

# les cahiers

## 3 Les agglomérations transfrontalières

de la mot



Mission  
Opérationnelle  
transfrontalière

# Sommaire

- 3** EDITORIAL
- 4** L'EMERGENCE DES AGGLOMERATIONS TRANSFRONTALIERES : UNE DYNAMIQUE FORTE
- 7** CARTE DES AGGLOMERATIONS TRANSFRONTALIERES ENTRE LA FRANCE ET SES PAYS VOISINS
- 8** ENJEUX ET PROBLEMES SPECIFIQUES DES AGGLOMERATIONS TRANSFRONTALIERES
- 11** LES OUTILS DE PLANIFICATION FRANÇAIS ET ETRANGERS AU SERVICE DES PROJETS D'AGGLOMERATIONS TRANSFRONTALIERES
- 12** QUELS ELEMENTS DE METHODOLOGIE POUR L'ELABORATION D'UN PROJET D'AGGLOMERATION TRANSFRONTALIERE ?
- 14** EXPERIENCES DE TERRAIN
  - LA METROPOLE LILLOISE FRANCO-BELGE
  - LE PED DE LONGWY
  - L'ESPACE FRANCO-VALDO-GENEVOIS
  - L'EUROCITE BASQUE
  - L'EURODISTRICT STRASBOURG-ORTENAU
- 19** LES AGGLOMERATIONS TRANSFRONTALIERES SUR LE SITE INTERNET DE LA MOT

Ce cahier reprend et actualise le travail mené par la MOT depuis 1999 sur les agglomérations transfrontalières, décliné sous la forme de nombreux séminaires de recherche-action, de plusieurs études consacrées aux projets d'agglomération de Saint-Louis (février 2000) ou de Lille-Métropole (juin 2000) ou d'une réflexion plus générale sur la méthode d'élaboration des projet d'agglomération (étude pour la DAEI du Ministère de l'Equipement, juin 2000, étude pour la DIV, septembre 2000), dont les textes sont disponibles sur notre site internet [www.espaces-transfrontaliers.org](http://www.espaces-transfrontaliers.org) depuis sa mise en service. Les cartes consacrées à cette problématique et présentes au sein de l'*Atlas de la coopération transfrontalière* sont également en ligne.

Directeur de Publication : Jacques HOUBART

Rédaction : Olivier DENERT

Conception-réalisation : Créatio

Août 2003



# Vers l'intercommunalité transfrontalière



**J'**ai souhaité que ce cahier thématique soit réalisé sur les agglomérations transfrontalières pour vous informer sur leur degré d'avancement et favoriser ainsi leurs perspectives de développement.

*Il aborde les grandes caractéristiques de ces agglomérations pas comme les autres, et la façon dont elles s'engagent dans de véritables projets de territoire, pionniers en Europe.*

*L'enjeu principal de ces agglomérations est de bâtir une communauté de destin entre habitants qui partagent un même territoire, un même bassin de vie, une même culture. Il s'agit essentiellement de se donner les moyens de répondre par la création de services publics d'intérêt général à leurs besoins les plus immédiats.*

*La bonne réponse se situe dans l'organisation d'une intercommunalité transfrontalière de proximité qui permette, à des partenaires de pays et de droits différents, d'avoir un mode de gouvernance adapté. Il est important de pouvoir définir ensemble des stratégies, des plans d'actions et d'avoir la capacité de réaliser des projets d'aménagements et d'équipements communs sur un même territoire, susceptibles d'encourager la mobilisation et les initiatives des acteurs économiques et sociaux.*

*Aujourd'hui, je constate encore un décalage important entre cette volonté politique qui émerge partout sur nos frontières et les outils juridiques et financiers à notre disposition.*

*C'est pourquoi j'envisage, avec l'appui de la Mission Opérationnelle Transfrontalière, d'engager dès maintenant une réflexion approfondie sur la création d'un grand district européen sur Lille Métropole, pour contribuer à faire avancer l'intercommunalité transfrontalière sur l'ensemble de nos frontières. ●*

Pierre MAUROY  
Président de la Mission  
Opérationnelle Transfrontalière

# L'émergence des agglomérations transfront

Si les agglomérations transfrontalières entre la France et ses pays voisins se caractérisent par leur extrême diversité, fondée sur leur forte spécificité géographique, le développement de leur projet de territoire transfrontalier résulte toujours d'une volonté politique qui s'exerce sur la base d'une dynamique de projets.

## Le résultat de l'histoire et de la géographie

Les agglomérations transfrontalières, comme tous les espaces urbains, sont le fruit de l'histoire et de la géographie. Celles que partage la France avec ses voisins sont toutes situées dans des secteurs de plaine littorale ou fluviale, où la frontière n'est que rarement matérialisée physiquement (à l'exception du Rhin). A contrario, les espaces alpin, jurassien et pyrénéen sont des territoires dépourvus d'agglomération transfrontalière.

Ce rôle de la géographie explique la plus grande densité de ces agglomérations sur les frontières du nord et de l'est de la France, véritables frontières creuses, ayant permis l'imbrication historique et culturelle transfrontalière la plus forte.

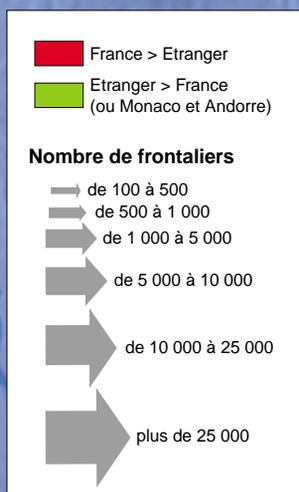
D'un point de vue historique, la constitution d'agglomérations sur les frontières françaises est un témoignage de la construction du territoire français avec ses modifications de frontières successives.

### L'EFFET FRONTIERE

Ces agglomérations transfrontalières témoignent également des dynamiques économiques contemporaines à l'œuvre, résultant d'un certain "effet frontière" : différentiels de législations, de coût de main d'œuvre, de l'immobilier etc. qui stimulent la croissance économique et permettent aux entreprises de tirer profit de ces différences. Cette dynamique locale, qui profite essentiellement au secteur privé de l'économie, est d'autant plus paradoxale qu'elle se développe en dépit des obstacles administratifs qui viennent entraver les politiques publiques locales.

Ce facteur d'expansion économique, relativement récent, explique en grande partie la forte croissance démographique (surtout le solde migratoire excédentaire) qui caractérise toute une partie des agglomérations transfrontalières : celles qui ont été façonnées depuis l'après-guerre par le

### FLUX DE TRAVAILLEURS FRONTALIERS



# talières : une dynamique forte

phénomène du travail frontalier (le plus fort phénomène géographique dynamique mesurable sur nos frontières). Ce sont principalement celles situées sur les frontières avec le Luxembourg, l'Allemagne, la Suisse et Monaco (plus de 250 000 personnes/jour sortant contre 10 000 entrant) (cf carte p 4).

Ce type de migrations constitue pour l'instant, avec le partage d'une langue commune, le principal vecteur de développement du sentiment d'appartenance à une collectivité qui dépasse le strict cadre communal. Le développement des agglomérations transfrontalières a été pendant longtemps le fruit de la nécessité et des opportunités, sans qu'aucun cadre politique national ne vienne imposer des règles spécifiques adaptées aux relations transfrontalières locales.

Jusque dans les années 1980, la coopération relative à l'existence des agglomérations transfrontalières est restée informelle dans la plupart des cas, s'accommodant des différents cadres juridiques strictement nationaux.

La structuration et l'organisation de la coopération urbaine transfrontalière de proximité est donc un phénomène très récent.

## Une démarche plus contemporaine

La coopération transfrontalière urbaine de proximité s'est développée à des rythmes très différents selon les frontières et les régions. Il est souvent difficile d'en détecter l'origine précise, tant elle prend ses racines dans la coopération institutionnelle à travers un grand nombre de projets, dont les supports ont été le plus souvent urbains. Accélérée grâce au programme Interreg il y a une dizaine d'années, elle s'individualise et devient progressivement plus autonome pour devenir une composante spécifique de la coopération transfrontalière de niveau régional.

Plus ou moins complexe selon la taille et les fonctions des agglomérations, selon les accords, les traités, les traditions culturelles, la communauté de langues, elle prend une forme particulière pour pratiquement chacune des agglomérations concernées. Il est donc très difficile d'en déduire un modèle applicable partout de façon uniforme. D'autant que l'on n'en est

encore qu'au début d'une coopération qui prend progressivement ses marques en s'adaptant à des configurations spatiales et juridiques très différentes.

**Les collectivités frontalières ont paré souvent au plus pressé, traitant les urgences ou les opportunités. Elles se sont engagées sur une série limitée de thèmes donnant lieu à une série limitée d'actions correspondantes.**

Quand on entre dans le détail des problématiques qui font l'objet de coopérations, tous les thèmes qui font une ville "nationale" peuvent être abordés dans un projet d'agglomération transfrontalière : transports, santé, déchets, planification... Toutefois, d'autres questions relatives au management transfrontalier sont également posées : la citoyenneté urbaine transfrontalière, les modalités de financement des actions, les problèmes de fiscalité locale, le management interculturel d'une telle agglomération, le développement local...

En outre, en regard des autres agglomérations françaises, on ne peut pas considérer que les agglomérations transfrontalières se soient engagées dans une démarche exhaustive et systématique, traitant de tout ce qui serait envisageable. Les collectivités ont paré souvent au plus pressé, traitant les urgences ou les opportunités. Elles se sont engagées sur une série limitée de thèmes donnant lieu à une série limitée d'actions correspondantes.

La coopération d'agglomération transfrontalière s'est amorcée par le ►

### Qu'est-ce qu'une agglomération transfrontalière ?

Une agglomération transfrontalière se définit moins par un concept strictement morphologique (ensemble urbain transfrontalier traversé par une frontière) que par un éventail plus ou moins large de fonctionnalités urbaines transfrontalières, doublé d'un projet politique commun sur un territoire défini.

- biais de projets ponctuels : zones d'activités, stations d'épuration, centres de tri postal, organismes de formation... Elle prend aujourd'hui la forme d'une série de projets cohérents conçus en commun, à objectifs limités, calibrés sur des moyens juridiques, humains et financiers également limités. Elle prendra de plus en plus la forme de projets globaux, intégrés.

### LA METHODE DE L'ECHEVEAU

L'historique des méthodes d'élaboration des projets d'agglomération transfrontalière, fondements d'une coopération urbaine globale et approfondie, peut se résumer en une expression : la méthode de l'écheveau. Les partenaires de la coopération sont en effet souvent entrés dans la coopération à partir d'un projet, d'une action ponctuelle destinée à résoudre un problème ou valoriser une opportunité. Puis, à partir de ce projet initial et des implications ou des relations qu'il pouvait avoir avec d'autres domaines, les acteurs ont commencé à découvrir l'étendue des possibilités de coopération pour les mettre progressivement en œuvre.

Au début des années 1990, les agglomérations les plus avancées sont passées d'une coopération transfrontalière d'aménagement de la coexistence à une coopération transfrontalière de projet. Elles ont effectué la transition entre la coopération transfrontalière mise en place dans les années 1980, et institutionnalisée au cours de la décennie suivante à une échelle nationale et régionale (traités bilatéraux, conférences régionales...), et celle qui se met en place actuellement, au plus près des attentes des habitants.

Cette nouvelle forme de coopération qui s'appuie sur la précédente, se rapproche davantage des acteurs du terrain. En France, le volet

**Au début des années 1990, les agglomérations les plus avancées sont passées d'une coopération transfrontalière d'aménagement de la coexistence à une coopération transfrontalière de projet.**

territorial des contrats de plan Etat-Région contribue depuis quelques années à consolider sa légitimité et renforcer son efficacité.

La phase actuelle s'apparente à une phase de créativité intense, où les coopérations sont de plus en plus concrètes. Mais, dans ce contexte, les acteurs sont confrontés à de nombreux écueils juridiques, culturels, économiques, fiscaux et méthodologiques, en raison même des limites de la méthode de l'écheveau. Certains projets ambitieux ont du mal à se concrétiser, mais d'autres, plus pragmatiques, se réalisent. L'innovation est lente et n'émerge que par le biais d'après négociations, autant avec les autorités centrales qu'avec les voisins étrangers.

Enfin, il est important de rappeler que l'impulsion fondamentale du lancement d'un projet commun d'agglomération transfrontalière est éminemment politique et incombe aux élus de part et d'autre de la frontière : sans volonté politique, rien n'est possible en transfrontalier. La conduite du projet exige néanmoins une grande compétence technique, une connaissance mutuelle des techniciens des pays et des systèmes nationaux concernés et enfin une bonne articulation des équipes techniques avec les élus. ■

## Typologie sommaire des agglomérations transfrontalières

### Les agglomérations transfrontalières au sens strict

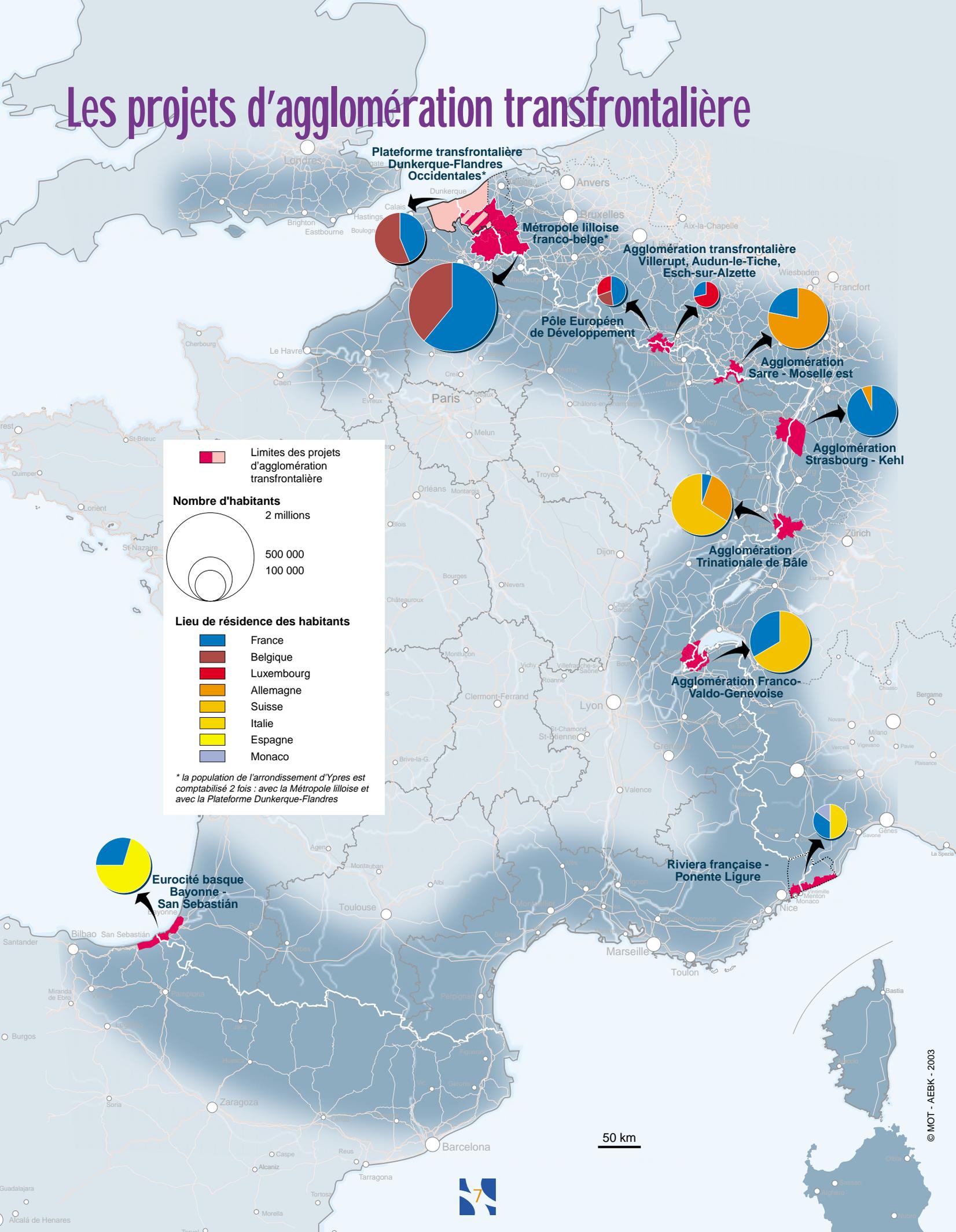
Huit répondent complètement à la définition d'agglomération transfrontalière : un ensemble d'urbanisation dense et continue, dans la plupart des cas, polycentrique avec hiérarchie des centres (un centre principal, et des centres secondaires : Sarrebrück avec Forbach et Stiring-Wendel, Strasbourg avec Kehl, Bâle avec Saint-Louis et Weil-am-Rhein, Genève avec Annemasse et le réseau urbain du pays de Gex). Ce type d'agglomération stricte mais

avec une moindre hiérarchie dans le rapport centre-périphérie concerne les agglomérations Hendaye-Irun-Fontarabie, Longwy-Athus-Rogange-Pétange, Villerupt-Audun-le-Tiche-Esch-sur-Alzette. On note la spécificité du cas lillois où la contiguïté urbaine transfrontalière n'existe que dans une zone restreinte (portion du territoire entre Tourcoing et Mouscron) et au sein d'espaces plus isolés (Comines, Wervicq, Halluin-Menen), le tout dans une conurbation beaucoup plus vaste, très polycentrique et moins hiérarchisée.

### Les réseaux urbains transfrontaliers

Sont regroupés dans cette seconde catégorie des espaces urbains transfrontaliers beaucoup plus linéaires où la continuité urbaine n'est pas complète (nombreux espaces tampons ruraux). Elle s'apparente plus à un réseau urbain avec une urbanisation souvent littorale en filament : Menton-Vintimille et leur périphérie, la conurbation basque (de Bayonne à San Sebastián, qui englobe d'ailleurs Hendaye-Irun-Fontarabie), Dunkerque – La Panne et, sur un mode fluvial, Sarrebrück-Sarreguemines.

# Les projets d'agglomération transfrontalière



**Limites des projets d'agglomération transfrontalière**

**Nombre d'habitants**

- 2 millions
- 500 000
- 100 000

**Lieu de résidence des habitants**

- France
- Belgique
- Luxembourg
- Allemagne
- Suisse
- Italie
- Espagne
- Monaco

*\* la population de l'arrondissement d'Ypres est comptabilisé 2 fois : avec la Métropole lilloise et avec la Plateforme Dunkerque-Flandres*

50 km



# Enjeux et problèmes spécifiques aux agglomérations transfrontalières

## Prendre en compte un nouvel espace vécu

Max Lerouge/LMCU

Véritables traits d'union dans la construction européenne, les agglomérations transfrontalières sont caractérisées par des enjeux multiples et considérables au regard des potentialités de développement qu'elles sous-tendent.

Les agglomérations transfrontalières constituent un espace vécu, longtemps délaissé par les politiques nationales d'aménagement du territoire.

Il apparaît urgent de répondre aux besoins méconnus de leurs populations, éloignées des centres de décision, en apportant des solutions concrètes aux difficultés pratiques spécifiques de leur vie quotidienne transfrontalière.

### ENJEUX D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) rappelle les impératifs suivants pour les sortir de leur marginalité : (article 181) "... *Soutien à ces villes et communes qui se développent en un seul et même espace économique, meilleure articulation entre les transports publics par delà les frontières, leur développement intégré, élaboration de schémas transfrontaliers d'aménagement du territoire et leur prise en compte dans les planifications nationales, plans d'occupation des sols coordonnés, coordination transfrontalière régulière de tous les projets et mesures à portée spatiale...*".

L'articulation des différents niveaux de planification entre chaque pays est une donnée essentielle afin de mener à bien un projet d'agglomération transfrontalière.

# agglomérations transfrontalières

## ENJEUX ECONOMIQUES

Les agglomérations transfrontalières sont des territoires à fort potentiel de développement économique : c'est déjà le cas dans les espaces du Rhin Supérieur, de l'agglomération genevoise, de la frontière germano-mosellane dont les potentialités actuelles de développement se situent de l'autre côté de la frontière (disponibilité de la main d'œuvre et des terrains côté français). Ces dynamiques peuvent s'étendre à d'autres sites. L'enjeu est de faire de la frontière une ressource et non plus un handicap. Il s'agit également de réaliser des économies d'échelles en misant sur la complémentarité et en évitant de réaliser les mêmes équipements de part et d'autre de la frontière.

## ENJEUX POLITIQUES

Ces agglomérations constituent de véritables laboratoires de la construction européenne car elles sont à la fois des lieux de convergence des politiques nationales et le creuset de la citoyenneté européenne. A l'échelle européenne, les coopérations qui s'y nouent représentent aujourd'hui l'expression d'une forme d'intégration économique, sociale, culturelle européenne en même temps qu'un renforcement des possibilités d'agir des collectivités locales en transfrontalier pour créer et gérer en commun des services d'intérêt général. Encourager la mise en place de structures de co-décision ou de management à l'échelon du territoire urbain transfrontalier, par des initiatives communautaires, l'évolution des législations et des droits nationaux, est un des enjeux majeurs de leur développement.

## Des problèmes spécifiques

**Les agglomérations transfrontalières constituent des espaces vécus originaux mais qui correspondent de plus en plus mal aux limites de l'espace administrativement géré. Les habitants y vivent dans une intercommunalité internationale officielle mais en décalage avec les règles administratives nationales.**

De nombreux problèmes perturbent la vie quotidienne des populations et gênent les porteurs de projets transfrontaliers et les élus dans leur volonté de créer une cohérence urbaine et une "communauté de destin" avec leurs voisins sur un territoire commun.

## INCONTROLABLE HAUSSE DU COUT DE L'IMMOBILIER ET DU FONCIER

Les espaces urbains transfrontaliers se caractérisent souvent par des coûts de l'immobilier et du foncier extrêmement élevés, en particulier dans les villes françaises frontalières avec l'Allemagne et la Suisse. La partie française de ces agglomérations enregistre un envol des prix immobiliers et fonciers, parmi les plus élevés de France. Ce phénomène, imputable à un effet de rattrapage des prix et à un différentiel des salaires, entraîne de nombreuses difficultés de logement pour les ménages français et de construction de logement social pour les communes françaises frontalières. Un afflux de résidents frontaliers, surtout suisses et allemands, attirés en France par ces coûts plus avantageux, pose de nombreux problèmes aux communes frontalières en raison du surcoût engendré par les besoins d'équipements collectifs supplémentaires. Ces territoires français se transforment parfois en banlieues-dortoirs sans bénéficier des emplois générés par le dynamisme économique local.

**Il convient de passer enfin d'une vision d'un développement franco-français s'arrêtant à la frontière à un projet de territoire de long terme à 360°.**

## DEGRADATION DES PAYSAGES PERIURBAINS FRONTALIERS

La pression foncière et immobilière au sein des espaces périurbains français des agglomérations transfrontalières a également pour conséquence une dégradation parfois sensible des paysages. Le manque d'harmonisation des documents d'urbanisme ou de charte de protection du paysage de part et d'autre de la frontière sont déjà responsables d'une dégradation considérable des entrées de villes et d'une standardisation avancée de paysages régionaux caractéristiques.

## SATURATION CROISSANTE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

Le phénomène majeur des flux de travailleurs frontaliers se concentre en majorité sur les corridors des agglomérations transfrontalières. Ces travailleurs frontaliers sont dans leur immense majorité des automobilistes (moins de 10 % utilisent en moyenne les transports collectifs), d'où la saturation des axes de pénétration. ▶

- Ce trafic de proximité vient parfois s'ajouter à un trafic longue distance quand les axes empruntés correspondent également aux grandes autoroutes internationales (autoroute Paris-Madrid passant dans la conurbation basque, axe franco-italien côtier passant par la Riviera franco-italienne, autoroute Lille-Bruxelles, Metz-Luxembourg).

#### SURCOUT DE LA NON AGGLOMERATION TRANSFRONTALIERE

Les services urbains constituent le principal domaine de coopération. Les coûts de la "non agglomération", c'est-à-dire de la gestion séparée des services du type assainissement, déchets, gaz, transports en commun, santé... peuvent être importants car ils conduisent systématiquement à la duplication d'équipements et à des coûts d'investissement et de fonctionnement plus élevés. Des partenariats se sont parfois développés mais on est encore loin d'une gestion totalement intégrée de ces services.

De plus, les statistiques démographiques utilisées pour le calcul des dotations aux collectivités sont nationales et prennent rarement en compte le poids de la totalité de la population des agglomérations transfrontalières dans l'attribution de subventions.

#### INCOMPATIBILITES ADMINISTRATIVES ET JURIDIQUES

La frontière, en divisant des ensembles urbains, pose de nombreux problèmes de gestion du quotidien aux habitants et aux élus (santé, scolarité, aménagement et urbanisme, logement, impôts...).

Si les entreprises et les sociétés frontalières ont progressivement réussi à franchir les frontières grâce aux différents traités européens, les droits des collectivités restent encore largement contingentés par leurs isolats nationaux respectifs.

Seul un véritable droit transfrontalier et plus largement européen permettrait de formaliser de manière satisfaisante la coopération urbaine transfrontalière. Rares sont les lois ou règlements nationaux incitant à la recherche de solutions transfrontalières permettant d'améliorer la gestion d'un service ou d'assurer un service au moindre coût. En outre, de nombreux règlements nationaux ne sont pas adaptés à des situations frontalières.

#### PROBLEME DE L'EMBOITEMENT DES COMPETENCES ENTRE COLLECTIVITES LOCALES

Le différentiel des attributions et pouvoirs entre collectivités de part et d'autre des frontières génère de nombreuses difficultés d'ordre administratif : état centralisé ou non, compétences d'état plus ou moins étendues pour certaines collectivités (notamment leur droit aux relations internationales), existence ou absence de notion de tutelle entre collectivités.

#### PROBLEME DU FINANCEMENT DE LA COOPERATION URBAINE TRANSFRONTALIERE

L'agglomération transfrontalière vit sans moyens propres ou presque. Concrètement, elle fonctionne aujourd'hui grâce à des sources de financement très ponctuelles :

- pour les études et l'organisation du dispositif partenarial, grâce à INTERREG et aux contreparties des collectivités territoriales et des états ;
  - pour ses investissements, principalement par une contribution des partenaires complétée par les financements éligibles à INTERREG.
- En outre, les collectivités ne peuvent pas organiser le retour sur investissement comme dans une agglomération non frontalière (partage de recettes fiscales).

#### PROBLEME DE L'EMBOITEMENT DES ECHELLES DE COOPERATION

Certains intérêts nationaux français sont situés de l'autre côté de la frontière. Le développement de Luxembourg, Monaco et Genève, villes francophones où siègent des organisations internationales, des banques ou des sociétés multinationales, représente un enjeu aussi important pour la France entière que pour les villes frontières françaises directement concernées. L'implication de l'Etat est à ce titre une obligation. Mais cette obligation conduit trop souvent à une marginalisation de fait des collectivités locales françaises limitrophes, parfois court-circuitées dans leurs relations de voisinage (exemple de Monaco, ville-Etat qui a tendance à privilégier le contact direct avec Paris et à négliger l'entretien de relations suivies avec les collectivités françaises frontalières pour régler les problèmes de proximité). ■



Agglomération trinationale de Bâle.

# Dimension transfrontalière dans quelques procédures de planification et de contractualisation

SITES	PROCEDURES NATIONALES DE PLANIFICATION ET DE CONTRACTUALISATION				DOCUMENTS LOCAUX DE PROJET D'AGGLOMERATION TRANSFRONTALIERE
	CONTRATS D'AGGLOMERATION (LOI VOYNET)	SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (SCOT)	PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS (PDU)	PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT (PLH)	
<b>DUNKERQUE</b>	Signature en septembre 2003. Tf* pris en compte.	SCOT de la Région Flandres Dunkerque. Périmètre arrêté le 17.10.02 sur 74 communes représentant 272 246 hab. Phase diagnostic en cours.	Arrêt du projet le 19.12.2002 à approuver avant fin 2003. Tf pris en compte.	PLH caduque (avait commencé en 1993). En cours de relance pour 2004 mais sans problématique tf habitat.	Rien de formalisé pour l'instant.
<b>METROPOLE LILLOISE</b>	Signé le 26 mai 2003. Tf pris en compte.	Schéma directeur de Lille Métropole approuvé le 6 déc. 2002. Périmètre comprenant 125 communes (1 182 026 hab.). Pas de tf.	Approbation du PDU le 23.06.2000. Tf pris en compte.	Etude lancée en juin 2003 avec volet tf même si habitat pas encore dans compétences CUDL.	Projet Grootstad : "schéma transfrontalier d'aménagement et de développement" (2001) et "Proposition de stratégie pour une métropole transfrontalière" (2002).
<b>PED DE LONGWY</b>	Contrat territorial signé en mai 2003. Tf pris en compte implicitement.	Projet de SCOT franco-français englobant tout le nord du département (54).	Pas de PDU.	2 PLH : 1 à l'échelle de la Com. de Communes d'Agglo de Longwy 1 transfrontalier en oct. 2002.	Charte d'agglomération du PED (1999). Schéma de développement (2001-2003) en cours d'achèvement.
<b>VILLERUPT-AUDUN-LE-TICHE</b>	Sans objet.	Projet de SCOT franco-français englobant tout le nord du département (54).	Pas de PDU.	Pas de PLH.	Rien pour l'instant.
<b>FORBACH-CONURBATION SARROISE</b>	Prévu à terme sur la base d'un projet d'agglo devant démarrer à l'automne 2003.	SCOT en cours d'élaboration (C. d'agglo Forbach, CC Freyding + 11 communes) ; tf sera pris en compte.	Pas de PDU mais prévu à terme. Etudes en cours.	PLH adopté nov. 2002 non transfrontalier.	Non mais projet éventuel d'Euro-district comprenant côté français le périmètre de l'Association Zukunft-Sarre-Moselle-Avenir.
<b>SARREGUEMINES</b>	Projet d'agglomération finalisé devant déboucher sur contrat début 2004 avec volet tf ; projet de pays (échelle du SCOT) devant déboucher sur contrat courant 2004 avec volet tf.	Projet de SCOT à l'échelle du Pays Bitché-Sarralbe-Sarreguemines. Arrêté du périmètre jan. 2003 sur 84 com. (100 562 hab). Prise en compte des documents d'urbanisme allemands et référence au tf.	Pas de PDU.	PLH en cours d'élaboration (à démarrer en 2004) avec actions pour traiter le pb de la pression exercée par les acquéreurs allemands.	A terme, projet éventuel d'Eurodistrict comprenant côté français le périmètre de l'Association Zukunft-Sarre-Moselle-Avenir (cf site Internet MOT).
<b>STRASBOURG-KEHL</b>	Projet à l'étude.	SCOT de la région de Strasbourg (périmètre arrêté le 30.12.98). Etudes en cours sur 141 com. (581 275 hab). Tf pris en compte avec référence au Livre blanc.	Approuvé en juillet 2000 ; dimension tf intégrée.	PLH adopté le 20.12.02 sans volet tf.	Projet d'Eurodistrict. Livre blanc Strasbourg-Ortenau à paraître avant fin 2003 (sur un territoire tf d'1 million d'hab.).
<b>SAINT-LOUIS/BALE</b>	Charte de pays à signer avant fin 2003 puis contrat de pays pour 2004. Situation tf décrite mais pas de projets tf (-> ATB).	SD cantons de Huningue et de Sierentz changé en SCOT le 15-11-02. 42 com. (67 757 hab.) ; tf intégré.	Pas de PDU.	PLH caduque ; pas de nouvelle procédure en cours.	Document "Concept de développement Agglomération Trinationale de Bâle" (oct. 2001) avec projet global et actions ponctuelles.
<b>ANNEMASSE-PAYS DE GEX-GNEVOIS HAUT SAVOYARD</b>	Sans objet.	SCOT de la CC du Genevois approuvé le 25.03.02, SD du Pays de Gex approuvé le 28.04.98. Les autres SCOT : Genevois Haut savoynard, SCOT de la CC Arve et Salève, SCOT de la CC de Cruseilles ont leurs périmètres arrêtés entre 1999 et 2001. Cohérence tf à assurer entre ces multiples petits SCOT défensifs (total hab : 177 441).	Récemment rendu obligatoire sur Annemasse compte tenu de sa position géographique : pré diagnostic.	PLH adopté été 2003 à l'échelle de la CC de l'Agglomération Annemassienne et des Voirons. Tf pris en compte (foncier) PLH adopté avant fin 2003 pour CC Pays Gex avec tf.	Livre blanc du CRFG (1992). Charte tf. (1995) fondée sur 10 projets concrets.
<b>MENTON-RIVIERA FRANCAISE</b>	Projet d'agglomération en cours d'élaboration ; volet tf prévu à terme dans contrat à signer avant fin 2003.	Définition du périmètre de SCOT en cours sur périmètre CARF + CC Roya + 2 communes. Probable porté à connaissance Italie et Monaco.	Pas de PDU pour l'instant.	Procédure en cours à approuver avant fin 2003 mais non tf.	Non.
<b>EUROCITE BASQUE</b>	Négociation en cours d'achèvement. Tf pas pris en compte. (échelle de la seule CABAB).	SCOT de l'agglomération de Bayonne et Sud Landes – périmètre non frontalier arrêté le 13.06.02 sur 21 com. (155 726 hab.). Pas de tf. SCOT du Sud Pays Basque – périmètre arrêté le 19.09.00 sur 13 com. (58 858 hab.). Pas de tf.	En cours de consultation. Pas de tf. (périmètre non frontalier).	PLH de la CABAB non tf. Etude de PLH tf au niveau du Consorcio entre Hendaye et Irun-Fontarabie qui n'a pas débouché sur une concrétisation.	Livre blanc de l'Eurocité basque (2000).

\*Tf : abréviation pour "transfrontalier".

tf pas pris en compte

tf évoqué

tf intégré

# Eléments de méthodologie pour l'élaboration

**S**i l'initiative d'un projet d'agglomération transfrontalière repose d'abord sur une volonté politique initiale forte et partagée, son élaboration puis son management relèvent d'une série d'étapes à respecter dans la mesure du possible.

La linéarité forcée de leur description ne doit pas faire supposer qu'elles doivent impérativement suivre l'ordre de leur présentation. Certaines d'entre elles, relevant de l'animation et du management de projet doivent être conduites dans un constant souci de transversalité. Le tableau page suivante illustre bien la simultanéité que peuvent revêtir plusieurs actions.

On décompose ici la démarche globale du projet d'agglomération transfrontalière en trois étapes principales :

- le diagnostic d'agglomération,
- l'élaboration du projet,
- l'engagement d'actions concrètes et la formalisation du contrat d'agglomération transfrontalière.

**Le diagnostic** - la première étape - constitue le premier acte technique d'un dispositif plus large, destiné à élaborer le projet global d'agglomération transfrontalière. Il doit débiter par une série de repérages, s'accompagnant des premiers contacts transfrontaliers entre politiques et techniciens, puis par la mise en place d'une observation fine du territoire, fondée sur une collecte des données de part et d'autre de la frontière et aboutissant à un diagnostic partagé, orienté stratégie, prenant par exemple la forme d'un Livre blanc. La référence à une carte élaborée en commun sur un territoire reconnu de part et d'autre de la frontière est une donnée essentielle. La deuxième grande étape – **l'élaboration du projet d'agglomération** en tant que tel, doit aboutir à la définition d'actions concrètes pouvant être regroupées dans une charte de l'agglomération transfrontalière.

Enfin, la définition et **l'engagement d'actions concrètes inscrites au sein d'un contrat d'agglomération transfrontalière**, constituent l'aboutissement de la démarche (même si certaines à valeur de test et d'amorce auront été initiées préalablement). Le contrat d'agglomération transfrontalière doit soutenir politiquement et financièrement la réalisation de projets, la création de structures transfrontalières et des équipes techniques indispensables pour les porter. ■

## DEGRES DE PARTENARIAT ENTRE LES ACTEURS DU PROJET D'AGGLOMERATION TRANSFRONTALIERE

0. Absence de contact  
>
1. Information  
>
2. Echanger pour se connaître  
>
3. Dialoguer pour agir de manière conjointe  
>
4. Décision commune

# du projet d'agglomération transfrontalière

## Tableau de synthèse

### LES ETAPES DU PROJET D'AGGLOMERATION

PREMIERS REPERAGES	OBSERVATION COORDONNEE DU TERRITOIRE TRANSFRONTALIER	DIAGNOSTIC D'AGGLOMERATION TRANSFRONTALIERE	LIVRE BLANC	ELABORATION DU PROJET D'AGGLO	ELABORATION DE LA CHARTE	REALISATION DES ACTIONS CONCRETES
<p>Repérage des acteurs : Qui fait quoi ? Quelles compétences des acteurs ?</p> <p>Enjeux généraux des différentes parties de l'agglomération.</p> <p>Evaluation du budget pour l'élaboration du projet d'agglomération.</p> <p>Aboutissement à un premier périmètre avec cartographie du territoire.</p>	<p>Collecte des données spatiales, statistiques et organisationnelles sur les modes quantitatif et qualitatif.</p> <p>Cartographie "Etat des lieux".</p> <p>Analyse des documents d'urbanisme.</p> <p>Repérage des projets existants.</p> <p>Enquêtes sur le terrain et production de nouvelles données.</p>	<p>Validation du ou des périmètres.</p> <p>Repérage des lieux à enjeux et des thématiques fortes, des points de conflit, des projets communs.</p> <p>Organisation du territoire (procédures de planification, outils de développement).</p> <p>Positionnement de l'agglomération transfrontalière par rapport aux différentes échelles.</p>	<p>Synthèse de l'observation et partage du diagnostic avec formalisation d'un document.</p> <p>Co-interprétation et co-analyse des éléments.</p> <p>Redéfinition du périmètre commun.</p> <p>Recherche des maîtres d'ouvrage des projets.</p> <p>Recherche des financements.</p>	<p>Définition des objectifs, de la stratégie, des moyens.</p> <p>Hierarchisation des projets (importance et chronologie). Elaboration des fiches de projets sommaires.</p> <p>Evaluation des coûts et des délais.</p> <p>Coordination des procédures et des outils de financements.</p> <p>Détermination des enchaînements des étapes ultérieures du projet et repérage du chemin critique.</p>	<p>Mobilisation des financements des projets et inscription dans les documents contractuels.</p> <p>Repérages des lignes budgétaires sectorielles pour financer hors contrat.</p> <p>Programmation des actions.</p> <p>Montage des dossiers Interreg.</p>	<p>Lancement et réalisation d'actions concrètes.</p> <p>Poursuite des actions à caractère expérimental et symbolique.</p>

### EQUIPE ET OUTILS DU PROJET D'AGGLOMERATION

EQUIPE INFORMELLE	OBSERVATOIRE TRANSFRONTALIER	EQUIPE POUR LE DIAGNOSTIC TRANSFRONTALIER	RECHERCHE EVENTUELLE D'UNE STRUCTURE JURIDIQUE DE PORTAGE DU PROJET D'AGGLOMERATION	MAITRISE D'OUVRAGE DU PROJET D'AGGLOMERATION	RECHERCHE OU MONTAGE DE LA STRUCTURE JURIDIQUE DE PORTAGE COMMUN DES ACTIONS SI NECESSAIRE	MAITRISE D'OUVRAGE DES ACTIONS CONCRETES
<p>Avec élus et technicien.</p>	<p>Mise en place d'un outil commun d'observation pour collecter et harmoniser les données.</p>	<p>Observatoire + Elus + Techniciens + Maîtrise d'ouvrage future.</p>		<p>Elus + Technicien.</p>		

### ACTIONS TRANSVERSALES PERMANENTES

		▶ PLANIFICATION SPATIALE SYNCHRONISEE				
▶ LANCEMENT DES PROJETS A VALEUR EXEMPLAIRE ET EXPERIMENTALE						
▶ FORMATION DES ACTEURS, SENSIBILISATION DES PARTENAIRES						
▶ ANIMATION DU PROJET						
▶ COMMUNICATION INTERNE ET EXTERNE, PUBLICATIONS, MEDIAS						
▶ VEILLE JURIDIQUE						
▶ EVALUATION DU PROJET, TABLEAU DE BORD						
▶ ASSISTANCE TECHNIQUE						

# Expériences de terrain

## La métropole lilloise franco-belge

La coopération urbaine au sein de la plus importante des agglomérations transfrontalières entre la France et ses pays voisins bénéficie depuis de nombreuses années d'expériences transfrontalières variées tant sur le plan de la conduite technique du projet d'agglomération que du management politique. ■

## L'agglomération franco-valdo-genevoise

Ce site urbain transfrontalier, très intégré d'un point de vue géographique, s'illustre par un grand nombre d'organismes institutionnels en présence et par une démarche opérationnelle pionnière déclinée en projets d'aménagement d'envergure. ■

Chaque projet d'agglomération transfrontalière revêt sa personnalité propre selon la situation géographique dans laquelle il s'inscrit, les objectifs qu'il poursuit et les actions qu'il met en œuvre. Les cinq sites choisis sont rapidement présentés ainsi que la vision stratégique et politique qui a présidé à la conduite technique du projet. ■

## Le Pôle Européen de Développement de Longwy.

Le projet d'agglomération transfrontalière trinationale autour du PED (France-Belgique-Luxembourg) est celui où l'Etat s'est le plus impliqué politiquement et financièrement. Il constitue aujourd'hui l'un des projets les plus aboutis et les plus anciens. ■

## L'Eurocité basque

Engagé dès 1993, la conurbation basque regroupée au sein d'une "Eurocité" fait l'objet d'un projet d'agglomération transfrontalière se déclinant sur de nombreux thèmes et piloté par une Agence Transfrontalière qui l'anime. ■

## L'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau

Relancé en janvier 2003, l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau, projet soutenu par les gouvernements français et allemand, doit donner une nouvelle dimension à la coopération transfrontalière en dotant cette agglomération d'un statut européen. ■

# La métropole lilloise franco-belge



Max Lerouge / LMCU

L'imbrication des territoires français et belges a engendré une "communauté de problèmes" dans cette agglomération, située à la rencontre de la France, de la Wallonie et de la Flandre belge. Depuis une vingtaine d'années, les collectivités sont contraintes de chercher des solutions communes (reconversion industrielle, eau...). L'agglomération a bénéficié au début des années 1990 d'importants travaux d'équipements (Euralille, carrefour TGV nord européen...), confortant son rang européen. Le développement transfrontalier n'a pas été seulement géré de façon binationale, mais triculturelle, afin de respecter l'identité des trois composantes. Ce souci d'équilibre se retrouve dans la structure de l'outil commun : la Conférence Permanente Intercommunale Transfrontalière (COPIT) créée en 1991 et formalisée depuis 2000 sous forme d'une association franco-belge de droit français (loi 1901).

En coopération étroite avec l'Agence d'Urbanisme de Lille, la COPIT s'est dotée en 1998 d'une structure opérationnelle, l'Atelier Transfrontalier, à qui elle a confié l'élaboration du projet GROOTSTAD, schéma transfrontalier d'aménagement et de développement, autour de 9 thèmes privilégiés dont la métropolisation du territoire, la valorisation des ressources en eau, la mobilité, la concurrence et la complémentarité économiques, la mise en cohérence de la planification locale... Ce projet s'est poursuivi jusqu'en 2001 et a abouti à la publication d'une *Proposition de stratégie pour une métropole transfrontalière*, qui rappelle l'objectif général : faire du territoire transfrontalier un système

métropolitain intégré, doté d'une stratégie commune de développement, et faciliter l'émergence et la réalisation de projets transfrontaliers. Côté français, un volet transfrontalier a été inscrit dans le contrat d'agglomération en mai 2003. C'est le premier volet transfrontalier signé en France au sein du volet territorial du contrat de plan Etat-Région. Les projets transfrontaliers bénéficieront aussi du droit à l'expérimentation offert par les nouvelles lois de décentralisation et de la finalisation d'un accord pour la coopération entre collectivités et organismes publics locaux de France et de Belgique. ■

## Fiche d'identité

Nom Métropole franco-belge.

Frontière Franco-belge.

Zone géographique et population Un territoire de référence d'environ 1 800 000 habitants. Lille Métropole Communauté Urbaine (1 100 000), 4 intercommunales belges (700 000) : IDETA (Tournai), IEG (Mouscron), LEIEDAL (Kortrijk), WVI (Ieper).

Structure juridique COPIT sous forme d'association française (loi 1901) créée en 2000 et regroupant les 5 intercommunales frontalières.

Outil technique et personne ressource Atelier Transfrontalier : composé de 6 membres issus de l'association COPIT et des 5 intercommunales partenaires dans la COPIT ; Jef Van Staeyen, directeur de la COPIT.

## Trois questions à Jef Van Staeyen, DIRECTEUR DE LA COPIT

**Quelle est la spécificité transfrontalière de votre agglomération transfrontalière ?**

Il y a trois caractéristiques fortes. ● La complexité du système urbain. Cette complexité est géographique, fonctionnelle et institutionnelle. ● Le caractère urbain de la frontière (on pourrait dire "une frontière intime"). ● Un relatif équilibre dans la répartition des forces et des atouts de part et d'autre de la frontière (ce qui se lit dans l'attractivité des centres, les flux de travailleurs, la puissance des acteurs politiques et économiques).

**Quels ont été ou sont les points forts dans la méthodologie d'élaboration de votre projet d'agglomération transfrontalière ?**

● Le processus ascendant, parti des intercommunales, pour mobiliser les niveaux d'échelle supérieure. ● La multitude d'acteurs et de réseaux d'acteurs. Le parte-

nariat s'est noué entre intercommunales mais s'est élargi aux autorités provinciales, régionales et nationales, comme aux acteurs économiques et culturels. ● Le démarrage d'actions qui précède la création des outils adéquats (et non l'inverse). Depuis 2 ans on fonctionne sous forme d'association, alors que c'était peut-être la structure dont on avait besoin quand on a commencé il y a 10 ans.

**Quels sont, à terme, les points d'approfondissement pour ce projet de métropole transfrontalière ?**

La gouvernance, devant s'illustrer par la création de structures décisionnelles et opérationnelles plus élaborées au regard des ambitions et de la réalité de la coopération. Le concept d'Eurodistrict qui constitue un défi à relever allant au-delà de la transformation des structures juridiques actuelles et devant aboutir à une plus grande cohérence d'ensemble et une plus forte capacité à mobiliser des moyens.



# Le Pôle Européen de Développement à Longwy France-Belgique-Luxembourg

La coopération transfrontalière au sein de l'agglomération trinationale de Longwy est

probablement celle où l'Etat s'est le plus impliqué politiquement et financièrement. La volonté de reconverter un site en pleine crise, après la disparition des activités du bassin sidérurgique, a abouti à la création, en 1985, du Pôle Européen de Développement à Longwy. Dédié initialement à la création d'emplois, ce projet multifonctionnel a finalement couvert l'ensemble des composantes de la vie locale, avec pour principal objectif de "faire d'une communauté de problèmes une communauté de destin", réponse à une situation locale et transfrontalière exceptionnelle.

Dès octobre 1993, 21 maires et bourgmestres des trois pays déclaraient leur intention de créer une agglomération transfrontalière soutenue par une résolution commune de la part des trois états concernés. L'enjeu était d'associer tous les acteurs locaux au projet de territoire et de faire en sorte qu'ils se l'approprient. Cette passation de management du projet de l'Etat vers les collectivités ne s'est pas faite sans difficulté. La création d'un observatoire transfrontalier de l'urbanisme en 1994 à Longwy, puis d'une association transfrontalière, en 1996, réunissant les élus de 21 communes et les représentants des états, ont permis de redonner un nouveau départ au PED en créant un périmètre précis et en constituant un référentiel territorial homogène entre les trois pays (cartographie SIG avec mise en cohérence des documents d'urbanisme, statistiques, harmonisation des définitions...).

Cette nouvelle phase s'est accompagnée de l'élaboration d'une charte d'agglomération qui a défini les projets structurants et a appuyé les projets locaux en misant sur leur plus grande intégration transfrontalière. Le PED a poursuivi son développement avec la transformation de l'observatoire

en agence d'urbanisme transfrontalière (AGAPE) et le soutien financier important consenti par l'Etat français et la Région Lorraine dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, notamment pour le développement d'une zone d'activité transfrontalière sur le Point Triple (Parc International d'Activités Tertiaires, devant devenir à terme le nouveau cœur de l'agglomération).

Dans le cadre général du PED, d'autres outils à vocation transfrontalière ont vu le jour : un euroguichet social en 1993 (EURES, structure de gestion et d'information sur l'emploi transfrontalier) ; une société de capital risque transfrontalière (EUREFI) ; un centre de formation : le Collège Européen de Technologie ; un Atlas de l'agglomération transfrontalière... ■

## Fiche d'identité

Nom Pôle Européen de Développement.

Frontière Franco-belgo-luxembourgeoise.

Zone géographique Com. de Communes de l'Agglomération de Longwy (17 communes en France), IDETA (intercommunale belge avec 3 communes), le SIKOR (intercommunale luxembourgeoise avec 3 communes).

Population 115 000 (dont 55 000 en France, 25 000 en Belgique et 35 000 au Luxembourg).

Structure juridique Association française (loi 1901) créée en 1996, regroupant 9 élus des structures intercommunales (3 par pays) et des représentants d'administrations nationales.

Outil technique et personne ressource Agence d'urbanisme de l'Agglomération du Pôle Européen de développement (AGAPE) ; Louis-François Reitz, directeur de l'AGAPE.

## Trois questions à Louis-François Reitz, DIRECTEUR DE L'AGAPE

**Quelle est la spécificité transfrontalière de votre agglomération transfrontalière ?**

Elle est trinationale, tripolaire. Au niveau morphologique, elle correspond à une conurbation tout en devenant sur le plan fonctionnel de plus en plus une banlieue de Luxembourg. L'histoire sidérurgique est un dénominateur commun fort des trois parties nationales de l'agglomération dont le centre de gravité, jadis occupé par les hauts fourneaux, est désormais vide.

**Quels sont les points forts dans la méthodologie d'élaboration de votre projet d'agglomération transfrontalière ?**

- La fabrication de nombreux outils communs : mise en place d'un Système

d'Information Géographique transfrontalier, intranet et extranet de gestion du projet. ● La structuration d'une gouvernance territoriale avec l'Association transfrontalière. ● La charte d'agglomération et le schéma de développement.

**Quels sont, à terme, les points d'approfondissement pour ce projet d'agglomération transfrontalière ?**

Il est primordial de pérenniser les outils et les équipes techniques sans lesquels le projet politique n'aurait pas abouti. La gouvernance transfrontalière est à approfondir à l'échelle de notre territoire.

# L'agglomération franco-valdo-genevoise

L'agglomération franco-valdo-genevoise est l'un des sites transfrontaliers urbains les plus intégrés d'un point de vue géographique (morphologie urbaine et flux transfrontaliers multiples). Sur le mode institutionnel, elle s'illustre par un grand nombre d'organismes en présence. Leur neutralisation mutuelle a freiné pendant un certain temps l'avancement de la coopération. La coopération transfrontalière urbaine actuelle prend sa source dans le Comité Régional Franco-Genevois, créé en 1974, un an après la Commission mixte consultative franco-genevoise, pour gérer les problèmes de voisinage transfrontaliers. Le CRFG a voulu s'impliquer davantage dans la coopération de proximité depuis 1992 en passant de la gestion de questions de voisinage à un projet d'agglomération transfrontalière, d'où la publication d'un Livre blanc recensant les défis à relever pour cet espace et proposant une série de mesures concrètes.

De 1993 à 1995 un travail d'élaboration d'une charte transfrontalière, qui fonde 10 projets concrets, a été mené mais associant très peu les communes concernées. Cette charte, qui s'accompagne d'un schéma d'aménagement de l'espace valdo-franco-genevois, préconise la réalisation de nombreuses infrastructures, en particulier dans le domaine des transports (métro léger transfrontalier CEVA entre Annemasse et le CERN...), et a permis, entre autres, le lancement d'une phase de création de pôles de développement économique ou la mise en place d'un observatoire statistique transfrontalier.

Deux projets sont récemment entrés en phase pré-opérationnelle : la création d'un pôle de développement économique transfrontalier autour de l'Aéroport international de Genève (projet Rectangle d'Or),

et d'un pôle d'activités mixtes sur des friches ferroviaires de la gare d'Annemasse (projet de l'Etoile Annemasse/Genève). Le projet Rectangle d'Or devrait entraîner d'ici fin 2003 la création d'une structure de management transfrontalière (SEM), première du genre en France, en charge de l'aménagement des espaces concernés.

Toutefois, la structuration de la partie française dans ce projet d'agglomération transfrontalière semble encore poser quelques problèmes (nombreux EPCI et pas moins de 5 SCOT !). ■

## Fiche d'identité

Nom Agglomération franco-valdo-genevoise.

Frontière Franco-suisse.

Zone géographique et population 650 000 hab. En Suisse : Canton de Genève, sud du Canton de Vaud (450 000) ; en France : Com. de communes du Pays de Gex, Genevois Haut-Savoie ; territoires compris entre Saint-Julien et Annemasse (200 000).

Outil technique et politique Comité Régional Franco-Genevois. Périmètre : canton de Genève et district de Nyon dans le canton de Vaud côté suisse. 5 cantons limitrophes (Haute-Savoie) et 3 cantons limitrophes du pays de Gex (Ain). Composé d'un comité plénier, de 4 commissions de travail thématiques, co-présidé par un conseiller d'Etat du canton de Genève et le préfet de région Rhône-Alpes.

Personne ressource Sophie Lin, cf infra.

## Trois questions à Sophie Lin, CHEFFE DU SERVICE DU PLAN DIRECTEUR A LA DIRECTION DE L'AMENAGEMENT, DE L'EQUIPEMENT ET DU LOGEMENT DU CANTON DE GENEVE

### Quelle est la spécificité transfrontalière de votre agglomération ?

Si notre agglomération est transfrontalière comme les autres, son centre est dans un pays et la périphérie dans un autre, entraînant des problèmes centre-périphérie qui se doublent de difficultés caractéristiques d'une relation entre deux pays. La situation de Genève, ville suisse extérieure à l'Union Européenne, à l'inverse de sa périphérie française, renforce cette spécificité locale.

### Quels sont les points forts dans la méthodologie d'élaboration de votre projet d'agglomération transfrontalière ?

C'est de ne pas avoir additionné les spécificités de chaque territoire mais d'avoir travaillé tout de suite sur des thématiques déclinées sur des actions communes. Un aspect méthodologique bénéfique a résidé dans l'aller-retour

incessant entre les phases d'élaboration stratégique et la mise en place d'actions sur le terrain. Ce lien constant entre une politique globale et la conduite d'actions concrètes me semble fondamental pour affiner la démarche d'un projet d'agglomération transfrontalière.

### Quels sont, à terme, les points d'approfondissement pour ce projet d'agglomération transfrontalière ?

Sa deuxième étape, débutant aujourd'hui, doit permettre à notre agglomération de se doter d'une plate-forme institutionnelle engageant davantage les autorités compétentes sur un mode contractuel (notamment les collectivités françaises) avec un élargissement vers des thématiques nouvelles (économie, formation, harmonisation des politiques du logement).



# L'Eurocité basque Bayonne-San Sebastián

La position de cette conurbation littorale de 50 km

de long entre San Sebastián et Bayonne, ses difficultés économiques et environnementales, ont conduit les collectivités locales françaises et espagnoles à réfléchir à une politique d'aménagement concerté dès le début des années 1990. En 1993, plusieurs d'entre elles - la *Diputacion foral* Guipuzkoa, le district Bayonne-Anglet-Biarritz, les communes de Saint-Jean-de-Luz et d'Hendaye, côté français, et de Fontarabie et Irun, côté espagnol, ont signé une convention protocole de coopération transfrontalière officialisant la naissance de "l'Eurocité basque Bayonne-San Sebastián". En 1997, à l'issue d'une première phase de rapprochement résultant d'un volontarisme politique fort, un Groupement Européen d'Intérêt Economique (GEIE) était créé : l'Observatoire transfrontalier de l'Eurocité basque, à présidence franco-espagnole tournante, co-financé par les collectivités locales frontalières, l'Etat français et Interreg II. Rebaptisée Agence transfrontalière en 2000, cette structure de coopération de droit privé, pertinente au stade actuel des études et de la concertation, devra évoluer lorsque les collectivités envisageront de construire ou gérer des équipements communs. De nouveaux outils sont prévus par le traité de Bayonne : *Consortios*, SEML, GIP... En 2000, l'Eurocité a publié un Livre blanc, fondé sur un diagnostic complet et partagé de la conurbation. Il définit une stratégie commune d'aménagement et de développement, visant à transformer la conurbation en une véritable agglomération transfrontalière, pôle de l'Arc Atlantique. Il présente

une série d'actions à mener au cours des 15 prochaines années. Transports et environnement constituent deux domaines prioritaires. Il s'agit notamment de faire face à la saturation croissante des infrastructures de transports (autoroute Paris Madrid, rupture de charge ferroviaire, pollution du trafic poids lourds...) par la création d'un tram-train le long de la côte, alternative aux flux automobiles de proximité.

Un atelier transfrontalier environnemental piloté par l'Agence transfrontalière réunit depuis 2000 cinq groupes de travail thématiques. Parmi les actions prochaines, citons enfin le projet de création d'une unité transfrontalière de traitement des déchets. ■

## Fiche d'identité

Nom Eurocité basque Bayonne-San Sebastián.

Frontière Franco-espagnole.

Zone géographique et population 660 000 hab. *Diputacion* de Guipuzkoa côté espagnol (480 000) et la bande littorale française de la frontière jusqu'à Bayonne (180 000).

Structure juridique et outil technique Agence transfrontalière sous forme d'un GEIE créé en 1997 rassemblant la *Diputacion*, la Communauté d'Agglomération Bayonne-Anglet-Biarritz (CABAB) et le *Consortio* Bidossoa Txingudi (Irun-Hendaye-Fontarabie).

Personnes ressources Brigitte Barry-Tonnet et Elena Moreda, chargées de mission à la CABAB.

## Trois questions à Alain Lamassoure, DÉPUTÉ EUROPÉEN, PRÉSIDENT DE L'AGENCE TRANSFRONTALIÈRE DE L'EUROCITÉ BASQUE

**Quelle est la spécificité transfrontalière de votre agglomération transfrontalière ?**

L'ensemble Bayonne-Saint-Sébastien appartient à une même région historique ancienne : le Pays basque, mais les relations de part et d'autre de la frontière n'ont pu se développer que très récemment avec l'entrée de l'Espagne dans l'Union Européenne et la mise en place de l'Euro.

**Quels sont les points forts dans la méthodologie d'élaboration de votre projet d'agglomération transfrontalière ?**

Nous avons créé une institution commune : l'Agence Transfrontalière selon un statut européen - le GEIE - et nous avons été très pragmatiques dans l'appréhension des problèmes, en mettant en place des groupes de travail sur chacun des thèmes d'intérêt commun, auxquels nous avons associé

tous les différents acteurs concernés : politiques, administrations, secteur privé, sans s'embarrasser des difficultés liées à la répartition des compétences.

**Quels sont, à terme, les points d'approfondissement pour ce projet de métropole transfrontalière ?**

Nous sommes en période de transition : après plusieurs années passées à apprendre à se connaître, mettre en place les méthodes de travail et identifier les enjeux de l'avenir du territoire, nous allons pouvoir passer d'une phase d'étude à une phase de réalisation opérationnelle de projets concrets tels que le traitement des déchets ménagers de l'ensemble de l'agglomération ou la réalisation d'un tram-train desservant l'Eurocité.

# L'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau

**R**elancé en janvier 2003, l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau, projet soutenu par les gouvernements français et allemand, doit donner une nouvelle dimension à la coopération transfrontalière en dotant cette agglomération d'un statut européen, statut préfigurant la constitution d'autres espaces transnationaux aux frontières européennes. Les groupes de travail mis en place à l'échelle locale, ainsi que l'organisation de consultations et d'une concertation sur le projet, ont permis de définir, dès juin 2003, les orientations suivantes : le périmètre de l'Eurodistrict comprend l'*Ortenaukreis* et la Communauté Urbaine de Strasbourg (respectivement 412 000 et 455 000 habitants). L'Eurodistrict bénéficiera d'un organe de décision propre, prenant la forme d'un groupement local de coopération transfrontalière. L'objectif, pour les collectivités membres, est de développer une vision commune de leurs politiques. Il s'agit prioritairement d'unifier les réseaux de

transports transfrontaliers et internationaux (TGV-ICE), d'assurer le marketing commun et de créer un portail Internet, de développer un centre de compétences pour la coopération transfrontalière et de renforcer la coopération en matière de sécurité publique, d'environnement, de services de secours et d'assistance, de formation professionnelle et initiale (jumelages d'écoles, enseignement des langues). Pour assurer la mise en œuvre de ce projet, les Ministres délégués aux Affaires européennes français et allemands ont précisé, dans leur déclaration commune du 30 juin 2003, que *"les gouvernements de la République française et de la République fédérale d'Allemagne se déclarent disposés, si besoin est, à faire leur maximum pour soutenir l'application du projet (par exemple par des accords inter-étatiques)." ■*

© Marc Mimram

## Les agglos sur Internet



### [www.espaces-transfrontaliers.org](http://www.espaces-transfrontaliers.org)

Pour mieux vous servir, le site Internet de la MOT, [www.espaces-transfrontaliers.org](http://www.espaces-transfrontaliers.org), a changé de présentation en juin 2003. Son aspect a été amélioré afin de rendre les visites plus faciles et plus agréables. Il contient une quantité d'informations sur la coopération transfrontalière : > des fiches projets, > des fiches territoires, > des fonds juridique et cartographique, > des études, > des liens...

Vous y trouverez également beaucoup d'informations sur les agglomérations transfrontalières.

En cliquant sur l'onglet "Territoires" dans le menu gauche, puis "Par agglomération", vous ferez apparaître une carte cliquable liant des fiches sur différentes agglomérations. Des liens vers toutes les autres rubriques du site (concernées par l'agglomération) sont ensuite directement accessibles.



Mission  
Opérationnelle  
transfrontalière

Mission opérationnelle transfrontalière

38, rue des Bourdonnais

75001 Paris

Tél. : + 33 (0)1 55 80 56 80

Fax : + 33 (0)1 42 33 57 00

[mot@mot.asso.fr](mailto:mot@mot.asso.fr)

[www.espaces-transfrontaliers.org](http://www.espaces-transfrontaliers.org)

Contact : Olivier Denert

[olivier.denert@mot.asso.fr](mailto:olivier.denert@mot.asso.fr)

**DATAR**



CASSE DES DÉPÔTS  
ET CONSIGNATIONS



Liberté Égalité Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
Ministère des  
Affaires étrangères

