cartes est le point central d'une démarche de diagnostic territorial transfrontalier car elle permet l'analyse des répartitions et des différenciations spatiales ainsi que la détection des effets de frontière. Cette démarche est habituelle dans le cadre d'une connaissance pour l'aménagement d'une zone frontalière (Groupe de travail franco-italien, 1999). Il s'agit alors de collecter des données à partir de sources différentes et sur des territoires institutionnels variés. On se heurte inévitablement à des difficultés d'ordres méthodologiques qui limitent la connaissance des phénomènes. En premier lieu, la question essentielle de l'harmonisation de l'information est très vite présente, autant en ce qui concerne le contenu que l'échelle des données. Ainsi, il n'a pas été possible de représenter les niveaux de chômage transfrontaliers : car en France, ils sont connus à l'échelle communale alors qu'en Italie, ils le sont soit à l'échelle provinciale (Cuneo) soit à l'échelle communale (Imperia), et à Monaco, ils sont confidentiels. De même, la population a été recensée en 1999 en France, en 2001 en Italie et en 2004 à Monaco. La difficulté de l'harmonisation s'est ici posée, mais elle a été résolue dans la mesure où la population est une variable stable et que les années d'étude étaient relativement proches.

Par ailleurs, le chercheur est confronté à l'absence ou à l'insuffisance d'informations, sur les niveaux de salaires ou les prix de l'immobilier, indispensables pour saisir les différentiels spatiaux et comprendre les flux entre les espaces. Le recensement de l'information sur les prix de l'immobilier n'existe pas en Italie – seuls quelques grands ordres de grandeurs peuvent être indiqués (Osservatorio immobiliare FIAP, 2007) – parce que ce secteur fonctionne souvent de manière informelle ; et en France, les données existent mais elles sont difficilement accessibles (achat des bases de données FILOCOM ou PERVAL) ou peu

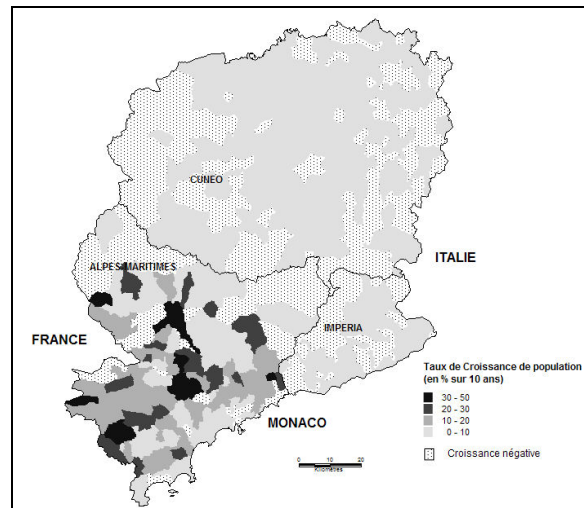
viables (sources municipales à la commune) ou encore peu exhaustives (données des agences immobilières). De même, les salaires sont connus pour être globalement plus élevés du côté français que du côté italien et les salaires monégasques supérieurs de 15 % aux salaires français, mais il n'a pas été possible d'analyser plus précisément les différentiels spatiaux. En conséquence, le diagnostic territorial a reposé sur les indicateurs démographiques et économiques de base auxquels s'est ajoutée l'analyse du jeu des acteurs.

Fig. 2 : Densité de population



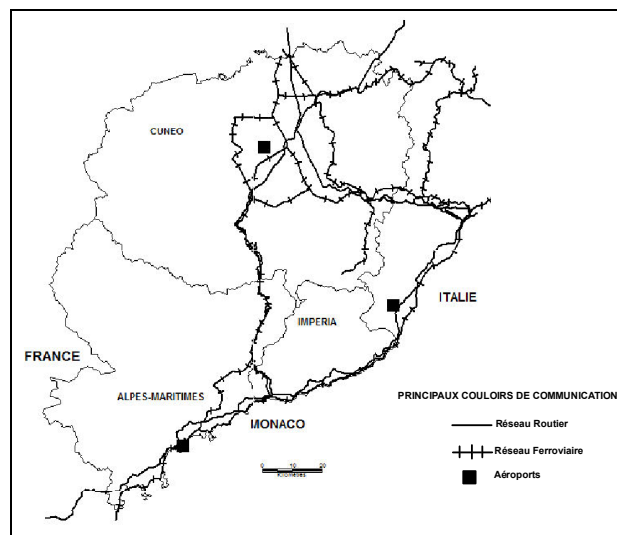
(Sources : INSEE, 1999 ; ISTAT, 2001)

Fig. 3 : Dynamiques récentes de population



(Sources : INSEE, 1990-1999 ; ISTAT, 1991-2001)

Reine-Maria BASSE, Karine EMSELLEM et Christine VOIRON
LE DIAGNOSTIC SPATIAL EN CONTEXTE TRANSFRONTALIER :
APPLICATION À L'ESPACE FRANCO-ITALO-MONÉGASQUE

Fig. 4 : Principaux couloirs de communication

(Sources : Michelin, RFF, SNCF, Trainitalia, 2007)

2.2. - Le territoire fonctionnel de l'espace transfrontalier franco-italo-monégasque

Le fonctionnement du territoire est tout d'abord appréhendé à partir de plusieurs cartes mettant en évidence l'organisation spatiale et les différentiels existant de part et d'autre de la frontière. Trois grandes zones de peuplement sont nettement visibles sur la figure 2. La zone transfrontalière franco-italo-monégasque comprend au nord-est, la marge méridionale du réseau métropolitain nord-italien polarisé par Turin et dont l'influence atteint Cuneo, et au sud, l'ensemble polynucléaire littoral, axé sur Nice, Monaco et Vintimille. Entre ces aires urbaines densément peuplées et actives, les arrière-pays français et italien constituent une zone de vide relatif, peu peuplée, enclavée, où la disposition du relief est une contrainte majeure aux communications transversales. Cette organisation spatiale² se retrouve aussi dans les répartitions des activités tertiaires et touristiques, où l'opposition transnationale entre les littoraux et les arrière-pays est encore plus forte. Ici, la frontière ne joue donc pas un rôle de rupture spatiale, puisqu'un continuum existe de part et d'autre de la France et de l'Italie : sur ces thématiques, elle est potentiellement un facteur de complémentarité. D'ailleurs, la carte des principaux couloirs de communication (fig. 4) renvoie à ces idées. Les réseaux de chemin de fer traversent la frontière tant sur le littoral que dans l'arrière-pays (lignes Nice-Tende-Cuneo et Marseille-Nice-Vintimille), même s'ils sont plus développés dans le Nord de notre territoire puisqu'en direction de Turin. Les routes nationales reproduisent ce schéma, avec des liaisons transfrontalières (A8 puis A10 en Italie, RN 49) et des points internationaux de passage obligés que sont Tende et Vintimille (CETE Méditerranée, 2004 et 2006 ; Institut de la Méditerranée, 2004). Certes, l'offre de transports indique bien des interactions spatiales transfrontalières, mais elle est à relativiser en termes d'efficacité. En effet, il n'existe qu'un aller-retour ferroviaire par jour entre Nice et Cuneo ; et les liaisons ferroviaires quotidiennes sont bien insuffisantes pour subvenir aux

² La structure spatiale étant la même que celle qui apparaît dans la figure 2, nous n'avons pas souhaité multiplier ici les cartes.

besoins du grand pôle d'emploi qu'est Monaco (32 000 résidents français et 4 000 résidents italiens travaillent tous les jours à Monaco (Direction du budget et du trésor de Monaco, 2005 ; MOT, 2006). Indirectement, la frontière réapparaît ici, aussi bien à travers les flux de travailleurs qui jouent du différentiel frontalier que dans la faiblesse des infrastructures de transport communes.

Une deuxième structure spatiale de base apparaît à propos des répartitions des activités (fig. 5 et 6). Les distributions spatiales des actifs occupés dans l'agriculture ou dans l'industrie traduisent ici des histoires et des fonctionnements étatiques différents : la frontière joue alors un rôle d'un vrai marqueur spatial. Ainsi, les territoires italiens, surtout la province de Cuneo, sont beaucoup plus caractérisés par des traits industriels que l'espace français ; cela traduit l'effet des multiples petites entreprises industrielles dynamiques et spécialisées dans les biens de consommation (automobile à Turin notamment, textile, électronique, machine-outil). De manière similaire, l'activité agricole est beaucoup plus présente en Italie qu'en France : les paysages de serres de la province d'Imperia témoignent de l'importance de la production florale, parfois combinée à des vergers ; sur les versants de la province de Cuneo, se pratique l'élevage que l'on retrouve ponctuellement dans quelques communes des Alpes-Maritimes. Ces deux cartes (fig. 5 et 6) attestent donc de différences majeures de part et d'autres de la frontière franco-italienne. Elles renvoient à des fonctionnements économiques différents, signes d'un positionnement distinct dans la mondialisation (activités tertiaires pour les Alpes-Maritimes versus industriels et/ou agricoles pour les territoires du Nord de l'Italie). La distribution spatiale des évolutions récentes de population (fig. 3) indiquent les mêmes oppositions nationales franches. Alors que les deux provinces italiennes de Cuneo et d'Imperia perdent des habitants ou ont une croissance démographique très faible depuis 1990, la partie française et plus précisément l'Ouest intérieur des Alpes-Maritimes connaît une dynamique démographique positive. Ménages plus féconds et arrivées de jeunes actifs dans le proche arrière-pays des Alpes-Maritimes traduisent des situations démographiques distinctes au sein des sociétés italiennes et françaises. En ce sens, la frontière sert ici de limite spatiale à des comportements de population ou à des spécialisations économiques, mais elle ne produit pas d'action particulière dans l'espace.

Le diagnostic territorial transfrontalier se poursuit par la mise en évidence des principaux atouts et faiblesses de cet espace, afin de saisir le potentiel réel du territoire et ses perspectives d'évolution et d'aménagement. En tant que territoire transfrontalier, l'espace franco-italo-monégasque est concerné par plusieurs points forts. Parce que le tracé de la frontière est récent et qu'il a beaucoup fluctué au cours du temps, ces territoires et leurs populations possèdent des histoires et des traits communs (langue, comportement, mariages, etc.) qui servent de fondement à des coopérations et à des échanges. Ainsi, on estime à près de 2 000 le nombre de travailleurs frontaliers italiens qui se concentrent en un jour dans les Alpes-Maritimes, particulièrement sur l'étroite bande côtière entre Nice et Imperia (MOT, 2007b), auxquels il faut ajouter l'apport du principal pôle d'emploi local qu'est Monaco. Un autre élément favorable concerne le fait que ces territoires possèdent un patrimoine naturel attractif (climat, luminosité, paysages variés, proximité mer) qui leur a permis de se positionner en tant que régions touristiques de dimension internationale.

Cette spécialisation dans une économie résidentielle, surtout dans les Alpes-Maritimes et à Imperia, est porteuse de financements et d'investissements ((20% des touristes étrangers sont des italiens sur la côte d'Azur (CRT Riviera, 2007)), et d'images de marque positives voire élitistes. Enfin, sur cet espace transfrontalier, la Riviera franco-italienne – de Cap d'Ail à San Remo – est une véritable force, puisqu'elle est une vaste région urbaine qui organise et dynamise les territoires et les pousse vers une économie de services. Elle se prolonge partiellement vers la technopole de Sophia-Antipolis, fer de lance de l'innovation azurée.

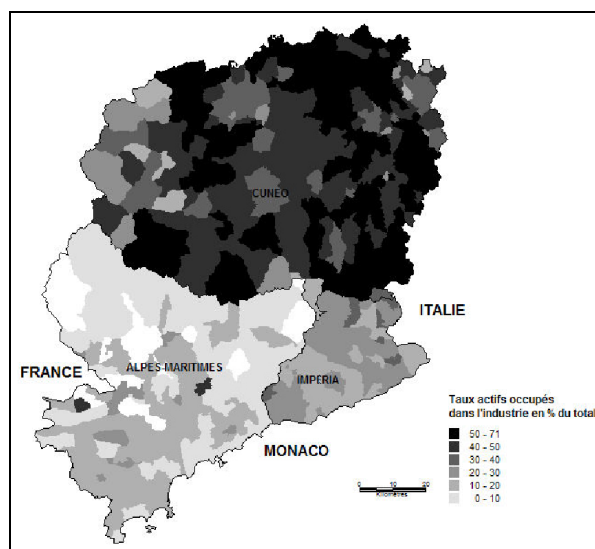
Parallèlement à ces atouts, le territoire franco-italo-monégasque possède certaines faiblesses. Immédiatement, le déséquilibre spatial de développement est frappant entre, d'une part, les aires urbaines du littoral et de la province de Cuneo – véritables bassins de vie et d'emploi –, et d'autre part, les arrière-pays qui constituent des zones montagneuses peu peuplées, aux activités agricoles et artisanales déclinantes. Cette forte dichotomie pose

des difficultés d'aménagement du territoire, aussi bien pour les territoires en voie de déclin dont il faut préserver les équipements, les services et les accessibilités, que pour les espaces dynamiques où apparaissent des externalités négatives (surconsommation spatiale, déplacement, pollution, etc.).

Directement liée à cette première contrainte, l'insuffisance de l'offre de logements pour les actifs locaux sur le littoral est une entrave pour le développement économique régional. En effet, tant en Italie qu'en France, les prix du foncier et de l'immobilier n'ont cessé de croître en raison d'une offre réduite en constructions neuves sur les espaces littoraux et d'un manque de disponibilité foncière qui contraignent les ménages à s'installer de plus en plus loin à l'intérieur des terres.

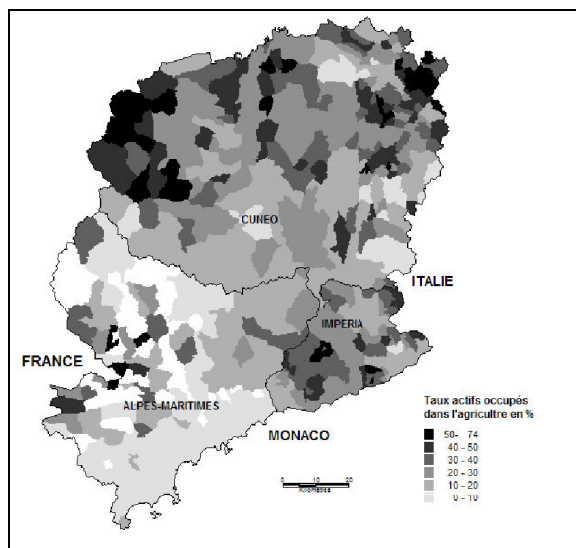
Parallèlement, les populations étrangères investissent largement dans les Alpes Maritimes : on estime ainsi à plus de 40 000 le nombre de résidences secondaires qui y sont détenues par des étrangers, dont plus de la moitié par des italiens (Calzada et al, 2004). Le pouvoir d'achat de ces acquéreurs contribue fortement à faire monter les prix au-delà des capacités des résidents. Cette situation concerne particulièrement la zone de Menton et la ville de Nice que les populations italiennes apprécient, mais aussi l'Est de la province d'Imperia et sa « Riviera des Fleurs » convoitée par les Italiens du centre du pays (Emsellem, 2004). Ainsi, l'enjeu du foncier est fondamental pour cette zone transfrontalière. La troisième faiblesse de ce territoire est la conséquence de la précédente : elle porte sur les disparités entre infrastructures de transports et mobilités. En effet, les déplacements domicile-travail s'accroissent au rythme de l'étalement urbain, tout particulièrement dans la partie française, et s'effectuent principalement par mode routier (ADAAM, 2002). Il en résulte une saturation des axes routiers et autoroutiers (CNDP, 2006), qui s'explique en partie par l'insuffisance d'infrastructure de transport collectif, notamment ferroviaire. Et le déséquilibre entre offre et demande en transports locaux et régionaux de proximité n'arrange rien à ces difficultés. Tout ceci constitue une limite forte à l'accessibilité générale de ce territoire transfrontalier.

Fig. 5 : Actifs dans l'industrie



(Sources : INSEE, 1999 ; ISTAT, 2001)

Fig. 6 : Actifs dans l'agriculture



(Sources : INSEE, 1999 ; ISTAT, 2001)

Enfin, dernière contrainte, en comparaison avec d'autres zones (Belgique, Luxembourg, Suisse, Allemagne, etc.), les coopérations transfrontalières dans notre espace franco-italo-monégasque sont faibles et éclatées thématiquement : sur 130 projets transfrontaliers recensés par la MOT en 2005, seuls onze concernaient notre territoire et toutes les thématiques étaient représentées (santé, environnement, tourisme, économie, formation, transport, administration) (MOT, 2005). Plus encore, la coopération transfrontalière émanant vraiment de la société civile est limitée en raison des faibles liens d'interdépendance économique existant entre les trois espaces frontaliers. Les relations de partenariat industriel et de sous-traitance sont quasi inexistantes. Les acteurs économiques sont plutôt sur la défensive : d'un côté, les PME françaises se plaignent de la concurrence des artisans italiens des métiers du bâtiment, et de l'autre, les entreprises italiennes travaillant dans le secteur des services – tourisme et professions médicales notamment – subissent la concurrence des pôles azuréens français et monégasque, plus attractifs... Finalement, toutes les défaillances de notre territoire se résument dans le fait qu'il fonctionne selon une économie de rente de situation (touristique puis résidentielle), largement dépendante de l'extérieur, mais qui ne bénéficie pas assez des interactions locales transfrontalières.

Pour poursuivre la compréhension du fonctionnement de l'espace transfrontalier franco-italo-monégasque, il convient à présent de s'interroger sur les enjeux territoriaux et thématiques. Ici, les espaces à enjeux concernent, d'une part, les deux aires urbanisées que sont la région de Cuneo et la métropole azurée et, d'autre part, les arrière-pays. Pour les premiers, il s'agit de maintenir et de maîtriser leur attractivité et leur développement économiques. L'accessibilité du territoire et l'offre de logement sont perçues par les autorités locales comme étant les principaux enjeux de l'aménagement du territoire de la métropole azurée (Préfecture des Alpes Maritimes, 2003). La province de Cuneo est davantage préoccupée par la diversification de son économie fortement dépendante de l'activité industrielle (Regione Liguria, 2007). Pour les seconds, leur avenir passe par un désenclavement maîtrisé leur permettant de participer à la dynamique portée par les aires urbaines voisines. L'enjeu de ces arrière-pays est alors de parvenir à forger un projet de territoire qui concilie le développement de nouvelles activités et le respect du cadre environnemental fortement menacé par l'extension de l'urbanisation (Laboratoire

d'Analyse Spatiale Université de Nice, 1995). Cependant, il est à noter que, sur notre territoire, les sphères politiques et civiles ne considèrent pas la frontière comme un enjeu spatial ou thématique : il s'agit bien ici d'une preuve de l'importance de la vision des acteurs dans la construction de préoccupations transfrontalières.

2.3. - Le territoire Institutionnel de l'espace transfrontalier-franco-italo-monégasque

En termes de gouvernance transfrontalière, l'une des caractéristiques majeures de ce territoire est l'individualisme politique ambiant, peu compatible avec l'émergence d'initiatives collaboratives et, a fortiori, avec le développement d'intercommunalité de projet. Les velléités de coopération institutionnelle qui étaient apparues dans les années 90 n'ont pas encore donné de résultats tangibles. La Charte de Coopération des « Trois Provinces », signée en 1997, entre les Alpes-Maritimes et les provinces d'Imperia et de Cuneo, se voulait être un acte politique fort ; finalement, l'accord conclu ne prévoit qu'une concertation régulière sur les questions relatives aux infrastructures, à l'agriculture et l'environnement, au tourisme et à l'éducation. Au niveau régional, le GEIE EUROCIN - Groupement européen d'intérêt économique, créé dans le cadre de la Région Économique Européenne des Alpes de la Mer, composée du Piémont, de la Ligurie – a été créé en 1994, à l'initiative des Chambres de Commerce de Nice, de Cuneo et d'Imperia, avec pour objectif de réaliser à terme une véritable Eurorégion, en valorisant les intérêts communs des PME locales du Piémont, de la Ligurie et des Alpes-Maritimes. Le GEIE a été ouvert à d'autres personnes morales de droit public et de droit privé, mais les rapports avec les autorités publiques sont très différents de part et d'autre de la frontière : du côté français, le GEIE ne réunit que les Chambres de Commerce alors que du côté italien, les membres sont de statut divers (municipalité, agence de tourisme, chambre de commerce et Unioncamere). En outre, au cours de la période 2000-2006, le programme de coopération ALCOTRA (Alpes Latines Coopération Transfrontalière) s'est inscrit dans le cadre européen des programmes INTERREG III A. Plus de 130 projets ont été financés. Certes, ces actions contribuent à créer une culture transfrontalière mais leur trop grand nombre les rend « peu perceptibles par les populations des deux pays » (Préfecture de Région Provence Alpes Côte d'Azur, 2006). Les expériences de coopération transfrontalière les plus significatives se situent dans le domaine sanitaire et médical, sous l'impulsion du CHU de Nice ainsi que dans l'éducation et la formation où divers types de partenariat existent entre l'Académie de Nice, l'Université et leurs homologues génois et turinois. Même au niveau urbain, l'ensemble continu et fort peuplé (150 000 habitants) de la Riviera franco-italienne est organisé administrativement depuis 2000 en deux aires distinctes : la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française et le Compensario Intermelio (équivalent d'un canton). Entre ces entités, il n'existe pas de structure commune de concertation technique ou politique, ni d'outil de gestion ou de planification conjoint, les collectivités partenaires ayant privilégié une démarche de projets autour des services publics de proximité (eau, déchets, transports) ou des équipements structurants (santé, pôle universitaire). Les particularités de ce territoire et la situation de concurrence territoriale qui y prévaut conduisent les élus à ne pas rechercher un instrument commun de gouvernance. Ainsi, en l'absence de sentiment d'intérêts communs et sans volonté politique partagée des deux côtés de la frontière, la construction d'un projet de territoire transfrontalier semble bien compromise. La manière dont la « L.G.V. P.A.C.A. » est considérée par les acteurs locaux en est la parfaite illustration.

2.4. - Le projet de la « L.G.V. P.A.C.A. » dans le contexte transfrontalier franco-italo-monégasque

Aujourd'hui, les questions qui font enjeux dans l'espace transfrontalier franco-italo-monégasque ne peuvent être isolées du projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes

Côte-d'Azur plus connu sous le nom « L.G.V. P.A.C.A. » : c'est en effet « quelque part »³ entre le littoral azuréen et l'arrière-pays proche que devrait s'inscrire prochainement cette infrastructure grande vitesse ferroviaire (CNDP, 2005). Dans ce contexte, et face aux forces et aux faiblesses déjà identifiées de notre territoire, quels changements la « L.G.V. P.A.C.A. » traduit-elle et produit-elle dans l'espace et dans les mentalités ? Quelle recomposition des accessibilités permettra-t-elle aux échelles régionale voire méditerranéenne (Piquant, 2003) ?

Il convient tout d'abord de souligner que cette infrastructure projetée n'est pas perçue par les politiques et les organismes professionnels italiens et français comme une opportunité pour bâtir un projet de territoire transfrontalier. Si Réseau Ferré de France (R.F.F.) a lancé des études sur le prolongement de l'infrastructure à grande vitesse ferroviaire jusqu'en Italie (CNDP, 2005), des incertitudes demeurent sur sa réalisation car italiens et français ne partagent pas la même vision du projet. Pour les acteurs italiens, la « L.G.V. P.A.C.A. » doit être, à l'image du Lyon-Turin, une ligne mixte qui assurerait la desserte de marchandises et de voyageurs, entre l'Italie et la France. En revanche, pour les acteurs français, la « L.G.V. P.A.C.A. » doit être une alternative à la saturation du réseau routier et de l'aéroport international de Nice Côte-d'Azur, pour les liaisons de moyennes distances : elle est donc uniquement destinée aux voyageurs. Ainsi, chaque acteur défend ce qu'il considère être un enjeu de développement pour son propre territoire. La dynamique qui s'est mise en place autour de la liaison Lyon-Turin, ou du TGV Est-européen dont le but affiché est de faire de l'Alsace un carrefour intérieur de l'Europe à l'horizon 2020, n'existe pas ici.

Pourtant, il semble pertinent de réfléchir aux impacts que pourrait avoir cette infrastructure ferroviaire sur l'économie du territoire transfrontalier comme sur son organisation spatiale. Mais, envisager le devenir de l'espace transfrontalier franco-italo-monégasque à partir d'un projet dont le tracé exact n'est pas encore décidé, est délicat. Les retours d'expérience sur les lignes T.G.V. créées précédemment montrent des retombées indéniables dans la démographie, l'immobilier et le tissu économique local (Chapelon et Duclos, 2007). L'un des effets T.G.V. attendus est l'implantation de nouvelles entreprises à capitaux nationaux et/ou internationaux, dans les conurbations urbaines. Cependant, une entreprise ne s'installe que si le territoire qui l'accueille peut lui garantir des compétences et une capacité à prospérer. Dans le cas présent, la taille du bassin d'emploi, sa capacité à se régénérer et le fort potentiel de clientèle existant et attendu, associés au prestige de l'infrastructure grande vitesse et à la forte modification de l'espace-temps ferroviaire au départ de Nice (Chapelon et Leclerc, 2007), seront déterminants pour attirer des services à fortes valeurs ajoutées.

La nouvelle ligne T.G.V. pourrait-elle impulser le développement des arrière-pays ? Penser que le T.G.V. pourra directement et à lui seul résorber la question de la dichotomie entre littoral et arrière-pays est une pure illusion ou un manque de réalisme. En effet, pour que le T.G.V. dynamise directement un territoire, il faut avant tout que des bassins de vie et d'emploi préexistent. Or, l'arrière-pays montagneux est un espace relativement vide, car difficile d'accès : a priori, les effets directs de la future ligne à grande vitesse dans l'arrière pays seront donc inexistantes. En revanche, le T.G.V. pourrait contribuer indirectement à leur désenclavement si les autres modes de transport existants ou en projet sont réorganisés autour de lui, et si les services offerts par les divers modes de transport régionaux et locaux sont améliorés (SYSTRA, 2004). A cet égard, doter les axes traditionnels de communication entre le littoral et le Piémont, que sont les vallées du Paillon et de la Roya, d'infrastructures de transport modernes, serait une manière efficace de relier l'arrière-pays aux pôles de développement régionaux italiens et français, en prenant appui sur des liaisons transfrontalières. Enfin, l'intégration des arrière-pays à l'ensemble littoral dépendra fortement de la localisation de la future gare TGV de Nice et des gares éventuelles de Menton et de Vintimille.

La ligne « L.G.V. P.A.C.A. » pourrait-elle contribuer à mieux intégrer les deux espaces frontaliers ? Globalement oui, pour les raisons invoquées dans les lignes précédentes, mais

³ Le tracé définitif de cette ligne ne sera connu qu'en juin 2008.

surtout, à condition que cette infrastructure soit un vrai projet transfrontalier, dans lequel l'intégration des territoires soit ressentie comme une priorité de chaque côté de la frontière. Or, ce n'est pas le cas aujourd'hui.

CONCLUSION

L'application de la démarche de diagnostic spatial au territoire transfrontalier franco-italo-monégasque a permis de mettre en évidence les sous-systèmes territoriaux existants et d'évaluer leurs potentialités en terme de développement territorial. Ainsi, ce territoire transfrontalier, qui est par définition constitué de marges nationales, est composé d'une zone centrale montagneuse, elle-même en marge de la dynamique des deux aires métropolitaines qui la bordent au nord et au sud. Le potentiel économique et démographique de la métropole azuréenne et de la partie septentrionale de la Province de Cuneo contraste avec le vide relatif en hommes et en activités des arrière-pays français et italiens. A l'examen des offres de transport terrestre et ferroviaire, ces espaces apparaissent en outre, mal intégrés les uns aux autres, tant aux niveaux local et transfrontalier qu'europpéen. L'un des enjeux de cette aire est de parvenir à une meilleure articulation des espaces qui la composent. Cela passe par une amélioration de l'accessibilité à tous les niveaux. Dans cette optique, la future ligne L.G.V. devrait jouer un rôle déterminant, mais à condition que les autres moyens de communication soient réorganisés autour d'elle et que la localisation des gares TGV soit pensée en raisonnant de manière globale et multi-scalaire. Une telle démarche suppose une nouvelle vision des enjeux territoriaux, centrée sur le développement du territoire transfrontalier et sur un projet de territoire partagé. Mais ces derniers ne pourront se bâtir sans l'existence d'une solidarité stratégique ou pour le moins, du sentiment d'une communauté d'intérêts, chez les politiques et les principaux acteurs institutionnels.

La démarche de diagnostic spatial transfrontalier proposée dans cet article vise à offrir des outils de réflexion permettant de saisir le fonctionnement et l'organisation d'un territoire. Ainsi, la distinction faite entre territoire fonctionnel et territoire institutionnel a permis la détection/l'identification non seulement des forces et des faiblesses de l'espace transfrontalier franco-italo-monégasque voire leurs espaces à enjeux, mais aussi de mettre l'accent sur les processus de coopération et de gouvernance, fondamentaux pour un tel outil de débat qu'est le diagnostic.

BIBLIOGRAPHIE

- Accord de Rome, 1993, Accord entre le gouvernement de la République Française et le Gouvernement de la République Italienne concernant la coopération transfrontalière entre collectivités territoriales, MOT, 3 p. Disponible à : http://www.espaces-transfrontaliers.org/document/4textes_accord_rome.pdf
- ADAAM, 2002, Observatoire des déplacements des Alpes-Maritimes, 40 p. Disponible à : http://www.adaam06.fr/l_agence
- AMILHAT-SZARY A.L., FOURNY M.C. (dir.), 2006, Après les frontières, avec la frontière, Colloque du 2-3 juin 2004, Éditions de l'Aube, Paris, 170 p.
- BASSAND M., LERESCHE J-P., SAEZ.G., 1997, Gouvernance métropolitaine et transfrontalière, action publique territoriale, Paris, l'Harmattan, 314 p.
- BRUNET R., 1980, « La composition des modèles dans l'analyse spatiale », in L'Espace géographique, tome IX, n°4, pp 253-265.
- BRUNET R., 2001, Le déchiffrement du monde : Théorie et pratique de la Géographie, Ed. Belin, Collection Mappemonde, Paris, 401 p.
- CALZADA C., LE BLANC F., VANDENDRIESSCHE M., 2004, « Les résidences secondaires possédées par des étrangers en France Métropolitaine » in Notes de synthèse du SES n° 156, 6 p.
- CERTU (dir.), 2001, L'analyse des systèmes d'acteurs : diagnostics de territoires, Éditions CERTU, Cahier n°1, Lyon, 101 p.
- CERTU (dir.), 2003, Le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) : Contenu et méthodes, Éditions CERTU DGUHC, Référence n°37, Lyon, 110 p.
- CETE Méditerranée, 2004, Observatoire des trafics à travers les Alpes, Éditions DRE PACA, 64 p.
- CETE Méditerranée, 2006, Observatoire des trafics à travers les Alpes, Éditions DRE PACA, 64 p.
- CASTEIGTS M., 2003, « Enjeux et limites de la coopération transfrontalière », in Territoires 2020, n°7, pp. 75-83.
- CHAPELON L., DUCLOS G., 2007, « L'est à grande vitesse » in Cafés Géographiques n°1127, http://www.cafe-geo.net/article.php3?id_article=1127
- CHAPELON. L., LECLERC. R (dir.), 2006, L'accessibilité ferroviaire des villes françaises en 2020, Paris, La documentation française, Coll. Dynamique des territoires, 170 p.
- CHERY J.P., 1997, « Pour un modèle d'un système spatial en zone frontalière franco-suisse : la frontière suisse considérée comme inertie spatiale et comme forme abstraite », in Le Globe, Tome 137, pp. 225-238.
- CNDP, 2005, Débat public autour de la LGV PACA, <http://www.debatpublic-lgvpaca.org>
- CNDP, 2006, Débat public autour du contournement autoroutier de Nice, <http://www.debatpublic-pcnice.org>
- Commission Européenne, 2001, Le livre blanc de la politique européenne des transports à l'horizon 2010, Luxembourg, 128 p.
- CRT Riviera, 2007, Les clientèles étrangères dans les Alpes-Maritimes, 4 p.
- DIACT (dir.), 2006, « Prospective et Territoire » in Territoires 2030, n°3, Paris, 180 p.
- Direction du budget et du trésor de Monaco, 2005, Rapport sur l'élaboration du PIB/RNB, pour l'année 2005, 13 p. Disponible à : www.monaco.gouv.mc

- DUPONT C., KNUBEL D., WIEGANDT E., 2006, « Le transfrontalier : pour qui ? Par qui ? L'exemple de la Suisse », in AMILHAT-SZARY A.L., FOURNY M.C., Après les frontières, avec la frontière, Colloque du 2-3 juin 2004, Éditions de l'Aube, Paris, pp. 23-37.
- EMSELLEM K (dir.), 2004, Regards croisés sur le transfrontalier, Université de Nice-Sophia Antipolis et Université de Gênes, Séminaires de réflexion entre scientifiques, acteurs territoriaux et professionnels
- GAY J.C., 2004, Les discontinuités spatiales, Éditions Économica, Poche Géographie, 2ème édition, 112 p.
- Groupe de travail franco-italien, 1999, Pour une économie transfrontalière intégrée : panorama de l'Euro-Région, 103 p.
- Groupe Frontière (dir.), 2004, « La frontière, un objet spatial en mutation » in EspacesTemps.net, Textuel, <http://www.espacetemps.net/documents842html>
- GUICHONNET P., RAFFESTIN C., 1974, Géographie des frontières, PUF, Collection Supérieur, Paris, 223 p.
- Institut de la Méditerranée, 2004, Le système métropolitain méditerranée : vers la création d'une zone d'intégration mondiale en méditerranée, Livre Blanc du programme Interreg III B, MEDOC, 285 p.
- Institut de recherche du Val de Saône-Mâconnais, 2003, Colloque « Territoires institutionnels, territoires fonctionnels ».
- Laboratoire d'Analyse Spatiale de l'Université de Nice, 1995, Aménagement rural, Gestion-Développement communal, Éducation à l'Environnement, Éducation civique : Villars-sur-Var, village rural et montagnard, La Documentation française, Paris, 279 pages.
- LELOUP F., MOYART L., 2006 «La région frontalière : vers quels nouveaux modes de développement et de gouvernance ?», in AMILHAT-SZARY A.L., FOURNY M.C., Après les frontières, avec la frontière, Colloque du 2-3 juin 2004, Éditions de l'Aube, Paris, pp. 38-56.
- MOINE A., 2003, « Systémogénèse d'un espace de production transfrontalier : le Jura horloger », in Mappemonde, n°3, Volume 71, pp. 25-30.
- MOINE A., 2006, « Le territoire comme un système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie », in L'Espace géographique, n°2, pp. 115-132.
- MOT (dir.), 2005, Atlas de la coopération transfrontalière.
- MOT (dir.), 2006, Les transports publics transfrontaliers de voyageurs, Actes de colloque du séminaire de Lille, 122 p.
- MOT (dir.), 2007a, La frontière et le territoire transfrontalier, <http://www.espaces-transfrontaliers.org/indexsite.php>
- MOT (dir.), 2007b, Le territoire transfrontalier de la coopération franco-italo-monégasque, <http://www.espaces-transfrontaliers.org/territoire/cartementon.pdf>
- MOT, 2002, Les transports transfrontaliers dans les agglomérations transfrontalières, Éditions Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports, du Tourisme et de la Mer, 138 p.
- Osservatorio immobiliare FIAP, 2007 : <http://www.fiap.it/>
- PASQUIER R., SIMOULIN V., WEISBEIN J (dir.), 2007, La gouvernance territoriale. Pratiques, discours et théories, Paris, L.G.D.J., 235 p.
- PÉREZ S., 1999, « Analyse spatiale des régions frontalières et des effets de frontière : application aux espaces frontaliers franco-espagnols du Pays Basque et de la

- Catalogne, et à l'espace franco-italien des Alpes du Sud », Thèse, Université de Nice, 366 p.
- PIQUANT M., 2003, « Le Grand sud-est français. Un espace stratégique dans la recomposition spatio-logistique en cours en Europe ? », in *L'Espace géographique*, n°2, pp. 98-112.
- Préfecture des Alpes-Maritimes, 2003, Directive Territoriale d'aménagement des Alpes Maritimes, 2 volumes, <http://www.adaam06.fr/>
- Préfecture de Région Provence Alpes Côte d'Azur, Préfecture des Bouches-du-Rhône, 2006, Lancement du programme de coopération transfrontalière franco-italienne pour 2007-2013, <http://www.bouches-du-rhone.pref.gouv.fr/actu/textes/cp20060206000.pdf>
- RAFFESTIN C., 2004, « Frontières et territorialité : entre rémanence, transformation et permanence », conférence inaugurale, colloque Après les frontières, avec la frontière, 2-3 juin 2004, Grenoble
- Regione Liguria, Dipartimento Pianificazione Territoriale, 2007, La Liguria tra le carte : Territorio Informatica Pianificazione, presso Microart's, Recco-Genova, 70 pages.
- REITEL B., 2006, « Les logiques de projet dans l'agglomération transfrontalière de Strasbourg-Kehl et de l'agglomération trinationale de Bâle : vers l'émergence de nouvelles territorialités ? », in AMILHAT-SZARY A.L., FOURNY M.C., Après les frontières, avec la frontière, Colloque du 2-3 juin 2004, Éditions de l'Aube, Paris, pp. 151-167.
- RENARD J-P., 1997, *Le Géographe et les frontières*, Paris, l'Harmattan, 300 p.
- SOUTIF V., 1997, « Domicile-travail : deux lieux, deux mondes ? Le cas de « l'Euregio » Meuse-Rhin », in Renard J.P. (dir), *Le géographe et les frontières*, Collection Les Rendez-vous d'Archimède, Paris, L'Harmattan, pp. 115-147.
- SYSTRA, 2004, « La L.G.V. P.A.C.A., une opportunité pour développer le transport régional en train ? », in *Débat Public sur la L.G.V. P.A.C.A. volet trafic/socio-économique* 32 p. www.debatpublic-lgvpac.org
- TARDY R., 1997, « Le rôle de la frontière dans le développement économique d'une petite ville : Bellegarde-sur-Valserine de 1871 à 1997 », in *Le Globe*, Tome 137, pp. 33-59.
- UMR ESPACE Site de Nice, 2004, Diagnostic sociodémographique pour la réalisation du Plan Local d'Urbanisme de Nice, Nice, 3 Volumes.
- VOIRON CH. 1995, « Limites et différenciations spatiales sur les rivages sud-européens », *La région européenne, la marge de manœuvre*, sous la direction d'A. GUELLEC, Presses Universitaires de Rennes, 366 p.
- VOIRON CH., 1993, « Espaces structures et dynamiques régionales, l'arc méditerranéen », *Revue d'Analyse spatiale quantitative et appliquée* n°33 & 34, Nice, 1993, 306 p.
- WACKERMANN G., 1986, Belfort, Colmar, Mulhouse, Bâle, Fribourg-en-Brisgau : Un espace économique transfrontalier, Notes et Études Documentaires n°4824, Éditions La Documentation Française, Paris, 144 p.