

15 février 2023

Séminaire Mobilité sans frontière

Espaces frontaliers, entre attractivité et interdépendance :
quel rôle de la mobilité et quelle prise en compte par les
politiques publiques?

Section Mobilités et Transports

Animation : Nathalie Croisé

<https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/>



Sommaire

Sommaire.....	3
Résumé.....	4
Séquence introductive.....	5
Mot d'accueil de Paul Delduc, chef du service de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable.....	5
Ouverture des travaux par Madame Catherine Trautmann, ancienne ministre, grand témoin de la journée.....	6
1 Cadrage de la problématique par Jean-Christophe Baudouin, administrateur de l'Etat	7
2 La compréhension des espaces transfrontaliers et leurs enjeux.....	10
2.1 Appréhender les enjeux des espaces frontaliers et transfrontaliers	10
2.2 Table-ronde : quelle vocation pour les espaces frontaliers français, interdépendance ou attractivité ?	13
3 La mobilité comme vecteur d'organisation des territoires en espaces frontaliers ?.....	18
3.1 Le traitement de la mobilité dans plusieurs espaces frontaliers	18
3.2 Comment renforcer les liens entre mobilité et projets de développement équilibrés de part et d'autre dans les zones frontalières ?.....	22
4 Conclusion du séminaire	26
4.1 Mise en perspective par Madame Catherine Trautmann, ancienne ministre : la France vue du point de vue transeuropéen et transfrontalier.	26
4.2 Mot de la fin de Jean-Christophe Baudouin, administrateur de l'Etat	28
Annexes.....	29
Annexe 1. Diaporama du séminaire.....	30
Annexe 2. Intervention finale de Madame Trautmann.....	82

Résumé

La compréhension des interactions entre les mobilités et le développement des territoires est un élément déterminant de l'efficacité des politiques publiques, notamment en matière d'attractivité. En particulier, quels sont les facteurs d'équilibre ou de déséquilibre qui peuvent marquer les relations entre les territoires ?

Pour aborder cette question dans le contexte particulier des espaces frontaliers, l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) a organisé le 15 février 2023 un séminaire, en présentiel, dans les locaux de l'IGEDD, à l'auditorium de la Tour Séquoia, Paris La Défense. Ce séminaire émane d'une initiative de la section mobilité et transports de l'inspection, par un groupe de membres de l'IGEDD (Jean-Christophe Baudouin, Florence Castel, Anne Florette, Bruno Fulda, Patrick Lambert, Manuel Leconte, Joël Prillard, Frédéric Ricard, Yves Sarrand).

Son objectif consistait à identifier le rôle de la mobilité dans le cadre des coopérations transfrontalières, eu égard à la spécificité de ces territoires et aux bonnes et moins bonnes pratiques que l'on y constate : simple outil de régulation facilitant la vie au quotidien, ou fruit d'une ambition plus importante, objet même de l'intégration transfrontalière et moteur du projet de coopération ?

Les intervenants du séminaire (élus, chercheurs, techniciens) ont traité de cette question en deux séquences.

Dans un premier temps, ils ont rappelé les caractéristiques des enjeux communs qui se posent à ces territoires singuliers qui forment des bassins de vie transfrontaliers et les différentes formes de coopérations qui s'y font jour, pour parvenir à la construction progressive d'espaces d'équilibre et de services communs. Ils ont pu très vite mettre en évidence la correspondance entre bassins de vie et bassins de mobilité liée au fort développement du travail frontalier et la question des travailleurs qui par les flux pendulaires qu'ils initient, sont qualifiés de « navetteurs ». Ces mouvements sont loin d'être neutres et conduisent notamment à la création de nouvelles armatures urbaines et de nouvelles centralités qu'il s'agit d'accompagner. La question n'est donc plus nécessairement la recherche d'une vocation des espaces frontaliers français alors que la dynamique économique et le niveau supérieur de salaires se trouvent bien souvent de l'autre côté de la frontière. Elle traduit désormais surtout la préoccupation de la définition du bon périmètre pour fonder une approche transfrontalière commune au moment où se constituent des agglomérations binationales symboles des interdépendances relationnelles qui se sont développées au fil du temps et qui semblent devoir encore prospérer.

Le rôle de la mobilité pour assurer le maillage de ces territoires recomposés est donc capital.

Pour autant le résultat de son efficacité demeure perfectible. Lors de la seconde séquence du séminaire, l'étude de la situation sur plusieurs territoires (Jura, Genevois, Alsace, Bassin lillois, Nord-lorrain...) montre en effet que si la recherche de la connectivité est affichée - notamment via les transports publics, la performance de la mobilité souffre encore globalement du manque d'intégration des approches s'affranchissant des frontières, et présente au final de nombreuses discontinuités. A cet égard, selon plusieurs intervenants, le traitement performant du rôle de la mobilité passe donc par une meilleure planification facilitant la structuration de l'espace à la bonne échelle. Les outils ne manquent pas, notamment au plan juridique (GECT, GLCT...) et le soutien de l'UE est affiché (programme INTEREG). La volonté des Etats mais surtout des pouvoirs locaux des territoires concernés à impulser des approches au bon niveau (comme le traduit des expériences fortes comme la création récente du pôle métropolitain frontalier du Nord lorrain) est essentielle.

C'est donc la gouvernance qui est un facteur de succès de la mise en œuvre des projets transfrontaliers avec la mobilité comme clef de voûte.

Séquence introductive

Mot d'accueil de Paul Delduc, chef du service de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable



L'IGEDD est un groupe de 200 inspecteurs dont la mission est le conseil du gouvernement dans les domaines de l'énergie, du logement, des transports et de l'environnement. L'IGEDD fait aussi fonctionner l'autorité environnementale et se préoccupe de la carrière et de l'orientation des cadres supérieurs du ministère.

Destinée à éclairer la décision du gouvernement, l'inspection a l'habitude notamment dans ses rapports de se projeter pour creuser les sujets de façon posée en faisant émerger les points de vue qui ne vont pas dans le même sens et qui enrichissent de ce fait la réflexion.

C'est ainsi que les sections qui, avec les missions d'inspection générale territoriales et autorités environnementales, nationale et régionales, composent l'IGEDD peuvent être amenées à lancer et animer des réflexions sur des sujets liés à leur activité. Plusieurs séminaires ouverts ont ainsi été organisés récemment par l'inspection : « les franchissements alpins », « l'impact du changement climatique sur l'élévation du niveau des mers », « l'adaptation des infrastructures portuaires, maritimes et fluviales », « Prospective aménagement/ZAN – Fondements, modalités et conditions globales d'une transition ».

Pourquoi ce sujet aujourd'hui de la mobilité en territoires frontaliers ?

D'abord, ce sont des territoires lointains qu'au niveau central on connaît assez mal à la fois dans leur singularité et leur diversité alors même qu'ils emportent de multiples enjeux en termes d'attractivité. Ensuite, les sujets qu'ils soulèvent au même titre que d'autres (urbain/rural...) recouvrent des enjeux de solidarité. Dans ce cadre, la place des transports est centrale en ce que la mobilité peut tout à la fois être vecteur d'équilibre ou de déséquilibre notamment dans son impact sur la transition écologique. Dans ces territoires en effet où les flux pendulaires sont souvent massifs, l'usage de la voiture est très majoritaire et l'étalement urbain est prégnant. La nécessité d'une mobilité décarbonnée s'impose donc.

Merci à toute l'équipe de la section mobilité d'avoir organisé cette journée. Nous tirerons bien entendu les enseignements et les apports de cette séquence dans la suite de notre programme de travail.

Ouverture des travaux par Madame Catherine Trautmann, ancienne ministre, grand témoin de la journée



L'histoire de l'Europe se confond largement, en temps de conflit comme en temps de paix, à celle des frontières des pays qui en configurent l'espace. Dessinées, repoussées, rétablies, puis dépassées et progressivement effacées dans le cadre de la construction de l'espace et du marché unique européens, elles ont néanmoins durablement déterminé des limites, des espaces périphériques et interstitiels. La frontière a été longtemps conquise ou concédée, la différence avec la situation créée par l'intégration européenne est que les frontières intérieures ont été stabilisées quand se dessinait une frontière extérieure mouvante au gré des adhésions de nouveaux états et des perspectives offertes par les politiques de voisinage et de coopération.

Bordure ou interface ?

Dans un espace frontalier nous sommes toujours du côté intérieur ou extérieur de la limite, que celle-ci soit perçue dans sa dimension physique et géographique ou comme simple frontière douanière. Mais la frontière est aussi politique, administrative, linguistique ou culturelle, d'où sa fixation durable dans les esprits comme dans les politiques des Etats Membres qui privilégient toujours la priorité des intérêts nationaux à la convergence et l'harmonisation européennes. Il existe une expression populaire dans ma région, l'Alsace, qui illustre la persistance dans le temps d'une frontière abolie depuis longtemps, celle de « français de l'intérieur ». Cette expression dit en creux le statut que Louis XIV avait assigné aux ressortissants qu'il avait intégrés au royaume, car n'ayant pas les moyens d'assurer leur protection, il en avait fait des « français... de l'extérieur ». Mais l'inverse étant possible aussi du point de vue germanique, nous avons toujours été considérés comme périphériques de l'un ou de l'autre. L'expérience de la frontière m'a fait pratiquer un exercice que j'ai appelé la « réversibilité du regard », l'observation de ma région ou mon pays à partir des yeux du voisin, qui m'a permis de voir les opportunités réciproques que créait l'espace transfrontalier.

Territoire de lien stratégique !

L'espace transfrontalier élargit la distance et donne une continuité à l'espace, il relativise voire abolit la frontière comme séparation, il rapproche les bassins de vie et de travail, permet de créer les complémentarités et facilite les coopérations. Mais l'espace transfrontalier est aussi celui qui permet d'expérimenter les limites ou les insuffisances de l'intégration européenne et la mauvaise volonté des états à résoudre les contradictions de législations, de planifications nationales comme de statistiques, et les distorsions de droits.

Partout les espaces transfrontaliers ont été promus et structurés par la coopération des régions et des villes. En changeant de statut, ils ont passé de périphériques à stratégiques et sont devenus aujourd'hui les interfaces essentielles de l'intégration européenne par leur mise en réseau, grâce aux interconnexions. Le TGV Est-Européen en a été un précurseur, lui qui a démontré par son succès la caducité de « l'effet frontière », censé faire chuter le nombre de voyageurs pour la SNCF et a donné l'idée à Jacques Barrot, commissaire aux transports de créer des coordinateurs pour favoriser la programmation cohérente du réseau de transport européen.

Mais les frontières sont de retour.

Après la chute du mur de Berlin, nous avons oublié que des frontières pouvaient à nouveau être fermées. Alors quand la Suède et le Danemark ont fermé leurs frontières pour réguler le flux de réfugiés en 2015, d'autres pays dont la France ont fait de même par intermittence. Et quand l'Allemagne sans prévenir quiconque a fermé sa frontière avec la France pendant la crise covid, que les travailleurs frontaliers par milliers sont restés coincés de part et d'autre de la frontière, les plus anciens ont eu un retour pénible de mémoire et les plus jeunes qui n'avaient jamais connu la frontière un véritable choc. Aujourd'hui avec la guerre en Ukraine, les finlandais, les baltes, les polonais se retrouvent à nouveau derrière un « mur » face à la Russie, et les ukrainiens se tournent vers nous pour savoir comment nous avons pu grâce à la réconciliation et la coopération transfrontalière contribuer à une Europe de paix.

1 Cadrage de la problématique par Jean-Christophe Baudouin, administrateur de l'Etat



Qu'est-ce que la frontière ?

C'est d'abord une limite. Une ligne de séparation entre Etats marquant un début et une fin de souveraineté. Une rupture donc. Conflictuelle, on s'est battu longtemps en Europe pour son maintien ou son retrait et c'est au nom de son tracé que l'on se bat aujourd'hui encore, si près de nous hélas. Même apaisée, elle demeure une ligne symbolique qu'il faut franchir.

Mais la frontière est plus qu'une marque de la différence politique entre deux Etats. Elle sépare en effet également des populations qui ont parfois noué des relations anciennes, vivant plus côté à côté que face à face. Ce sont ces liens déterminés par la proximité qui peu à peu ont construit des interdépendances. Elles ont été possibles là où des points de passage ont fait naître des flux de personnes dépassant les obstacles géographiques, économiques, linguistiques ou politiques pour partir à la rencontre de leurs proches voisins, unis dans une communauté de destin. De sorte que « Les espaces frontaliers ne se situent plus aux marges de leurs Etats respectifs, mais au cœur d'un système plus vaste qui les engage à la coopération » (Bernard Reitel et Alexandre Moine).

Ce sont sans doute ces flux et les zones de marches ainsi constituées qui les premiers ont donné le signal fort qu'à partir de ces bassins de vie communs, la construction européenne d'une autre dimension était possible.

Bien sûr, rien n'est jamais joué. La fermeture temporaire des frontières au plus fort de la crise sanitaire est venue nous rappeler qu'en territoires frontaliers, les édifices patiemment élaborés pour permettre la vie en commun demeurent fragiles et jamais irrémédiables. Cependant de telles crises nous permettent aussi de progresser dans les efforts qu'il faut encore accomplir pour consolider la coopération européenne. *

Ce séminaire sur le rôle de la mobilité en territoires frontaliers à l'initiative de la section mobilité et transports de l'inspection, est le fruit des questionnements d'un groupe de membres de l'IGEDD (outre moi-même, Florence Castel, Anne Florette, Bruno Fulda, Patrick Lambert, Manuel Leconte, Joël Prillard, Frédéric Ricard, Yves Sarrand) et de leurs premiers travaux.

Ce groupe s'est interrogé sur le rôle que pouvait jouer la mobilité sur la composition ou la recomposition des territoires frontaliers en France, mais aussi de l'autre côté de la frontière, comme facteur d'équilibre ou au contraire facteur d'accroissement des déséquilibres.

Après une phase d'approche « en chambre », nous avons facilement convenu qu'il serait plus intéressant que des élus, des techniciens de chercheurs prennent part à cette réflexion dans le cadre d'une grande rencontre permettant par leurs témoignages et leur expertise de dresser un premier état de situation permettant ainsi d'ouvrir des voies possibles d'approfondissement

En quelques mots, on peut ainsi résumer les grands traits de ce questionnement.

Eu égard aux enjeux auxquels sont confrontés les territoires frontaliers, au vu également des projets menés sur le terrain, quel est le rôle qui peut être assigné à la mobilité ? Simple outil de régulation facilitant la vie au quotidien ou fruit d'une ambition plus importante, objet même de l'intégration transfrontalière et moteur du projet de coopération ?

C'est bien l'objet de ce séminaire auquel nous vous proposons de participer aujourd'hui.

Bien sûr, il a fallu faire des choix dans nos approches. Ceux-ci ont déterminé l'ordonnancement du séminaire. Nous avons ainsi posé deux options.

1- Celle du choix d'une thématique privilégiée tout d'abord.

Nous avons mis l'accent sur une thématique, celle des flux liés aux mobilités professionnelles. En

d'autres termes, les travailleurs transfrontaliers appelés aussi navetteurs et l'influence que leur trajet domicile travail fait naître sur l'organisation des territoires.

Aujourd'hui, les espaces transfrontaliers représentent en effet 30 à 40 % du territoire de l'UE sur 20 000 km de frontières et ce sont 2 Millions de navetteurs qui chaque jour traversent la frontière dont 500 000 français, chiffre en hausse de plus de 40% depuis les années 2000. Et le premier défi au quotidien de ces territoires, c'est l'engorgement des mobilités.

D'autres motifs induisent naturellement des déplacements de personnes (loisirs, commerce, santé, liens familiaux ou amicaux...). Ces déplacements produisent des flux moins importants et surtout ils présentent moins de pics que les déplacements professionnels quotidiens. Par ailleurs, leur impact sur l'aménagement des territoires proches des frontières diffère assez logiquement, puisqu'ils sont induits par les habitants une fois installés et non générateurs du choix de leur lieu de résidence.

Quoi qu'il en soit, ce sont encore des flux supplémentaires qu'il faut ajouter à ceux des navetteurs.

Présenté comme un problème à résoudre, l'engorgement actuel nous semble nécessiter de poser quelques grandes questions qui nécessairement interrogent les politiques publiques étatiques et infra étatiques. Parmi elles :

- Faut-il encourager le règlement de la fluidité des circulations par la recherche d'une meilleure performance de la mobilité quitte à admettre l'inexorable croissance des flux?
- Si oui, faut-il dans ce cadre profiter des projets en cours de définition pour accélérer la transition écologique dans le domaine des transports en facilitant notamment l'intermodalité et l'utilisation des transports publics ?
- Dans ce cas-là, sur quel modèle économique et financier, voire sur quelle forme de gouvernance peut-on se fonder pour construire non pas chacun de son côté unilatéralement, mais ensemble ?
- Faut-il rechercher un autre modèle en favorisant au contraire les pratiques de « démobilité » incarnées par le télétravail ?
- En allant plus loin encore, doit-on remettre en cause la répartition des fonctions (les emplois dans les pays voisins, la formation, le logement ou le commerce en France) dans le cadre d'un projet plus global ?...

2- La seconde option posée est celle des territoires plus particulièrement concernés.

Nous nous sommes polarisés sur les plus grands flux, soit du fait de leur volume, soit du fait de leur ancienneté et leur régularité, qui se situent au nord-est du territoire national, c'est-à-dire entre la France et trois de ses voisins de l'espace Schengen : le Luxembourg, l'Allemagne et la Suisse. L'origine en est, et cela ne surprendra probablement personne, le différentiel des salaires et du coût de la vie qui conduit de nombreux actifs à choisir de travailler dans le pays voisin tout en résidant avec leur famille en France.

C'est pourquoi plusieurs des intervenants de ce premier séminaire viennent des territoires alpins, franc-comtois et du nord-est de la France –ou les ont particulièrement étudiés-, de sorte qu'ils les connaissent bien et en détailleront les situations, en mettant en exergue les bonnes pratiques

Les déplacements domicile - travail sont également significatifs avec d'autres pays voisins (Belgique, Italie, Espagne avec la Catalogne, le cas de Monaco) et ces territoires ne sont bien entendu pas oubliés dans nos travaux. Au cours de ce séminaire ils pourront donner lieu à des références faites par les intervenants et peut-être par des participants présents aujourd'hui. Un futur deuxième séminaire pourrait permettre de traiter la question des flux de marchandises qui se pose également avec acuité, mais que nous avons décidé de ne pas traiter à ce stade.

Notre journée a été organisée en deux grandes séquences :

1- D'abord, sans s'atteler immédiatement au rôle de la mobilité, prendre le temps de comprendre les grands enjeux des territoires frontaliers qui se posent aujourd'hui.

Il nous semble en effet que si la question des mobilités est une préoccupation première, elle est principalement une conséquence d'une situation plus complexe qui emporte plusieurs enjeux :

- Les enjeux économiques (notamment en raison d'une situation du marché de l'emploi différente entre la France et certains pays frontaliers) ;
- Les enjeux sociaux qui en découlent (clivages entre populations des deux Etats mais aussi entre territoires français) ;
- Mais aussi les enjeux d'aménagement (avec notamment le risque côté français d'une forte consommation de l'espace et le délicat exercice d'élaboration des documents d'urbanisme dans le cadre du ZAN) ;

ce qui nous amène nécessairement aux enjeux de gouvernance.

2- Ensuite, et à partir de la mise en perspective de projets et de réalisations de terrain, d'appréhender plus précisément dans quel cadre la mobilité peut apporter un rôle de régulation voire contribuer à la construction d'un projet transfrontalier intégrant des préoccupations d'aménagement et de gouvernance.

Chacune des deux séquences sera divisée en deux temps. Un premier temps technique de défrichage de la matière et un second temps d'échanges nourris au cours d'une table-ronde (ce qui n'empêchera pas les intervenants des sessions « techniques » de nouer discussion bien entendu)

Je remercie vivement nos intervenants - certains viennent de loin - qui ont répondu positivement et avec enthousiasme à notre sollicitation, et enrichiront les tables rondes et autres séquences plus verticales qui se succéderont durant ce séminaire.

Je remercie dès à présent également la mission opérationnelle transfrontalière, la MOT, pour son appui dans la concrétisation de ce projet, l'équipe de la section mobilités et transports que j'ai mentionnée précédemment et le bureau de la communication de l'IGEDD.

Je laisse maintenant la parole à Nathalie Croisé pour la présentation du programme de cette journée et son ordonnancement.

2 La compréhension des espaces transfrontaliers et leurs enjeux

2.1 Appréhender les enjeux des espaces frontaliers et transfrontaliers

Cette première séquence proposait une approche générale sur la problématique des espaces frontaliers, leur organisation et leurs caractéristiques, avec un premier focus sur la métropole de Strasbourg et sur l'arc jurassien. Lors de cette séquence sont intervenus :

- *Jean Peyrony, directeur de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT)*
- *Jean Baptiste Schiber, chargé des relations internationales et partenariales, direction de la mobilité, Eurométropole de Strasbourg*
- *Alexandre Moine, professeur de géographie à l'Université de Franche-Comté*



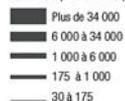
Jean Peyrony ouvre la session par une présentation des enjeux des territoires (trans)frontaliers en Europe. Les nombreuses frontières internes à l'Europe sont des lieux de transit soutenus et en croissance du fait du principe de libre circulation des marchandises et des personnes. À l'échelle française, cela se traduit par des flux importants de navetteurs, sur toutes les frontières, et plus particulièrement vers le Luxembourg et la Suisse. L'exemple du Grand Genève, espace transfrontalier de près d'un million d'habitants illustre la notion de bassin de vie, avec la partage de lieux de travail, mais aussi de loisirs et de services. Pourquoi autant de navetteurs à ces endroits ? Les raisons sont multiples, partant d'abord de la réalité géographique de villes qui se sont développées en étant adossées à la frontière, puis bien entendu de facteurs économiques, fiscaux, fonciers, ...

Des flux de transfrontaliers répartis sur les frontières nord-est de la France, fortement polarisés par Luxembourg, Bâle et Genève

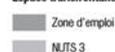
Les principaux flux de travailleurs transfrontaliers au départ des territoires frontaliers français

Actifs résidant dans une zone d'emploi située à moins de 60 km d'une frontière terrestre, déclarant travailler à l'étranger

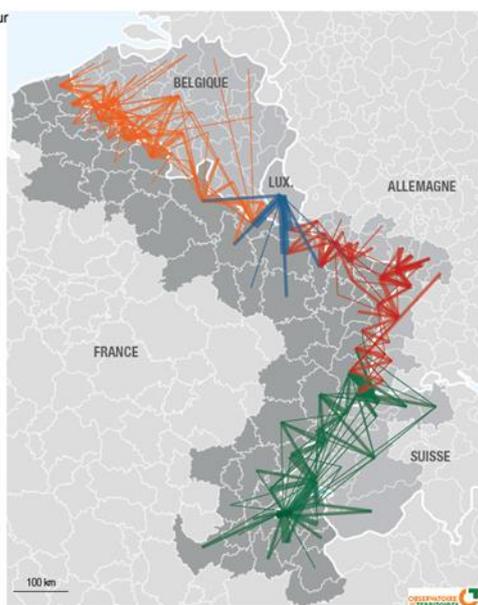
En nombre par zone d'emploi



Espace transfrontalier



SOURCES : INSEE RP 2013 • RENALISON / G2P - D2P / CILLIE CARTE 04 40 2017



Comment sont appréhendés ces bassins de vie, qui font l'objet de coopérations plus ou moins formelles au niveau local ? Pour les États, ces espaces se situent aux marges et sont parfois oubliés par les politiques publiques nationales. Ce peut être également le cas pour les politiques européennes, qui peuvent cependant s'en emparer en tant que révélateurs et sites pilotes.

Pour conclure, **Jean Peyrony** rappelle l'intérêt du réseau de la MOT, de par ses membres dans les territoires, ses soutiens au niveau national et ses partenariats européens. De nombreuses structures de coopération existent

aux frontières françaises, à différentes échelles de territoire. Il se réfère à une dernière production de la MOT, parfaitement en lien avec le thème de notre journée, les cahiers de la MOT n°11 « Les nouveaux défis de la mobilité transfrontalière ».

Jean Baptiste Schiber présente la situation strasbourgeoise, historiquement ville frontière, qui se veut aujourd'hui, en tant que capitale européenne, une métropole franco-allemande au centre de l'Europe, grâce à des politiques visant à effacer la frontière dans la mesure du possible. D'un finistère, Strasbourg se pose en lieu de centralité, avec toutes les exigences que cela induit.

La loi MAPTAM crée la métropole de Strasbourg et reconnaît sa dimension européenne, la seule

métropole de ce type avec Lille. C'est du vécu quotidien, avec 12% de la population de Kehl de nationalité française et la participation croisée des maires de Strasbourg et de Kehl à leurs conseils municipaux.

Ceci ne va pas sans difficulté ; les territoires frontaliers sont des baromètres de la construction européenne. Il est considéré que les contraintes liées à la présence de frontières coûtent de l'ordre de 5% du PIB du territoire considéré. Ceci se traduit par des conflits de normes, ou à l'inverse par des vides juridiques (exemple du tramway entre Strasbourg et Kehl ou de la reconnaissance réciproque des vignettes Crit'air).

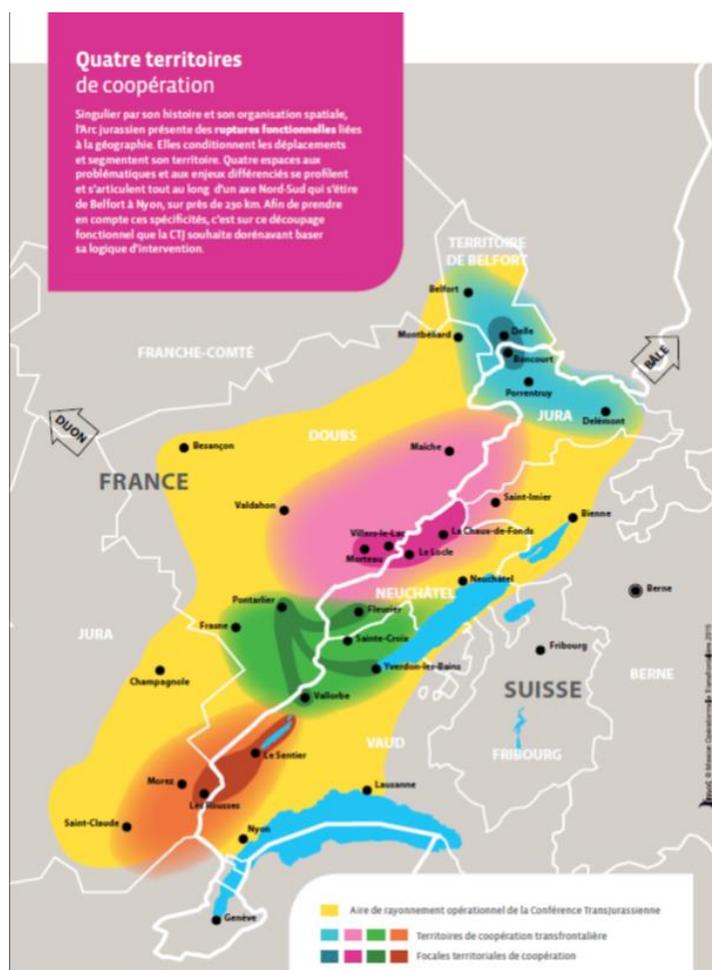
Pour anticiper ces difficultés et faire aboutir les projets, il convient de disposer d'outils partagés (SIG, documents de planification) alors même qu'il n'existe pas encore de planification spatiale commune.

La coopération transfrontalière, maintenant appelée transrhénane a connu plusieurs phases, la première de construction des bases institutionnelles, puis la consolidation par des projets structurants. Le degré de maturité atteint aujourd'hui permet d'envisager la mutualisation d'équipements et de services.

La mobilité reste un enjeu essentiel. Les flux restent asymétriques, le tramway entre Strasbourg et Kehl a rencontré son public. À Strasbourg, la part des modes doux est en nette augmentation, mais reste en deçà de ce qui est observé de l'autre côté de la frontière.

Alexandre Moine s'intéresse aux enjeux de l'arc jurassien. La frontière jurassienne entre la France et la Suisse s'étend sur 270 km, avec une population disséminée sans agglomérations importantes. La frontière produit une organisation spatiale spécifique du fait de différences importantes en termes économiques et notamment d'opportunités d'emploi.

La coopération transfrontalière n'est pas simple, du fait de la non appartenance de la Suisse à l'Union européenne, et de la grande différence des pratiques et des organisations administratives. Le « millefeuilles français » bien connu avec ses compétences partagées entre niveaux de collectivités se confronte au « saucisson suisse » : quatre cantons, tous avec un fonctionnement et des pratiques d'aménagement différents. Quatre espaces de coopération ont été définis, avec à ce jour une faible structuration institutionnelle.



Des tensions apparaissent dans le domaine de l'emploi, la main d'œuvre qualifiée française étant aspirée du côté suisse où les opportunités d'emploi sont plus nombreuses, par exemple dans la filière horlogère. La collaboration entre filières, notamment agricoles, sont réduites (exemple des filières fromagère et bois qui ne parviennent pas à se structurer de part et d'autre de la frontière).

En France, des taches urbaines se constituent autour des points de passage vers la Suisse, avec des nappes de lotissements de maisons individuelles. Cette organisation spatiale est encouragée par la faible offre de transports collectifs et l'omniprésence de la voiture individuelle, ainsi que la faible maturité de la planification spatiale (des SCOT sont en cours d'élaboration). Cette frontière très particulière, sans armature urbaine forte mais avec des flux importants, demande un examen spécifique et un effort de planification,

avec la mise en place de schémas de mobilité à l'échelle locale.

Avant que la parole soit donnée à la salle, les présentations font l'objet de réactions des intervenants eux-mêmes.

Pour **Jean Peyrony**, il est possible de concevoir un aménagement du territoire transfrontalier, malgré l'absence d'outils institutionnels adaptés. Pour commencer, les acteurs nationaux doivent évoluer et accepter de prendre en compte les projets de territoires voisins. Pourquoi pas introduire la notion de territoire frontalier dans le code de l'urbanisme en France ?

Jean Baptiste Schiber propose d'introduire la notion de bassin de mobilité transfrontaliers, tout en appelant à se méfier des réflexes de souveraineté des capitales.

Un participant bisontin demande à tenir compte de l'épaisseur de la dynamique transfrontalière : tout ne se joue pas à la frontière ou à ses abords immédiats. Pour l'arc jurassien, Besançon porte des projets et apporte une ingénierie inexistante sur place, par exemple avec son université et son agence d'urbanisme. Il pose dans cet esprit la question de l'adaptation de la gouvernance des espaces de coopération.

Un autre participant identifie la qualité de l'air comme un enjeu qui ignore singulièrement les frontières et limites administratives. Il demande s'il est prévu d'étendre le PPA (Plan de protection de l'atmosphère) à l'échelle de l'Eurodistrict de Strasbourg. Une telle proposition a bien été soumise.

Michel Neugnot, vice-président de la Région Bourgogne Franche Comté rappelle l'importance de l'échelle régionale de par ses compétences dans les domaines de l'aménagement et de la mobilité. Il indique les efforts de la Région sur les sujets transfrontaliers, notamment dans le domaine des transports en commun, avec l'exemple de la ligne des horlogers, liaison ferrée récemment remise en service entre Besançon et La Chaux de Fonds.

2.2 Table-ronde : quelle vocation pour les espaces frontaliers français, interdépendance ou attractivité ?

Cette table ronde avait pour finalité de cerner les éléments de forces et de faiblesses des espaces frontaliers dans un cadre institutionnel équilibré ou déséquilibré et leurs éventuels apports au pays.

La séquence s'est appuyée sur les présentations de trois intervenants, dont une avec un support joint en annexe :

- *Philippe Voiry, ambassadeur pour les commissions intergouvernementales, la coopération et les relations transfrontalières*
- *Brigitte Torloting, vice-présidente du Conseil régional Grand Est*
- *Anna Karina Kolb, Directrice du service des affaires extérieures et fédérales, République et Canton de Genève – CH*



Philippe Voiry développe quelques concepts sur la frontière.

En préalable, il attire l'attention sur 2 points :

- Sur les 27 pays de l'union européenne, 17 sont déterminés par les enjeux frontaliers car ce sont des pays traversants ; ils représentent 40% des pays et 30% de la population.
- La frontière désigne une zone et pas uniquement une limite.

Puis, pour éclairer le sujet de l'attractivité, il développe 3 axes :

1. La coopération transfrontalière et le marché unique européen
2. Les libertés de circulation qui renforcent les situations d'interdépendance
3. Les conséquences en matière de gouvernance

1. La coopération transfrontalière et le marché unique européen (ou marché intérieur)

La frontière vue comme une limite a 3 composantes :

- Un frein aux mouvements. Mais il est difficile de transformer une limite en une barrière surtout en cas d'économie intégrée. On l'a constaté lors de la pandémie en 2020. Des filtres peuvent être créés aux frontières avec l'aide de la force publique et si l'économie intégrée est peu développée,
- La séparation des juridictions administratives et politiques, qui sont différentes de chaque côté de la frontière,
- La notion de limite qui renvoie au sacré avec ce qui est autorisé et interdit, connu et incertain, conduisant ainsi à une méfiance de l'étranger, voire à une confusion sur le plan moral entre la vie et la mort.

Supprimer les limites apparaît ainsi comme difficile et partiel. Sur le marché intérieur, il faut une institution normative centrale ou s'y prendre tôt quand les normes sont peu développées. Cela a été le cas des États fédéraux aux USA, mais pas des pays européens. Le marché intérieur y apparaît comme une gageure. Comment alors développer la coopération transfrontalière ?

2. Les libertés de circulation qui renforcent les situations d'interdépendance

Les situations d'interdépendance sont tissées depuis très longtemps. Concernant les personnes, les biens, les services et les capitaux, les libertés de circulation favorisent les flux, qui n'ont pas en eux-mêmes de mécanisme de régulation. Même si les lois débordent parfois, les pouvoirs d'exécution de chaque pays ne sont pas extraterritoriaux et ne peuvent réguler ni les flux ni les phénomènes d'attraction. Cette situation liée à la liberté de circulation accroît l'interdépendance des pays.

3. Les conséquences en matière de gouvernance pour passer de l'interdépendance à la coopération :

Le traité franco-allemand de 2019 d'Aix la Chapelle, celui franco-italien de 2021 du Quirinal et celui franco-espagnol de 2023 de Barcelone prévoient le développement de modes de gouvernance transfrontaliers pour favoriser la coopération et les projets dans les zones de frontière. Il existe en particulier :

- Les comités de coopération transfrontalière (CCT) composés de représentants de l'État, des collectivités territoriales transfrontalières et de parlementaires des deux pays,
- Les groupements européens de coopération territoriale (GECT), qui sont des agglomérations transfrontalières dotées d'une personnalité juridique et qui pourraient avoir des compétences en urbanisme. Il en existe une soixantaine.

Sur le plan juridique, s'appliquent les règles de droit interne ainsi que les engagements internationaux de chaque pays partie prenante à la structure de coopération. Depuis 2017, certains Préfets disposent d'un droit de dérogation à certaines normes dans certains domaines. Cette disposition permet de trouver des solutions juridiques ad hoc.

Brigitte Torloting dresse tout d'abord un panorama de la région Grand Est par rapport à la question transfrontalière : 5 départements, 750 kilomètres frontaliers, longue histoire avec l'Allemagne, 200 000 travailleurs transfrontaliers sur 5,5 millions d'habitants dont 120 000 vers le Luxembourg.

La Région a des compétences dans le domaine de la formation, de la mobilité et de l'aménagement du territoire. Elle les exerce en cherchant à s'inscrire dans le bassin de vie transfrontalier de 19 millions d'habitants.

Des réflexions sont menées sur les métiers de demain et l'apprentissage transfrontalier.

Concernant la mobilité, l'objectif est que tous les pays soient au même niveau par rapport à l'enjeu de décarbonation. En réponse au phénomène d'engorgement, il faut mobiliser tous les moyens de transport (autoroute, grandes lignes ferroviaires, RER express métropolitain) et penser non seulement aux métropoles mais aussi aux espaces ruraux.

En termes d'aménagement du territoire, les législations ne sont pas les mêmes en France avec le ZAN et le SRADDET et dans les pays voisins. Mais des réflexions communes sont menées dans le cadre de la grande région avec une recherche de complémentarité : la France veut se réindustrialiser et doit dégager des surfaces à cet effet. Les actions en faveur des ENR (recherche, filière hydrogène) doivent être menées avec la Wallonie, voire le Benelux.

Plus généralement, par rapport au phénomène d'attractivité des pays voisins, l'objectif n'est pas de s'y opposer mais d'être dans une démarche de gagnant-gagnant.

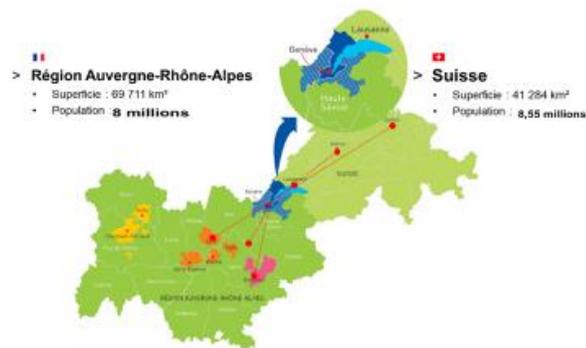
Anna Karina Kolb dresse tout d'abord un panorama général de Genève. À la fois État et collectivité locale, l'agglomération porte des fonctions internationales du fait de la présence d'une quarantaine d'organismes internationaux. Sa population est de 500 000 habitants. C'est un pôle

économique majeur dans le négoce et la finance avec 400 000 emplois tous domaines confondus. Parmi ceux-ci, 130 000 pendulaires.

Genève possède 100 kms de frontière avec la France (contre quelques kilomètres entre Genève et le reste de la Suisse), avec des zones franches et des monnaies différentes de part et d'autre liées par un taux de change variable.

Le Grand Genève s'étend sur les 2 pays, en Suisse sur 2 cantons, en France sur 1 région et 2 départements. Il comprend 209 communes sur 2 000 km², 1 000 000 habitants et 500 000 emplois.

Le Grand Genève : agglomération à l'articulation de la Suisse et d'Auvergne - Rhône-Alpes



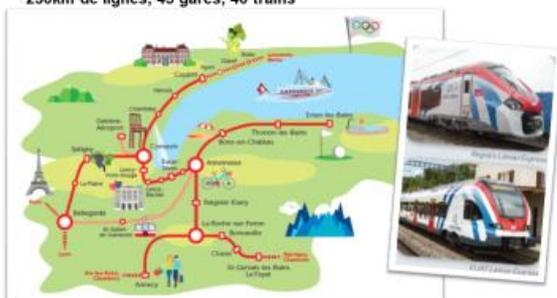
Deux outils financiers transfrontaliers existent :

- Le projet d'agglomération du Grand Genève : le SCoT et le Plan directeur cantonal s'inspirent de ce document, qui est en cours de révision. Pour la mobilité, la Suisse en est à son 4^{ème} appel à projet ; une somme de 0,5 milliard de CHF a été votée par le parlement suisse et attribuée pour les 3 premiers appels à projet, dont 0,1 milliard sur le territoire français,
- Le régime de compensation, en place depuis 50 ans. Genève verse 340 millions d'euros en 2023 aux communes et départements français concernés par les 130 000 pendulaires, qui sont imposés en Suisse.

Pendant la crise sanitaire, les frontaliers intervenant dans le domaine de la santé continuaient à venir travailler en Suisse et un manque de personnel est apparu côté français. Par ailleurs, le télétravail d'une partie des frontaliers s'est alors développé. Depuis, une solution conjointe entre la France et la Suisse a été trouvée pour le pérenniser jusqu'à 40% du temps de travail sans que le pays d'imposition ne soit changé ni le régime de compensation.

Le trait d'union du Léman express

Le Léman Express, dès le 15.12.2019
230km de lignes, 45 gares, 40 trains



Le Léman Express, mis en service fin 2019, est le premier RER transfrontalier. Il connecte 1 million de personnes. Les prévisions initiales de trafic, à hauteur de 50 000 personnes par jour, s'élèvent déjà à plus de 60 000 personnes par jour. C'est un succès qu'il faut poursuivre.

Les échanges entre les intervenants et avec la salle ont permis de faire émerger plusieurs questionnements déterminants :

- Les sujets doivent être traités les uns après les autres. Si les transports constituent le premier sujet, la sécurité, la langue et la formation, l'emploi, la santé, la recherche doivent ensuite être pris en considération dans un esprit de coopération ;
- Les compensations financières liées aux transfrontaliers ont été réglées avec la Suisse mais pas avec le Luxembourg, pays avec lequel la question reste sensible. L'accord financier de 1973 avec la Suisse avait pour objectif d'éviter des doubles impositions aux frontaliers. Le montant de la compensation est égal à 3,5% de la masse salariale des travailleurs pendulaires. Non fondé sur un dispositif fiscal, il a été simple à mettre en place : Genève a négocié directement avec les communes et départements concernés. Une telle démarche avec le Luxembourg doit être possible ;
- Plus généralement, sur le plan juridique, chaque pays ayant ses réglementations, il faut faire preuve de souplesse et ne pas chercher la perfection pour trouver des solutions, le terme d'a-légalité a été utilisé ;
- Il existe plus de 80 types de structures de coopération. Pour qu'elles soient efficaces, l'importance d'avoir une personnalité juridique est soulignée et pour les GECT, d'avoir les compétences complètes ;
- L'amélioration de la mobilité est-elle souhaitable, car elle accroît l'aspiration par les pays voisins pour les emplois et la pression foncière en France? En tout état de cause, l'aspiration ne peut pas être limitée dans une économie libérale et avec des frontières ouvertes. La méthode est donc de chercher des solutions en coopération entre les pays voisins.

3 La mobilité comme vecteur d'organisation des territoires en espaces frontaliers ?

3.1 Le traitement de la mobilité dans plusieurs espaces frontaliers

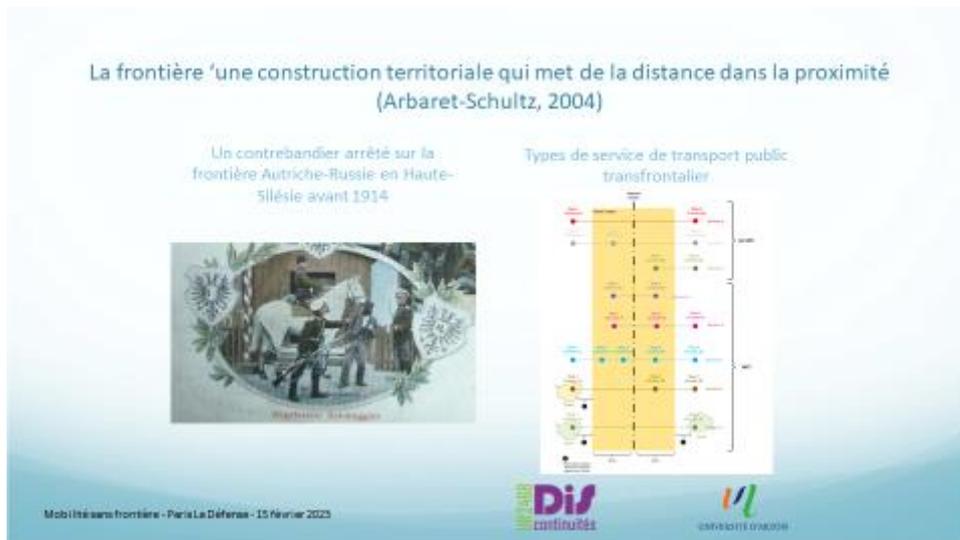
Cette table ronde avait pour objectif de caractériser l'exercice de la mobilité transfrontalière subie ou voulue dans trois cas concrets (territoires du Grand Genève, du Nord lorrain - Luxembourg et de l'arc jurassien), afin de mettre en évidence quelques enseignements concernant les bonnes – et moins bonnes - pratiques.

La séquence s'est appuyée sur les présentations, jointes en annexe, de quatre intervenants :

- *Bernard Reitel, professeur de géographie, Université d'Artois*
- *Julien Schmitz, directeur de l'Agence d'Urbanisme et de Développement Durable Lorraine Nord (AGAPE)*
- *Julien Schiebel, chargé de mission du projet MMUST, département de la mobilité et des transports, Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, Grand-Duché du Luxembourg*
- *David Asseo, délégué aux transports, canton du Jura, Confédération helvétique*



Bernard Reitel aborde, à travers l'exemple franco-belge, le sujet des réseaux de circulation transfrontaliers qu'il qualifie d'intermédiaires entre connectivité et discontinuité.



Après avoir rappelé que la frontière marque, d'abord, une limite de souveraineté et permet la mise en place d'un dispositif de régulation, il interroge en premier lieu des points de base : les réseaux de transport traversent-ils facilement la frontière ? Par quels moyens (bus, train...) ? A quelle fréquence ?

Les types de services transfrontaliers sont déterminants. Les relations sont ainsi impossibles ou très difficile en l'absence de tels services.

Dans le cas franco-belge, on relève un problème de continuité donc de connectivité : beaucoup de liaisons ferroviaires s'arrêtent juste avant la frontière.

Cette connectivité est à mettre en relation avec la densité de population, dont dépend la densité des réseaux. Prenant appui sur l'exemple de Lille, **Bernard Reitel** observe que la situation n'a pas évolué depuis une douzaine d'années. La métropole lilloise manifeste une volonté réelle de créer des tramways et transports en site propre, mais sans velléité de traverser la frontière, pourtant proche. La différence est ainsi frappante si on compare avec les situations de Strasbourg et Bâle, deux villes qui ont une vision transfrontalière de longue date.

Il conclut d'abord sur la différence de répartition des compétences entre la France et la Belgique en interrogeant la réalité du rôle de médiateur du groupement européen de coopération territoriale (GECT). Les modèles culturels de desserte sont différents, point qui vient s'ajouter aux approches fiscales différentes.

Il esquisse enfin quelques hypothèses concernant les leviers à actionner : projet politique partagé, médiation, ingénierie territoriale et ressources, en ajoutant les questions de l'échelle pertinente de travail et des modalités d'implication des citoyens.

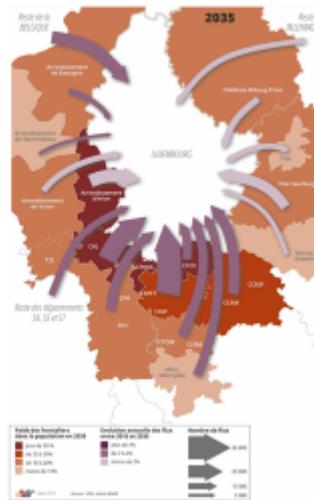
Julien Schmitz présente les mobilités sur l'espace nord-lorrain, comme une situation qui révèle le besoin d'établir une stratégie d'aménagement transfrontalière.



QUELQUES ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- Nous parlerons ici de l'aire métropolitaine fonctionnelle du Grand Luxembourg : c'est-à-dire l'intégralité du Grand Duché et une bande de 40 kms des espaces frontaliers limitrophes d'Allemagne, de Belgique et de France.
- Le Luxembourg [dernier rapport du STATEC+IGSS] c'est en 2022 :
 - 645.000 habitants
 - 505.000 emplois
 - ... dont 222.200 emplois occupés par des travailleurs frontaliers
 - ... dont 117.200 en provenance du territoire français
- Le Luxembourg [Prospective AGAPE] ce sera en 2040 :
 - 877.000 habitants
 - 636.300 emplois
 - ... dont 327.200 emplois occupés par des travailleurs frontaliers
 - ... dont 188.500 en provenance du territoire français
- En attendant le million d'habitants en 2060, cela fait potentiellement 82.900 frontaliers supplémentaires sur le versant français d'ici 20 ans

15/02/2023 | Séminaire « Mobilité sans Frontière - La mobilité comme vecteur d'organisation des territoires en espace frontalier »



La question transfrontalière est au cœur des travaux de l'agence d'urbanisme de la Lorraine nord.

S'agissant des mobilités, les projets ne manquent pas, mais sont souvent dépassés au moment de leur mise en place. De l'autre côté de la frontière, les prévisions de croissance à l'horizon 2040 amènent à considérer une population de 1 million d'habitants au Luxembourg en 2040. Or, le Grand-Duché fait face à une difficulté récurrente à atteindre ses objectifs en matière de logement, a fortiori dans un contexte d'augmentation des prix de l'immobilier. Nombre de Luxembourgeois viennent ainsi s'installer en France.

L'émergence du Pôle Métropolitain Frontalier Nord Lorrain qui regroupe les EPCI ayant les plus forts taux de travailleurs frontaliers est une bonne échelle de travail pour envisager une planification des mobilités sur une partie de l'espace transfrontalier. La Grande Région est ainsi un espace transfrontalier polycentrique dont le Grand Luxembourg est une des composantes. Reste toutefois à faire émerger une gouvernance/un outil d'échelle intermédiaire adapté au « Grand Luxembourg » afin d'organiser la planification et l'aménagement du territoire et favoriser un co-développement structuré.

Julien Schiebel intervient en miroir de **Julien Schmitz**, du point de vue du Grand-Duché.

Les habitants du Luxembourg sont concentrés aux niveaux de la capitale et de la frontière. Il y a une réelle compétition entre les territoires : en 20 ans, le Luxembourg a vu sa population augmenter de 45% tandis que la Lorraine ne gagnait pas d'habitants. La fiscalité est avantageuse pour les jeunes entreprises, mais pas pour les habitants. Le Luxembourg est ainsi

Un dynamisme démographique et économique pour un rayonnement dans la Grande Région

Plus de 643 000 habitants en déc. 2021
+ 45% en 20 ans ; + 25% en 10 ans

A titre de comparaison sur la même période :

- 0.6% pour la Lorraine
- + 16% pour la Province de Luxembourg en Belgique
- + 7% pour la Sarre
- + 1.3% pour la Rhénanie-Palatinat

Plus de 500 000 emplois en déc. 2022
+ 80% en 20 ans

Hypothèse

- part des frontaliers = part des résidents entre 2050 et 2060

7.4

confronté à des difficultés de recrutement, d'autant que le télétravail a redonné récemment un avantage à la France. L'objectif est que, à l'horizon 2050-2060, les emplois soient occupés de manière équilibrée entre les résidents et les frontaliers.

Actuellement, la majorité des déplacements transfrontaliers concernent le travail et, de manière corrélative, très peu les achats et les loisirs. La congestion des transports n'est pour l'heure pas un frein à l'attractivité des emplois proposés par le Luxembourg.

Pour autant, le Luxembourg souhaite continuer à développer les transports en commun (schéma de mobilité transfrontalière, études pour définir l'offre de transport en réponse aux besoins concrets des frontaliers...). Il est en effet essentiel de ne pas arrêter les projets à la frontière ; plus de 15 liaisons transfrontalières par bus sont ainsi en place, mais l'analyse des données des téléphones mobiles permet de mieux comprendre les besoins et d'anticiper. Le projet MMUST intervient dans ce contexte ; cet outil innovant de planification constitue une première en Europe.

David Asseo intervient sur la situation concrète du Canton du Jura et du pôle métropolitain du Nord Franche-Comté dans le cas du défi de la réouverture de la ligne Delémont (CH) - Belfort (F). Il pose brutalement la question suivante : dos à dos ou face à face ?



La frontière est également dans les têtes et dans les mots utilisés. Le vocable « État » en Suisse n'a pas la même signification qu'en France ; l'équivalent suisse de l'État français est ainsi la Confédération.

Il insiste tout particulièrement sur la différence d'approches du service entre la France et la Suisse, en termes de régularité, de nombre de trains... L'offre est ainsi supérieure côté Suisse alors qu'il y a moins d'habitants.

Il énonce l'affirmation non couramment partagée que l'offre crée la demande, à condition toutefois qu'elle soit simple, lisible et continue.

Les échanges avec la salle ont permis de faire émerger quelques questionnements déterminants :

Quelques pistes pour un développement et un maintien d'une offre attractive, ou comment éviter que des lignes rouvertes ne perdurent pas et soient refermées ?

- Continuité et volonté politiques
- Convergence des approches (ex. l'offre crée la demande / la demande génère l'offre) et travail partenarial

- Options communes : gratuité des transports publics comme c'est le cas au Luxembourg... Comment gérer les complémentarités ou, a contrario, les différences (« certains gèrent l'opulence, d'autres la pénurie »), voire les divergences ?
- Problématique du financement des dessertes du quotidien en fonction de l'évolution de la population et de la population jeune en particulier : conciliation parfois difficile ;
- Connaissance fine des situations des territoires pour concevoir des projets pertinents ;
- Réflexion au niveau le plus efficace et dépasser l'esprit de chapelle : on peut être légitime par la connaissance et l'expertise, sans nécessairement être compétent institutionnellement et *vice-versa*.

3.2 Comment renforcer les liens entre mobilité et projets de développement équilibrés de part et d'autre dans les zones frontalières ?

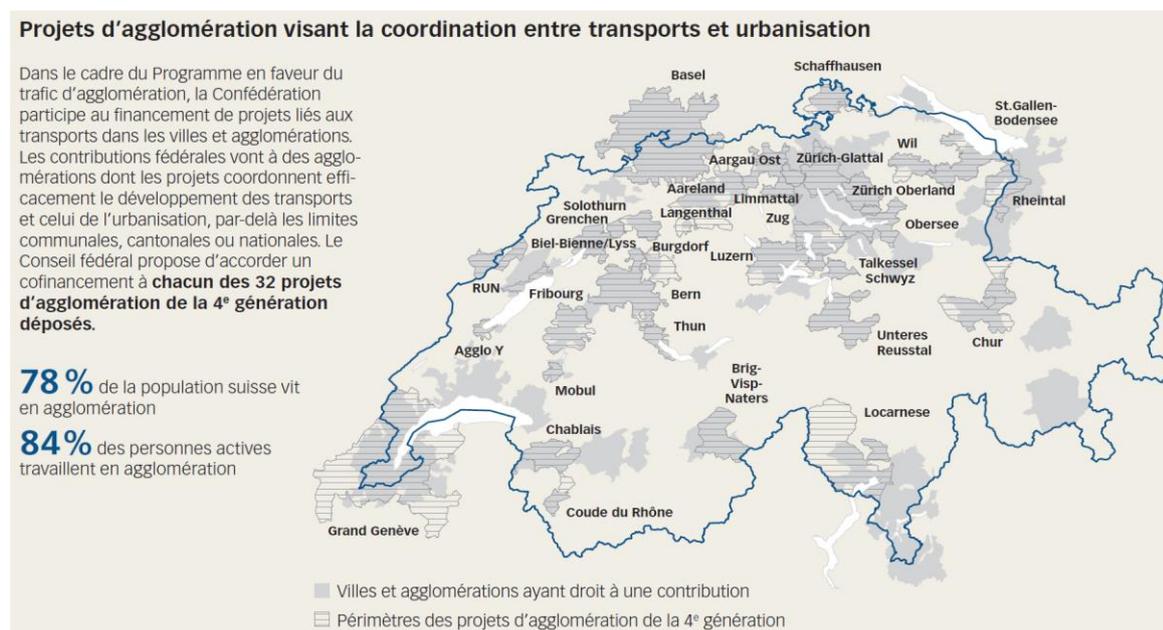
Cette table ronde visait à faire le lien entre la mobilité et l'émergence du projet transfrontalier, afin de comprendre comment agir sur la mobilité pour en faire un vecteur de réussite du projet transfrontalier. Il s'agit d'identifier les solutions opérationnelles qui pourraient permettre à la mobilité de jouer un rôle facilitant une intégration réussie dans le cadre d'un projet partagé ; les thèmes examinés sont l'anticipation des flux, la planification à la bonne échelle, la décarbonation des déplacements, les financements adaptés et bien entendu le pilotage et la gouvernance.

La séquence s'est appuyée sur les interventions de :

- *Ulrich Seewer, vice-directeur de l'office fédéral du développement territorial, Confédération helvétique,*
- *Pierre Cuny, maire de Thionville, président de la communauté d'agglomération Portes de France, président du pôle métropolitain frontalier du Nord lorrain,*
- *Christian Dupessey, président de la MOT, maire d'Annemasse, en visioconférence.*



Ulrich Seewer présente le fonctionnement du fonds confédéral suisse pour aider les projets d'agglomération visant la coordination entre transports et urbanisation.



Les objectifs recherchés sont la lutte contre l'étalement urbain avec la concentration du développement, le transfert modal et la lutte contre les émissions de carbone. Tous les quatre ans, un concours sélectionne les meilleurs projets présentés par les agglomérations, qui sont ainsi rendus éligibles à l'aide financière du fonds. Ce dernier est doté de 1,5 Md de francs suisses (CHF) pour la période de quatre ans, et on en est aujourd'hui à la quatrième génération d'intervention de ce fonds.

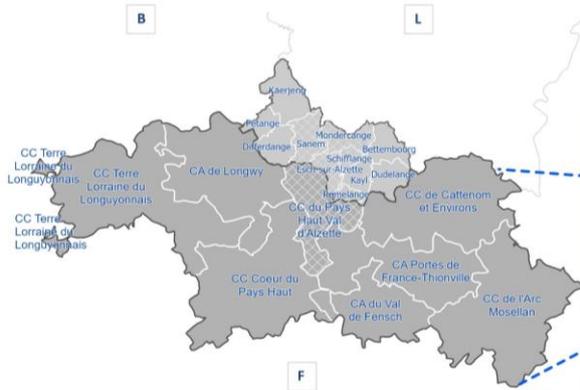
Le caractère transfrontalier est un critère particulier d'intérêt pour la sélection, parfois entre cantons, mais aussi en lien avec les pays voisins, et le périmètre d'intervention des projets, cofinancés à hauteur de 30 à 50 %, peut dépasser les frontières de la Suisse.

Le travail en commun avec la France a ainsi été reconnu, comme on le voit sur la carte, aussi bien avec le « Grand Genève », dont beaucoup de projets urbains sont transfrontaliers, que dans l'agglomération de Bâle avec les tramways en direction de Saint Louis en France et de Weil am Rhein en Allemagne, et dans le Jura avec la région urbaine de Neuchâtel en direction de Villers-le-Lac et de Morteau (Doubs).

Pierre Cuny exprime d'emblée son grand intérêt pour l'exemple suisse du Grand Genève en termes de vision du développement territorial.

Il rappelle brièvement l'histoire du territoire nord-lorrain, qui dans les années 1970 vivait encore tourné sur lui-même, morcelé, ignorant le Luxembourg, sans gouvernance politique. Dans les années 90, une prise de conscience a eu lieu. On constate que le Luxembourg se diversifie (à côté des banques d'autres filières se développent (bio-scinecs...)). Cependant à l'époque seulement 10 000 flux journaliers. C'est l'Etat qui impulse une réflexion sur la gouvernance (rapport Blanc 2010 ; rapport Baudouin 2017 à la demande de Christian Eckert) aboutir au aujourd'hui au pôle métropolitain frontalier.

Notre territoire en Europe



Les deux communautés d'agglomération Portes de France-Thionville et Val de Fensch ont fusionné et se sont rapprochées de celle du Val d'Alzette. Des interlocuteurs uniques ont été mis en place en matière de mobilité, santé, enseignement universitaire...

Il note qu'avec la croissance rapide des travailleurs transfrontaliers, le Luxembourg perçoit 15 Md d'euros d'impôts sans aucune rétrocession financière en retour, à la différence du Genevois... Cependant le Luxembourg bouge et oriente des financements vers des équipements tels que les crèches, les piscines, car il n'a pas intérêt à paupériser les territoires français dont il a besoin : 70 % des personnels de santé au Luxembourg sont des étrangers !

Pierre Cuny déplore le manque d'anticipation de l'Etat sur le dimensionnement des infrastructures routières et ferroviaires,

135 trains circulent chaque jour entre Luxembourg et Metz (dont 85 trains de fret).. Sans anticipation de SNCF Réseau les trois catégories fret, TGV et TER utilisent les deux voies actuelles en voie de congestion

S'agissant du trafic routier, alors que l'A 31 voit passer 110 000 voitures par jour (avec en moyenne 1,8 personnes par voiture)

On est en train de trouver un consensus sur le projet d'A 31 bis, mais qui ne sera pas mis en service avant 2030 voire 2040. On a perdu beaucoup de temps.

Christian Dupessey souligne la réalité du bassin de vie du Grand Genève, réalité économique, culturelle, sociale, qui fait de cette agglomération l'une des plus dynamiques d'Europe (+ 250 000 habitants en 20 ans).

Les transports collectifs sont l'armature de ce bassin de vie, et notamment le Léman Express qui est un succès avec 70 000 voyageurs par jour. Mais il y a une marge de progression puisque sur l'ensemble des déplacements tous motifs confondus, les TC en assurent 13 % seulement.

Le premier projet d'agglomération signé en 2007 prévoyait 2,5 Md de CHF d'investissements, dont 0,6 de la confédération et 140 M sur le sol français. On prépare aujourd'hui le 5^{ème} projet d'agglomération, avec des extensions à Annemasse concernant les quartiers populaires, et le

souci d'apporter les transports avant l'urbanisation et non après. Il y a un souci de densification des logements autour des axes de transport, qui fait que la consommation d'espace par logement est deux fois plus faible que dans la région Rhône-Alpes.

Toutefois, il reste des difficultés du fait du déséquilibre profond entre les localisations des emplois et des logements. A Genève, 60 contrats de travail transfrontaliers sont signés chaque jour, et les métiers en tension imposent de travailler ensemble entre Français et Suisses pour trouver des équilibres. Certains responsables politiques à Genève se posent la question de la poursuite de ce type de développement.

Annemasse met en place une politique de logement offensive avec pour chaque opération de construction, un tiers de logement social, un tiers de logement abordable et un tiers libre. Plus largement, la transition écologique et la trajectoire zéro carbone en 2050 imposent des changements radicaux et des visions qui doivent être partagées entre France et Suisse.

Les échanges avec la salle ont notamment permis à **Pierre Cuny** de compléter sa présentation en rappelant qu'il y a aussi des entreprises luxembourgeoises qui viennent s'établir en France, d'autres qui commencent à prendre en compte le télétravail en proposant des jours à leurs salariés au lieu d'une voiture de service. Les « grands » du conseil ont ouvert des bureaux-satellites à la frontière pour réduire les distances de déplacement... Généralement les entreprises réagissent beaucoup plus vite que les collectivités ou les administrations aux évolutions sociétales ou de comportement.

Mais il y a aussi des citoyens luxembourgeois qui viennent habiter côté français tout en travaillant au Luxembourg, ce qui, à l'inverse, augmente les flux de transports transfrontaliers.



4 Conclusion du séminaire

4.1 Mise en perspective par Madame Catherine Trautmann, ancienne ministre : la France vue du point de vue transeuropéen et transfrontalier¹.

Dans sa conclusion, **Madame Trautmann** a interrogé la position de la France dans le réseau et l'espace transeuropéen et transfrontalier à la lumière de son mandat de coordonnatrice du corridor de transport européen Mer du Nord – Mer Baltique.

La politique des mobilités en Europe est l'une des grandes politiques structurantes, menée à l'échelle de l'Union Européenne. Elle traduit en projets un droit fondamental, celui de la mobilité pour chaque européen, et au travers du réseau qu'elle dessine, le RTE-T, elle lie les pays, les régions, les peuples et leurs économies. Elle est un outil puissant d'intégration et d'équilibre. Pensée comme moyen essentiel de création et de développement du marché unique, fondé sur la libre circulation des biens et des personnes, elle allie tous les modes et englobe les passagers et le fret.

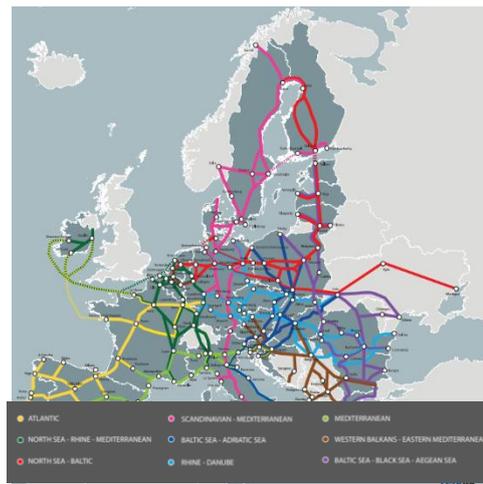
Le grand intérêt de cette politique réside dans son processus : la méthode inclut l'élaboration des projets et des cartes ainsi que la projection temporelle de son déroulement en trois étapes. Les corridors qui forment la structure prioritaire du réseau doivent être finis en 2030, puis les connexions aux corridors en 2040, et enfin l'intégration de l'ensemble du réseau clôt le processus. Elle fixe un cadre commun, le Règlement proposé par la commission, discuté par le Conseil et arbitré par le Parlement européen. Le nouveau Règlement est en cours d'examen par le Parlement qui devrait l'approuver dans le second semestre.

Les forums « multistakeholder » permettent de rassembler les partenaires : étatiques, régions, ports et terminaux, de mutualiser la connaissance et les analyses, de discuter les priorités, suivre l'établissement de la liste des projets et l'attribution des financements. Nous organisons aussi des groupes de travail sur des sujets précis et nous avons produit dans la précédente période des notes stratégiques pour mieux définir les nœuds urbains, recourir plus efficacement au numérique ou encore développer l'intermodalité. Le Règlement en cours de discussion a permis d'intégrer les travaux et recommandations que les coordonnateurs débattent dans leurs séminaires.

Une particularité de cette politique des RTE-T est la priorité donnée aux territoires transfrontaliers avec une prime pour la sélection des projets qui permettent de résoudre les goulets d'étranglement ou de résorber les maillons manquants du réseau. C'est en cela que cette politique est en même temps transétatique et transfrontalière. Cette priorité qui consiste à considérer les espaces transfrontaliers comme des points essentiels d'interconnexion, et non comme des bords ou des marches de moindre intérêt, doit accélérer l'unification du réseau et sa continuité sur le plan de l'infrastructure, des technologies standardisées, des normes de sécurité et de qualité, pour garantir la meilleure performance des services offerts dans tous les pays. Le droit à la mobilité doit se traduire par un même niveau d'accessibilité sur tout le territoire européen, en particulier donc dans les territoires transfrontaliers. Nous en sommes loin, tant les États continuent de concevoir leur réseau national à partir de la desserte de la capitale et non à partir des points de connexion avec les pays et territoires voisins, donc des connexions de leur réseau national de transports avec l'europpéen. Les arguments sont souvent la faible population ou les protections environnementales. Il est vrai que les zones frontalières ont souvent été des glacis préservés et sont devenues de belles étendues Natura 2000 !

¹ Le texte intégral de l'intervention de Madame Trautmann est annexé au présent document

Le réseau est constitué de 9 corridors géographiques ainsi que les 2 corridors thématiques sur le maritime et sur la technologie de signalisation ferroviaire ERTMS, qui doit unifier et rendre performants les réseaux de fret et de passagers. 11 coordinateurs ont été désignés pour animer, fédérer et faciliter les discussions avec les gouvernements et les autres partenaires, assurer un suivi de la mise en œuvre des projets, de leur financement et du respect du calendrier. Un coordinateur ne peut être en charge d'un corridor traversant son propre pays.

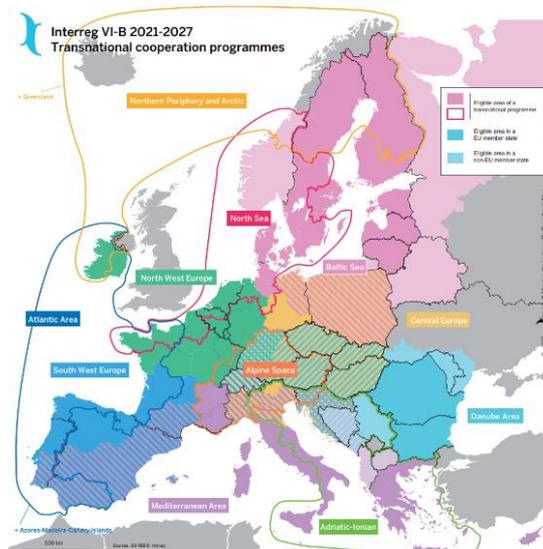


Un coup d'œil d'ensemble permet de constater d'emblée la densification du maillage qui traduit la logique d'intégration des territoires avec une multiplication des interconnexions ainsi que les extensions du réseau,

Les pays extérieurs à l'Union européenne apparaissent en blanc : le Royaume-Uni y compris l'Ecosse, n'est désormais plus connecté au RTE-T ; la Suisse l'est par Bâle, la Norvège par Oslo et les Balkans. L'enclave de Kaliningrad est un cas à part, desservie par une ligne ferroviaire à écartement russe qui traverse la Lituanie. Ces pays ont des coopérations avec l'Union européenne, voire une perspective d'adhésion. Comparée au centre de l'Europe, la France est l'un des pays où le réseau est le moins densifié.

Cette carte montre que le réseau des infrastructures à la fois suit et précède l'évolution de l'Europe, qui se définit ici plus par un réseau et des connexions que par des frontières. C'est la raison pour laquelle la France doit se voir et penser son rôle européen différemment. Elle doit devenir à l'ouest de notre continent un pôle d'attractivité solidement ancré dans l'espace partagé avec ses voisins et un espace d'interconnexions, car elle est en effet l'un des états qui dispose du plus grand nombre d'espaces frontaliers et transfrontaliers. Mais cela suppose de regarder notre pays depuis les pays d'à côté et depuis l'UE toute entière. Prenons par comparaison la coopération transfrontalière entre Helsinki et Tallinn, sa valeur stratégique saute aux yeux quand il s'agit de deux capitales ! Cela suppose aussi que le débat national sur la politique des transports ne fasse pas l'impasse sur le RTE-T mais l'intègre.

La carte des coopérations des régions frontalières d'avant la guerre en Ukraine comprend les zones limitrophes de la Russie, la Biélorussie alors que l'Ukraine est en grande partie hors de ce schéma, sauf la zone danubienne. La Suisse est intégrée dans la zone alpine et centrale, Les Balkans et la Norvège sont également concernés, mais le Royaume Uni évidemment en est exclu. Ces grandes zones géographiques dont beaucoup se superposent montrent aussi à quel point l'intégration européenne passe par la dynamique de coopération. La France se retrouvant dans trois zones éligibles², son rôle d'interface transfrontalière apparaît une fois encore au nord-ouest de l'Europe, au sud-ouest et en bordure méditerranéenne. Le corridor Mer du Nord – Mer Baltique traverse la zone verte la plus peuplée et la plus prospère, passe par l'ocre de l'Europe centrale confrontée à toutes les transitions et remonte dans le rose, dans les contrées les plus vastes et les moins denses en



² Les régions françaises sont toutes transfrontalières sauf deux, l'Île de France et la région Centre Val de Loire

population, mais qui seront déterminantes pour notre avenir environnemental, économique et industriel.

Des travaux sont en cours pour réformer les études d'impact qui sont exigées pour valider les projets de transport, car elles correspondent à une définition des coûts/bénéfices trop restreinte et datée d'avant les crises. Ces analyses déterminantes pour la sélection des projets n'intègrent pas suffisamment la dimension sociale, environnementale et régionale. Le ministère des transports finlandais avance sur la mise au point d'une méthode plus large que les critères habituels d'analyse des investissements de transport (coût, services, temps gagné, fiabilité ...) en y intégrant les changements d'usage des terrains, le marché foncier et immobilier, le marché du travail et l'accès à l'emploi, les charges et impôts. Ce modèle prend en compte les différentes échelles et inclut aussi la région où le projet est implanté et les régions voisines car un développement positif pour l'une peut entraîner un déplacement de richesse et une perte de dynamisme pour l'autre. La région d'Helsinki a été appelée à utiliser cette méthode et d'autres villes ou régions vont également le faire. Le Danemark, la Suède et la Norvège mettent au point également un nouveau modèle. De telles démarches pourraient être de nature à mieux prendre en compte les régions transfrontalières et les projets de transport qui s'y trouvent.

Antoine Beyer, professeur des universités à Cergy-Pontoise et éminent connaisseur du réseau européen résume ainsi dans un article de *Geoconfluences de l'ENS de Lyon (10/9/2020)*, l'enjeu d'aborder les systèmes de transport européen par leur territorialité. Il s'agit « *de voir comment la diversité territoriale et la question centrale de la souveraineté politique et de sa distribution refont surface dans la structuration même des corridors de transport paneuropéens. Quelles sont les discontinuités à abolir ? Comment les surmonter ? Ces discontinuités relèvent de champs divers avec leurs géographies...Elles mettent en jeu la difficile articulation des échelles entre le dessein européen de porter la réalisation du réseau structurant et les priorités des Etats-membres soumis à des réalités plus nationales voire locales ainsi qu'aux inévitables contraintes financières* ». La tâche des coordonnateurs est donc immense et complexe.

4.2 Mot de la fin de Jean-Christophe Baudouin, administrateur de l'Etat



La journée, particulièrement riche, organisée autour d'interventions de spécialistes de haut niveau, a fait émerger plusieurs points saillants :

- La mobilité est cruciale dans la fabrication du projet transfrontalier et doit faire partie d'un projet global ;
- La question du périmètre pertinent est déterminante jusqu'à l'intégration des corridors européens ;
- La gouvernance est une question centrale, pour construire et faire avancer le projet avec confiance et détermination ;
- Le modèle économique de l'économie transfrontalière n'est pas sans risque, car il dépend de la démographie, de l'emploi, et a des effets en termes de pression foncière notamment.

Ces conditions de réussite sont d'autant plus délicates à mettre en œuvre compte tenu de l'enjeu que représente la transition écologique pour les stratégies des territoires. En définitive, dans un contexte en constante mutation, les connaissances nécessitent encore d'être complétées et actualisées, car on sait à la fois beaucoup et trop peu de choses sur les territoires transfrontaliers.

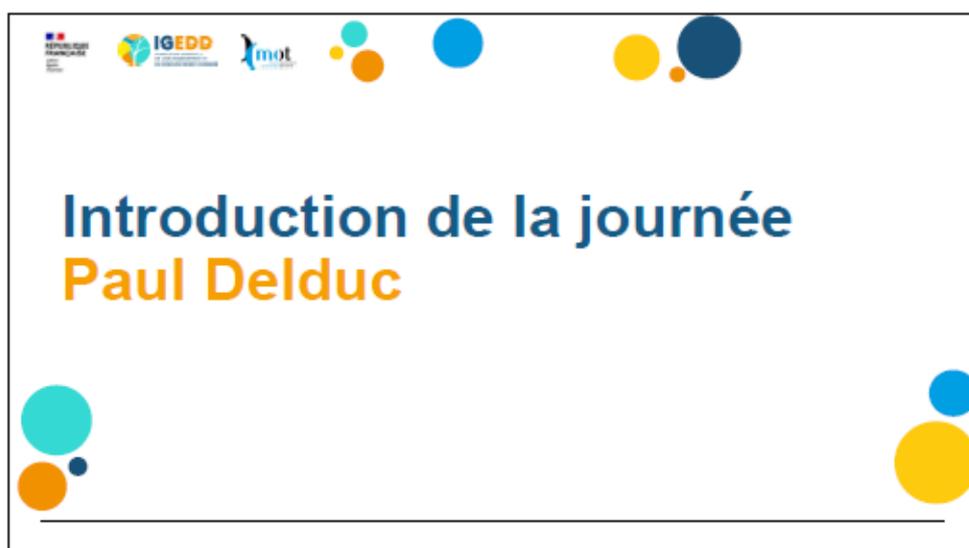
Annexes

Annexe 1. Diaporama du séminaire

22/03/2023



Slide 1: Séminaire Mobilité sans Frontière. The slide features logos for the French Republic (Liberté, Égalité, Fraternité), IGEDD (Institut français de l'éducation des personnes handicapées), and mot (Mouvement pour l'ouverture et la mobilité). The title is 'SÉMINAIRE MOBILITÉ SANS FRONTIÈRE' in large blue letters. Below it, the theme is 'ESPACES FRONTALIERS, ENTRE ATTRACTIVITÉ ET INTERDÉPENDANCE : QUEL EST LE RÔLE DE LA MOBILITÉ ? QUELLE EST SA PRISE EN COMPTE PAR LES POLITIQUES PUBLIQUES ?' in orange. The date '15 FÉVRIER 2023' is displayed in blue at the bottom. The slide is decorated with several colored circles (cyan, orange, blue, yellow) in the corners.



Slide 2: Introduction de la journée Paul Delduc. This slide features the same logos as Slide 1. The title is 'Introduction de la journée Paul Delduc' in blue and orange. The slide is decorated with several colored circles (cyan, orange, blue, yellow) in the corners.

1



La compréhension des espaces frontaliers et de leurs enjeux





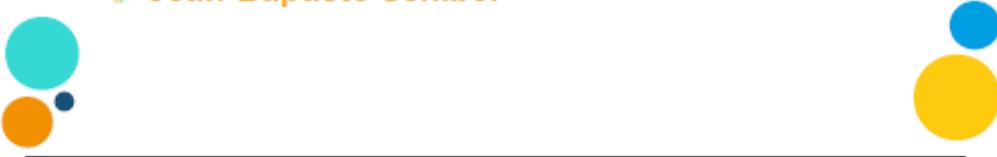
Cadrage de la problématique
Jean-Christophe Baudouin





Appréhender les enjeux des espaces frontaliers et transfrontaliers

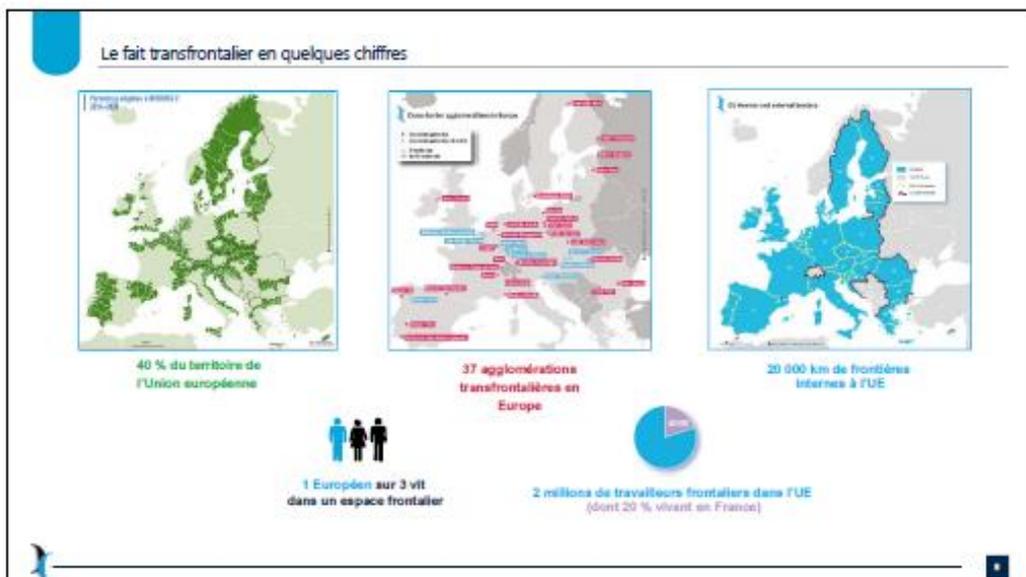
- Jean Peyrony
- Alexandre Moine
- Jean-Baptiste Schiber

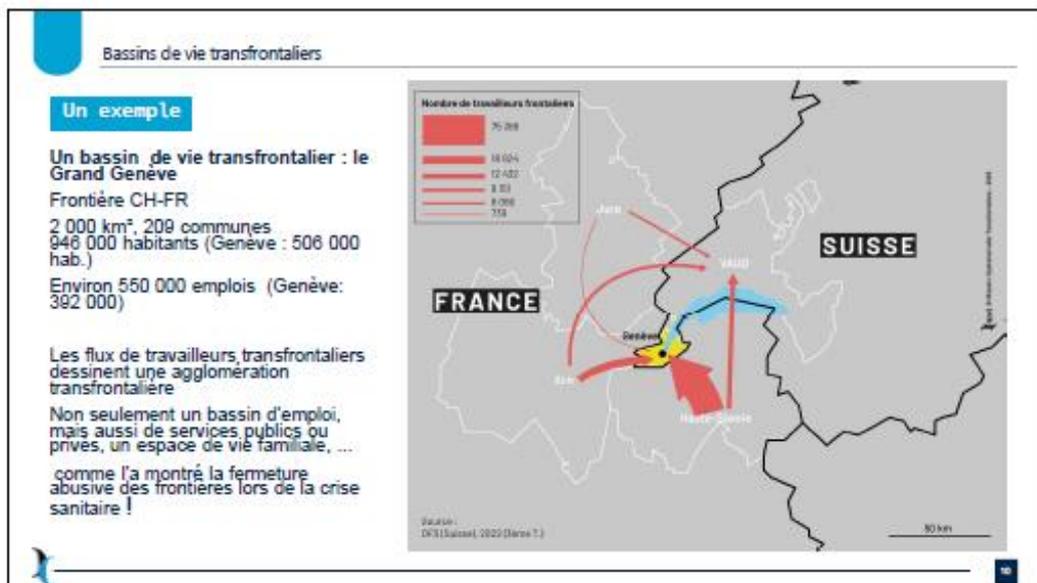
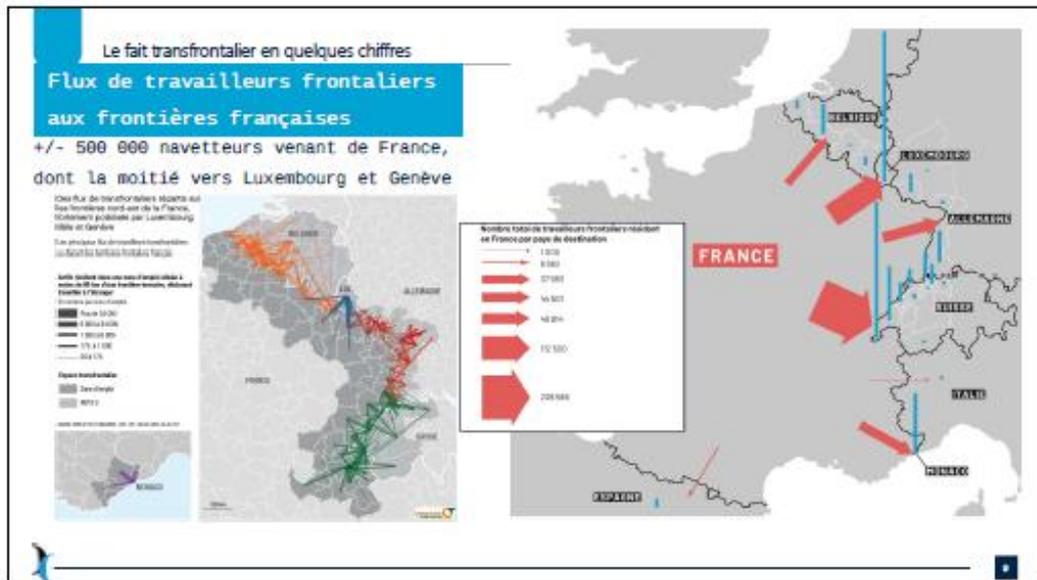


Appréhender les enjeux des espaces frontaliers et transfrontaliers

- Jean Peyrony







L'approche multinationale de la coopération transfrontalière

AU NIVEAU LOCAL

Hôpital transfrontalier

Espace naturel transfrontalier

Flux de travailleurs frontaliers

Agglomération transfrontalière

Train régional transfrontalier

11

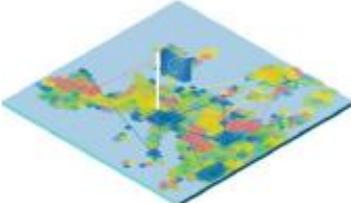
L'approche multinationale de la coopération transfrontalière

AU NIVEAU NATIONAL

- Un lieu de coexistence de deux ou plusieurs systèmes
- Des espaces en périphérie, mal appréhendés par les politiques nationales

12

L'approche multiniveaux de la coopération transfrontalière



AU NIVEAU EUROPEEN

- Des territoires spécifiques pas toujours pris en compte par les politiques européennes
- Des sites pilotes de la construction européenne

L'approche multiniveaux de la coopération transfrontalière, et le rôle de la MOT

La MOT, des réponses adaptées à chaque niveau

AU NIVEAU LOCAL : Un réseau de + de 90 adhérents

FR BE LU DE NL GR IT MC AD ES

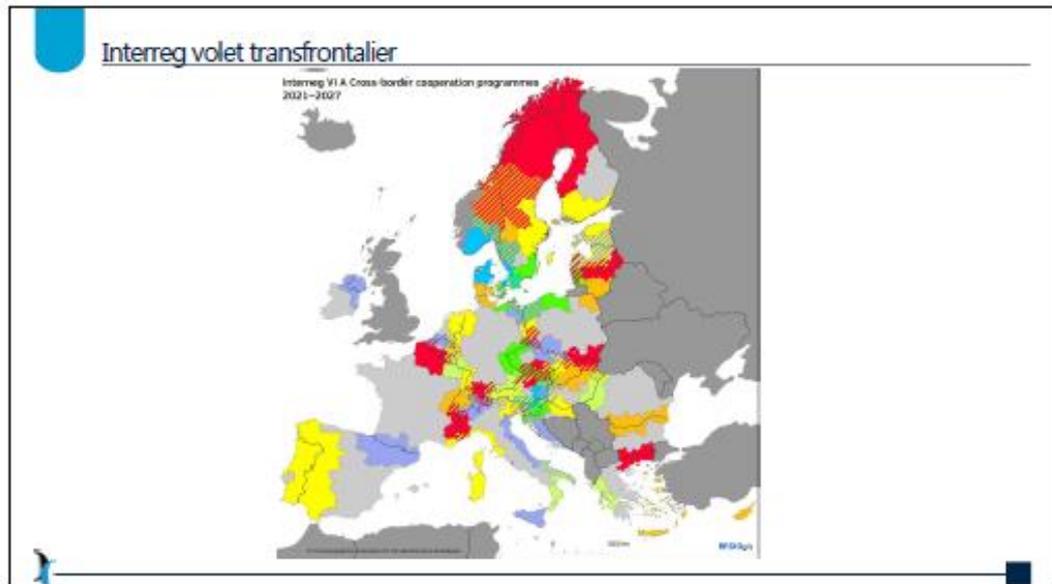
AU NIVEAU NATIONAL : 5 partenaires institutionnels



AU NIVEAU EUROPEEN : partenariat







La gouvernance des territoires transfrontaliers aux frontières françaises

3 niveaux de gouvernance transfrontalière

- **Local** : eurodistricts SaarMoselle, Strasbourg-Ortenau, Regio Pamina, Eurodistrict Trinational de Bâle, Région Freiburg/ Centre et Sud Alsace ; agglomérations ou conurbations transfrontalières : Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, Grand Genève, Aizette-Beival, Agglomération Urbaine du Doubs, etc.
- **Eurorégional** : Grande Région, Rhin Supérieur, Pyrénées-Méditerranée, Conférence Trans-Jurassienne, Nouvelle Aquitaine-Euskadi-Navarre, etc.
- **Maorégional** : Espace alpin; Communauté de travail des Pyrénées

The map illustrates the transborder territories in France and neighboring countries. It shows the geographical boundaries of these territories and labels them with their respective names. The map also includes the names of neighboring countries: UNITED KINGDOM, GERMANY, LUXEMBOURG, ITALY, and SPAIN. The map is color-coded by region, with red for the North, orange for Central Europe, yellow for Southern Europe, green for the Balkans, and blue for the Iberian Peninsula.

La dernière édition des Cahiers de la MOT

« Les nouveaux défis de la mobilité transfrontalière »
Sommaire :

1. Connaître les flux et les besoins pour mieux agir sur le temps long
2. Planifier la mobilité en transfrontalière : tour d'horizon
 - Placer l'utilisateur au cœur des services publics de transport transfrontaliers
 - Le ferroviaire comme outil de développement territorial à 360 degrés
 - Mobilités alternatives transfrontalières au service de la décarbonation
 - Le transport maritime et de montagne: opportunité de désenclavement ?
3. Dossier – Améliorer les déplacements transfrontaliers : du projet à la réalisation



The image shows two copies of the journal cover and a table of contents. The cover features the title 'LES CAHIERS DE LA MOT' and the number '11'. The table of contents lists the following sections and page numbers:

Page	Section
3	Sommaire
6	LES NOUVEAUX DÉFIS DE LA MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE
14	LES DÉFIS DE LA MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE
33	LES DÉFIS DE LA MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE
42	LES DÉFIS DE LA MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE

Merci beaucoup pour votre attention !

Pour être informé des actualités transfrontalières, vous pouvez vous abonner à la newsletter mensuelle de la MOT :

Rendez-vous sur www.espaces-transfrontaliers.org

Contact : mot@mot.asso.fr



Appréhender les enjeux des espaces frontaliers et transfrontaliers

 **Alexandre Moine**



ThéMA
Théorie & Aménagement pour l'Arc Jurassien



UNIVERSITÉ DE
FRANCHE-COMTÉ

Théoriser &
Modéliser pour
Aménager



Principaux enjeux dans l'Arc jurassien

Alexandre Moine
alexandre.moine@univ-fcomte.fr
Professeur de Géographie



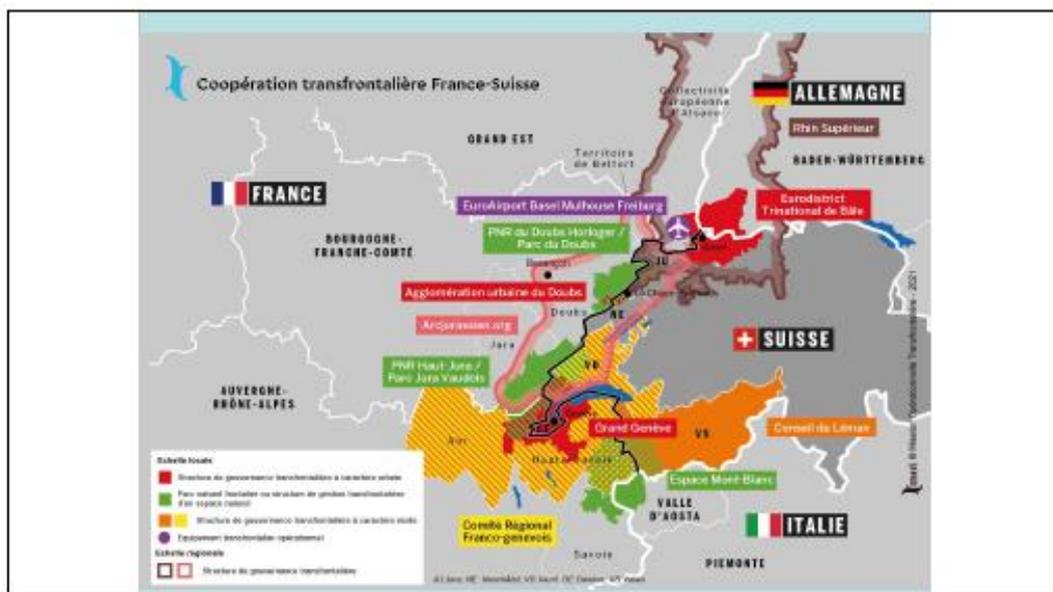
Paris, le 15/02/2023

Plan de la présentation

- Références scientifiques - Etudes
- L'Arc jurassien franco-suisse
- Quelques enjeux

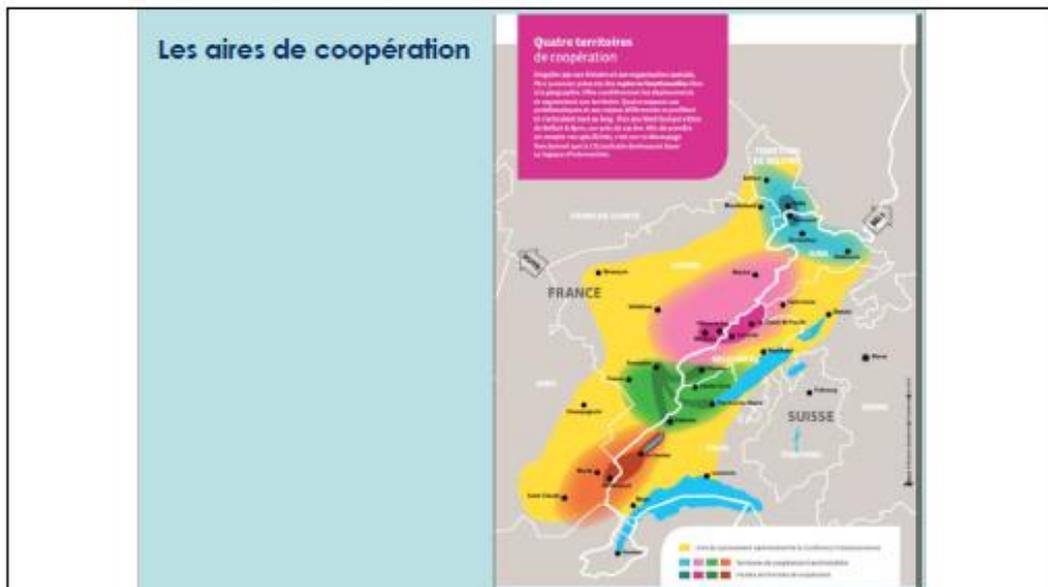
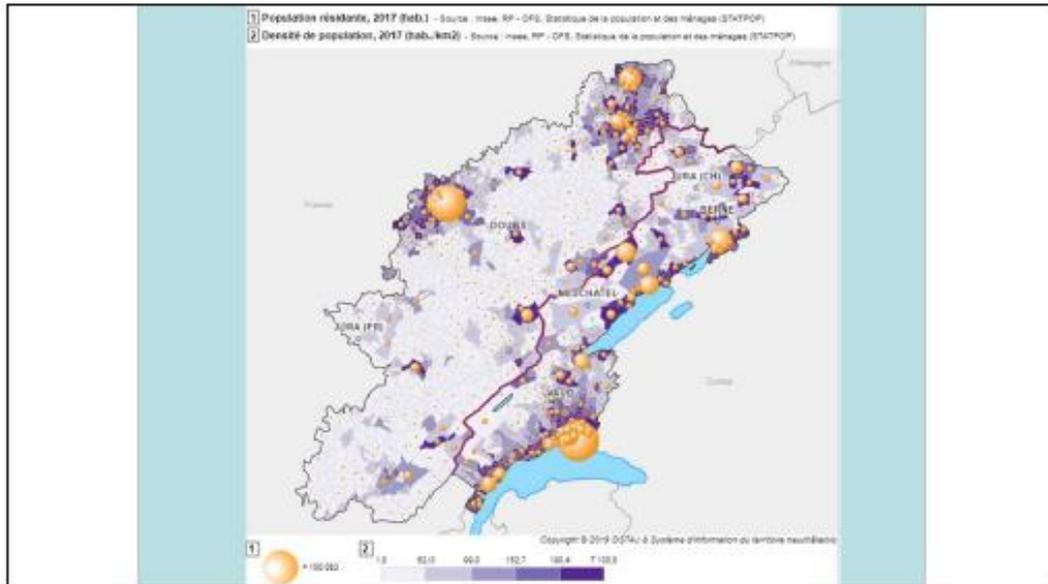
Références scientifiques - Etudes

- **Etude OSTAJ - 2022**, Un espace économique structuré autour du travail frontalier - Édition décembre 2022 ;
- **Etude OSTAJ - 2020**, Les déplacements domicile-travail des frontaliers de l'Arc jurassien - Édition août 2020 ;
- **Rapport ARC-AD - 2020**, Analyse territoriale des facteurs de blocage et leviers d'action dans la mise en œuvre de la planification spatiale des deux zones d'étude - Synthèse, 33 p. ;
- **Article Mappemonde** - MOINE A., REITEL B., 2020, « Entre Rhin et Jura, des espaces frontaliers où émergent des dissymétries spatiales », In Mappemonde, VARIA 2020, <http://journals.openedition.org/mappemonde/3966> ;
- **Article Annales des Mines** - MOINE A., 2020, Les enjeux transfrontaliers dans l'Arc jurassien ;
- **Rapport BAK - 2022**, Étude des perspectives de développement socio-économiques de l'Arc jurassien franco-suisse, rapport final Bâle, 129 p. ;
- **Rapport d'auto-saisine CESER BFC** - Prendre la mesure de la proximité de la Suisse : Une question régionale, juin 2022.



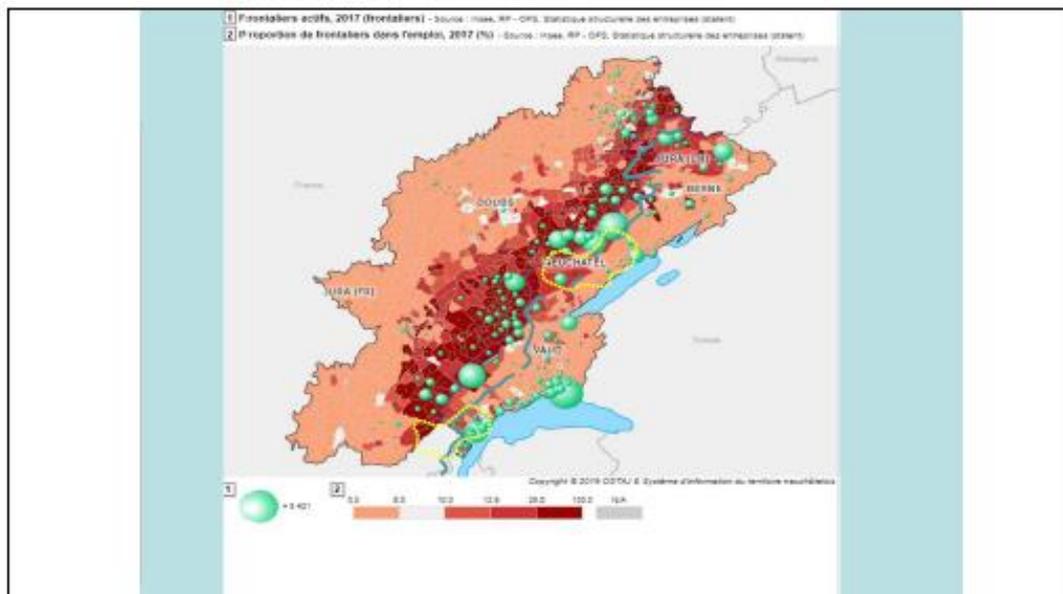
L'Arc jurassien franco-suisse (1)

- Un territoire de moyenne montagne
 - Une amature urbaine en archipel
 - Des points de franchissement assez nombreux...
 - ... mais faiblement aménagés
- Une dissymétrie importante des centres
 - Des centres d'emploi en Suisse
 - Une offre de services marchands en France
- Quatre aires de coopération/bassins de vie
 - Une délimitation datant de 1990, non remise en question
 - Une faible gouvernance transfrontalière locale



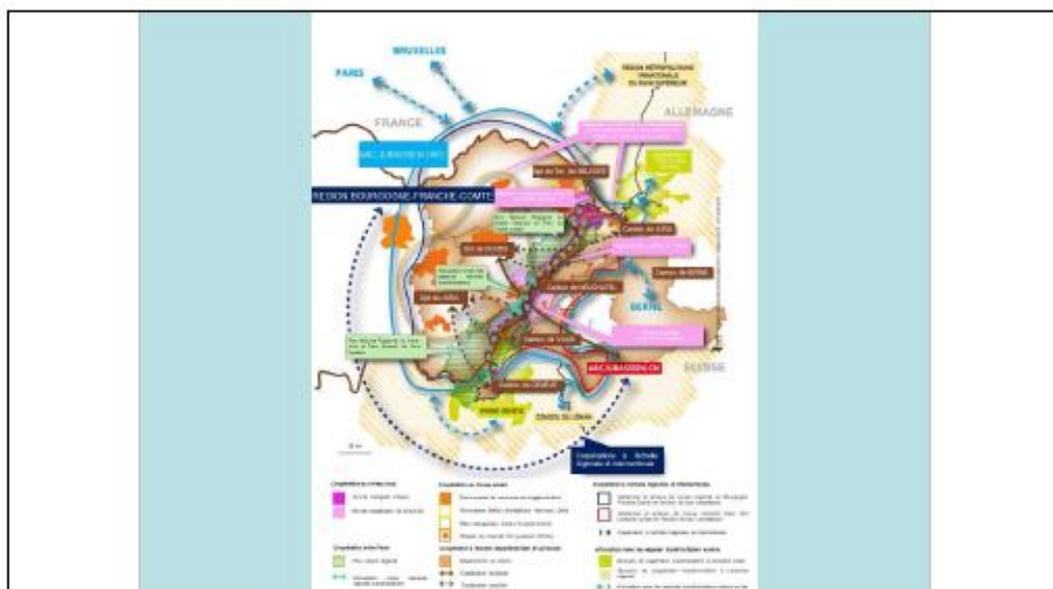
L'Arc jurassien franco-suisse (2)

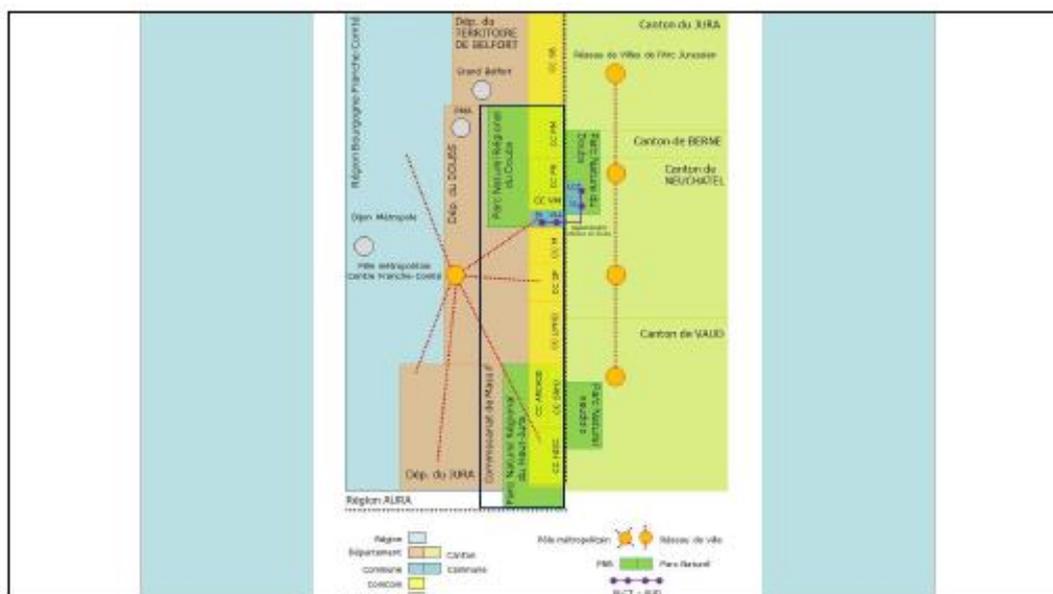
- Un fort développement du travail frontalier
 - Le nombre total de frontalier en 2016 : 32 200 (> 40 000 en 2022)
- Une main d'œuvre prête à l'emploi en Suisse
 - Un cluster horloger – La Watch Valley
 - Les machines outils
 - Les services à la personne
- L'emploi, source de tensions
 - Des formations françaises de haut niveau
 - Une perte des travailleurs qualifiés
- Des filières agricoles proches mais qui ne communiquent pas
 - Le Comté VS le Gruyère
 - Des filières bois proches mais non connectées



L'Arc jurassien franco-suisse (3)

- Deux niveaux de coopération transfrontalière
 - De nombreuses petites coopérations source de cohésion
 - Les programmes Interreg (I à VI) générateurs de projets
- Une centralité périphérique
 - Deux périphéries à considérer
 - Une centralité franco-suisse à renforcer
- Une gouvernance transfrontalière complexe
 - Une organisation verticale en France – Le mille-feuille
 - Une organisation horizontale en Suisse – Le saucisson



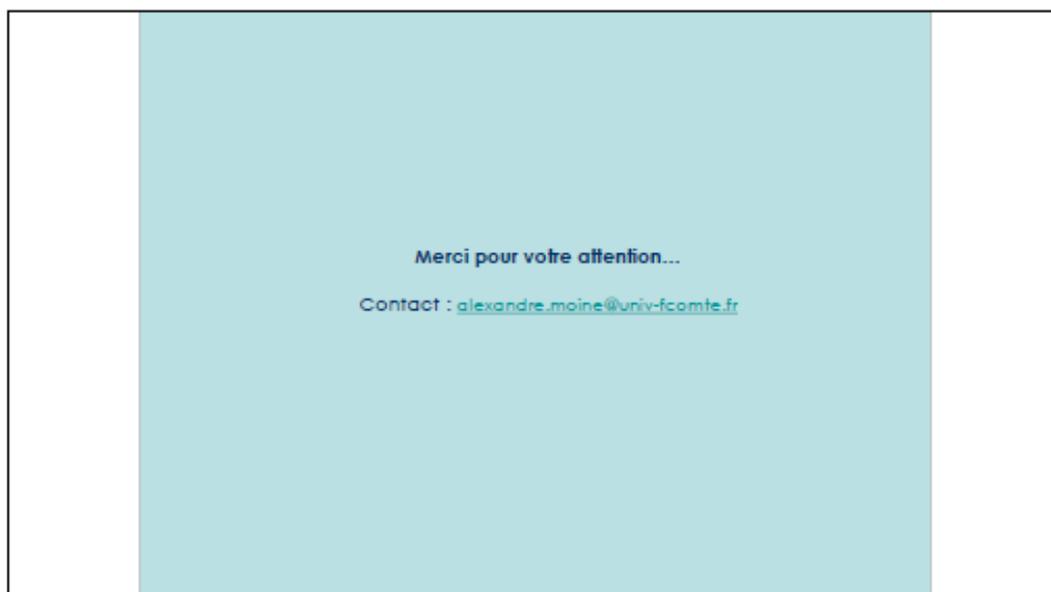


Les principaux enjeux relevés

- Un développement économique franco-suisse fortement lié
 - Des clusters spécifiques
 - Un destin lié
- Une armature urbaine qui nécessite des accompagnements
 - Comment lier une multitude de petites villes ?
 - Comment gérer la pression foncière ?
- De nombreux flux à prendre en compte
 - Travailleurs frontaliers
 - Consommateurs suisses en France
- Des outils d'aménagement du territoire nationaux
 - Il n'existe pas de schémas transfrontaliers
 - L'absence de schémas de mobilité par bassins de vie

RÉGIONS MONTAGNÈRES
Si LOW, si BOULLE
Bel plus, fiver...

Officiel publié le 06/02/2023 de la Commission de l'Emploi, de la Formation, de la Recherche et de l'Innovation de la Région de la Vallée de la Saône



Strasbourg.eu
eurométropole

Capitale européenne

Enjeux du développement territorial transfrontalier entre Strasbourg et Kehl



Séminaire Mobilité sans frontière - IGEDD / Paris
16 février 2023

Jean-Baptiste SCHBER
Eurométropole de Strasbourg
Relations Internationales-Direction des Mobilités
+33 (0)3 68 98 87 56 / jean-baptiste.schber@strasbourg.eu

De la ville-frontière à la métropole transfrontalière : vers une centralité politique et fonctionnelle

Strasbourg.eu
eurométropole



Eurométropole de Strasbourg
33 communes
501.000 habitants



Ville de Kehl
1 commune
37.000 habitants



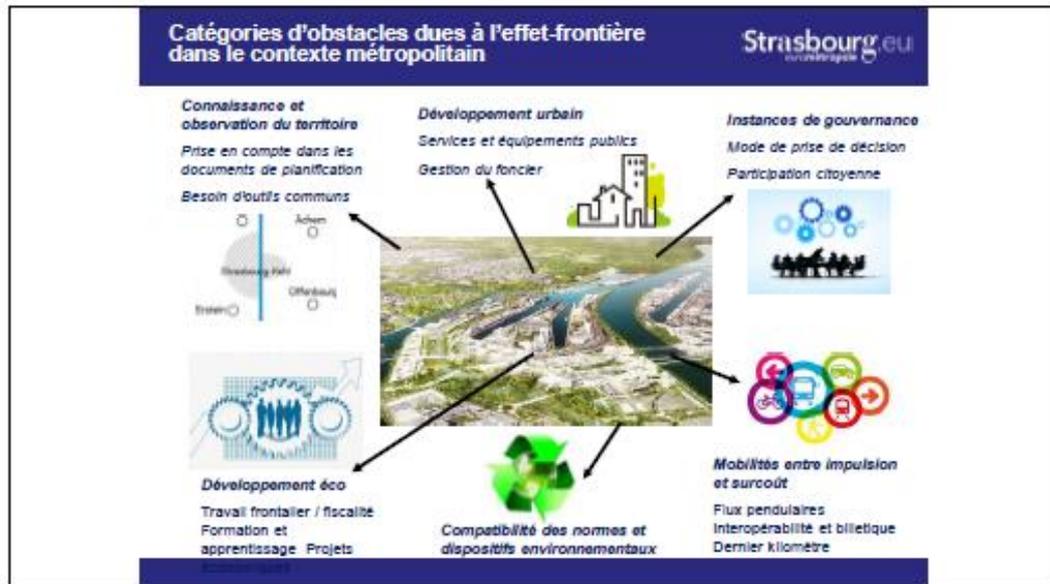
Une logique d'effacement de la frontière qui devient ressource et partie de l'espace public...



..incarnée par les usages et pratiques, le dialogue politique, les projets structurants..



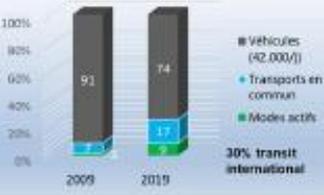
..mais encore inaboutie comme « bassin de vie » malgré des avancées juridiques (loi 3DS, loi LOM, Traité d'Alsace-Chapelle).



Le bassin de mobilité Strasbourg - Kehl Strasbourg.eu
eurostrategie

Des flux asymétriques maillant un territoire riche en franchissements devant répondre aux enjeux du report modal de l'intermodalité





Year	Véhicules (42 000/l)	Transports en commun	Modes actifs
2009	91	2	7
2019	74	17	9

Le tram : colonne vertébrale de l'aménagement urbain préfigurant un pôle d'échanges franco-allemand Strasbourg.eu
eurostrategie

DEUX RIVES 250 hectares / 15 km² / 20.000 résidents
Pôles d'interconnexion et d'intermodalité
Equipements publics et services transfrontaliers



Section transfrontalière ligne D : 925 m

Stations: Strasbourg, Kehl, Stuttgart, Frankfurt, Munich

Facilities: COOP BUSINESS INCUBATORS, Habitat, Starcoop, Port du Rhin, Kehl Rathaus, Hochsch, DB, SNCF, Aristide Briand, Jean-Jaurès, Habitat, Port du Rhin

L'effet tramway sur le paysage urbain

Strasbourg.eu
Métropole

Bassin Citadelle



2016



2024

Place de la mairie de Kehl



2017



2018

Les enseignements de la liaison tramway

Strasbourg.eu
Métropole



- Success populaire de ligne structurante
- Maîtrise d'ouvrage unique (CTS)
- Gouvernance partagée (adhésion Kehl CTS)
- Hybridation technique réussie
- Intégration dans les réseaux de TC
- Équilibre financier sans surcoût usager

Fréquentation moyenne doublée

90% française en semaine
20% allemande le week-end

Jour de semaine	TRAM	BUS
Jour de semaine	~6000	~3000
Samedi	~6000	~3000

4 millions de voyages en 12 mois




- Système billettique combiné (Monatskloket ?)
- Surcoût transfrontalier (12%)
- Persistance d'irritants réglementaires
- Plafonnement des capacités de cadencement
- Concentration des flux de loisirs festifs

Enjeux et projets à l'échelle de l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau



Infrastructures et projets de lignes transfrontalières



Besoin d'un plus grand maillage du territoire (lignes Interurbaines et de connexion aux réseaux nationaux)

Problématique du dernier KM (intermodalité portuaire)

Gestion de l'Autorité Organisatrice (lignes de bus / loi LOM / GECT)

Dimensionnement du Réseau Express Métropolitain Européen (REME)

Gestion de la qualité de l'air (planifier, Cert'Air, Limiteplafonnement)








Table ronde : Quelle vocation pour les espaces frontaliers français, interdépendance ou attractivité ?


Brigitte TORLOTING


Philippe VOIRY


Anna Karina KOLB





Table ronde : Quelle vocation pour les espaces frontaliers français, interdépendance ou attractivité ?

 **Brigitte TORLOTING**

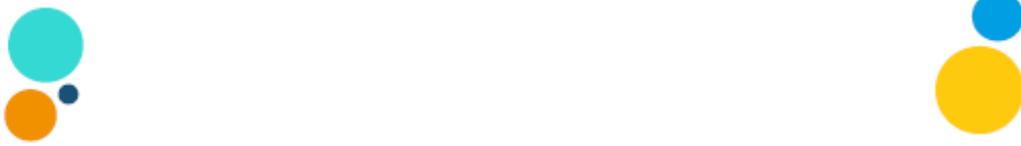


Table ronde : Quelle vocation pour les espaces frontaliers français, interdépendance ou attractivité ?

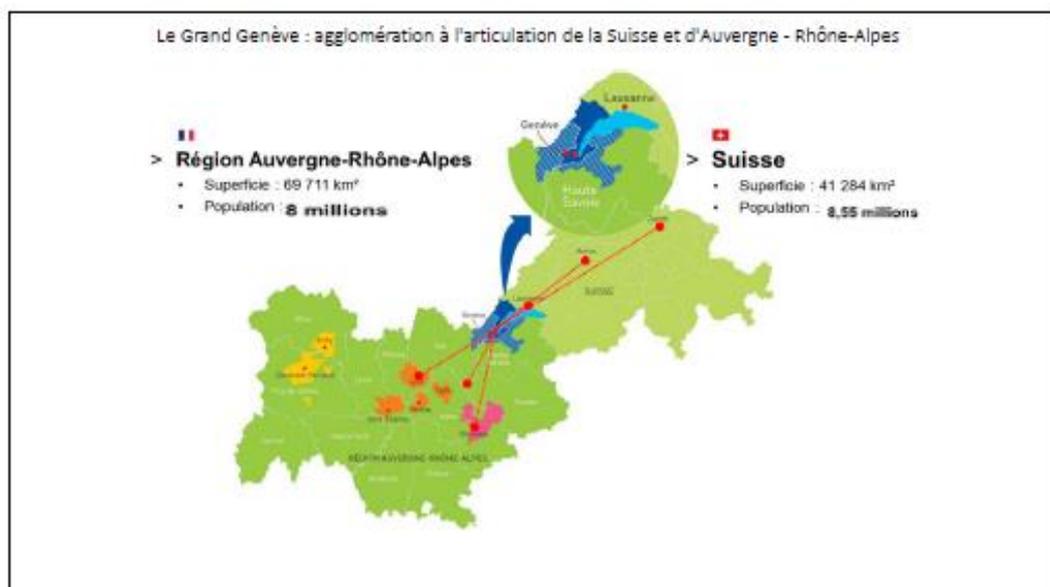
 **Philippe VOIRY**





Table ronde : Quelle vocation pour les espaces frontaliers français, interdépendance ou attractivité ?

Anna Karina KOLB



Le trait d'union du Léman express
Le Léman Express, dès le 15.12.2019
230km de lignes, 45 gares, 40 trains



The image contains a map of the Léman Express route, which is a red line connecting various stations around Lake Geneva. Key stations include Annemasse, Cluses, Evian-les-Bains, and La Roche-sur-Foron. The map also shows the Eiffel Tower and the Olympic rings. To the right of the map are two photographs of the Léman Express train, a high-speed train with a blue and white livery.

**La mobilité comme vecteur
d'organisation des territoires en
espaces frontaliers ?**





Le traitement de la mobilité dans plusieurs espaces frontaliers

-  **Bernard REITEL**
-  **Julien SCHMITZ**
-  **Julien SCHIEBEL**
-  **David ASSEO**



Le traitement de la mobilité dans plusieurs espaces frontaliers

-  **Bernard REITEL**



**Des réseaux de circulation transfrontaliers
entre connectivité et discontinuité**

Bernard REITEL
Professeur de géographie politique et urbaine
Université d'Artois



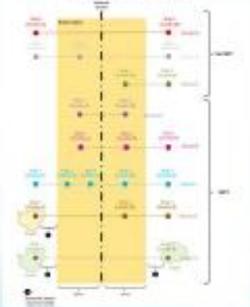
The slide features a light blue gradient background. At the bottom, there are two logos: the Université d'Artois logo on the left and the DIS continuités logo on the right.

**La frontière 'une construction territoriale qui met de la distance dans la proximité
(Arbaret-Schultz, 2004)**

Un contrebandier arrêté sur la
frontière Autriche-Russie en Haute-
Silésie avant 1914



Types de service de transport public
transfrontalier



Mobilité sans frontières - Paris La Défense - 15 février 2023



The slide contains two main visual elements. On the left is a historical illustration of a smuggler being stopped at a border. On the right is a diagram showing various types of transborder public transport services, including bus, train, and tram, with arrows indicating cross-border routes. The slide also includes the same logos as the first slide at the bottom.

Une connectivité transfrontalière qui dépend des modes de circulation

La connectivité des réseaux sur la frontière franco-belge

Type de réseau		Grande vitesse	International, Inter-cités, vitesses intermédiaires	Interrégional	Local
Routier	Continuité	7	52	40	25
	Discontinuité			1	7
Ferroviaire	Continuité	1	3		
	Discontinuité			7	
Fluvial	Continuité	3	3		
	Discontinuité		Différence de capacité sur la Meuse		

Mobilité sans frontière - Paris La Défense - 15 février 2023

DIS
COORDINÉES

UNIVERSITÉ GUYONNE

La frontière franco-belge : fortes densités et urbanisation à l'Ouest, faibles densités et ruralité à l'Est

Densité de population dans l'espace transfrontalier franco-belge



Nombre de services publics transfrontaliers par segment de frontière



Mobilité sans frontière - Paris La Défense - 15 février 2023

DIS
COORDINÉES

UNIVERSITÉ GUYONNE

La région métropolitaine transfrontalière de Lille-Kortrijk-Tournai: une intégration relative par les transports publics...

Les liaisons de transport public transfrontalier dans l'Eurométropole en 2012

Schéma directeur des infrastructures de transport de la MEL en 2019

Mobilité sans frontières - Paris La Défense - 15 février 2023

... comparée à d'autres agglomérations transfrontalières (Strasbourg, Bâle)

Strasbourg-Kehl-Ortenau, Métropole des Deux-Rives

Bâle, une Métropole trinationale ?

Mobilité sans frontières - Paris La Défense - 15 février 2023

Conclusion

Quelques freins à l'intégration transfrontalière des transports publics dans la proximité

- Une offre territorialisée différenciée
 - Des modèles de desserte
 - Financement et système tarifaire
 - Des logiques de communication
 - Les échelles des Autorités organisatrices de la mobilité
- Quelles perspectives ?
 - Vers une planification transfrontalière
 - L'interterritorialité
 - L'implication citoyenne

Organisation des systèmes de transport dans l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai en 2012

Mobilité sans frontière - Paris La Défense - 15 février 2023

Sources des documents

Page 2

- Un contrat de service arrêté par les autorités compétentes en France : Décret n° 2011-6
- Source : <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decree/2011/01/26/2011-6>
- Types de services de transport public transfrontalière
- Source :



Le traitement de la mobilité dans plusieurs espaces frontaliers

 **Julien SCHMITZ**



**Programme Partenarial d'Activités 2023
Projet d'Agence 2026**

SÉMINAIRE MOBILITÉ SANS FRONTIÈRE

La mobilité comme vecteur d'organisation des territoires en espace frontalier

Les mobilités sur l'espace nord-lorrain : Une situation qui révèle le besoin d'établir une stratégie d'aménagement transfrontalière

15/02/2023 | Paris La Défense – Tour Sequoia



QUELQUES ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

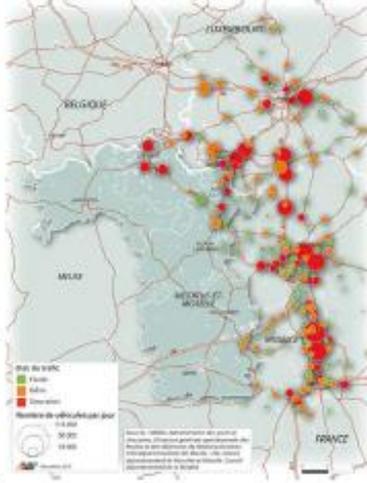
- Nous parlerons ici de l'aire métropolitaine fonctionnelle du Grand Luxembourg : c'est-à-dire l'intégralité du Grand Duché et une bande de 40 kms des espaces frontaliers limitrophes d'Allemagne, de Belgique et de France.
- Le Luxembourg [demier rapport du STATEC+IGSS] c'est en 2022 :
 - 645.000 habitants
 - 505.000 emplois
 - ... dont 222.200 emplois occupés par des travailleurs frontaliers
 - ... dont 117.200 en provenance du territoire français
- Le Luxembourg [Prospective AGAPE] ce sera en 2040 :
 - 877.000 habitants
 - 636.320 emplois
 - ... dont 327.200 emplois occupés par des travailleurs frontaliers
 - ... dont 188.500 en provenance du territoire français
- En attendant le million d'habitants en 2060, cela fait potentiellement 82.900 frontaliers supplémentaires sur le versant français d'ici 20 ans



15/02/2023 | Séminaire « Mobilité sans Frontière - La mobilité comme vecteur d'organisation des territoires en espace frontalier

ETAT DES LIEUX DES MOBILITES EN LORRAINE NORD

- 90.000 allers/retours sont réalisés quotidiennement entre la Lorraine Nord et le Grand Duché de Luxembourg [Exploitation harmonisée des enquêtes de déplacements sur le périmètre IMMUST]
- Des allers/retours quasi exclusivement liés au motif « travail » qui génèrent des situations de saturation accrue aux heures de pointes
- Des déplacements marqués par une prédominance de l'utilisation de la voiture et de l'auto-solisme, générant des saturations des axes routiers (en particulier sur l'A31)
- Un trafic en transports en commun centré sur le Sillon Lorrain, mais complètement en surcharge
- Un réseau de bus transfrontaliers déséquilibré (1% des déplacements)
- Un contexte de développement de surfaces commerciales hyper concurrentiel
- Des projets de développement de plateformes logistiques importants : en 2017, l'AGAPE alertait qu'au regard des projets, leur capacité totale allait passer de 250.000 conteneurs à... 675.000 à horizon 2030, sur un espace déjà proche de la saturation.



15/02/2023 | Séminaire « Mobilité sans Frontière - La mobilité comme vecteur d'organisation des territoires en espace frontalier

DES REPONSES LOCALES RATTRAPEES AVANT QU'ELLES N'EMERGENT

- De nombreux projets émergent pour apporter des réponses concrètes et des solutions locales aux problèmes de mobilité
- Il faut toutefois rester lucide et réaliste : comment peut-on imaginer régler la question des mobilités en oubliant qu'au rythme actuel [60 frontaliers de plus chaque jour jusqu'en 2040] les opérations menées actuellement seront très rapidement dépassées...
- Car les problématiques de mobilité ne sont que la partie visible de « l'iceberg transfrontalier », elles révèlent une nécessaire planification de l'aménagement du territoire à l'échelle de l'aire métropolitaine fonctionnelle du Grand Luxembourg
- Les problématiques de mobilité sont liées à trois paramètres généraux qu'il ne faut pas perdre de vue :
 - La croissance continue du flux frontalier induit par la dynamique économique du Grand-Duché de Luxembourg
 - L'absence de planification globale à l'échelle de l'aire urbaine métropolitaine fonctionnelle du Grand Luxembourg, qui complique la mobilité sur les choix résidentiels

Source: Service Régional de Grand-Duché

TYPLOGIE DES TERRITOIRES FRONTALIERS DU GRAND-DUCHÉ

Source: Service Régional de Grand-Duché

15/02/2022 | Séminaire « Mobilité sans frontières » - La mobilité comme vecteur d'organisation des territoires en espace frontalier

PLANIFIER POUR NE PLUS SUBIR ?

- Plusieurs éléments factuels plaident en faveur d'une meilleure coordination des politiques d'aménagement pour construire une relation solidaire et positive à l'échelle du « Grand Luxembourg »
- Un ratio entre actifs résidents et frontaliers qui risque de s'accroître du fait de la difficulté du Grand-Duché à atteindre ses objectifs en matière de construction de logements : [7.000 logements par an pour un ratio avec 60% de frontaliers... moyenne 2005/2020 = 3.300 logements / an];
- Un espace nord-lorrain qui peine à contenir et à soutenir la cadence, qui prend conscience de ses limites et qui doit revoir son modèle d'urbanisme et fléchir dans une trajectoire ZAN
- L'envoi des coûts du foncier compliquent les choses, en générant des flux résidentiels de plus en plus forts depuis le Grand-Duché et la Belgique, au même titre que la concentration du foncier (et sa rareté) du côté luxembourgeois
- Les problèmes de mobilités deviennent un frein dans les choix résidentiels et impactent les politiques de recrutement
- Bref, c'est tout un système d'interdépendances qui tend à se gripper
 - Les derniers chiffres des actes notariés publiés par le Ministère des Finances confirment un ralentissement du marché immobilier général...
 - ... ce qui montre clairement les limites du modèle.

Source: Observatoire du Logement du Luxembourg

Source: Observatoire du Logement du Luxembourg

15/02/2022 | Séminaire « Mobilité sans frontières » - La mobilité comme vecteur d'organisation des territoires en espace frontalier

UN ESPACE QUI SE STRUCTURE ET QUI S'ORGANISE... DU FAIT DES ENJEUX DE MOBILITES ?

- D'abord au niveau communal/intercommunal par les réponses plutôt concrètes apportées aux problématiques de mobilités qui pèsent sur le quotidien des habitants (pistes cyclables, parcs relais...)
- Ensuite au niveau Infrarégional / régional avec plusieurs démarches engagées visant à trouver des solutions à moyen/long terme :
 - **Le Grenelle des Mobilités en Lorraine**, porté par le Pôle Métropolitain Européen du Sillon Lorrain et la Région Grand Est : une bonne échelle pour apporter des réponses globales aux questions de mobilités ;
 - L'émergence du **Pôle Métropolitain Frontalier Nord Lorrain** qui regroupe les FPCI ayant les plus forts taux de travailleurs frontaliers : une bonne échelle de travail pour envisager une planification des mobilités sur une partie de l'espace transfrontalier (ex: Plan Multimodal d'Interopérabilité et de développement des mobilités franco-luxembourgeoises)
 - La Grande Région est un espace transfrontalier polycentrique dont le Grand Luxembourg est une des composantes. Le **Schéma de Développement Transfrontalier** définit des orientations stratégiques dépassant assez largement le Grand Luxembourg
 - Reste à faire émerger **une gouvernance/un outil d'échelle intermédiaire adapté à ce « Grand Luxembourg »** afin d'organiser la planification et l'aménagement du territoire et favoriser un co-développement structuré (c'est aussi le discours porté par la fondation IDEA du côté Luxembourgais)
 - Le **GECT Alzette-Seval** qui apporte des réponses locales sur 8 communes françaises autour d'Esch-sur-Alzette. Des démarches ont été impulsées récemment pour transposer ou étendre le périmètre et amplifier les coopérations
 - Le **projet INTERREG MMUST** : un modèle multimodal d'aide à la décision en faveur de la mobilité transfrontalière

15/02/2023 | Séminaire « Mobilité sans Frontières - La mobilité comme vecteur d'organisation des territoires en espace frontalier



www.
Visitez notre site internet :
www.agape-lorraineord.eu

f YouTube in
Suivez-nous également sur Facebook :
Agence d'urbanisme AGAPE

LES DOSSIERS DU MOMENT

LES PUBLICATIONS

LES RESSOURCES

REPUBLIQUE FRANÇAISE
IGEDD
mot

Le traitement de la mobilité dans plusieurs espaces frontaliers

Julien SCHIEBEL



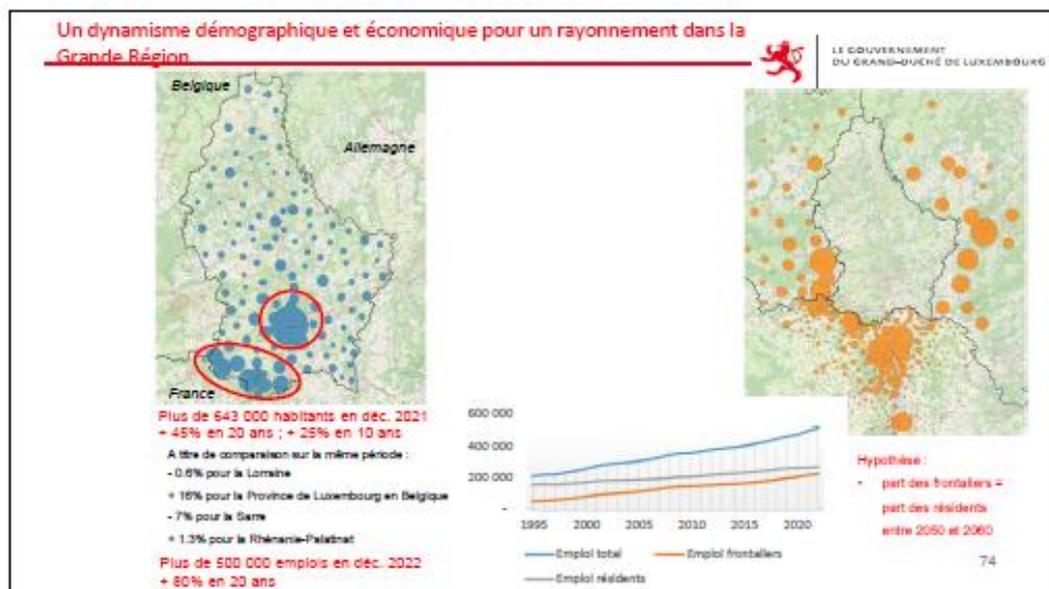
Séminaire Mobilité sans frontière

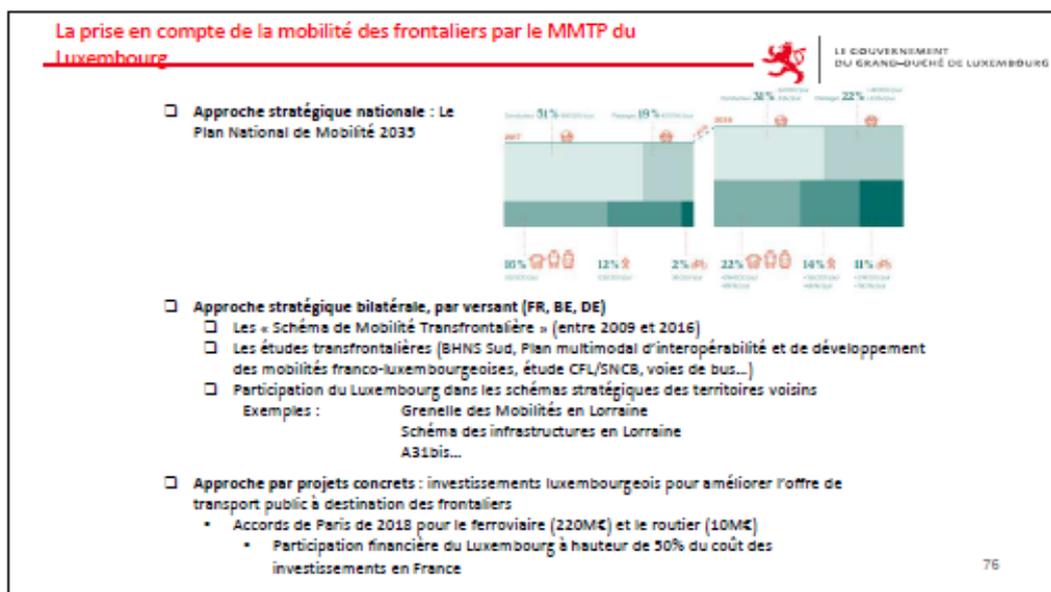
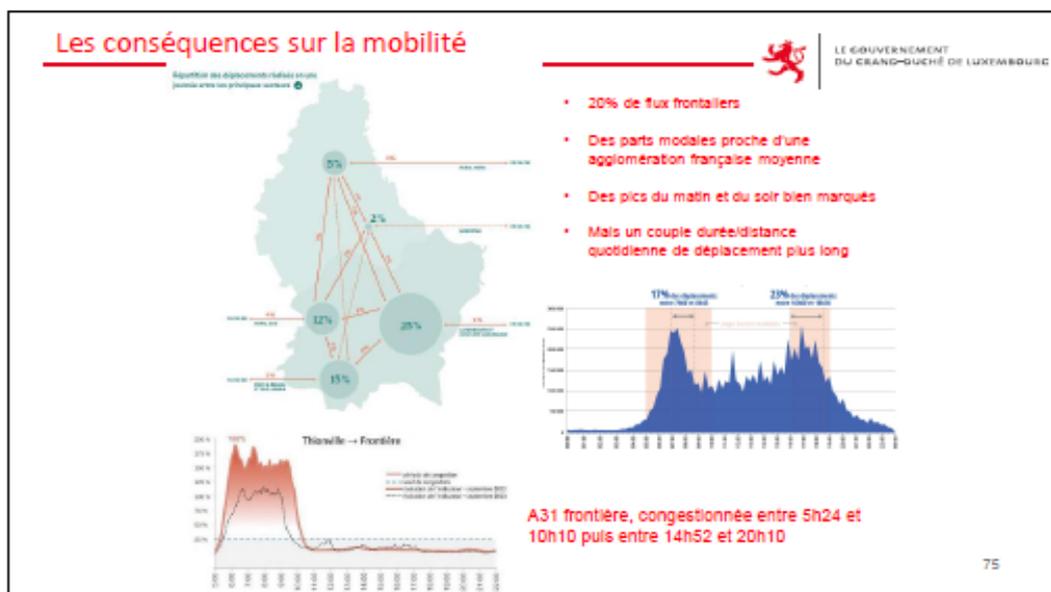
Inspection générale de
l'environnement et du
développement durable

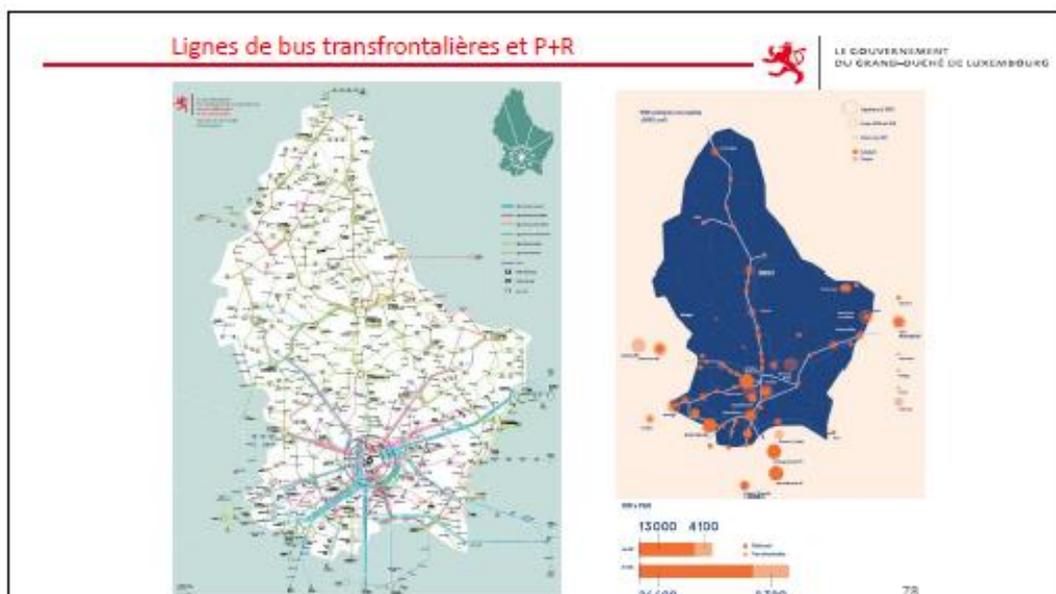
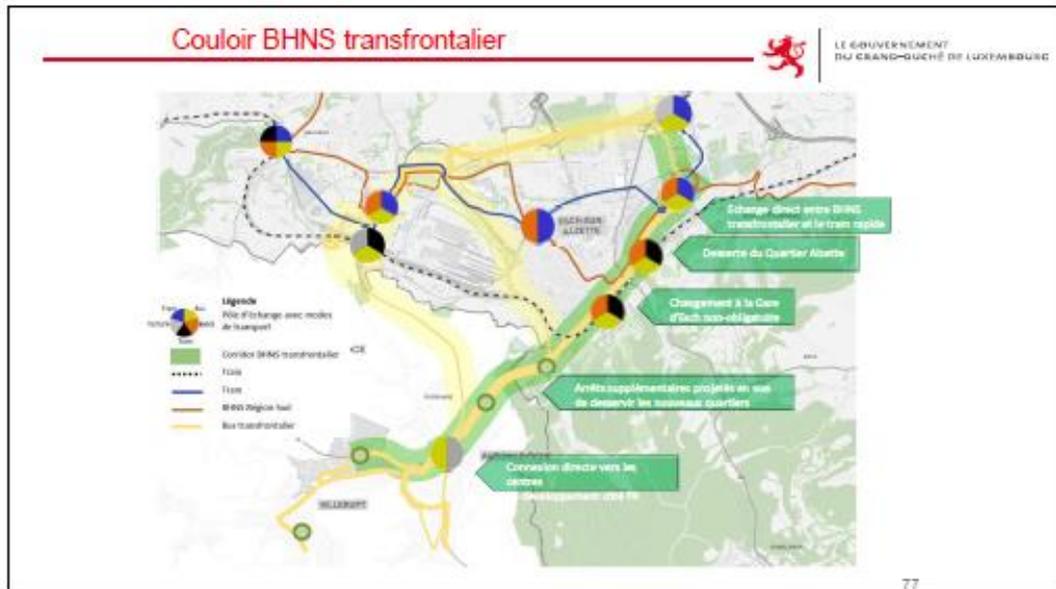
Paris – 15 février 2023

Ministère de la Mobilité et des
Travaux publics
Département de la mobilité et des
transports
Planification de la mobilité

Julien Schiebel, PhD – Employé de l'Etat

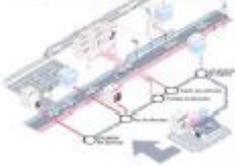




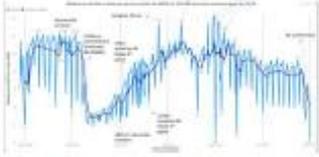


Les outils de la planification : innovations

L'Observatoire Digital de la Mobilité



Les données de téléphonie mobile
Année 2020



Zoom sur un outil collaboratif transfrontalier
Projet MMUST : une première en Europe
Modèle de déplacements transfrontalier entre 3 pays (extension Allemagne en discussion)



Flux transfrontaliers et écrans



79



Le traitement de la mobilité dans plusieurs espaces frontaliers

 **David ASSEO**



JURA CH RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA SERVICE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

**Delémont (CH) - Belfort (F):
Dos à dos ou face à face ?**
David Asséo, Délégué aux transports, Canton du Jura (CH)

Séminaire Mobilité sans frontière

Espaces frontaliers, entre attractivité et interdépendance : quel rôle de la mobilité et quelle prise en compte par les politiques publiques?

Paris, 15 février 2023



JURA CH RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA SERVICE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

Canton du Jura et le pôle métropolitain du Nord Franche-Comté

Total ~400'000 hab.

La partie française est plus peuplée que la partie suisse

Forte présence industrielle des deux côtés de la frontière:

- Automobile et industrie ferroviaire du côté français
- Micromécanique et horlogerie en Suisse

Une longue tradition de coopération transfrontalière



JURA CH RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA SERVICE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

Le canton du Jura

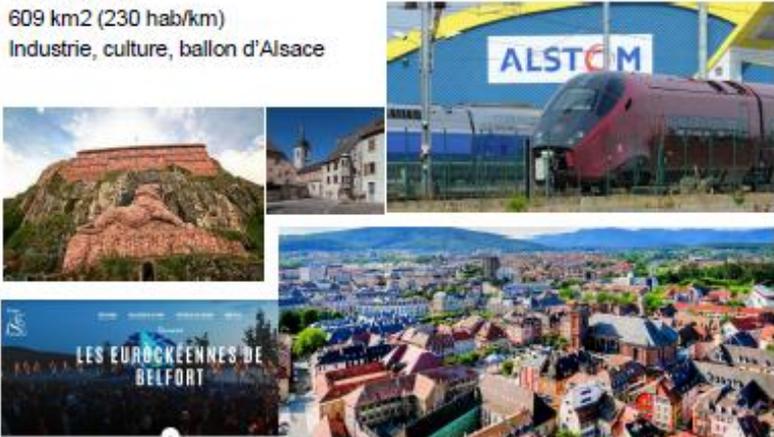
73'800 hab, 35'000 emplois dont **10'000 frontaliers français**
840 km² (88 hab/km)



JURA CH RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA SERVICE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

Le Territoire de Belfort

140'000 hab,
609 km² (230 hab/km)
Industrie, culture, ballon d'Alsace



JURA CH RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA SERVICE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

La ligne (Bienne)-Delémont-Delle-Belfort

- + Côté Suisse: Delémont à Delle, 40 km;
Une ligne qui a été modernisée régulièrement
- F Côté France: Delle à Belfort, 22 km;
Une ligne qui était fermée depuis 1992

Réouverture de la ligne en F en déc. 2018

Mais...

Difficultés à établir un horaire transfrontalier attractif et une exploitation rationnelle et coordonnée



JURA CH RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA SERVICE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

Deux conceptions très différentes

Côté suisse +

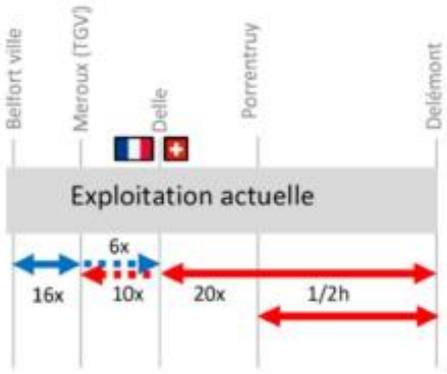
- Cadence élevée (un train chaque 30')
- Horaires réguliers et continus
- Coordination étroite avec les bus

Horaires → lisibles et attractifs

Côté français F

- Cadence basse (chaque 60' au mieux)
- Horaires irréguliers, trous dans l'offre
- Pas de → coordination avec les bus

Horaires pas lisibles et peu attractifs



JURA CH RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA SERVICE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

Belfort – Delle 

- 22 km, 5 haltes intermédiaires
- Pop. interm. : 10'170 hab.
- Belfort : 49'000 hab.
- Delle : 5'600 hab.

Delémont – Porrentruy 

- 28 km, 6 haltes intermédiaires
- Pop. interm. : 13'200 hab.
- Delémont : 12'700 hab.
- Porrentruy : 6'700 hab.

Comparaison n'est pas toujours raison, mais quand même !

2.5 x plus de trains du côté CH pour moins d'habitants !

Offre en Suisse régulière de tôt le matin à tard le soir, la même 7j/7 et 365j/365.

Départ	Arrivée	Changement	Départ	Arrivée	Durée
06:05	06:30		06:15	06:35	20
06:25	06:50	Mulhouse (11021)	06:35	06:55	20
07:04			07:14	07:34	20
07:24			07:34	07:54	20
07:44			07:54	08:14	20
08:04	08:27	Mulhouse (11001)	08:14	08:34	20
08:24			08:34	08:54	20
08:44	09:07	Mulhouse (11001)	08:54	09:14	20
09:04			09:14	09:34	20
09:24	09:47	Mulhouse (11001)	09:34	09:54	20
09:44			09:54	10:14	20
10:04	10:27	Mulhouse (11001)	10:14	10:34	20
10:24			10:34	10:54	20
10:44	11:07	Mulhouse (11001)	10:54	11:14	20
11:04			11:14	11:34	20
11:24	11:47	Mulhouse (11001)	11:34	11:54	20
11:44			11:54	12:14	20
12:04	12:27	Mulhouse (11001)	12:14	12:34	20
12:24			12:34	12:54	20
12:44	13:07	Mulhouse (11001)	12:54	13:14	20
13:04			13:14	13:34	20
13:24	13:47	Mulhouse (11001)	13:34	13:54	20
13:44			13:54	14:14	20
14:04	14:27	Mulhouse (11001)	14:14	14:34	20
14:24			14:34	14:54	20
14:44	15:07	Mulhouse (11001)	14:54	15:14	20
15:04			15:14	15:34	20
15:24	15:47	Mulhouse (11001)	15:34	15:54	20
15:44			15:54	16:14	20
16:04	16:27	Mulhouse (11001)	16:14	16:34	20
16:24			16:34	16:54	20
16:44	17:07	Mulhouse (11001)	16:54	17:14	20
17:04			17:14	17:34	20
17:24	17:47	Mulhouse (11001)	17:34	17:54	20
17:44			17:54	18:14	20
18:04	18:27	Mulhouse (11001)	18:14	18:34	20
18:24			18:34	18:54	20
18:44	19:07	Mulhouse (11001)	18:54	19:14	20
19:04			19:14	19:34	20
19:24	19:47	Mulhouse (11001)	19:34	19:54	20
19:44			19:54	20:14	20
20:04	20:27	Mulhouse (11001)	20:14	20:34	20
20:24			20:34	20:54	20
20:44	21:07	Mulhouse (11001)	20:54	21:14	20
21:04			21:14	21:34	20
21:24	21:47	Mulhouse (11001)	21:34	21:54	20
21:44			21:54	22:14	20
22:04	22:27	Mulhouse (11001)	22:14	22:34	20
22:24			22:34	22:54	20
22:44	23:07	Mulhouse (11001)	22:54	23:14	20
23:04			23:14	23:34	20
23:24	23:47	Mulhouse (11001)	23:34	23:54	20
23:44			23:54	00:14	20

JURA CH RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA SERVICE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

Comparaison n'est pas toujours raison, mais quand même !

Résultats:

6'500 voy/jour entre Delémont et Porrentruy 

400 voy/jour entre Belfort et Delle 

Alors, comment continuer ?

C'est l'offre qui crée la demande

Les complications génèrent des trains vides



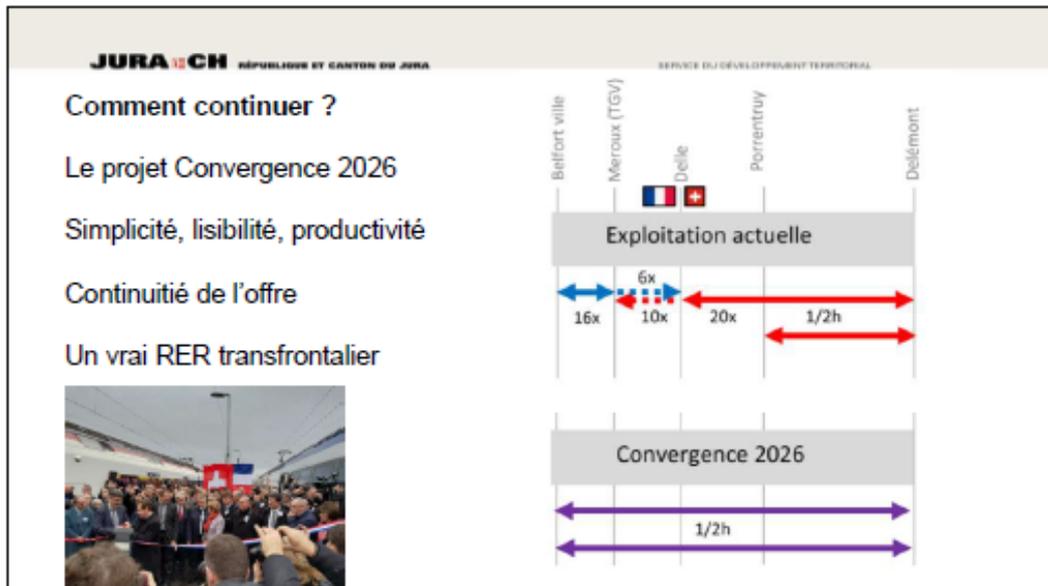


Table ronde : comment renforcer les liens entre mobilité et projets de développement équilibrés de part et d'autre dans les zones frontalières ?

Christian Dupessey
Ulrich Seewer
Pierre Cuny



Table ronde : comment renforcer les liens entre mobilité et projets de développement équilibrés de part et d'autre dans les zones frontalières ?

 **Christian Dupessey**

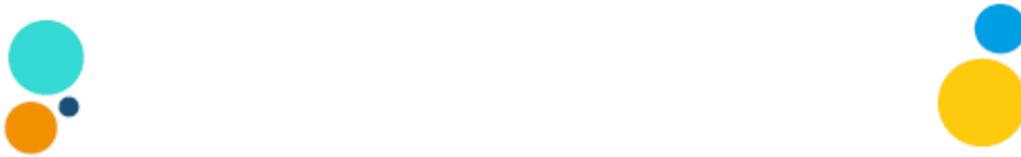


Table ronde : comment renforcer les liens entre mobilité et projets de développement équilibrés de part et d'autre dans les zones frontalières ?

 **Ulrich Seewer**



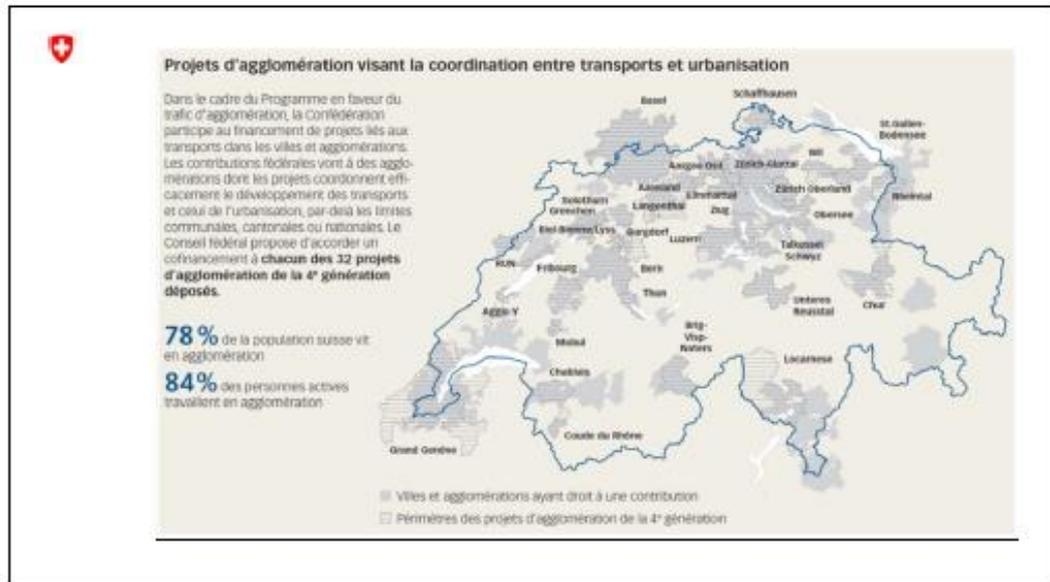


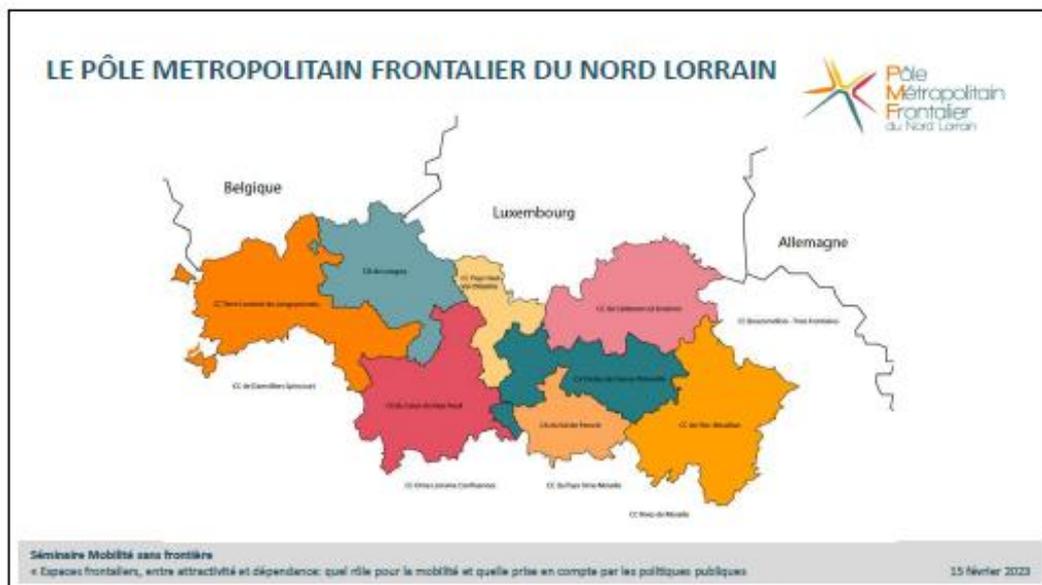
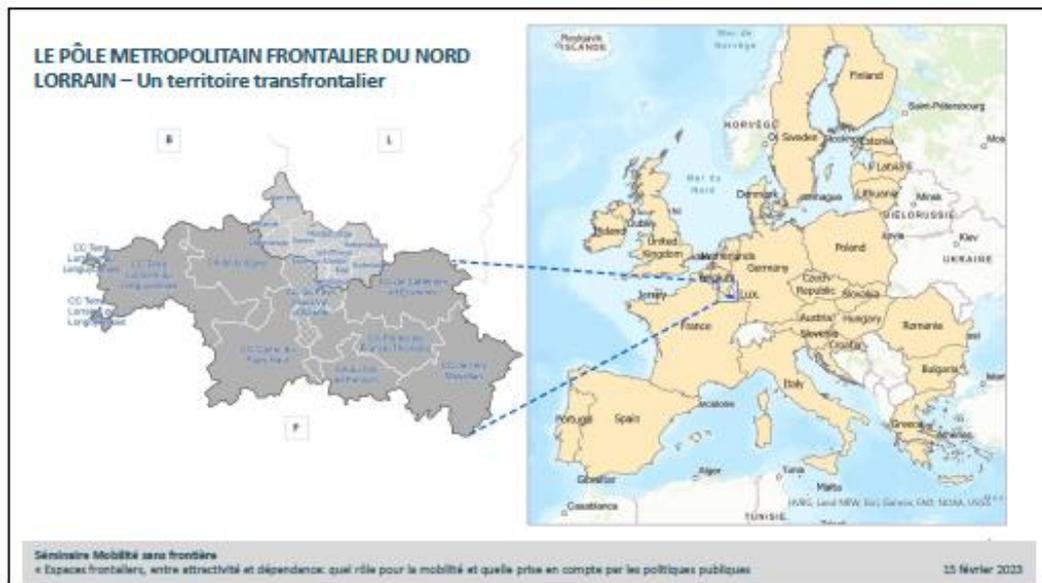





Table ronde : comment renforcer les liens entre mobilité et projets de développement équilibrés de part et d'autre dans les zones frontalières ?

 **Pierre Cuny**





LE PÔLE METROPOLITAIN FRONTALIER DU NORD LORRAIN

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION PORTES DE FRANCE - THIONVILLE

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU VAL DE FENSCH

Un renforcement du caractère métropolitain du territoire par la fusion de 2 Communautés d'agglomération

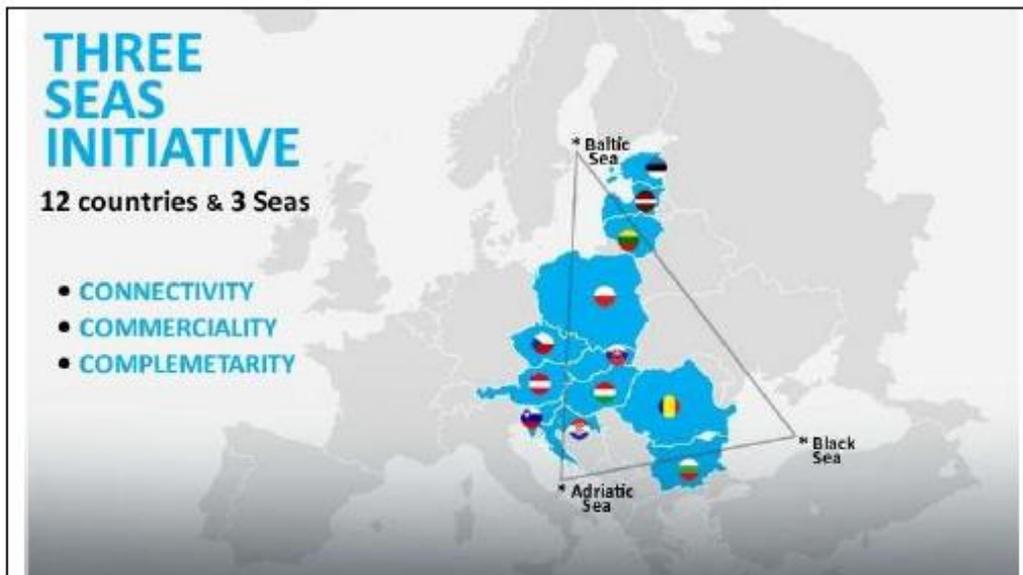
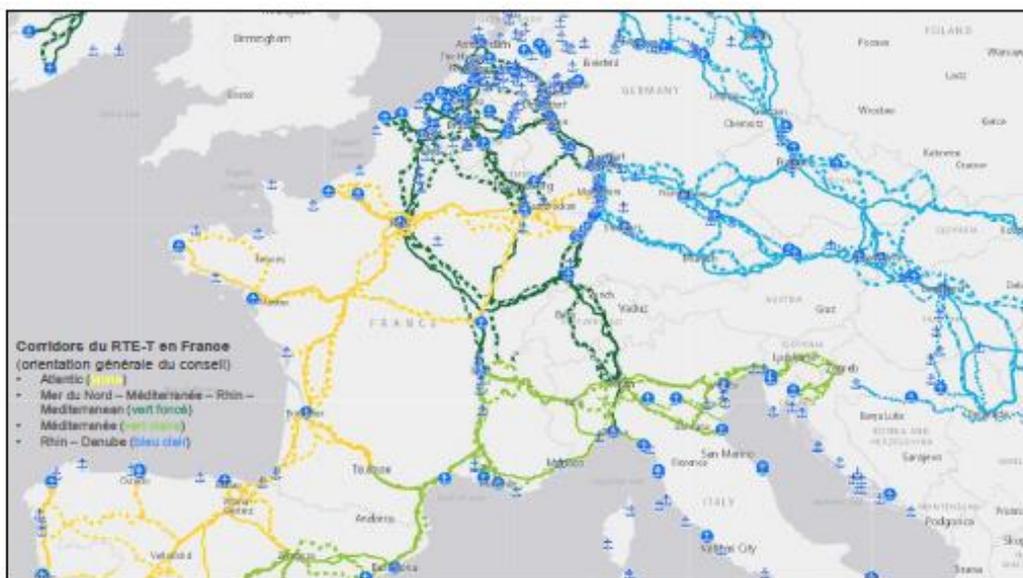
Séminaire Mobilité sans frontières
Espaces frontaliers, entre attractivité et dépendance: quel rôle pour la mobilité et quelle prise en compte par les politiques publiques

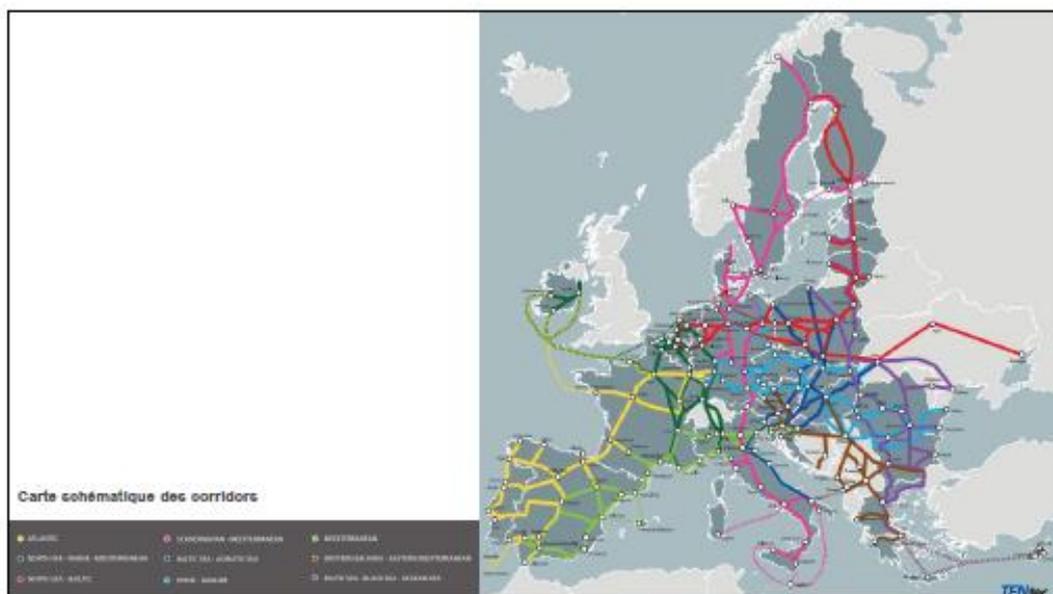
15 février 2023

Conclusion de la journée Catherine Trautmann

La France vue du point de vue transeuropéen et transfrontalier







Annexe 2. Intervention conclusive de Madame Trautmann

La politique des mobilités en Europe est à mon sens l'une des grandes politiques structurantes, menée à l'échelle de l'Union Européenne. Elle traduit en projets un droit fondamental, celui de la mobilité pour chaque européen, et au travers du réseau qu'elle dessine, le RTE-T, elle lie les pays, les régions, les peuples et leurs économies. Elle est un outil puissant d'intégration et d'équilibre. Pensée comme moyen essentiel de création et de développement du marché unique, fondé sur la libre circulation des biens et des personnes elle allie tous les modes et englobe les passagers et le fret.

Le grand intérêt de cette politique réside dans son processus : la méthode inclut l'élaboration des projets et des cartes ainsi que la projection temporelle de son déroulement en trois étapes. Les corridors qui forment la structure prioritaire du réseau doivent être finis en 2030, puis les connexions aux corridors en 2040, et enfin l'intégration de l'ensemble du réseau clôt le processus. Elle fixe un cadre commun, le règlement proposé par la commission, discuté par le Conseil et arbitré par le PE. Le nouveau règlement est en cours d'examen par le Parlement qui devrait l'approuver dans le second semestre. Ont été établis les 9 corridors géographiques ainsi que les 2 corridors thématiques sur le maritime et sur la technologie de signalisation ferroviaire ERTMS, qui doit unifier et rendre performants les réseaux de fret et de passagers. 11 coordinateurs ont été désignés pour animer, fédérer et faciliter les discussions avec les gouvernements et les autres partenaires, assurer un suivi de la mise en œuvre des projets, de leur financement et du respect du calendrier. Un coordinateur ne peut être en charge d'un corridor traversant son propre pays.

Les forums « multistakeholder » permettent de rassembler les partenaires : étatiques, régions, ports et terminaux, de mutualiser la connaissance et les analyses, de discuter les priorités, suivre l'établissement de la liste des projets et l'attribution des financements. Nous organisons aussi des groupes de travail sur des sujets précis et nous avons produit dans la précédente période des notes stratégiques pour mieux définir les nœuds urbains, recourir plus efficacement au numérique ou encore développer l'intermodalité. Le règlement en cours de discussion a permis d'intégrer nos travaux et recommandations que nous débattons dans nos séminaires. On rêve d'une telle méthode au plan national...

Une particularité de cette politique des RTE-T est la priorité donnée aux territoires transfrontaliers avec une prime pour la sélection des projets qui permettent de résoudre les goulets d'étranglement ou de résorber les maillons manquants du réseau. C'est en cela que cette politique est en même temps transétatique et transfrontalière. Cette priorité qui consiste à considérer les espaces transfrontaliers comme des points essentiels d'interconnexion, et non comme des bords ou des marches de moindre intérêt, doit accélérer l'unification du réseau et sa continuité sur le plan de l'infrastructure, des technologies standardisées, des normes de sécurité et de qualité, pour garantir la meilleure performance des services offerts dans tous les pays. Le droit à la mobilité doit se traduire par un même niveau d'accessibilité sur tout le territoire européen, en particulier donc dans les territoires transfrontaliers. Nous en sommes loin, tant les États continuent de concevoir leur réseau national à partir de la desserte de la capitale et non à partir des points de connexion avec les pays et territoires voisins, donc des connexions de leur réseau national de transports avec l'europpéen. Les arguments sont souvent la faible population ou les protections environnementales. Il est vrai que les zones frontalières ont souvent été des glacis préservés et sont devenues de belles étendues Natura 2000 !

J'ai choisi de vous montrer tout d'abord cette carte qui suscite de ma part plusieurs commentaires.

Tout d'abord vous constaterez que les corridors fonctionnent comme des réseaux organiques vitaux. Ils commencent ou se terminent par des ports maritimes ou fluviaux qui sont en quelque sorte les « pompes » d'entrée et de sortie. Ce sont les mers et l'océan qui délimitent le réseau européen, d'où l'importance primordiale des

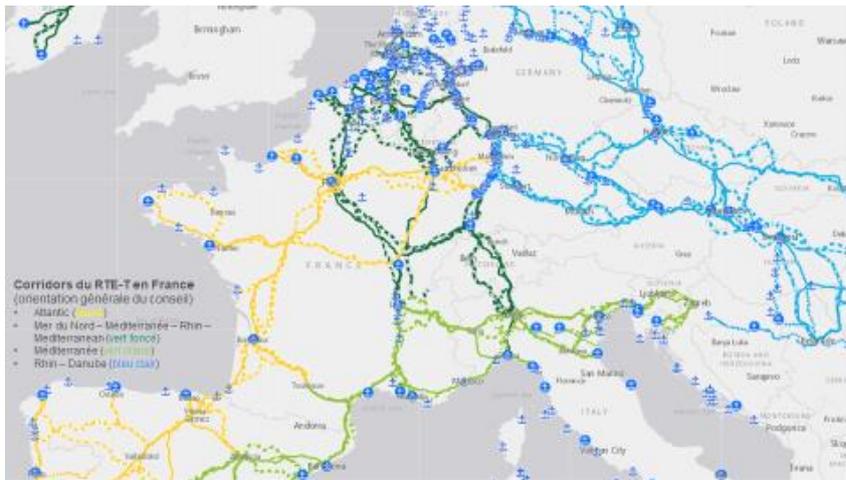


ports. L'articulation des ports maritimes à leur hinterland par les ports intérieurs ou les terminaux bi ou trimodaux constituent l'un des objectifs que nous poursuivons, ainsi que la connexion des hinterlands entre eux pour favoriser la continuité des transports. Vous voyez sur cette carte que si quelques améliorations ont été apportées depuis la précédente grâce aux transversales au centre et au sud de la France, on voit que notre pays ne comprend pas vraiment le caractère organique et dynamique du RTE-T et n'a pas procédé à un véritable maillage du territoire. La connexion à l'Espagne a été un véritable casse-tête, certes la Bretagne est aujourd'hui mieux reliée mais si on regarde la côte atlantique et le centre de la France on voit qu'il y a encore beaucoup d'efforts à faire notamment pour que les régions françaises soient connectées correctement au réseau prioritaire.

Pire, a été abandonné le maillage fluvial Saône-Rhin et Moselle-Rhin par simple retrait de ce projet des propositions nationales. La Commission ne pouvant imposer un choix à un EM, elle n'a pu réintroduire ce maillage, ne serait-ce que pour préserver l'avenir. On aura donc le Seine-Escaut sans le point d'équilibre par la connexion au Rhin qui continue de constituer l'un des axes fluviaux majeurs auxquels beaucoup de pays rêveraient d'être connectés puisqu'il accueille 75% des marchandises transportées en Europe ! Le deuxième problème, mais qui a été évité celui-là, a été la volonté d'abandonner le rattachement de notre réseau national au corridor Rhin-Main-Danube qui commence ou se termine à Strasbourg ! L'argument à l'appui de cette position française a été que ce corridor ne servait à rien puisqu'il était une impasse... Cela doit vous rappeler la problématique de ce fleuve frontière. Vous comprendrez en voyant la carte complète des corridors combien il est stratégique d'être juste connecté à toute l'Europe centrale par le fleuve et par le fer...

Notre pays a certes perdu la bataille de la concurrence des ports maritimes, avec Anvers et Rotterdam, mais il y a un temps où la compétition (compétition et coopération) est indispensable et où le raccordement au Rhin est une opportunité. La dernière carte sur les coopérations transnationales le montrera clairement. Haropa l'a compris qui a signé un accord de coopération avec Strasbourg, de même que le Port de Marseille. Sans doute eux ne nous voient pas en impasse ! Vous voyez également l'illustration du collier de perles, selon mon expression, que sont les 9 ports rhénans depuis Bâle jusqu'à Mannheim qui se sont engagés dans une coopération renforcée illustrant le bénéfice du corridor Rhin-Alpes l'Upper Rhine Ports pendant que l'Alliance Interrégionale se constituait en 2015 en Groupement Européen de Coopération Transfrontalière pour renforcer la coopération dans tout le corridor. De telles alliances se créent ici et là dans l'UE.

Cette carte présente aussi les liaisons ferroviaires ainsi que l'intégration prévue par le nouveau règlement des corridors de fret ferroviaire dans les corridors actuels qui deviennent des corridors de transport avec le même coordinateur.



Vous constatez comment le corridor Atlantique connecte ports maritimes et intérieurs par le rail. Le nouveau corridor Mer du Nord-Rhin-Méditerranée joint deux corridors antérieurs Mer du Nord –Méditerranée et Rhin-Alpes, en conséquence du Brexit. Strasbourg est le seul nœud urbain français connecté à trois corridors et l’un des rares à l’être dans l’UE.

L’annexe du Règlement soumis à débat liste de manière plus détaillée les villes, ports, ou aires urbaines française qui soutiennent le réseau prioritaire et global. Avec le double effet de l’importance stratégique accordée aux interconnexions dans le nouveau règlement et l’intégration des corridors de fret ferroviaire, le nombre de « nœuds » reconnus s’est accru par rapport à la situation présente. Cette liste évoque 42 nœuds urbains, 8 aéroports centraux, 10 ports maritimes et 12 ports intérieurs centraux ainsi que 12 terminaux rail-route.

Cette carte n’est pas une carte de la Commission Européenne. Elle a été présentée à l’occasion d’une conférence de lancement de cette initiative au mois de janvier à Varsovie.

Mais elle vous permet de constater par différence comment un pays comme la Pologne conscient de sa position centrale en Europe peut faire une proposition d’alliance stratégique, fortement suggérée par la guerre en Ukraine et la nécessité de solidarité pour l’acheminement du fret vers et depuis ce pays, et entraîné aussi par le basculement du trafic vers le nord et vers le sud-ouest. D’où le besoin d’être reliés à la Mer Noire et la Méditerranée par l’Adriatique.

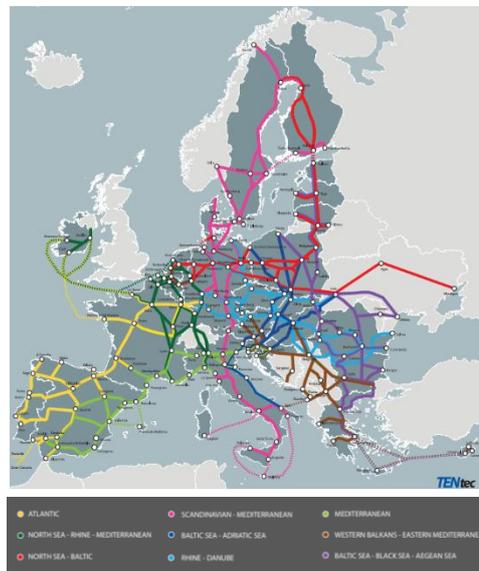


Cette carte ne recoupe que partiellement le RTE-T et ne représente qu’une vision. Son intérêt est cependant la dimension transnationale et l’association des 11 pays voisins de la Pologne invités à partager cette vision. Les français présents comme moi à la conférence qui présentait cette initiative se demandaient quel pays en Europe à lui seul connectait 3 mers ? La France bien sûr ! Mais à part la traduction de cet atout dans le dessin des corridors que je viens de vous présenter, il nous est apparu que manquait la vision stratégique qui resitue la France, non pas en périphérie comme elle risque de l’être de plus en plus avec la sortie de la Grande Bretagne de l’UE et le déplacement géostratégique du centre de l’Europe, mais comme un pays essentiel de lien entre trois mers et en interconnexion forte avec ses voisins. Cela nous oblige à nous regarder différemment aujourd’hui, non comme un pays fini dans son hexagone mais riche de ses interconnexions et de ses territoires transfrontaliers. Les territoires transfrontaliers étirent le territoire national, ils ne le rétrécissent pas !

Il est fondamental que notre pays soit capable de s'adapter à la nouvelle donne des échanges et des mobilités qui sont redessinées par les changements géostratégiques.

Après avoir présenté les corridors en France il est temps de regarder la « big picture ».

Un coup d'œil d'ensemble permet de constater d'emblée deux caractéristiques évoquées précédemment, la densification du maillage qui traduit la logique d'intégration des territoires avec une multiplication des interconnexions ainsi que les extensions du réseau. Apparaît une autre caractéristique, ce sont les pays en blanc dont l'un n'est plus connecté au RTE-T le Royaume-Uni, y compris l'Écosse qui aurait bien voulu le rester, et les autres qui sont en blanc mais connectés : la Suisse par Bâle, la Norvège par Oslo et les Balkans. L'enclave de Kaliningrad est un cas à part, desservie par une ligne ferroviaire à écartement russe qui traverse la Lituanie. Ces pays ont des coopérations avec l'UE, voire une perspective d'adhésion. Comparée au centre de l'Europe, comme nous le relevions précédemment, la France est l'un des pays où le réseau est le moins densifié.



S'ajoute une autre nouvelle caractéristique, c'est le dessin précis en zone maritime des corridors desservant l'Irlande où vous voyez le compromis qui a été trouvé à la suite des protestations de la France devant la volonté de l'Irlande d'être connectée aux ports de la Mer du Nord Anvers et Rotterdam. Le compromis est la connexion à deux corridors, Atlantique avec le Havre et Nantes et le Mer du Nord-Rhin-Méditerranée avec les deux ports déjà cités. La même démarche a été suivie concernant la connexion des Iles, Sardaigne, Sicile et Chypre et au Nord entre la Suède et la Finlande.

Je vous invite à présent à prendre la mesure des changements du réseau que la situation géostratégique nous a imposés en suivant le corridor dont j'ai la charge : le Mer du Nord –Mer Baltique en rouge. A l'ouest, vous voyez que ce corridor fait une boucle qui se superpose au corridor Mer du Nord-Rhin-Méditerranée. Il connecte donc ce grand corridor Nord-Sud, le plus mature de tous, qui dessert la France vers Marseille et l'Italie vers Gênes, à la Baltique et au-delà. Son extension vers le bout du golfe de Bothnie et l'Arctique par sa connexion au corridor Scandinavie –Méditerranée (en rose) vers Narvik était déjà prévue mais la guerre en Ukraine et les sanctions contre la Russie rendent encore plus essentiel l'accès aux mines d'acier et de métaux rares de cette région. Il est intéressant pour notre sujet de savoir qu'un pays, la Finlande, souhaitait ce prolongement et cette connexion à la Suède, mais la Suède ne le voulait pas, bloquant un temps le processus. C'est grâce aux régions et à leur coopération transfrontalière que nous avons pu avec mon Collègue Pat Cox emporter la décision. Dans cette région baltique se sont développées parmi les coopérations les plus intenses et fructueuses elles vont jusqu'à englober Berlin et le Brandebourg. L'origine provient de la volonté des pays limitrophes de sauver la Mer Baltique en la dépolluant et la protégeant. Cette coopération est une formidable dynamique qui me permet de parler de la boucle maritime de mon corridor aux côtés de la boucle terrestre. Vous mesurez aussi l'impact pour notre sujet de la volonté d'adhésion de la Suède et la Finlande à l'OTAN.

Le projet le plus emblématique de ce corridor est le Rail Baltica, train à grande vitesse connectant les trois baltes à la Pologne et la Finlande. Il est conçu comme un projet unique transfrontalier et transnational, et il connecte les Pays baltes au réseau européen. Il bénéficiera d'un triple usage, passagers, fret et militaire. Certains regrettent qu'il n'ait pas été réalisé plus tôt mais connaissant bien

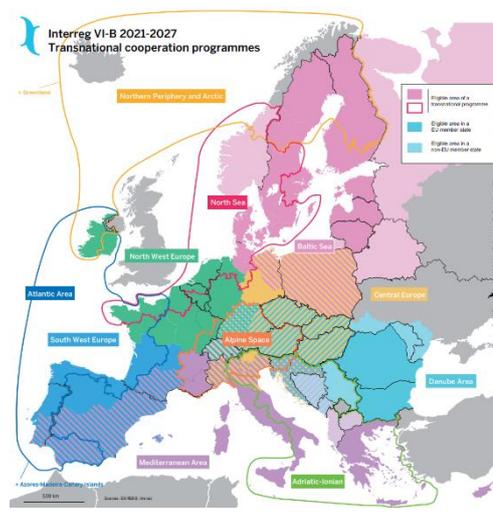
l'historique qui remonte à la fin des années 90 au moment où les trois baltes ont acquis leur indépendance, je peux dire que ce projet affrontait des vents contraires. Aujourd'hui, comme je le dis souvent, de priorité il est devenu une nécessité. Mais si le soutien politique n'a jamais été aussi fort, le contexte renvoie les trois états à la défense de leurs intérêts nationaux. On peut le comprendre quand on voit que toute coopération avec la Biélorussie et la Russie est exclue et que la frontière avec ces deux pays est redevenue un mur. C'est l'expression employée par les finlandais qui avaient développé des projets transfrontaliers, qui sont aujourd'hui suspendus en attendant de jours meilleurs.

La mémoire de la Guerre d'hiver est revenue chez les finlandais et la crainte d'être les prochains après l'Ukraine taraude les populations limitrophes. L'expérience des « solidarity lanes » et la volonté de permettre à l'Ukraine d'être à l'avenir arrimée au reste de l'Europe passe par les corridors. Le premier, le Rhin Danube va jusqu'à Lviv où il rencontre le nouveau corridor Baltic-Black-Aegean seas qui rejoint Odessa. Mon corridor rencontre les deux autres à Lviv et continue jusqu'à Kiev et Marioupol. La modification des corridors et leur extension confère ainsi à la politique du RTE-T un rôle géostratégique renforcé tant il est vrai que l'Europe s'est construite pour faire progresser la paix et la démocratie et non dans un but défensif.

Cette carte montre que le réseau des infrastructures à la fois suit et précède l'évolution de l'Europe, qui se définit ici plus par un réseau et des connexions que par des frontières. C'est la raison pour laquelle la France doit se voir et penser son rôle européen différemment. Elle doit devenir à l'ouest de notre continent un pôle d'attractivité solidement ancré dans l'espace partagé avec ses voisins et un espace d'interconnexions, car elle est en effet l'un des états qui dispose du plus grand nombre d'espaces frontaliers et transfrontaliers. Mais cela suppose de regarder notre pays depuis les pays d'à côté et depuis l'UE toute entière. Prenons par comparaison la coopération transfrontalière entre Helsinki et Tallinn, sa valeur stratégique saute aux yeux quand il s'agit de deux capitales ! Cela suppose aussi que le débat national sur la politique des transports ne fasse pas ...l'impasse sur le RTE-T mais l'intègre.

Pour finir, j'ai choisi la carte des coopérations transnationales du programme Interreg VI B car c'est celle qui recoupe le mieux la carte des corridors que je viens de commenter.

J'aurais pu choisir une carte qui présente les coopérations des régions frontalières définies strictement ou celle qui démontre que les régions françaises sont toutes transfrontalières sauf deux, l'Île de France et la région Centre Val de Loire. Cette carte-ci date d'avant la guerre en Ukraine et elle comprend les zones limitrophes de la Russie, la Biélorussie alors que l'Ukraine est en grande partie hors de ce schéma, sauf la zone danubienne. La Suisse est intégrée dans la zone alpine et centrale, Les Balkans et la Norvège sont également concernés, mais le Royaume Uni évidemment en est exclu. Ces grandes zones géographiques dont beaucoup se superposent montrent aussi à quel point l'intégration européenne passe par la dynamique de coopération. La France se retrouvant dans trois zones éligibles son rôle d'interface transfrontalière apparaît une fois encore au nord-ouest de l'Europe, au sud-ouest et en bordure méditerranéenne. Pour ma part je travaille dans la zone verte la plus peuplée et la plus prospère en passant par l'ocre de l'Europe centrale confrontée à toutes les transitions et je remonte dans le rose, dans les contrées les plus vastes et les moins denses en population mais qui seront déterminantes pour notre avenir environnemental, économique et industriel. J'ai



donc décidé de mobiliser les régions engagées dans des coopérations existantes ou non pour opérer un lien interne économique et social au corridor, car je suis persuadée qu'elles peuvent consolider et développer son rôle d'accélérateur de transition écologique et énergétique.

Je suis aussi allée plaider auprès du Comité des Régions pour une plus forte articulation entre la DG Move, les coordinateurs et cette instance représentative car nous constatons que si nous voulons progresser en programmes et en financements, nous devons mieux nous épauler, même si ce sont les États qui sont nos principaux interlocuteurs. En effet ils ne sont pas toujours prêts à associer les régions sauf dans certains cas comme on va le voir. Mon exposé démontre assez le caractère stratégique des deux politiques régionale et des mobilités. J'ai vérifié ce que représentait en montants financiers le programme Interreg assez fréquemment sollicité pour des projets de mobilité, et le MIE, principale source de financement du RTE-T. Ce sont 8 MM d'euros pour le premier, et 26MM d'euros pour le second sur un budget total de l'UE de 1074,3MM d'euros ! Autrement dit il s'agit de politiques stratégiques trop peu financées...Pourtant les espaces transfrontaliers européens avec la Suisse et la Norvège concentrent 42% de la population européenne et 43% du PIB. Donc si l'on veut réussir le marché unique, opérer la transition du zéro carbone dans les transports tout en connectant nos régions et nos aires urbaines et rurales, il faut renouveler notre approche des deux sujets.

J'ai proposé à la Commission de réformer les études d'impact qui sont exigées pour valider nos projets de transport car elles correspondent à une définition des coûts/bénéfices trop restreinte et datée d'avant les crises. Ces analyses déterminantes pour la sélection des projets n'intègrent pas suffisamment la dimension sociale, environnementale et régionale. Forte de ces considérations je me suis rapprochée du ministère des transports finlandais qui avance sur la mise au point d'une méthode plus large que les critères habituels d'analyse des investissements de transport (coût, services, temps gagné, fiabilité ...) en y intégrant les changements d'usage des terrains, le marché foncier et immobilier, le marché du travail et l'accès à l'emploi, les charges et impôts. Ce modèle prend en compte les différentes échelles et inclut aussi la région où le projet est implanté et les régions voisines car un développement positif pour l'une peut entraîner un déplacement de richesse et une perte de dynamisme pour l'autre. La région d'Helsinki a été appelée à utiliser cette méthode et d'autres villes ou régions vont également le faire. Le Danemark, la Suède et la Norvège mettent au point également un nouveau modèle. Je pense que de telles démarches pourraient être de nature à mieux prendre en compte les régions transfrontalières et les projets de transport qui s'y trouvent.

Pour terminer je me référerai à Antoine Beyer, professeur des universités à Cergy-Pontoise et éminent connaisseur du réseau européen qui résume bien dans un article de *Geoconfluences de l'ENS de Lyon* (10/9/2020), l'enjeu d'aborder les systèmes de transport européen par leur territorialité.

Il s'agit « de voir comment la diversité territoriale et la question centrale de la souveraineté politique et de sa distribution refont surface dans la structuration même des corridors de transport paneuropéens. Quelles sont les discontinuités à abolir ? Comment les surmonter ? Ces discontinuités relèvent de champs divers avec leurs géographies...Elles mettent en jeu la difficile articulation des échelles entre le dessein européen de porter la réalisation du réseau structurant et les priorités des EM soumis à des réalités plus nationales voire locales ainsi qu'aux inévitables contraintes financières ».

Vous comprendrez ainsi la complexité de la tâche des coordinateurs auxquels les État-Membres ont refusé dans le nouveau règlement que leur plan de travail et l'agenda correspondant puissent après discussion sur le contenu et accord, être la référence commune pour la réalisation des corridors. Je ne désespère pas qu'un jour et avant 2050 si possible, nous parvenions à concilier territoires et mobilités dans le cadre d'une souveraineté européenne partagée, comme nous partageons déjà notre espace !



Site internet de l'IGEDD :
« Les rapports de l'inspection »