

Question spécifique du Thème 3 : La France, les dynamiques différenciées des territoires transfrontaliers

Lexique

Territoire transfrontalier : qui se construit par des accords de coopération passés sur des objectifs communs entre des territoires de part et d'autre d'une frontière ouverte.

Euro-région : structure administrative de coopération entre deux ou plusieurs territoires de différents Etats européens pour promouvoir leurs intérêts communs transfrontaliers.

GECT : Groupement européen de coopération territoriale, outil juridique créé par l'UE en 2006 afin de promouvoir et faciliter la coopération entre tous les partenaires d'un projet de territoire.

Eurocité : une des appellations pour les agglomérations transfrontalières, territoire de coopération d'une ou plusieurs agglomérations entre des pays qui ne sont pas forcément tous membres de l'UE : exemple du Grand Genève.

Euro-district : depuis la création de celui de Strasbourg en 2005, un euro-district est une structure dont l'objet est d'organiser la coopération entre les pays au niveau des zones frontalières. Ils sont composés des communes des pays concernés et sont de plus en plus souvent pilotés par un GETC.

Gouvernance transfrontalière : partenariat entre des acteurs privés ou publics, séparés par une frontière d'Etat et dont les actions interviennent aux échelles locales et régionales, de part et d'autre de cette frontière

Les territoires transfrontaliers de la France métropolitaine sont aujourd'hui intégrés dans l'espace européen et la mondialisation. Ils se caractérisent par des échanges et des mobilités avec les pays voisins. Mais si l'UE favorise les coopérations transfrontalières, les dynamiques sont inégales entre les territoires.

Dans quelle mesure les territoires frontaliers français sont-ils intégrés dans l'UE et la mondialisation ?

I-Des territoires caractérisés par des échanges

-Des frontières terrestres qui ne sont plus des zones fermées

La France possède 3 000 km de frontières terrestres en métropole et les partage avec 8 Etats : Belgique, Luxembourg, Allemagne, Suisse, Italie, Monaco, Espagne et Andorre. + une frontière maritime (et terrestre dans le tunnel sous la Manche) avec le Royaume-Uni.

Voir Carte page 240 :

1-Les deux frontières les plus longues en métropoles sont les frontières franco-espagnole (623 km) et franco-belge (620 km). – Les plus courtes : avec les principautés de Monaco (4,4 km) et d'Andorre (56,6 km).

2-Deux exemples de regroupement de villes frontalières françaises et étrangères. – Mulhouse, Colmar, Fribourg, Bâle sont des villes très proches de 3 pays différents. – Bayonne, San Sebastián, au niveau du pays basque = (eurocité basque)

3.. La Suisse et le Luxembourg sont les deux pays frontaliers les plus attractifs.

Avec la mondialisation et la construction européenne, les espaces frontaliers ne sont plus des barrières et sont désormais ouverts. En effet, des infrastructures de communication connectent les territoires avec les pays voisins :

- Tunnels sous la Manche ou de Mont Blanc
- Lignes ferroviaires à grande vitesse (Thalys...)
- Projet d'une nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin

-Des migrations pendulaires

Plus de 360 000 Français sont des travailleurs transfrontaliers franchissant chaque jour une frontière pour exercer leur activité, souvent mieux rémunérée dans des pays voisins riches.

La Suisse est la première destination, suivie du Luxembourg, de l'Allemagne et de la Belgique. Ces flux sont inégaux puisque seuls 10 000 actifs résidant à l'étranger (en majorité des Belges) viennent travailler en France.

Contrairement au Luxembourg, la croissance suisse crée des emplois côté français.

➤ **Etude de cas pages 242 à 245 : le Luxembourg, atout ou problème pour le Nord lorrain +schéma**

A. Le Nord Lorrain, banlieue dortoir du Luxembourg ?

1-Les territoires concernés sont principalement le Pôle métropolitain frontalier du Nord Lorrain entre Longwy et Thionville (337000 hab.) où résident 70% des travailleurs frontaliers vers le Luxembourg et la capitale du Grand-Duché, place financière internationale très dynamique. Trois quarts des emplois tenus par des travailleurs français au Luxembourg sont dans les services.

2-La forte croissance des flux (multipliée par 3 en 20 ans) de migrations pendulaires avec le Luxembourg a saturé les capacités des transports ferroviaires et autoroutiers notamment entre Thionville et Luxembourg Ville, entraînant l'augmentation des temps de transports et de la fatigue pour les usagers.

Côté français on a imaginé augmenter les capacités en utilisant de nouveaux moyens comme le monorail.

Côté luxembourgeois on privilégie le renforcement des moyens existants pour doubler le trafic des trains ou de l'autoroute A31 en prenant parallèlement des mesures pour favoriser le covoiturage.

3-Trois raisons de l'attractivité du Luxembourg : des emplois qualifiés et bien payés notamment dans le quartier des affaires (Kirchberg) ; salaire minimum d'environ 2000 euros par mois ; des opportunités professionnelles qui n'existent pas en Lorraine.

4-L'attractivité du Luxembourg est surtout très forte le long de la frontière en Lorraine et décroît très vite vers l'intérieur. À Metz le nombre de migrants est beaucoup plus faible qu'à Thionville, et le phénomène est encore plus net à Nancy.

Si la possibilité d'emplois au Luxembourg est un avantage pour le Nord Lorrain, elle est aussi un problème pour les communes qui doivent héberger les travailleurs sans bénéficier des retombées fiscales des entreprises situées au Luxembourg, ce qui les empêche de profiter du dynamisme luxembourgeois pour se développer.

5-Impacts négatifs : des déplacements longs et pénibles vers le Luxembourg ; des axes de transports saturés – des collectivités locales en difficultés face aux charges croissantes induites par les frontaliers résidents sans compensations luxembourgeoises.

B. Vers une prospérité mieux partagée ? p 244

1-La coopération s'organise, par exemple, dans le cadre de l'aménagement d'une nouvelle agglomération transfrontalière-Alzette Belval- à proximité de Longwy, à partir de deux projets complémentaires (coordonnés par le GECT Alzette Belval depuis 2013).

Le projet luxembourgeois est lancé dès les années 1990 pour reconvertir l'ancien site sidérurgique le plus important du Grand-Duché, avec l'ambition d'y créer un nouveau pôle tertiaire dynamique au sud de la capitale : Cité des sciences, université du Luxembourg, siège de grandes sociétés ex-banque Dexia, logements, commerces, etc.

*L'avance prise par le Luxembourg dans la reconversion des friches industrielles et le développement spectaculaire de **Belval** en font un possible moteur pour le Nord Lorrain proche et son projet d'écocité, sur des friches industrielles également, qui pourrait être attractif pour les étudiants et les salariés du côté luxembourgeois.*

2-Les relations entre le Grand-Duché et la France semblent évoluer positivement en ce qui concerne la coopération transfrontalière. Dans un récent accord (en 2019), le Luxembourg accepté de participer financièrement à des aménagements en Lorraine pour améliorer les infrastructures de transports vers le Luxembourg.

Cependant le Grand-Duché refuse toujours le principe de compensations financières au profit des collectivités territoriales françaises où résident les travailleurs transfrontaliers.

-Interaction des acteurs

Différents acteurs sont alors mobilisés :

- Des acteurs privés : entreprises ;
- Des acteurs publics : Etat et collectivités territoriales ;
- Des sociétés civiles.

Tous ces acteurs **interagissent** pour dépasser les obstacles de nature juridique ou institutionnelle à la coopération. Grâce au processus d'intégration européennes, **une gouvernance transfrontalière** s'est développée.

-L'UE institutionnalise l'UE

Les territoires transfrontaliers se construisent par des coopérations initiées ou soutenues par les politiques européennes (voir cours précédent)

En même temps, le programme INTERREG via le FEDER participe au financement des projets transfrontaliers :

- Le jardin des deux rives en 2004 relie par une passerelle Strasbourg et Kehl de part et d'autre du Rhin.
- **60% de la construction de l'hôpital de Cerdagne / Etude de cas pages 246 et 247 :**

Le territoire transfrontalier de l'hôpital est situé en Cerdagne dans les Pyrénées, autour de 1200 m d'altitude, environné de sommets proches de 3000 m, avec une accessibilité qui peut être limitée, entre Pyrénées-Orientales en France et Catalogne en Espagne. 30000 habitants y résident de part et d'autre de la frontière, mais l'afflux de touristes d'été ou d'hiver peut multiplier la population par 4 ou 5.

La création de l'hôpital veut répondre aux particularités d'un territoire qui peut se trouver isolé par les intempéries rendant très difficile pour les populations l'accès à des centres de santé éloignés d'un côté ou de l'autre de la frontière. Il s'agit de pouvoir répondre aux besoins de santé en toutes circonstances.

De nombreux acteurs sont impliqués dans la création et le fonctionnement de l'hôpital, de l'Europe (FEDER) aux collectivités locales à l'origine du projet, la coordination étant assurée sur place par le GECT qui gère l'hôpital.

L'hôpital doit prendre en charge des patients qui relèvent de deux systèmes de santé différents et d'administrations locale, régionale et nationale qui doivent harmoniser progressivement leurs règles et leurs pratiques dans des conventions qui pourront servir de modèle à d'autres hôpitaux transfrontaliers.

*En cinq ans l'hôpital est parvenu à se faire accepter par les populations et les services de santé locaux, notamment côté français. De nombreux problèmes liés à la structure transfrontalière ont été résolus mais restent aussi à dépasser comme la cohabitation de personnels différemment traités selon le pays d'origine. **L'hôpital de Cerdagne est surtout en train de construire un modèle pour la coopération transfrontalière en matière de santé.***

-Le long des frontières les projets en matière de reconversion industrielle, développement urbain ou encore de protection environnementale foisonnent. Ils sont intégrés dans des structures interrégionales transfrontalières nouvelles comme la Grande Région ou les euro-régions.

- **La Grande Région** regroupe les *Länder* de Sarre et de Rhénanie-Palatinat en Allemagne, l'ancienne Région Lorraine, la Région wallonne, les communautés française et allemande en Belgique autour du **Grand-Duché de Luxembourg** qui est le moteur de la coopération transfrontalière. [Page 241](#)

Les groupements européens de coopération territoriale (GECT) facilitent la coopération des différents acteurs, politiques, associatifs ou privés :

- Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai créé en 2008 ;
- Le parc marin international franco-italien des Bouches de Bonifacio en 2010 ;
- Le parc européen Alpi Marittime-Mercantour créé en 2013.

-Les besoins croissants de mobilités entre les deux côtés de la frontière

- **imposent d'interconnecter les réseaux de transport et d'innover :**
- En 2019, le Léman express est le premier RER transfrontalier, desservant plus d'un million d'habitants dans un rayon de 60 km autour de Genève.
- RER franco-suisse inauguré en 2019.
- En 2018 le premier tram transfrontalier dessert Strasbourg jusqu'à la gare de Kehl en [Allemagne dossier page 256](#)

Le tramway transfrontalier relie Strasbourg (en France) à Kehl (en Allemagne); c'est un prolongement de la ligne D du tramway strasbourgeois existant. Cette ligne permet de renforcer le lien entre Strasbourg et Kehl qui forment une agglomération transfrontalière au cœur de l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau.

Ensuite, elle vise à fluidifier les mobilités quotidiennes au sein de l'agglomération en privilégiant un transport en commun doux.

*Enfin, le prolongement du tramway s'inscrit dans un plan de rénovation urbaine plus vaste de Strasbourg pour reconvertir les friches en bordure du Rhin : **projet d'«écocité Strasbourg-Métropole des Deux-rives»**, et en faire une métropole durable.*

C'est le conseil de l'Eurodistrict de Strasbourg-Ortenau qui est à l'origine du projet sous l'impulsion des maires de Strasbourg et Kehl de l'époque. Le conseil se compose des représentants (25 Français, 25 Allemands) des collectivités de l'Eurodistrict. C'est une gestion transfrontalière paritaire.

Le maire de Strasbourg, qui est un acteur majeur de l'Eurodistrict, a œuvré pour l'allongement de cette ligne jusqu'à Kehl. Il croit fermement à la dynamique transfrontalière de la zone. Son objectif est de faire du Rhin non pas une frontière mais un lien entre les deux rives, comme la Seine à Paris. Les habitants de Strasbourg, qui viennent en tramway jusqu'à Kehl, le font essentiellement pour faire leurs courses car les produits sont moins taxés et moins chers que de l'autre côté de la frontière.

L'intérêt commercial est grand, ce qui contribue d'ailleurs à accroître les flux en fin de semaine, au risque de voir le tramway bondé. Les buralistes français de l'Eurodistrict dénoncent une concurrence déloyale, car le tramway facilite le passage vers l'Allemagne où les prix du tabac sont plus avantageux.

Selon eux, il menace leur activité et favorise la contrebande. Ils réclament le respect de la réglementation en vigueur pour l'achat du tabac en Allemagne par des ressortissants français. Faire le bilan Le prolongement de la ligne de tramway entre Strasbourg et Kehl permet de renforcer les liens transfrontaliers entre les deux villes, situées de part et d'autre du Rhin. C'est un élément structurant majeur pour l'agglomération transfrontalière. Désormais, au sein de l'Eurodistrict, les mobilités sont à la fois simplifiées et facilitées.

On ne ressent plus la frontière car il y a une continuité dans le trajet du tramway. Ainsi, le Rhin devient un élément commun et unificateur et non plus une «frontière naturelle». Cet aménagement permet d'accentuer les mobilités et les flux, notamment en direction de l'Allemagne où les prix de certains produits sont plus attractifs pour les consommateurs français.

Cependant, il ne fait pas que des heureux, car il représente un manque à gagner pour les commerçants du côté français. La frontière demeure au niveau de la TVA et des prix.

- **de construire des équipements de proximité communs aux zones frontalières.**
- Projet de co-voiturage de l'arc jurassien
- Le Léman express, RER transfrontalier franco-suisse inauguré en 2019

- Des territoires transfrontaliers inégalement dynamiques

Cartes pages 252 et 253

De nombreux territoires sont dynamiques.

Ils bénéficient d'un contexte économique favorable, d'infrastructures performantes ou d'une proximité culturelle des deux côtés de la frontière.

Certains connaissent une forte croissance de la population comme autour de Genève et Chamonix par exemple.

D'autres cumulent croissance démographique et de l'emploi : c'est le cas autour de Genève, sur le littoral de la frontière espagnole, mais aussi à Lille et à Strasbourg. Par la coopération transfrontalière, la France du Nord et de l'Est s'intègre à la mégalopole européenne.

Cinq agglomérations polarisent l'essentiel des mobilités transfrontalières.

Elles attirent les actifs résidents en France par le dynamisme économique et les salaires plus élevés du Luxembourg, de la Suisse et de Monaco.

Il s'agit de Genève dont les navetteurs sont originaires de Haute-Savoie et de l'Ain, de Luxembourg, de Monaco, de Bâle et de Sarrebruck.

Dossier Annemasse, quel avenir dans le Grand Genève, pages 254 et 255

Des aménagements pour faciliter les mobilités :

- *Création d'une liaison RER transfrontalière entre la Suisse et la France, passant par Annemasse et desservant tout le Grand Genève ;*
- *Liaison entre Annemasse et Genève plus directe, rapide et moins polluante. Jusqu'à maintenant, la voiture était le moyen privilégié ;*
- *Création d'un pôle multimodal : Léman Express, tramway de Genève prolongé, pistes cyclables, bus à haut niveau de service.*

Des aménagements pour changer la ville, liés au développement durable :

- *L'Étoile Annemasse-Genève en construction est un écoquartier ;*
- *Le pôle multimodal autour de la gare développe les transports doux ;*
- *Ces aménagements visent autant à impulser un développement économique et solidaire que favoriser la mixité sociale et fonctionnelle ;*
- *Transports non polluants comme les pistes cyclables par exemple.*

Un avenir transfrontalier :

- *Proximité géographique avec Genève (environ 10 km), Annemasse inscrit son développement urbain dans la dynamique du Grand Genève, une agglomération transfrontalière ;*
- *Croissance démographique du Genevois français plus forte que celle de Genève (résidents attirés par les opportunités de travail en Suisse: 45% des actifs résidents travaillent à Genève où ils détiennent 28% des emplois) et croissance de l'emploi même si elle n'est pas aussi forte qu'à Genève ;*

- *Tous les projets d'aménagements visent à renforcer la dynamique transfrontalière: voies de communication (RER transfrontalier, le Léman Express), quartier des affaires en gestation pour attirer des sociétés de Genève ou intéressées par Genève.*

Plusieurs zones frontalières connaissent une déprise démographique et une diminution de l'emploi.

Un contexte économique difficile : désindustrialisation, chômage

L'absence de connexion aux grands réseaux de transport

Le long de la frontière avec l'Italie et l'Espagne, les coopérations transfrontalières visent à préserver le milieu naturel et à développer des filières économiques locales. Les parcs naturels s'y multiplient

- Le Parc pyrénéen des trois nations, né en 2018 du rapprochement entre le Parc naturel des Pyrénées ariégeoises, un parc espagnol et deux parcs andorrans.

Les spécificités françaises

Le renouvellement du cadre institutionnel français et la décentralisation ont accru la capacité des territoires frontaliers à coopérer avec leurs voisins d'outre-frontière.

Les lois MAPTAM et NOTRe ont récemment transféré et accordé aux régions, départements et métropoles les compétences nécessaires pour développer de manière autonome des partenariats transfrontaliers.

Dans le cadre du couple franco-allemand, la France a joué un rôle de précurseur dans la coopération transfrontalière en lançant l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau en 2005. Le Traité d'Aix la Chapelle en 2019 lève des obstacles juridiques importants à la frontière franco-allemande.

Exercice pages 262 et 263 : passer d'un texte à la réalisation d'un croquis

Conclusion :

Les territoires transfrontaliers se caractérisent par des échanges et des mobilités de part et d'autre de la frontière.

L'Union européenne encourage les coopérations transfrontalières, en assurant notamment la libre circulation et en instituant un cadre réglementaire.

Elle finance des projets et des équipements transfrontaliers par des programmes spécifiques.

Les territoires transfrontaliers ont cependant des dynamiques différenciées.