

## Un territoire interface aux fonctionnements multiscalaires : l'espace transfrontalier franco-italo-monégasque

F. Scarella et G. Fusco

UMR 7300 ESPACE, Université de Nice-Sophia-Antipolis, 98 Boulevard Edoard Herriot, 06204 Nice, France

**Résumé.** L'espace franco-italo-monégasque est un exemple d'interface caractérisé par des interactions transfrontalières à différentes échelles. Plus précisément, le micro-État monégasque constitue le pivot de cet espace interface, de part ses spécificités territoriales et fiscales, générant à la fois flux et régulations. Cette communication propose d'analyser les interfaces de différentes natures produites par cet espace transfrontalier particulier, à travers le prisme de l'espace-temps. Effectivement, toute interface verticale, caractérisée par des processus qui s'articulent à différents niveaux d'organisation, conduit à une prise en compte de multiples échelles et de leur jeu. Ici, les échelles analysées vont de l'espace transfrontalier de proximité (micro-échelle) à l'espace transrégional transfrontalier (macro-échelle) et sont définies à partir des flux qu'elles produisent selon de multiples « attracteurs ». Nous proposons d'envisager ces flux sous l'angle de l'espace-temps autour de Monaco, produit par les temps de déplacement routier, le réseau autoroutier étant la colonne vertébrale de ces interactions. L'objectif de cet article, proposant un exemple géographique du concept d'interface, est double. D'une part, il propose une approche d'analyse des interactions transfrontalières combinant deux corpus théoriques, celui des interfaces et celui de l'espace-temps. D'autre part, dans une optique plus opérationnelle de l'analyse des interfaces, il fournit un cas d'application qui renvoie aux défis de la représentation graphique de dynamiques complexes (représentation multiscalaire, schématisation des interactions, cartographie de processus spatio-temporels).

Les territoires transfrontaliers sont des exemples d'interface territoriale depuis longtemps analysés, encore plus aujourd'hui où la coopération remplace l'étanchéité des frontières. Ces interfaces génèrent des flux motivés par la situation de contact qui se traduit souvent par une mise à profit de part et d'autre de la frontière. Mais les interactions transfrontalières sont des dynamiques complexes, les espaces interfacés ne se limitent pas aux seuls espaces locaux de part et d'autre de la frontière. De plus, la métropolisation, qui suscite une mise en réseau croissante des territoires, favorise une plus grande portée spatiale de l'influence de la frontière. Cette influence doit donc être envisagée aussi bien à l'échelle locale que régionale. Considérer différents types d'interaction n'ayant ni la même portée spatiale ni les mêmes motivations n'est pas toujours évident. Cet article propose et détaille une démarche permettant à la fois de décomposer les différents niveaux d'organisation des interactions transfrontalières et d'expliquer un certain nombre de ces interactions à l'aide d'un corpus théorique constitué de la récente littérature sur les interfaces et des recherches sur l'espace-temps.

À toute situation transfrontalière peut être associée une interface territoriale. Néanmoins, l'espace franco-italo-monégasque est un espace transfrontalier particulier puisqu'aux interactions « classiques » entre les territoires frontaliers de deux États territoriaux, la France et l'Italie, s'ajoute la présence du micro-État monégasque. Cette situation ternaire, dans laquelle la Principauté joue un rôle à la fois de moteur et de cristallisation des interfaces, complexifie la compréhension des interactions transfrontalières. Nous postulons que le concept d'interface,

qui a une capacité explicative forte, notamment grâce aux outils et clés d'entrée fournis par l'analyse spatiale [1], peut être enrichi par l'intégration de la dimension multiscalaire de telles relations transfrontalières. Cette dimension sera alors intégrée via différentes fenêtres d'observation produites par l'espace-temps autour de Monaco. Ainsi, le but de cet article est de proposer une démarche pouvant servir de grille d'analyse pour des situations transfrontalières similaires. La première partie sera consacrée à la définition de l'interface territoriale, ses spécificités et l'intérêt de la dimension spatiale. La suite aura pour but de présenter précisément la construction de notre grille d'analyse d'une interface territoriale particulière, celle des interactions transfrontalières franco-italo-monégasques. Enfin, pour tester sa validité, elle sera appliquée aux connaissances acquises depuis différentes sources (bases de données, discussions auprès d'acteurs économiques) sur ce territoire.

### 1 L'espace franco-italo-monégasque en tant qu'interface territoriale

Le concept d'interface est mobilisé en géographie, pour décrire « une famille de relations entre espaces » [2]. La notion d'interface territoriale s'est généralisée sans pour autant être toujours explicitée. En prenant appui sur l'exemple franco-italo-monégasque, nous reviendrons sur ce qui caractérise une interface territoriale et sur les angles d'approche qu'elle induit.

## 1.1 Qu'est-ce qu'une interface territoriale ?

L'interface transfrontalière est intrinsèquement territoriale car elle constitue la zone de contact entre deux systèmes spatiaux hétérogènes et se caractérise à différents égards par des fonctionnements, des appropriations et des régulations qui se distinguent de ceux des systèmes interfacés. Selon J. Lévy l'interface « est sans doute [la famille de relations] la plus simple » [2] et pourtant sa dimension territoriale renvoie souvent à une grande complexité des mécanismes en jeu. Effectivement, l'action de différents acteurs sur un espace particulier va accentuer les interactions, les appropriations, les concurrences et contribue à modifier l'espace et son fonctionnement. Les quelques rappels suivants permettent de mieux comprendre ce qui caractérise les interfaces territoriales.

Une interface territoriale est avant tout un **espace politique**. La zone d'interface, en tant qu'espace intermédiaire, d'interpénétration a souvent des limites floues, mais les territoires qu'elle met en interaction sont quant à eux précisément délimités et contrôlés. Ainsi, l'espace franco-italo-monégasque est un lieu d'interface entre trois territoires institutionnels bien distincts appliquant des politiques extérieures, fiscales, économiques différentes qui ne prennent pas toujours directement en compte leurs voisins. Ici, la présence de la Principauté complexifie la donne. Elle mène indéniablement une politique intérieure, notamment fiscale, très réactive aux décisions prises au niveau des États italiens et français, d'autant plus qu'elle a une capacité d'intervention et de régulation sans commune mesure avec ses deux voisins. Elle a également la force de choisir ses interlocuteurs institutionnels. Concernant l'insertion et le drainage du pôle d'emploi monégasque, le dialogue avec les collectivités territoriales (locales voire régionales) suffit, mais si des rapports de force trop importants s'installent, elle a la possibilité d'exiger des relations directes avec les gouvernements (comme pour la signature des traités d'amitié et de coopération de 2002). Une interface territoriale est une portion terrestre **appropriée** par ses habitants et par un certain nombre d'acteurs qui bien souvent sont conscients de leur situation de contact et qui tentent de la valoriser. Ainsi, l'appropriation dans les espaces transfrontaliers est renforcée par la présence de la frontière. Certains agents économiques s'approprient les territoires les plus contigus à la frontière de manière à maximiser la valorisation de cette situation. Les activités commerciales italiennes localisées sur la frontière pour capter la clientèle française et monégasque à la recherche de produits typiques et de produits moins taxés qu'en France (tabac, alcool) en sont un bon exemple. L'appropriation peut également renvoyer à des stratégies résidentielles, comme c'est le cas de nombreux frontaliers de la Riviera Française s'installant dans les communes limitrophes à Monaco pour bénéficier d'un statut prioritaire au sein du marché de l'emploi monégasque.

L'interface territoriale se caractérise également par sa **morphologie**, à la fois spatiale et sociale. Son analyse révèle ses structures et renvoie aux mécanismes qui lui ont donné naissance ou qu'elle a produits. Dans l'espace franco-italo-monégasque, la forme et surtout la dimension et la position du micro-État monégasque placent ce dernier au cœur de ces interactions tripartites et lui confèrent un rôle

de pivot. La Principauté, aussi grande qu'une petite ville (environ 30 000 habitants sur un peu plus de 2 km<sup>2</sup>), a précisément un rôle majeur du fait de sa petite taille qui concentre néanmoins des attractivités fiscales, des services bancaires et financiers très spécialisés, les seuls gratte-ciel de la Côte d'Azur, etc. Si son territoire était plus vaste, elle serait sans doute plus éparpillée et ne mènerait pas la même politique urbanistique, sociale, etc. Son exiguïté la rend toutefois dépendante de ses voisins concernant la main d'œuvre. Sa position a aussi un rôle majeur dans son développement. Elle est seulement apparemment enclavée dans le seul territoire national français (comme c'est le cas pour la République de Saint-Marin en Italie). En réalité, la proximité avec la frontière italienne la situe en plein dans l'espace transfrontalier entre la France et l'Italie. Sa situation est en cela plus semblable à celle de la Principauté du Liechtenstein entre la Suisse et l'Autriche, avec par ailleurs un positionnement stratégique sur l'axe circumméditerranéen de communication franco-italien et une situation littorale participant à l'économie touristique de la Côte d'Azur et de la Riviera des Fleurs.

Enfin, l'interface territoriale est une zone de contact entre différents **systèmes territoriaux**, ce qui implique deux entrées dans la compréhension de son fonctionnement. La première est, évidemment, de l'envisager d'un point de vue systémique, en plaçant donc les interactions au cœur de son fonctionnement. La seconde est celle de l'imbrication des échelles d'organisation de ses différents sous-systèmes. Le postulat majeur de cet article est effectivement qu'il est impossible de comprendre la complexité du fonctionnement transfrontalier de l'espace franco-italo-monégasque sans décortiquer des interactions à différentes échelles tout en mettant l'accent sur les liens qu'elles entretiennent. Comme nous le verrons, il est impossible d'expliquer la périurbanisation des actifs travaillant à Monaco sans considérer les flux d'investissement, de touristes et de résidents en provenance des métropoles du Nord-Ouest italien sur l'ensemble de la métropole azurée.

## 1.2 La dimension multiscalaire de l'interface franco-italo-monégasque

Les interfaces sont donc des objets complexes, aux multiples dimensions qu'il ne convient pas d'isoler. L'angle d'approche ici choisi pour analyser l'interface franco-italo-monégasque est celui de la mise en évidence de ses multiples échelles d'organisation. Les flux de différentes natures que peut générer la frontière sont au cœur de nos réflexions et nous postulons qu'une des manières les plus adéquates de les décrire est de les référencer selon leurs échelles, respectives mais interconnectées, de fonctionnement. Par exemple, les flux de capitaux italiens vers la Principauté s'établissent au sein d'un vaste réseau de métropoles européennes (Milan, Turin, Gênes, Monaco, Nice) alors que les flux de travailleurs frontaliers s'établissent au sein de l'aire d'attraction du pôle d'emploi monégasque.

Ici, la notion d'échelle doit être entendue à la fois comme un niveau d'organisation et comme une fenêtre d'observation. Si tous les géographes s'accordent sur la nécessité d'une démarche multiscalaire, « rares sont ceux

qui se donnent les moyens de les [différentes échelles] repérer, les comprendre, puis les expliquer » [3].

Une des perspectives de recherche annoncées par le groupe interface est l'articulation entre les fonctionnements multi-niveaux des territoires et les interfaces [4]. Nous proposons de nous inscrire dans cette perspective en présentant une démarche multiscalaire appliquée aux interactions franco-italo-monégasques qui doit être vue comme une grille d'analyse possible d'un type particulier d'interface territoriale complexe. En plus de s'appuyer sur la recherche des différentes échelles d'organisation et de leurs interactions possibles, cette grille d'analyse, conçue pour observer des flux transfrontaliers notamment, emprunte des concepts à l'approche par l'espace-temps. L'espace d'interface analysé est ainsi l'espace-temps, ayant une forte dimension réticulaire, autour de Monaco puisque, rappelons-le, la Principauté est considérée comme la plaque tournante des interactions franco-italo-monégasques.

## 2 L'espace-temps des interactions franco-italo-monégasques

Cette partie présente les points clés de l'approche multiscalaire par l'espace-temps développée dans le cadre de l'analyse des interactions franco-italo-monégasques. Cette démarche s'appuie sur des fondements théoriques issus de la géographie des transports et sur la cartographie de leurs implications.

### 2.1 L'intérêt d'une entrée par l'espace-temps

Le temps et l'espace sont les deux dimensions qui cadrent les actions humaines qui, à leur tour, établissent des interactions entre des lieux et se cristallisent dans des structures. L'« espace-temps » est un concept développé dans le but d'appréhender les relations entre ces deux dimensions fondamentales. Il peut être défini comme une sorte de représentation mentale que les individus se font de leurs possibilités de déplacement et donc d'échange [5]. C'est grâce à cette représentation que les individus prennent la décision de se déplacer ou non.

De façon opérationnelle, l'approche par l'espace-temps substitue au concept de distance topographique mesurée en kilomètres, celui de temps de parcours évalué sur un réseau de transport. Cette nouvelle mesure de l'éloignement devient incontournable dès lors qu'il s'agit d'une analyse des mobilités.

Les récentes recherches sur l'évolution des moyens et des modes de déplacement font référence à des bouleversements majeurs qui viennent considérablement modifier l'espace-temps et les pratiques de l'espace. On assiste, surtout dans les espaces métropolitains, à une « explosion des mobilités » qui concerne d'abord les temporalités quotidiennes par la constance des budgets temps de transport [6,7] : les individus utilisent ainsi le gain de temps permis par l'augmentation des vitesses pour se déplacer, non pas plus vite, mais plus loin ; mais aussi des temporalités hebdomadaires voire occasionnelles, où certains groupes sociaux tendent vers « l'ubiquité

des personnes » [8] notamment par le développement des résidences secondaires et des phénomènes de bi-résidentialité. C'est dans ce contexte que doivent être envisagées les mobilités transfrontalières et leurs motivations.

Ainsi, couplé à l'analyse des effets de frontière, le concept d'espace-temps permet de décrire et comprendre les flux transfrontaliers.

### 2.2 Enjeux de la cartographie de l'espace-temps autour de Monaco

La cartographie de l'espace-temps autour de Monaco a pour objectif de délimiter des échelles d'observation des interactions franco-italo-monégasques dans le but de décrire aussi bien les mécanismes qui leur ont donné naissance que la configuration et la portée spatiales de l'interface. Nous postulons qu'une partie des mécanismes qui donnent naissance à ces interactions sont liés à des effets de frontière.

#### 2.2.1 Trois échelles d'analyse couplant espace-temps et effets de frontière

La frontière induit des effets directs, comme la rupture dans les réseaux de transport (comme le montre G. Fusco [4] à propos des réseaux ferrés dans l'espace franco-italo-monégasque) ; mais aussi des effets indirects, appelés différentiels (fiscaux, juridiques, urbanistiques) et souvent mis à profit par les agents institutionnels ou économiques [9]. Les effets dits induits, troisième type d'effet de frontière, renvoient aux activités induites par la présence d'une frontière à un endroit donné, tels que les postes de douane ou encore un bureau de change. Bien souvent, ces effets de frontière se combinent et peuvent constituer à la fois des motivations mais aussi des filtres pour les mobilités transfrontalières. En considérant des seuils pertinents de distances-temps et les motivations des mobilités transfrontalières liées aux effets de frontière, on dégage trois échelles géographiques d'analyse des interactions franco-italo-monégasques. Chacune d'entre elles est caractérisée par des phénomènes de mobilité ayant une temporalité spécifique. On souligne à cet égard la centralité de la relation vers Monaco au sein de l'espace transfrontalier : chaque jour, environ 34 000 frontaliers français dont 11 000 en provenance des communes limitrophes, le reste provenant essentiellement de la région niçoise, et près de 4000 frontaliers italiens [10] vont travailler dans la Principauté, tandis que les flux franco-italiens sont beaucoup plus limités (ne dépassant pas le millier de flux dans chaque sens) et que ceux de Monaco vers la France et l'Italie sont presque négligeables.

La première échelle est celle du bassin transfrontalier, correspondant à des déplacements outre frontière quotidiens, on l'appellera l'échelle « micro ». Elle correspond aux flux de navetteurs qui ont un travail à l'étranger, pour des raisons diverses : meilleure rémunération, davantage d'opportunités d'emploi, meilleure couverture sociale, ou tout simplement un bassin d'emploi qui s'affranchit des frontières. L'étalement urbain, qui conduit les ménages à s'installer plus loin qu'auparavant de leur lieu de travail, a tendance à modifier les distances parcourues

quotidiennement mais pas les temps de trajet qui demeurent aux alentours d'une heure par jour (conjecture de Zahavi [6], confirmée dans certaines villes françaises comme à Valence [5]). Ainsi, le transfrontalier dit « de proximité » est borné par un isochrone de 30 minutes (une heure aller-retour).

La seconde échelle d'analyse est appelée « méso » et correspond à une vaste aire métropolitaine transfrontalière où, aux côtés de Monaco, sont placés des pôles d'emploi tels que Nice, Antibes (notamment Sophia Antipolis), Cannes ou encore Fréjus-Saint-Raphaël à l'ouest et Vintimille-Bordighera ainsi que Sanremo à l'est. Les déplacements traversant cette aire métropolitaine ne se réduisent pas aux seules mobilités quotidiennes liées au travail et concernent aussi des mobilités plus occasionnelles, voire hebdomadaires dans certains cas, liées à l'utilisation d'équipements d'ampleur métropolitaine tels que certains services culturels ou de santé, l'aéroport, les universités dont la portée spatiale dépasse le seul bassin d'emploi. Elles peuvent également être motivées par la volonté de profiter de spécialisations fonctionnelles (notamment commerciales) qui sont d'autant plus encouragées en contexte transfrontalier. Borner ce type de déplacement est plus compliqué puisque les temps de trajet varient sensiblement avec la fréquence du déplacement. En général, ils ne dépassent pas les deux heures (aller-retour) de temps de parcours. Pour reprendre les termes de T. Hägerstrand [11], le projet « consommation ordinaire de loisirs » (lèche-vitrine, parc de loisirs, spectacle, pratique sportive) doit pouvoir se faire dans la demi-journée. Seul un nombre plus limité de projets d'activités peuvent concerner la journée entière (circuit de week-end dans les espaces naturels, etc.), justifiant un aller-retour supérieur à deux, voire trois heures. Ce type de déplacement est tout aussi important que les mobilités quotidiennes puisqu'ils sont globalement en forte progression : en France par exemple, les mobilités liées aux loisirs ont augmenté de 71 % entre 1994 et 2008 alors que celles liées au travail ont cru de 4,5 % sur la même période<sup>1</sup>.

La dernière échelle d'analyse est celle de l'espace transfrontalier transrégional mettant en relation les grandes métropoles du Nord-Ouest italien (Gênes, Turin, Milan) et la métropole azurélienne. Nous la désignons comme échelle « macro » de l'interaction transfrontalière. Ce réseau transfrontalier de métropoles s'insère dans un plus vaste réseau international où les complémentarités et spécialisations des grandes villes sont mises à profit pour leurs stratégies de développement. La présence de la frontière peut alors modifier ces stratégies. Une métropole relativement proche de la frontière peut ainsi avoir une position de tête de pont dans le réseau métropolitain national, ou bien être le point de passage obligé des flux entre l'ensemble des métropoles de deux pays. Ces relations inter-métropolitaines se font sur des distances plus longues, d'autant plus qu'elles sont les premières touchées par l'augmentation des vitesses (TGV, autoroutes). Là encore les motivations sont très variables allant des motifs professionnels (réunions, affaires) à ceux liés au tourisme (stations balnéaires ou de ski, résidences secondaires) et n'ont pas forcément les mêmes seuils de

temps de déplacement. Globalement que ce soit pour des motifs d'affaires ou des départs en week-end le trajet ne doit pas dépasser la demi-journée (3-4 heures).

### 2.2.2 Principes et limites de la représentation cartographique de l'espace-temps autour de Monaco

L'analyse est focalisée sur l'espace-temps autour de Monaco. Avec plus de 40 000 emplois en 2006, et un rayonnement international, la Principauté de Monaco est le principal pôle métropolitain du secteur oriental de la métropole azurélienne (bien avant Sanremo et Menton). Il constitue de ce fait le principal générateur de flux à l'échelle micro. Aux autres échelles, la Principauté joue un rôle considérable de tête de pont dans les interactions franco-italiennes. Elle constitue ainsi une plaque tournante entre la métropole azurélienne et les autres métropoles du Nord-Ouest italien (échelle macro).

Les distances de parcours utilisées dans la définition de l'espace-temps autour de Monaco sont celles produites par le réseau routier, disposant d'infrastructures autoroutières parfaitement interconnectées entre la France et l'Italie depuis plus de quarante ans. Cet espace-temps est calculé et représenté de façon discrète : seuls les temps d'accès aux nœuds du réseau urbain de l'aire d'étude sont calculés et nous nous interdisons de tracer des lignes isochrones pouvant donner l'impression d'un espace continu et isotrope. Il faut ainsi garder à l'esprit que des sous-espaces ruraux non représentés sur les cartes sont susceptibles d'avoir des distances temps à Monaco bien supérieures à celles des pôles urbains connectés au réseau autoroutier, produisant ainsi des effets de tunnel dans les relations transfrontalières.

Des outils de calcul d'itinéraires routiers disponibles sur Internet ([www.viamichelin.fr](http://www.viamichelin.fr), [www.mappy.fr](http://www.mappy.fr)) permettent de connaître les temps de parcours entre deux lieux en condition normale, en prenant en compte le trajet le plus rapide, et laissant de côté toute autre considération (état de congestion des réseaux, pertes de temps dues aux feux rouges en milieu urbain, etc.). De toute évidence, le but de la représentation qui en découle est davantage de proposer un repère virtuel permettant d'établir des césures dans l'interaction spatiale des pôles métropolitains azuréens, que d'effectuer une analyse fine des conditions de la mobilité routière. Les simplifications effectuées pourraient cependant être particulièrement grossières pour la représentation de l'espace-temps à l'échelle micro, où les temps de parcours urbains sont plus importants par rapport à ceux effectués sur le réseau autoroutier. À l'inverse, les déplacements effectués en grande partie sur réseau autoroutier se rapprochent davantage de la réalité et sont susceptibles d'introduire plus de différenciation en raison de la très grande vitesse de déplacement.

Nous restons donc très pragmatiques sur cette représentation : il s'agit de temps de parcours abstraits calculés en infrastructure vide, ce qui les rend moins précis pour des mobilités concentrées dans des tranches horaires restreintes (comme les mobilités quotidiennes ou encore les mobilités de fin de semaine) ; le mode de représentation est discret, les temps de parcours à Monaco ne sont connus que pour certains nœuds et non en tout point ; ces temps de parcours

<sup>1</sup> Enquête nationale transports et déplacements, 2008.

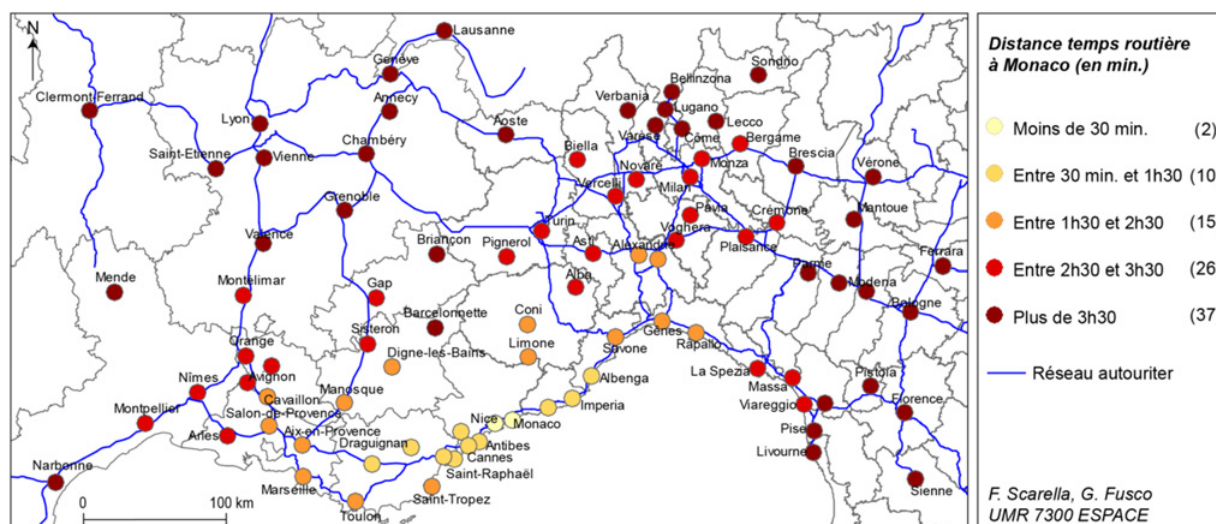


Fig. 1. L'espace-temps routier autour de Monaco : l'échelle « macro ».

ne sont calculés que pour les déplacements en voiture. L'intérêt de cette représentation pourrait être discuté mais elle nous paraît suffisante pour répondre à la question qui est la notre : comment cadrer et déterminer les mobilités transfrontalières franco-italo-monégasques.

### 2.3 Cartographie de l'espace-temps : une grille d'analyse pour filtrer et expliquer les interactions transfrontalières

Nous commencerons par l'échelle d'analyse la plus vaste, macro, et réduirons progressivement la fenêtre d'observation.

Si l'on s'en tient à la césure temporelle des trois heures et demi de distance routière, la carte (Figure 1) montre que la limite du potentiel d'interaction pour les activités de l'échelle macro est fixée, côté français, aux pôles urbains de la région PACA ainsi qu'à Nîmes et Montpellier pour le Languedoc-Roussillon. Du côté italien, les trois grandes métropoles du triangle industriel (Milan, Turin et Gênes) font tous partie du champ d'interaction macro. L'importance du réseau autoroutier est ici démontrée par les temps de trajet de Montpellier à moins de 3 heures 30 de Monaco alors que Barcelonnette (plus proche en distance kilométrique) est bien au delà de cette limite temporelle.

Le réseau métropolitain transfrontalier défini par ces limites spatio-temporelles a une certaine prégnance pour la relation de la métropole azurée avec l'espace italien. En matière économique, par exemple, le bureau commercial du Consulat d'Italie à Nice fait état de 57 grandes groupes économiques ou PME présents en 2011 avec un établissement ou une filiale dans le territoire azurée des Alpes-Maritimes<sup>2</sup>. La moitié d'entre elles provient ainsi de l'espace ligure, piémontais et lombard à moins de trois heures de Monaco, auquel il faudrait ajouter encore le 13 % d'entreprises toscanes ou émiliennes se situant à peine au-delà de la limite des 3 heures et demi.

<sup>2</sup> La myriade de micro-entreprises de ressortissants italiens présentes dans les Alpes-Maritimes (essentiellement dans le commerce, les services, l'artisanat ou la restauration) échappe à ce recensement.

Aux échelles micro et méso, représentées sur la même carte (Figure 2) deux constats peuvent être établis. Premièrement, l'espace de l'interaction transfrontalière de proximité (correspondant essentiellement aux localités à moins de 30 minutes de Monaco) s'étire de Vintimille à la banlieue occidentale de Nice et s'allonge, du fait de l'existence du réseau autoroutier, le long de la bande littorale. En réalité cette définition pourrait être nuancée par la prise en compte de l'espace-temps créé par le réseau ferré (très important dans l'acheminement des navetteurs vers Monaco, qui double le corridor routier littoral [4]). De plus, à parité de distance-temps, les villages des vallées de la Roya et de la Bévera sont plus fortement dépendants du pôle d'emploi monégasque que ceux de l'arrière-pays niçois, car ces derniers ont l'alternative des emplois offerts par Nice et par la basse vallée du Var. Deuxièmement, la distance-temps de 60 minutes, pouvant délimiter l'essentiel des relations intra-métropolitaines, met en évidence que Monaco se trouve en interaction potentielle avec la totalité des pôles de la métropole azurée : Nice, Antibes-Sophia Antipolis, Cannes et même Frejus-Saint-Raphaël en France, ainsi que Sanremo et Imperia en Italie. En ce qui concerne les espaces d'expansion périurbaine, l'ensemble de l'arrière-pays mentonnais et vintimillois mais également l'essentiel de l'arrière-pays niçois sont susceptibles d'avoir des interactions transfrontalières à l'échelle méso avec la Principauté de Monaco. Là encore, l'espace-temps de l'interaction métropolitaine s'allonge sur le littoral et pénètre moins profondément à l'intérieur des terres.

La cartographie des distances-temps autour de Monaco permet donc d'avoir différentes fenêtres d'observation des interactions transfrontalières, comme un filtre sélectionnant les relations à considérer.

### 3 Attracteurs et interfaces territoriales : quelles logiques d'interaction transfrontalière ?

De part sa situation, la Principauté monégasque constitue une réserve d'attracteurs potentiels alimentant les interfaces

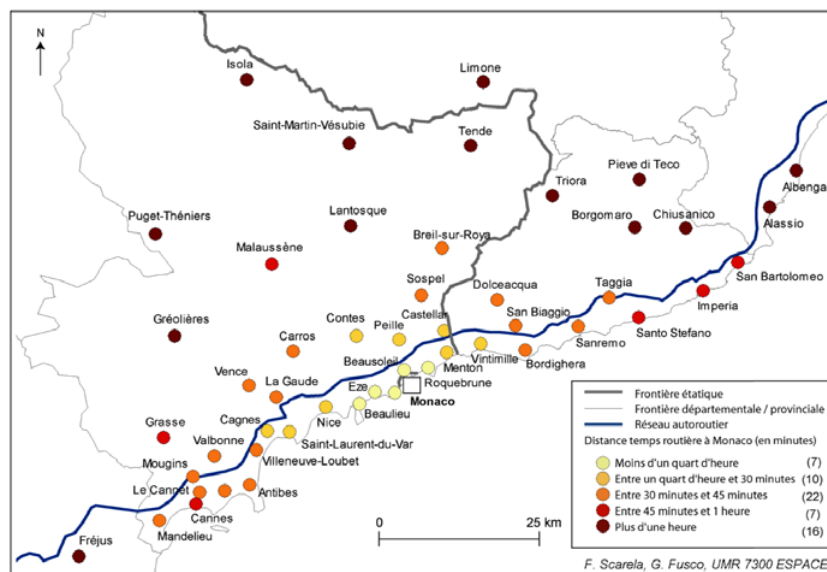


Fig. 2. L'espace-temps routier autour de Monaco : les échelles « méso » et « micro ».

territoriales entre la France et l'Italie. Quelques exemples seront exposés dans cette dernière partie.

### 3.1 Monaco, tête de pont des investissements italiens au sein de la métropole azurée

Les spécificités de la fiscalité monégasque lui ont valu jusqu'en 2009 le statut de « paradis fiscal » ou plus précisément de territoire non coopératif selon l'OCDE. Depuis, des engagements ont été pris par la Principauté pour améliorer la transparence en matière de politique fiscale mais elle demeure très attractive en matière d'investissement financier. La fiscalité monégasque est avantageuse pour les étrangers, mis à part les Français, déclarant leur résidence principale à Monaco, ils sont alors exonérés de tout impôt sur le revenu. C'est en premier lieu cet avantage, ainsi que le prestige de la localisation et des prestations, qui expliquent les prix de l'immobilier en Principauté, pouvant dépasser les 40 000 € le mètre carré. Les investissements des Italiens dans l'immobilier monégasque occupent une bonne place (environ 20 % des transactions<sup>3</sup>) et induisent une certaine présence de leur part sur le territoire monégasque et, par report, sur l'ensemble de la métropole azurée. D'autre part, la fiscalité monégasque est avantageuse pour les entreprises qui ne payent pas de taxes sur les bénéfices dès l'instant où elles réalisent un minimum de 75 % de leur chiffre d'affaires sur le territoire monégasque. Cette règle a tendance à attirer un grand nombre d'entrepreneurs italiens, représentant là encore environ 20 % des immatriculations au registre du commerce et des industries de la Principauté [12]. Les banques monégasques attirent de nombreux capitaux étrangers, dont une bonne partie est en provenance d'Italie (estimés entre 40 et 60 % des ressources bancaires selon les établissements, d'après l'association monégasque des activités financières), situation qui s'est maintenue même à

la suite des dispositions d'amnistie des capitaux expatriés prises par le gouvernement Berlusconi en 2009.

Si tous ces investissements (immobiliers, entreprises, capitaux) se cristallisent au sein du territoire monégasque, il est évident qu'une partie se répercute sur l'ensemble de la métropole azurée. Les entreprises doivent avoir une adresse et des bureaux/locaux à Monaco pour bénéficier des avantages cités mais selon l'activité, elles ont besoin d'entrepôts ou de terrains de stockage que la Principauté ne peut leur offrir et qu'elles peuvent trouver dans les communes environnantes. D'autre part, pour les résidents italiens installés à Monaco, les prix immobiliers sont tels qu'ils ne permettent pas toujours d'acquérir un logement adapté aux besoins familiaux notamment. Ainsi, une partie de ces ménages gardent une adresse à Monaco tout en habitant une villa à la Turbie, Cap d'Ail ou encore Èze-sur-mer (définie fiscalement comme une résidence secondaire). Enfin, l'exemple bancaire offre une très bonne illustration du rôle de la Principauté en tant que pivot des interactions franco-italiennes. Le territoire monégasque compte 39 banques et sociétés financières (auxquelles il faudrait ajouter encore les 43 sociétés de gestion de portefeuilles) dont la moitié sont monégasques et presque 40% sont des succursales monégasques d'établissements français (le reste étant des succursales d'autres banques étrangères, dont une seule banque italienne) [10]. Ainsi, la forte présence d'investissements financiers italiens dans la Principauté participe à l'interaction économique franco-italienne soit directement (par le rôle des banques françaises à Monaco) soit indirectement (par les investissements que les banques monégasques opèrent en France et notamment dans la région azurée). Finalement, Monaco joue un rôle de tête de pont pour des investissements italiens ultérieurs en France.

Ce rôle de tête de pont se retrouve aussi dans les flux touristiques. L'ensemble de la métropole azurée est attractive d'un point de vue touristique (climat, présence de la mer, tradition de villégiature, qualité des équipements) mais la présence de Monaco ajoute un

<sup>3</sup> Source : Knight Frank Residential Research.

attracteur supplémentaire pour les touristes du Nord-Ouest italien notamment grâce au Casino et à l'offre de services hôteliers haut de gamme et souvent particulièrement conçue pour la clientèle italienne. L'ensemble de l'Italie ne compte que quatre casinos, la relative proximité d'un casino de renommée internationale (à proximité, par ailleurs, du casino de Sanremo) est ce qui attire en premier lieu une partie des touristes italiens dont les autres loisirs et surtout les résidences secondaires vont se cristalliser côté français sur tout le pourtour littoral de la métropole azurée.

Ces quelques exemples illustrent le rôle moteur de Monaco dans les interactions franco-italo-monégasques. Du fait de son exiguïté un certain nombre des interactions avec l'Italie se reporte côté français, modifiant ainsi la configuration de l'interface. Autre répercussion, celle des résidences secondaires fortement présentes sur les communes littorales azurées qui vont faire pression sur les possibilités de logement des actifs monégasques. Ainsi, des éléments se produisant à l'échelle macro ont des conséquences directes à l'échelle micro.

### 3.2 La méso-échelle de l'aire métropolitaine transfrontalière : équipements et mobilités commerciales

À l'échelle méso de la vaste métropole transfrontalière, Monaco constitue une interface entre les territoires français (la Côte d'Azur) et italiens (la Riviera des Fleurs), sans sa présence un certain nombre d'interactions n'aurait pas forcément lieu. Les flux se produisant à cette échelle sont en grande partie motivés par l'utilisation d'équipements rares tels que les hôpitaux, les universités, les équipements culturels, les ports de plaisance, l'aéroport, etc. La création des équipements métropolitains les plus rares est financée grâce au dynamisme économique de la métropole azurée qui se traduit par l'investissement des ressources publiques. Or, l'organisation et surtout la capacité de financement des pouvoirs publics sont foncièrement différentes de part et d'autre des multiples frontières qui marquent cet espace. La Riviera des Fleurs est doublement affectée par les contraintes budgétaires de l'État italien et par sa position périphérique dans les priorités d'investissement de la région Ligurie. Ce différentiel place alors la Côte d'Azur en situation avantageuse puisqu'elle concentre l'essentiel des équipements métropolitains entraînant des flux importants d'utilisateurs italiens vers ces équipements. Cette dissymétrie des interactions transfrontalières s'opère d'abord en faveur de Monaco qui concentre sur une toute petite surface une capacité exceptionnelle en termes d'anneaux portuaires, salles de spectacle, hôtels quatre étoiles, équipements sanitaires dernier cri, etc. Bien évidemment une partie de la demande italienne en équipement rare est également satisfaite côté français, la chambre de commerce et d'industrie des Alpes-Maritimes multiplie d'ailleurs les campagnes de promotion auprès de cette clientèle.

Au sein de cette vaste aire métropolitaine transfrontalière, d'autres types d'attracteurs sont générateurs de flux, plutôt équilibrés quant à eux. Les consommateurs frontaliers, parfois motivés par des différentiels touchant

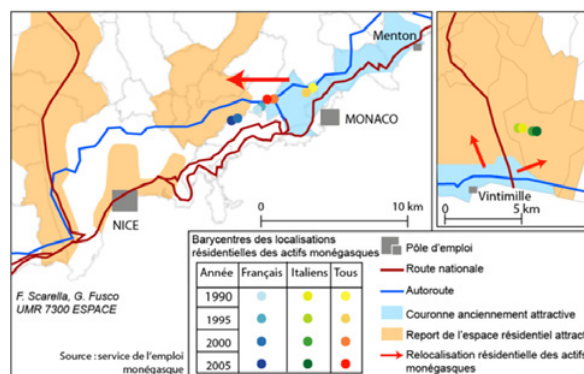


Fig. 3. Migration du barycentre des actifs travaillant à Monaco.

directement leur porte-monnaie, traversent les frontières pour effectuer leurs achats. Une certaine complémentarité s'est installée entre les trois sous-espaces rendant l'Italie plus attractive pour les denrées alimentaires, l'alcool et le tabac ; la France pour la qualité de certains produits (viande, vin) et par une autre structure commerciale (grandes surfaces généralistes et spécialisées) ; et Monaco pour ses boutiques de luxe, qui sont pour les résidents de l'espace transfrontalier plus de l'ordre du lèche-vitrine que du shopping. La spécialisation commerciale offerte par la Principauté est donc directement liée aux interactions de l'échelle macro, le commerce haut de gamme se localisant à Monaco du fait de son attractivité touristique et résidentielle pour les populations plus aisées du vaste réseau métropolitain.

L'aire métropolitaine transfrontalière Côte d'Azur-Riviera des Fleurs génère ainsi des flux occasionnels voire hebdomadaires liés à des complémentarités fonctionnelles et commerciales directement liées à la frontière. Dans ces interactions, Monaco joue un rôle particulier, une sorte de « super-attracteur » qui démultiplie des flux qui n'existeraient pas dans de telles proportions en l'absence du micro-État. D'autre part, les flux ici décrits sont fortement dépendants de ce qui se produit à l'échelle macro de l'interaction entre les métropoles, dont certaines dynamiques viennent faciliter la création d'équipements ou le développement de spécialisations financières ou commerciales.

### 3.3 Des dynamiques résidentielles azurées influencées par la présence du pôle d'emploi monégasque

Le dynamisme du pôle d'emploi monégasque est le principal moteur des mobilités transfrontalières à l'échelle micro, que l'on ne peut toutefois pas expliquer sans considérer ce qui se passe à l'échelle macro. En effet, l'attractivité fiscale de la Principauté génère des flux d'entreprises, de capitaux et de particuliers fortunés, qui dynamisent à leur tour l'activité économique monégasque et par conséquent l'emploi. La forte demande en main d'œuvre, accentuée par des différentiels salariaux, rendent la Principauté très attractive pour les populations actives locales ce qui se traduit par des flux quotidiens de navetteurs

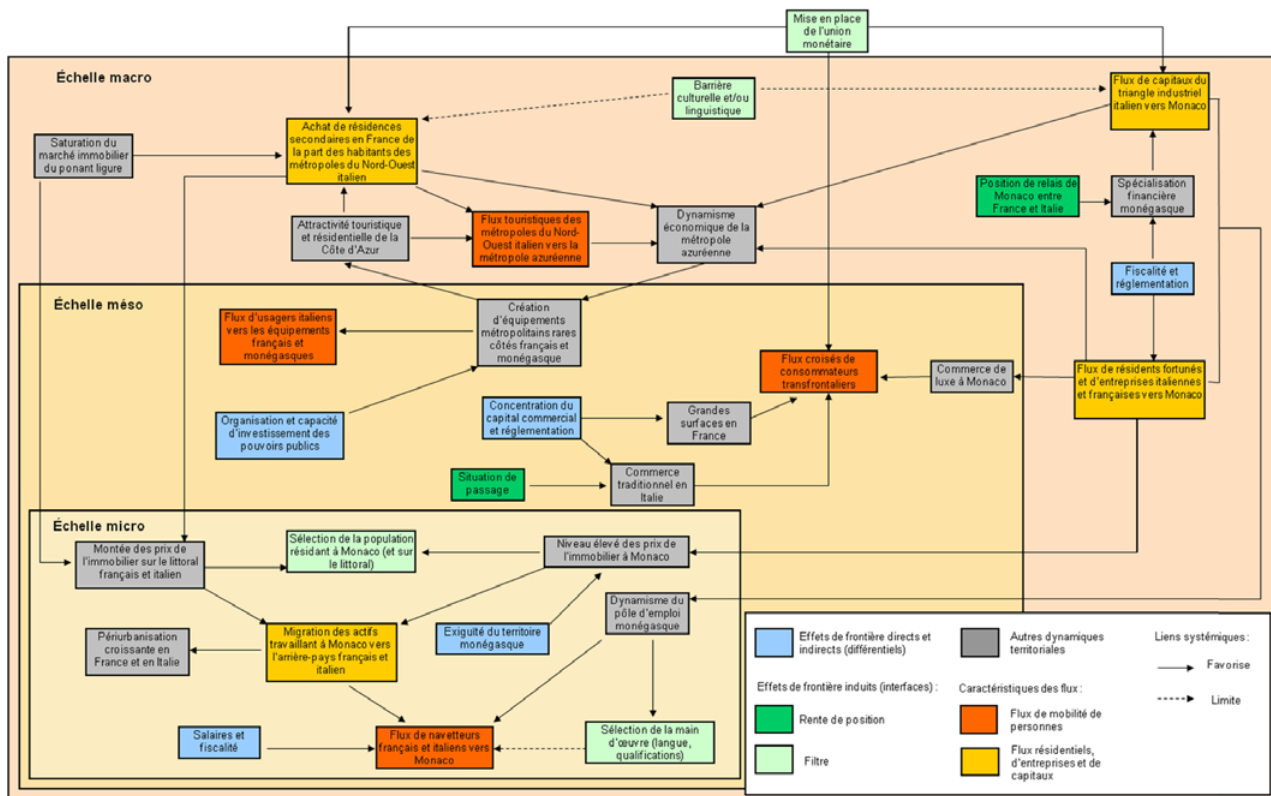


Fig. 4. Les échelles des interactions transfrontalières franco-italo-monégasques : représentation systémique.

français et italiens très importants (passant d'un peu plus de 23 000 navetteurs en 1990 à près de 40 000 en 2006<sup>4</sup>).

L'extrême exigüité de la Principauté reporte la polarisation monégasque sur des territoires de plus en plus vastes. Les prix de l'immobilier pratiqués à Monaco rendent la localisation résidentielle sur place des actifs travaillant en Principauté quasi-impossible. Traditionnellement, ces actifs se reportaient sur les communes limitrophes. Avec le temps, ces communes ont saturé leurs disponibilités foncières et leur marché immobilier a été touché par de multiples pressions qui rendent l'offre de logements de plus en plus chère voire peu adaptée aux actifs : pression du marché des résidences secondaires (en grande partie alimentée par les flux transfrontaliers générés à l'échelle macro), importance des investissements locatifs motivés par la proximité au pôle monégasque, saturation des communes de la bande côtière parfois accentuée par des contraintes réglementaires limitant la construction (lois littorale et montagne en France ; plan régional de coordination du paysage de la région Ligurie en Italie).

Ces multiples pressions alimentent les mouvements de périurbanisation qui touche, comme la plupart des grandes villes, l'aire d'attractivité de la Principauté, augmentant ainsi la portée spatiale de sa polarisation. Le déplacement du centre de gravité de l'ensemble des actifs monégasques au cours des dernières années en est une bonne illustration (Figure 3). Couplé à la fermeture progressive des usines pharmaceutiques ou de biochimie de Fontvieille, qui employaient de nombreux Italiens, au profit d'activités plus

génératrices de valeur ajoutée (notamment financières), on comprend que la diminution du poids des actifs italiens (qui n'a augmenté que de 8 % entre 1990 et 2006 alors que celui des actifs en provenance des Alpes-Maritimes a cru de 70 %) favorise le déplacement vers l'ouest de ce centre de gravité. Les communes désormais les plus attractives pour les actifs travaillant à Monaco sont celles de l'arrière-pays niçois, par exemple les communes des Paillons (Peille, Contes, etc.), même si le marché niçois demeure également très attractif (notamment pour les jeunes actifs) étant donnée la diversité de son offre, ses prix et son accessibilité ferroviaire à Monaco. L'affaiblissement relatif de la part des navetteurs de la Riviera des Fleurs se fait parallèlement à l'arrivée de cadres, chefs d'entreprises, diplômés en finances en provenance du reste de l'Italie dans d'autres secteurs de l'économie monégasque. Ces deux dynamiques parallèles, la périurbanisation des actifs travaillant à Monaco et l'arrivée d'Italiens plus qualifiés s'implantant souvent en France, ont comme conséquence l'élargissement tendanciel de l'échelle micro : le bassin d'emploi monégasque a tendance à se fondre avec une bonne partie de l'aire métropolitaine transfrontalière, incrémentant par ailleurs la présence italienne en France.

La description des flux détaillés pour chaque échelle révèle que chaque niveau d'organisation interagit avec les autres. En particulier, l'échelle méso fixe un grand nombre de synergies et de complémentarités, affirmant son rôle d'échelle intermédiaire, permettant souvent de compenser les déséquilibres produits par l'interaction directe entre les échelles micro et macro. Pour résumer ces dynamiques nous avons choisi une représentation sous forme de schéma

<sup>4</sup> Données des permis de travail du service de l'emploi monégasque (Direction de l'Expansion Économique).



sagittal (Figure 4). Il s'agit d'un mode de représentation graphique particulièrement favorable à la démonstration des « relations entre les éléments » et permettant une « meilleure appréhension globale tout en conservant la possibilité de focaliser aussi l'attention sur le détail local » [13]. Ici, l'objectif principal est de donner une vue d'ensemble du fonctionnement transfrontalier de ce territoire, tout en mettant en évidence le rôle de la frontière ainsi que les interactions entre éléments relevant de niveaux d'organisation différents.

#### 4 Mises en perspective

Le principal objectif de cet article était de présenter une situation d'interface territoriale très particulière : celles de relations transfrontalières ternaires où l'un des systèmes interfacés est un micro-État, de surcroît dans un contexte métropolitain. Le choix a été fait de décrypter la complexité des flux transfrontaliers par une approche multiscalaire, enrichissant en partie les connaissances sur le fonctionnement des interfaces territoriales. Cette approche multiscalaire décrypte les relations transfrontalières selon différentes fenêtres d'observation délimitées par l'espace-temps produit par les infrastructures routières. La prise en compte de l'espace-temps est fondamentale pour appréhender des fonctionnements territoriaux transfrontaliers marqués de façon croissante par la métropolisation et par la mise en réseau des lieux. Dans le cas particulier de l'espace transfrontalier franco-italo-monégasque, nous avons montré comment la composante spatiale la plus exigüe de l'interface territoriale, le micro-État monégasque, est en réalité le pivot de l'interaction transfrontalière, jouant souvent le rôle de catalyseur de dynamiques spatiales entre les composantes françaises et italiennes aux différentes échelles. Si l'asymétrie est souvent la règle dans

les interactions transfrontalières [9], nous avons montré comment le jeu de flux asymétriques peut s'enchevêtrer dans un espace ternaire, profitant le plus à la composante territoriale prête à jouer le rôle le plus actif dans le système interface.

#### Références

1. Groupe Interfaces, Espace Géographique n°3 **Tome 37** 193 (2008)
2. J. Lévy, M. Lussault, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* (Belin, 2003)
3. A. Dauphiné, Géopoint 2006, p.369-374 (2006)
4. C. Lampin, S. Perez, P. Allard, J-P. Ferrier, *Géographie des Interfaces* (Editions Quae, 2010)
5. D. Pumain, A. Bretagnolle, M. Degorge-Lavagne, *Mappemonde n°55 1999-3* (1999)
6. Y. Zahavi, J.M. Ryan, *Transportation Research Record*, n°750, pp. 19-26 (1980)
7. M. Wiel, *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée* (Architecture + Recherche/ Pierre Mardage, 1999)
8. L. Davezies, *La République et ses territoires : la circulation invisible des richesses* (la République des Idées, Seuil, 2008)
9. P. Guichonnet, C. Raffestin, *Géographie des frontières*, (Presses universitaires de France, 1974)
10. Institut monégasque de la statistique et des études économiques, *Monaco en chiffres* (2010)
11. T. Hägerstrand, *Time geography : focus on the corporeality of man, society, and environment* (The United Nations University, 1985)
12. Associazione degli imprenditori italiano nel Principato di Monaco, *Monaco Imprese n°13* (2011)
13. D. Durand, *La systémique* (Presses universitaires de France, 1994)