

**APPEL A PROJET DATAR  
GESTION INTEGREE DES ZONES COTIERES**

**DOSSIER DE CANDIDATURE DE  
LA COMMUNAUTE DE LA RIVIERA FRANCAISE**

***«Réalisation d'une étude – diagnostic pour une meilleure prise en compte des risques de pollution marine à l'échelle d'une baie et d'un bassin versant transfrontaliers Roya – Riviera – Principauté de Monaco. Création d'une collaboration pérenne entre les principaux acteurs sur cette zone tripartite ».***

Contenu du dossier

- 1/ Fiche d'identification
- 2/ Lettres de motivation des partenaires engagés dans le projet
- 3/ Présentation du territoire concerné par le projet
- 4/ Descriptif de l'état actuel du projet et de son avancement
- 5/ Présentation du groupe projet
- 6/ Pilotage du projet
- 7/ Engagement à participer à l'échange d'expériences

Pièces annexes

- 1/ profil socio-économique de la CARF
- 2/ revue de presse « marée noire » 2003
- 3/ compte-rendu de la première réunion du groupe porteur
- 4/ recueil cartographique – extraits du Comité de bassin RMC 1995
- 5/ délibération du conseil communautaire

**15 AVRIL 2005**

*« Lorsque l'homme aura coupé le dernier arbre, pollué la dernière goutte d'eau, tué le dernier animal et pêché le dernier poisson, alors il se rendra compte que l'argent n'est pas comestible » Proverbe indien*

## **1/ FICHE D'IDENTIFICATION**

Maître d'ouvrage et chef de file du projet :

Communauté de la Riviera Française

Adresse :

17 rue de la République – BP 69 – 06502 MENTON Cedex

N. SIRET : 24060055100016

Nom du responsable du dossier pour le maître d'ouvrage :

Muriel Bousquet Lazzaretti, chef de projet

Tel : 04 92 41 80 41

Partenaires mobilisés autour du projet :

Ville de Menton, Ville de Roquebrune-Cap-Martin, Principauté de Monaco, Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur, Villes de Bordighera, Vintimille et Vallecrosia (Italie), Province d'Imperia, Comunità montana intemelia (Italie) Accord RAMOGE, Syndicat Mixte SCOT de la Riviera dès qu'il sera constitué.

Linéaire côtier concerné :

10 km de la frontière italienne à Fontvieille (Principauté de Monaco)

Nombre d'habitants de la communauté d'agglomération concernés par le projet :

Résidents Menton et Roquebrune- Cap- Martin (dernier recensement) : 40.504

Nombre d'habitants du bassin de vie concerné par le projet :

Résidents communes de la Roya: 5.000 habitants

Population totale à Monaco : 33.268

Population communes italiennes concernées : 45.000

Soit près de 120 000 habitants permanents.

Pendant la période estivale, les deux communes de Menton et Roquebrune-Cap-Martin enregistrent une fréquentation touristique de plus de 48000 personnes.

Pendant la période estivale les communes de la Vallée de la Roya enregistrent une fréquentation touristique de 14600 personnes

Dénomination du projet :

**«Réalisation d'une étude – diagnostic pour une meilleure prise en compte des risques de pollution marine à l'échelle d'une baie et d'un bassin versant transfrontaliers Roya – Riviera – Principauté de Monaco. Création d'une collaboration pérenne entre les principaux acteurs sur cette zone tripartite ».**

Localisation du projet :

Le territoire pertinent du projet concerne, pour la partie côtière, la bande littorale qui va de Cap Ampeglio, commune de Bordighera (Italie) à Fontvieille (Principauté de Monaco).

Il intéresse quatre communes italiennes (Bordighera, Vallecrosia, Camporosso, Vintimille), deux communes françaises (Menton, Roquebrune-Cap-Martin) et la Principauté de Monaco.

Pour le bassin versant, il s'agit de prendre en compte les problématiques de la gestion de la Roya, de Tende (France) à Vintimille (Italie), lieu de son embouchure.

Le périmètre exact sera déterminé par l'étude diagnostic.

Durée du projet : 12 mois à compter du mois d'avril 2005

Coût total du projet hors taxes : 75.000 euros

**2/ LETTRES DE MOTIVATION DES PARTENAIRES ENGAGES DANS LE PROJET**

### **3/ PRESENTATION DU TERRITOIRE CONCERNE PAR LE PROJET**

#### **3.1. Le choix du territoire pertinent**

La Communauté de la Riviera Française est un territoire frontalier ; elle possède deux frontières internationales, une avec l'Italie, une avec la principauté de Monaco.

Certaines questions relevant de ses compétences sont déjà traitées au niveau transfrontalier, malgré les difficultés juridiques liées à l'absence de véritable structure de coopération transfrontalière (inexistante en droit européen).

La réalisation d'un centre de traitements où pourraient confluer les déchets des communes françaises et italiennes ainsi que de la Principauté de Monaco est actuellement à l'étude.

La Communauté de la Riviera Française, autorité organisatrice des transports urbains, est aussi en train de mettre en place un service régulier de transports par autobus entre Bordighera et la Principauté de Monaco.

La Communauté de la Riviera Française est donc à l'articulation d'un territoire charnière entre l'Italie et Monaco ; elle constitue la partie française d'un bassin de vie trinational.

Du point de vue de la protection de l'environnement et de la lutte contre les pollutions marines en particulier, la pertinence de l'échelle transfrontalière comme cadre d'action des politiques publiques apparaît encore plus nettement puisque les composantes naturelles d'un territoire n'ont pas de frontières.

1/ Le passage du courant ligure devant les côtes de Menton et de Roquebrune-Cap-Martin nous incite à une grande vigilance et nous pousse à mettre en place une coopération renforcée avec les autorités responsables de chaque pays voisins de notre Communauté.

2/ La présence, sur ce bassin de vie franco – italo - monégasque, d'un fleuve entièrement transfrontalier : la Roya dont le cours supérieur traverse des communes françaises et se jette ensuite en Italie, au niveau de Vintimille. Le courant ligure ramène sur les côtes françaises les rejets du fleuve.

Les limites administratives ne correspondent plus au territoire pertinent pour la mise en œuvre des politiques publiques sur un territoire où sont en interrelation constante une baie et un bassin versant transfrontaliers.

Les limites territoriales identifiées par les partenaires sont les plus pertinentes d'un point de vue environnemental puisque le linéaire côtier entre ces deux pointes présente une côte escarpée aux caractéristiques géomorphologiques similaires.

C'est pour cette raison que la Communauté de la Riviera Française s'est lancée dans une initiative innovante qu'elle souhaite présenter à l'appel à projets « Gestion Intégrée des Zones Côtières » : la mise en place d'une réflexion et d'un diagnostic portant sur la baie transnationale, de Cap Ampeglio (Bordighera) à Fontvieille (Principauté de Monaco) et le bassin versant de la Roya.

### **3.2. Etat des lieux, chiffres et données clés**

#### *Introduction*

De nombreuses initiatives existent déjà sur notre Région qui vont dans ce sens telles que les contrats de baie ou assimilés (Contrat de Baie de Toulon, les futurs contrats de Baie des Golfes de Lérins ou de la Baie des Anges, l'observatoire du littoral des Maures...).

Des opérations de type « Ports Propres » visent à réaliser un diagnostic de chaque port et un plan d'intervention. Il existe aussi des politiques d'incitation et de formation des communes à la mise en place de plans de lutte contre les pollutions par les hydrocarbures et d'entraide intercommunales : les plans infrapolmar.

Au niveau international, des coopérations sont engagées sous l'égide de l'accord RAMOGE pour la protection de l'environnement marin et côtier.

Si notre projet s'inscrit dans cette démarche globale de gestion durable du littoral en région PACA, il se veut très pragmatique et opérationnel.

#### *Connaissance du territoire*

La Communauté de la Riviera Française possède très peu de données en matière d'environnement.

Toutefois, dans le cadre de l'élaboration du Schéma de Cohérence territoriale, dont le périmètre a été arrêté par le Préfet de département en janvier 2004 et regroupe les communes de la CARF plus les communes de la vallée de la Roya et Castellar, l'état initial de l'environnement devra être finement étudié et complétera très utilement le diagnostic que nous proposons de réaliser dans le cadre de cet appel à projet.

Nous fournissons en annexe un document contenant les principales données socio-économiques de notre territoire.

### **3.3. Principaux problèmes rencontrés**

#### **3.3.1. Principaux problèmes en matière d'aménagement de l'espace**

Situé au centre dun territoire transfrontalier (adjacent à la Principauté de Monaco et à l'Italie), le territoire de la Riviera Française connaît depuis plusieurs décennies une forte attractivité résidentielle et touristique, générant de nombreux conflits d'usage et suscitant des dysfonctionnements certains en terme d'organisation de l'espace.

Cette problématique, commune à un bon nombre d'agglomérations françaises, rencontre ici certaines spécificités liées à la configuration géographique du site, aux contraintes topographiques et enjeux économiques propres. Elle s'oppose également à une vision durable du territoire, aujourd'hui portée par les élus, soucieux de mettre un terme à des décennies de consommation irraisonnée des ressources foncières.

Le projet d'agglomération se fixe comme objectif prioritaire de préserver l'environnement, c'est-à-dire de protéger les paysages et l'environnement urbain et de maintenir des communes à taille humaine (l'évolution démographique annuelle ne devrait pas dépasser les 0.3%, sur la base des disponibilités foncières résiduelles sur les communes).

Les communes de l'Est des Alpes-Maritimes sont soumises à de fortes contraintes législatives (seules les communes de La Turbie et de Beausoleil ne sont soumises ni à la loi Montagne ni à la loi Littoral) et géologiques (zones rouges des Plan de Prévention des Risques Naturels).

#### **Données de cadrage**

|                       | <b>Population</b> | <b>Superficie (Km²)</b> | <b>Logements</b> | <b>Actifs</b> |
|-----------------------|-------------------|-------------------------|------------------|---------------|
| BEAUSOLEIL            | 12 775            | 2,79                    | 8 104            | 6 077         |
| CASTILLON             | 282               | 7,51                    | 176              | 136           |
| GORBIO                | 1 154             | 7,02                    | 597              | 497           |
| MENTON                | 28 812            | 14,05                   | 24 771           | 12 012        |
| MOULINET              | 249               | 41,07                   | 404              | 95            |
| PEILLE                | 2 045             | 43,16                   | 1 340            | 864           |
| ROQUEBRUNE-CAP-MARTIN | 11 692            | 9,33                    | 12 240           | 5 047         |
| SAINTE-AGNES          | 1 094             | 9,37                    | 674              | 563           |



|              |               |               |               |               |
|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| SOSPEL       | 2 885         | 62,39         | 2 083         | 1 172         |
| LA TURBIE    | 3 021         | 7,42          | 1 855         | 1 441         |
| <b>TOTAL</b> | <b>64 009</b> | <b>204,11</b> | <b>52 244</b> | <b>27 904</b> |

### 3.3.2. Principaux problèmes rencontrés en matière de protection de l'environnement maritime

#### 1/ Le courant ligure

Le courant ligure, anti-cyclonique, qui vient border le nord ouest de l'Italie, le golfe de Gênes et ses environs distribue sur les côtes des Alpes-Maritimes, et en premier lieu sur celles de la Riviera Française, tout ce qu'il récolte sur son passage.

Situé à l'extrémité Est de la Région Provence Alpes - Côte d'Azur, notre littoral est soumis à des conditions météo océaniques de vent d'Est dominant. L'étroitesse du plateau continental sur cette zone permet au courant liguro - provençal d'être proche de la côte et de la longer principalement d'Est en Ouest.

Composée des communes de Menton et Roquebrune - Cap - Martin, notre zone côtière française est incluse dans une baie allant de la Principauté de Monaco à Bordighera en Italie.

**Compte tenu des conditions météo océaniques, les impacts des activités humaines ou des accidents de pollution, se répercutent sur toute cette zone .**

Il est à noter que dans toute la bande côtière de la mer Ligure sur une dizaine de kilomètres de large, le courant moyen n'est pas significatif et la variabilité moyenne échelle es très élevée, ce qui rend la prédiction de la circulation dans cette zone très difficile (Alberola et al. 1995, Sammari et al. 1995).

En avril 2003 un dégazage sauvage au large des côtes italiennes provoque l'arrivée d'une quantité importante d'hydrocarbures sur les plages de la Riviera italienne et française. Aucune information préalable n'était parvenue aux communes françaises qui ont fait peser toute la responsabilité de la pollution aux autorités italiennes.

*(une revue de presse sur cet épisode est jointe en annexe)*

Une plus grande pratique de la concertation et le recours à un plan d'actions concertées pour prévenir et anticiper l'arrivée des nappes polluées sur les côtes auraient permis d'éviter le pire.

Réunis le 22 Mars dernier à Menton pour une première concertation informelle, les responsables des services techniques des villes concernées – qu’elles soient françaises ou italiennes – ont déploré de ne pas avoir eu la possibilité, à ce moment là, de se contacter et de mettre en oeuvre rapidement les moyens nécessaires à gérer cette pollution, et à s’entraider. Ils se sont sentis complètement désarmés.

*(le compte-rendu de cette réunion est joint en annexe)*

**C’est pourquoi il nous est apparu nécessaire de construire un dialogue opérationnel du type de ceux qui émergent depuis quelques mois en Région PACA pour la mise en place de plans infrapolmar communaux et de coopérations intercommunales.**

## 2/ Le bassin versant de la Roya

Ce cours d’eau – qui est considéré comme un fleuve par les italiens – entraîne deux types de problématiques, complexes à gérer car les enjeux se situent à une échelle transfrontalière.

a/ la Roya constitue, en territoire italien, une source d’alimentation en eau potable très importante pour la Province d’Imperia et une partie du littoral français.

b/ comme en atteste la cartographie (*jointe en annexe*) issue des études du Comité de Bassin, la Roya accueille plusieurs barrages électriques et son cours d’eau est soumis à de fortes fluctuations.

**La gestion des usages, entre tourisme, hydroélectricité, pêche, usage pour l’eau potable pose des problèmes à la fois quantitatifs et qualitatifs.**

## **3.4. Présentation des enjeux pour le territoire**

La qualification transnationale de cette zone, avec ses différences de partage des compétences, ses différences de législation, le barrage de la langue, n’a pas permis jusqu’à présent une gestion commune à une échelle cohérente qui doit être celle de la baie et de son bassin versant.

Les impacts croisés constatés sur ce périmètre à terre comme en mer, aussi bien pour l'environnement, la gestion des usages, la qualité des eaux et les impacts économiques, rendent obligatoire la mise en place d'une démarche d'objectifs partagés tripartite.

La mise en place de la Directive Cadre Eaux qui, dans un cadre général laisse la place à chaque Etat pour une interprétation nationale, va demander la fixation d'objectifs dits « d'atteinte du bon état » aussi bien pour la qualité des eaux marines que pour la qualité des cours d'eau, et des nappes souterraines.

Compte tenu des influences partagées par le biais du fil de l'eau, des vents et des courants sur cette zone, une telle directive ne pourra se mettre en place sans échanges et concertations.

De plus, la gestion des événements côtiers est nettement améliorée lorsque existe sur le terrain un dialogue technique et des échanges opérationnels permettant une émulation pour la mise en place de plans d'action.

#### **4 - DESCRIPTIF DE L'ETAT ACTUEL DU PROJET ET DE SON AVANCEMENT**

##### **4.1 Principaux objectifs**

Les objectifs de ce projet sont triples :

1/ Réaliser une étude « type contrat de baie » qui permettra, sur cette zone, d'établir un état des lieux et un diagnostic, aussi bien sur le plan environnemental qu'économique, juridique, social et administratif.

Seront étudiés lors de ce diagnostic :

- *L'évaluation du périmètre transnational pertinent au regard de la problématique globale de la baie et de son bassin versant,*
- *la présentation des caractéristiques, et l'évaluation des différentes **composantes écologiques et socio-économiques** du patrimoine naturel concerné,*
- *la reconnaissance des **facteurs de dégradation** de ce patrimoine, pollutions chroniques ou accidentelles,*

- un état des systèmes juridiques et politiques mis en place,
- des propositions d'action au travers du futur district européen dans le respect des compétences de chacun.

Le but en sera, en fonction des différentes actions déjà mises en place et des nécessités mises en évidence, de proposer un programme d'actions communes tenant compte des spécificités nationales.

2/ Mettre en place des modalités de partage d'informations et **partage de données géoréférencées sur ce territoire cohérent au regard de la gestion intégrée de la zone côtière.**

3/ Initier un processus à long terme d'échanges opérationnels, notamment à l'échelle de la baie sur les thématiques maritimes avec une priorité sur la mise en place de processus d'entraide et d'alerte en cas de pollution accidentelle du type des infrapolmar mis en place côté français.

#### **4.2. Principes d'intégration, de partenariat et d'innovation,**

La baie et son bassin versant ont été retenus en France comme l'unité de base pour les initiatives de gestion des apports à la mer.

Il apparaît nécessaire de considérer le territoire pertinent de la baie allant de Monaco à Bordighera et prenant en compte le bassin versant de la Roya comme un territoire de projet à part entière.

Les caractéristiques géopolitiques et administratives complexes qui n'ont pas permis jusqu'à aujourd'hui à un tel projet d'émerger, doivent être dépassées pour tenter d'appréhender les problématiques à leur échelle cohérente.

La récente possibilité de mise en place des «districts européens » permet aujourd'hui d'envisager la création d'une structure porteuse transnationale de ce type de projet.

**La volonté technique et politique de travailler à bonne échelle en testant de nouvelles formes transnationales de gouvernance dans le domaine de la gestion globale et concertée d'une baie et de son bassin versant paraît tout à fait novatrice.**

#### **4.3. Effets attendus sur l'environnement**

##### Pour la Roya :

La mise en place de processus de gestion intégrée amont – aval permettra une meilleure gestion des usages et une diminution des impacts sur le bilan hydrique du fleuve, ainsi qu'une diminution des rejets par la meilleure prise de conscience commune des impacts des différents rejets. Les différents projets INTERREG en cours actuellement (Eurobassin et gestion des ressources halieutiques) seront intégrés dans cette réflexion.

##### Pour la Baie :

Les écosystèmes en place, les données météo-océaniques, la configuration de baie impliquent une gestion à l'échelle de la baie de Monaco à Bordighera pour diminuer conjointement les apports et les effets négatifs des actions entreprises sur le littoral.

Cette collaboration permettra également de lutter au mieux contre les pollutions chroniques et accidentelles.

### **5 – PRESENTATION DU GROUPE PROJET**

Les partenaires associés au projet sont les suivants :

##### Pour la partie italienne :

- la ville de Bordighera
- la ville de Camporosso,
- la ville de Vallecrosia
- la ville de Vintimille
- la Communauté des communes de montagne Intemelio (bassin versant de la Roya)
- la Province de Imperia

La Principauté de Monaco est également associée au projet. Elle est représentée au travers des autorités compétentes dans le domaine de la pollution marine (Département des Travaux Publics, Police maritime, Affaires Maritimes) et de la Direction des relations extérieures.

Nous envisageons aussi d'associer à notre projet la Fédération départementale des associations agréées de pêche et de protection du milieu aquatique.

#### *La Communauté de la Riviera Française*

Au moment de la rédaction de cet acte de candidature, la Communauté de la Riviera Française est l'initiateur de la démarche.

Sa compétence générale en matière de protection de l'environnement et du cadre de vie et en matière d'aménagement de l'espace lui permet de jouer un rôle de fédérateur des intérêts partagés par les communes membres.

Le projet présenté par la Communauté de la riviera Française, sur un périmètre qui englobe une baie et son bassin versant, doit associer les communes de la Vallée de la Roya (Breil-sur-Roya, Fontan, Saorge, Tende et La Brigue) qui aujourd'hui ne sont pas membres de la Communauté d'agglomération.

## **6 – PILOTAGE DU PROJET**

#### *Le syndicat mixte du SCOT Roya- Riviera*

Un syndicat mixte pour l'élaboration et la gestion du Schéma de Cohérence Territoriale est en cours de constitution.

Son périmètre a été arrêté par le Préfet des Alpes-Maritimes en janvier 2004.

Il comprend la Communauté d'agglomération ainsi que les communes de la Roya citées plus haut et la commune de Castellar.

#### *Du syndicat mixte SCOT au district européen*

La directive territoriale d'aménagement (D.T.A.) des Alpes-Maritimes reconnaît l'Est du département comme pôle centre d'une région transfrontalière.

« Cette position frontalière des Alpes-Maritimes implique des réflexions spécifiques portant sur des territoires situés de part et d'autre de la frontière avec l'Italie et la Principauté de Monaco. Les périmètres de ces territoires varient en fonction de l'échelle des questions

abordées parmi lesquelles l'harmonisation des politiques de transport et la gestion des services publics locaux revêtent une importance particulière ».

L'Etat au cours d'un comité interministériel, en Juin 2003, a retenu en matière de développement durable la coopération transfrontalière comme l'un des facteurs favorisant un développement articulant les différentes politiques publiques territoriales.

La loi du 13 Août 2004 dite loi «Libertés et Responsabilités Locales » a inséré un article L 1115-4-1 au C.G.C.T. créant un « district européen » au profit des collectivités transfrontalières.

Le district européen est un nouvel outil de coopération, pérenne et polyvalent, qui peut être créé à toutes les frontières terrestres et maritimes françaises ; son régime juridique est celui du syndicat mixte ouvert de droit français et il peut, à ce titre, associer d'autres personnes morales de droit public à côté des collectivités territoriales françaises et étrangères et de leurs groupements.

Ainsi, le projet de statuts du syndicat mixte SCOT prévoit qu' *«à la majorité au moins des 2/3 des membres du syndicat, le comité syndical pourra décider, **compte tenu des thèmes étudiés dans le cadre de l'élaboration et de la gestion du SCOT**, de permettre aux collectivités étrangères ou aux établissements publics de participer au syndicat en application de l'article L 1115-4-1 du C.G.C.T. visé plus haut. »*

Par ailleurs, *« les règles relatives au district européen seront appliquées pour les études et éventuellement la réalisation d'équipements permettant l'harmonisation des politiques en particulier dans le domaine des transports et de la gestion des services publics locaux (environnement, culture, enseignement notamment) ».*

**C'est pourquoi, la communauté de la Riviera Française propose que le projet qui fait l'objet de la présente candidature soit porté et animé par ce district européen, dès que le syndicat mixte sera créé.**

### **Les modalités techniques, financières et administratives à mettre en œuvre**

Pour mettre en œuvre la première partie du projet (Etude diagnostic), le maître d'ouvrage lancera un appel d'offres afin de choisir un bureau d'études qui l'accompagnera dans sa démarche. Ce sont donc des crédits d'étude qui lui seront nécessaires pour construire une

méthodologie adaptée aux problématiques et aux acteurs du territoire (diagnostic type « contrat de baie »).

Pour mettre en œuvre la deuxième partie du projet (création d'une collaboration pérenne) le groupe porteur a surtout besoin d'un animateur capable de faire les synthèses nécessaires après les réunions de travail, de programmer les rencontres et de guider le groupe dans la mise en œuvre opérationnelle du projet.

Le projet comportera l'organisation d'autant de réunions techniques entre les opérationnels des collectivités et services des états concernés qu'il sera nécessaire (au minimum 12 réunions sur la durée du projet estimée à un an).

Des frais de promotion et de communication grand public sur ces thèmes sensibles seront aussi nécessaires.

**Budget prévisionnel pour une durée du projet estimée à 1 an (2005-2006)**

| DEPENSES                  | Montant HT    | RESSOURCES                   | Montant       | %  |
|---------------------------|---------------|------------------------------|---------------|----|
| Etudes                    | 40.000        | ETAT (appel à projets DATAR) | 60.000        | 80 |
| Salaires et charges       | 30.000        | AUTOFINANCEMENT CARF         | 15.000        | 20 |
| Promotion et publications | 2.500         |                              |               |    |
| Frais de réunions         | 2.500         |                              |               |    |
| <b>TOTAL</b>              | <b>75.000</b> |                              | <b>75.000</b> |    |

**Modalités d'évaluation du projet envisagées**

Les critères d'évaluation que nous retenons sont les suivants :



Au bout d'un an de travail, à mi 2006, l'appropriation sur le terrain de la démarche globale tant à l'échelon de la baie que de la vision amont aval de la Roya doit être effective.

Un réseau de partenaires aura du être mis en place et le diagnostic global devra toucher à sa fin.

## **7/ ENGAGEMENT A PARTICIPER A L'ECHANGE D'EXPERIENCES**

Le groupe porteur et ses représentants s'engagent à participer à l'échange d'expériences que la DATAR se propose d'organiser au niveau national et si besoin au niveau européen.