

Octobre 1998
N° 2892

DATAR – M.O.T.

**Réflexions sur le volet transfrontalier
des Contrats de Plan Etat Régions**

- Rapport -

Sommaire

| | |
|---|-----------|
| RAPPEL DES OBJECTIFS ET DE LA METHODE | 1 |
| PREMIERE PARTIE : L’HETEROGENEITE DES SITUATIONS ET DES ECHELLES DE COOPERATION TRANSFRONTALIERE EN FRANCE | 3 |
| 1.1 - Nord-Pas-de-Calais | 3 |
| <i>a – Le contexte</i> | <i>3</i> |
| <i>b – Les relations transfrontalières de proximité.....</i> | <i>4</i> |
| <i>c – Les relations transfrontalières interrégionales</i> | <i>6</i> |
| 1.2 - Lorraine | 7 |
| <i>a – Le contexte</i> | <i>7</i> |
| <i>b – Les relations transfrontalières de proximité.....</i> | <i>7</i> |
| <i>c – Les relations transfrontalières interrégionales</i> | <i>10</i> |
| 1.3 - Alsace | 10 |
| <i>a – Le contexte</i> | <i>7</i> |
| <i>b – Les relations transfrontalières contiguës</i> | <i>11</i> |
| <i>c – Les relations transfrontalières de proximité.....</i> | <i>13</i> |
| <i>d – Les relations transfrontalières interrégionales</i> | <i>15</i> |
| 1.4 – Franche-Comté..... | 15 |
| <i>a – Le contexte</i> | <i>15</i> |
| <i>b – Les limites actuelles des relations de proximité</i> | <i>16</i> |
| <i>c – La faiblesse de la coopération thématique</i> | <i>17</i> |
| 1.5 – Rhône-Alpes..... | 17 |
| <i>a – Le contexte</i> | <i>17</i> |
| <i>b – Les relations transfrontalières contiguës dans le Franco-Genevois.....</i> | <i>18</i> |
| <i>c – Les relations franco-suisses et franco-italiennes le long de la frontière alpine.....</i> | <i>20</i> |
| <i>d – Les relations transfrontalières interrégionales</i> | <i>21</i> |

| | |
|---|-----------|
| 1.6 – Provence – Alpes – Côte d’Azur | 21 |
| <i>a – Le contexte</i> | <i>21</i> |
| <i>b – Les relations transfrontalières de proximité sur la frange littorale de la frontière franco-italienne.....</i> | <i>22</i> |
| <i>c – Les relations franco-italiennes le long de la frontière alpine... 24</i> | <i>24</i> |
| <i>d – Les relations transfrontalières interrégionales</i> | <i>25</i> |
| 1.7 – Aquitaine..... | 26 |
| <i>a – Le contexte</i> | <i>26</i> |
| <i>b – Les relations de proximité sur le littoral du Pays Basque français et espagnol</i> | <i>26</i> |
| <i>c – Les relations transfrontalières interrégionales</i> | <i>29</i> |
| RESUME..... | 30 |
| | |
| DEUXIEME PARTIE : APPROCHE TYPOLOGIQUE DES ACTIONS DE COOPERATION TRANSFRONTALIERE..... | 32 |
| | |
| 2.1 – L’agglomération transfrontalière ou la forme la plus intégrée de coopération de proximité..... | 32 |
| <i>a – Lille Métropole.....</i> | <i>32</i> |
| <i>b – Pôle Européen de Développement de Longwy</i> | <i>34</i> |
| <i>c – Villerupt – Audun-le-Tiche-Esch-sur-Alzette.....</i> | <i>36</i> |
| <i>d – La conurbation Forbach-Saint-Avold-Sarrebrück-Sarreguemines.....</i> | <i>37</i> |
| <i>e – L’agglomération Strasbourg-Kehl.....</i> | <i>37</i> |
| <i>f – Saint-Louis-Bâle</i> | <i>40</i> |
| <i>g – L’agglomération franco-valdo-genevoise.....</i> | <i>42</i> |
| <i>h – La conurbation Bayonne-Saint-Sébastien</i> | <i>44</i> |
| | |
| 2.2 – La coopération transfrontalière locale et départementale : La Riviera franco-italienne | 47 |
| | |
| 2.3 – La coopération transfrontalière interrégionale..... | 50 |
| <i>a – Région Nord Pas de Calais.....</i> | <i>50</i> |
| <i>b – Région Lorraine</i> | <i>51</i> |
| <i>c – Région Alsace.....</i> | <i>54</i> |
| <i>d – Région Franche-Comté.....</i> | <i>57</i> |
| <i>e – Région Provence-Alpes-Côte d’Azur</i> | <i>59</i> |
| <i>f – Région Rhône-Alpes.....</i> | <i>61</i> |
| <i>g – Région Aquitaine.....</i> | <i>62</i> |
| | |
| RESUME..... | 63 |

| | |
|---|-----------|
| TROISIEME PARTIE : BILAN ET PERSPECTIVES DE LA COOPERATION TRANSFRONTALIERE | 67 |
| 3.1 – Les éléments déterminants dans le fonctionnement de la coopération transfrontière..... | 67 |
| <i>a – Les facteurs géographiques, historiques, économiques et culturels.....</i> | <i>67</i> |
| <i>b – L’encadrement administratif et politique de la coopération transfrontalière</i> | <i>69</i> |
| 3.2 – Positionnement des acteurs locaux par rapport aux structures juridiques existantes de coopération transfrontalière..... | 75 |
| 3.3 – Perspectives..... | 76 |
| <i>a – La Loi d’Aménagement Durable du Territoire (LOADT) ou la nécessité de définir des territoires transfrontaliers de projet</i> | <i>76</i> |
| <i>b – L’échelle de l’agglomération.....</i> | <i>77</i> |
| <i>c – L’échelle du Pays</i> | <i>78</i> |
| 3.4 – L’intégration du transfrontalier dans la contractualisation entre l’Etat et les régions | 79 |
| <i>a – Contrats de plan Etat-Région</i> | <i>79</i> |
| <i>b – Schémas de services collectifs</i> | <i>82</i> |
| <i>c – La prise en compte d’INTERREG III.....</i> | <i>82</i> |
| <i>d – Une forte attente vis à vis de l’Etat.....</i> | <i>84</i> |
| <i>e - Vers de nouvelles structures juridiques et de nouvelles instances de gestion de coopération transfrontalière.....</i> | <i>86</i> |
| <i>f – Positionnement de la Mission Opérationnelle Transfrontalière</i> | <i>87</i> |
| RESUME..... | 88 |
| BIBLIOGRAPHIE | 91 |
| LISTE DES PERSONNES RENCONTREES..... | 96 |

RAPPEL DES OBJECTIFS ET DE LA METHODE

Dans le cadre de l'élaboration de la prochaine génération des Contrats de Plan Etat-Régions 2000-2006, il est apparu nécessaire de mener une réflexion préalable sur leur volet transfrontalier.

Ce dernière prend un relief particulier dans le contexte de refonte de la politique nationale d'aménagement du territoire : le projet de LOADT qui la sous-tend, fonde le changement sur le développement durable auquel doivent contribuer les nouveaux schémas de service et sur la prise en compte de nouveaux territoires de vie et de projets à différentes échelles : les agglomérations et les pays.

Ce nouveau regard sur l'aménagement du territoire intéresse les territoires frontaliers qui sont par excellence des territoires de projets.

Cette problématique transfrontalière s'avère fondamentale dans le contexte de la construction européenne et nécessite la meilleure coordination possible des politiques nationales et communautaires (perspective d'Interreg III).

L'Europe se construit en partie sur ses anciennes frontières, qui ne doivent plus incarner des coupures et des séparations mais des traits d'union, des zones de contacts et de liens solides et quotidiens. Dans le cadre de ce changement de fonction des frontières, un intérêt tout particulier doit être porté aux régions frontalières, à leur développement et aux relations qu'elles entretiennent entre elles.

Enfin, ce contexte est l'occasion de rappeler que les espaces frontaliers sont soumis à des difficultés particulières qu'il est important de soulager : problèmes de transports, d'égal accès aux services publics, de différence des réglementations de toutes sortes (urbanisme, fiscalité, santé...), de différence des prix, de concurrence et de dépendance économique...

La mission d'étude, réalisée par TMO, à la demande de la DATAR et de la Mission Opérationnelle Transfrontalière s'inscrit dans une volonté de

- dresser un panorama de la coopération transfrontalière en France,
- de mettre en évidence la diversité des enjeux liés à ces territoires
- de fournir des éléments de réflexion pour préparer les prochains contrats de plan Etat-Région.

Les délais d'étude ont limité notre démarche à une exploration des principaux sites coordonnés par la Mission Opérationnelle Transfrontalière. Le travail présenté n'a donc aucun caractère d'exhaustivité et doit être lu comme tel.

Nous avons procédé par une analyse documentaire des études traitant des relations transfrontalières des sites retenus et par des rencontres auprès des différentes structures concernées. (Etat déconcentré en région, collectivités locales, associations, SEM)

Le document suivant se structure en trois parties :

- Une description des différentes situations de coopération transfrontalière.
- Un classement typologique des actions de coopération.
- Un bilan des problématiques transfrontalières et une mise en perspective des enjeux à intégrer dans les futurs CPER.

PREMIERE PARTIE

L'HETEROGENEITE DES SITUATIONS ET DES ECHELLES DE COOPERATION TRANSFRONTALIERE EN FRANCE

1.1 - Nord-Pas-de-Calais

a – Le contexte

L'évocation du Nord-Pas-de-Calais traduit une certaine singularité : celle d'une région dont les caractéristiques l'apparentent bien plus à l'Europe du Nord-Ouest (Bénélux) qu'au reste des régions françaises; extrêmement urbanisée, à la « francité » relativement récente, cette région bidépartementale comporte, à l'instar de l'Alsace, une longue frontière (près de 200 km), mais physiquement imperceptible.

Terre de contacts et de passage (surtout nord-sud), son histoire est étroitement liée la Belgique voisine (Comtés de Flandres et de Hainaut, puis Pays Bas Espagnols rattachés successivement aux XVIIème et XVIIIème siècle à la France), et sa frontière n'a été fixée définitivement qu'en 1713.

Frontalière par le département du Nord à la Flandre et à la Wallonie, les relations transfrontalières sont facilitées par le partage d'une même langue, même si le flamand efface un peu le français depuis quelques années en Flandre belge.

L'absence de frontière visible (pas d'obstacle physique) se double d'une grande continuité urbaine de part et d'autres de la frontière, ce qui rend véritablement difficile une quelconque démarcation entre la Belgique et la France (continuité urbaine sur le littoral de la mer du nord, continuité urbaine de l'agglomération lilloise, de celles de Valenciennes et de Maubeuge).

A titre indicatif, la grande densité de population de part et d'autres de la frontière aboutit à des concentrations d'habitants très importantes pour un espace relativement modeste : si la moyenne régionale est de 320 hab./km² (104 pour la moyenne nationale), la densité des zones urbaines, qui recouvrent 38% du territoire régional atteint en moyenne 715 hab./km². Ces chiffres sont supérieurs ou égaux dans les parties voisines de Flandres et de Wallonie.

Enfin, cette intégration physique de ces espaces de part et d'autres de la frontière se manifeste également par un réseau de communication très dense et très ancien, modernisé par un important réseau d'autoroutes et de routes à 2x2 voies (5 passages de la frontière) et une ligne de TGV mettant Bruxelles à moins d'une demi-heure de Lille.

On distinguera deux types de relations transfrontalières franco-belges dans le Nord-Pas-de-Calais : un niveau correspondant à des relations de proximité qui concerne la majeure partie du département du Nord ; un niveau de relations transfrontalières interrégionales, plus thématique.

b - Les relations transfrontalières de proximité

Comme on l'a déjà évoqué, les relations transfrontalières entre le Nord-Pas-de-Calais et la Belgique trouvent leur expression la plus achevée au sein des espaces urbains continus de part et d'autres de la frontière : le littoral de la mer du Nord, Valenciennes, Maubeuge et surtout la métropole lilloise.

Les relations entre les deux versants de la frontière se matérialisent par des flux physiques (marchandises et personnes). Le phénomène du travail transfrontalier illustre un de ces flux : on estime à 7500 personnes vivant en France et qui passent chaque jour la frontière pour exercer leur profession en Belgique, chiffre qui est assez peu élevé en comparaison des flux de même type en Alsace, Lorraine ou Rhône-Alpes avec l'Allemagne et la Suisse, mais en évolution constante; cette modicité du flux s'explique par une situation de l'emploi en Belgique peu différente de celle de la France, même si les salaires y sont globalement un peu plus élevés.

On note d'ailleurs que parmi ces 7500 personnes, se trouvent 1000 Belges qui, tout en vivant en France, continuent leur activité professionnelle en Belgique. Une convention fiscale datant de 1964 permet aux frontaliers habitant à moins de 20 km de la frontière de payer leurs impôts sur le revenu dans leur pays de résidence, ce qui favorise l'installation des Belges travaillant en Belgique et vivant en France (règles d'imposition moins drastiques qu'en Belgique). Ces derniers sont en augmentation en France.

Les Belges qui viennent en France pour travailler sont de l'ordre de 6500 personnes, chiffre en diminution (situation salariale et fiscale de moins en moins attrayante) et surtout à destination de la métropole lilloise.

A titre comparatif, en 1960, les frontaliers belges étaient 35000 à venir travailler en France, les frontaliers français allant travailler en Belgique n'étant à la même époque que quelques centaines, ce qui témoigne d'une évolution dans la santé de l'emploi, plutôt défavorable à la France.

Les Français concernés par le travail frontalier en Belgique sont à 70% des ouvriers et habitent essentiellement dans les pôles urbains frontaliers : Roubaix-Tourcoing, Valenciennes, Maubeuge et plus récemment Dunkerque; leurs homologues belges habitent quant à eux en majeure partie sur les franges belges de la métropole lilloise : Mouscron, Comines et Tournai.

Les migrations quotidiennes domicile-travail sont par contre très rares entre le Nord-Pas-de-Calais et la Grande-Bretagne; elles sont notamment moins nombreuses avec le Kent qu'avec Londres.

Les flux transfrontaliers concernent également les scolaires; si peu d'enfants belges sont scolarisés dans le Nord-Pas-de-Calais (20 en 1994), 8000 élèves français étudient en Belgique francophone (arrondissements de Tournai et de Mouscron), essentiellement dans le secondaire (60% des cas). Ce phénomène très original et sans équivalent en terme quantitatif dans les autres régions frontalières françaises peut s'expliquer en partie par l'existence d'un système scolaire belge spécialisé pour les enfants en grande difficulté et par la possibilité de commencer des spécialités rares dès le secondaire.

Les échanges sociaux et sanitaires sont également nombreux : à titre d'exemple, 30% des placements en maison de retraite de personnes âgées du Nord-Pas-de-Calais sont réalisés en Belgique; on dénombre également 1100 handicapés français en centres spécialisés en Belgique.

Les problèmes d'harmonisation administrative ne sont pas pour autant résolus et il reste toujours plus facile pour un patient belge de se faire soigner en Belgique en faisant un peu plus de distance qu'en France dans un rayon plus proche (remboursement par la sécurité sociale...). On note par conséquent une forte sous-utilisation de part et d'autre de la frontière des équipements médicaux (problème du double-emploi).

Les flux de nature commerciale sont extrêmement denses : en terme d'achats de part et d'autres de la frontière, 45% des Français interrogés en décembre 1996 fréquentaient les magasins belges (dont 20% très régulièrement) ; 59% des Belges venaient en France pour le même motif; il est intéressant de noter que les Anglais résidant dans le Kent se déplacent eux-aussi régulièrement en France et en Belgique dans l'objectif unique d'acheter des denrées spécifiques.

Si cette pratique d'achat des Français se justifie par la recherche du meilleur prix et du meilleur produit, elle s'apparente également à un tourisme commercial, où un certain exotisme est à portée du budget moyen des familles.

Les relations économiques de proximité s'illustrent également par les échanges de biens et de services : la Belgique et le Luxembourg représentent 21,5% des exportations de la région Nord-Pas-de-Calais et 18,4% des importations.

Le tourisme transfrontalier est très marqué : 56% des nuitées passées par des étrangers en Nord-Pas-de-Calais le sont par des Anglais et des Belges. On observe également un nombre considérable de résidences secondaires de Britanniques sur le littoral de la région (justification par la différence importante de prix entre l'immobilier français et l'immobilier britannique).

Enfin, les relations de proximité de part et d'autre de la frontière franco-belge se manifestent dans le Nord-Pas-de-Calais par une mise en place d'institutions qui soutiennent des actions et des projets communs relayés par les acteurs politiques locaux (collectivités de différents niveaux, partenaires consulaires, universités...); on abordera cet angle institutionnel et pragmatique des relations transfrontalières en I/B.

c - Les relations transfrontalières interrégionales

Il s'agit de relations thématiques (langue, culture, éducation, santé, développement économique, transports), envisagées à l'échelle globale des régions de la Flandre, de la Wallonie, du Nord-Pas-de-Calais mais également du Kent.

L'institutionnalisation de ces relations tient une place prépondérante et a pour vocation de faire émerger une « Euro-Région » (terme employé sous d'autres latitudes frontalières européennes), rassemblant quelques 15 millions d'habitants au coeur de l'Union européenne.

1.2 - Lorraine

a - Contexte

La Lorraine est la seule région française à être frontalière avec trois pays différents : d'est en ouest la Belgique, le Luxembourg et l'Allemagne. Cette situation frontalière concerne en fait les départements de la Meuse et de la Meurthe-et-Moselle dans leur partie septentrionale, sur une petite portion et surtout le département de la Moselle dont la frontière avec le Luxembourg et l'Allemagne mesure plus de 100 km.

La frontière de la Lorraine avec ses voisins belges (Wallonie), luxembourgeois et allemands (Sarre et Rhénanie-Palatinat) peut être qualifiée de frontière-creuset : elle ne comporte aucun obstacle physique mais elle constitue une véritable zone de contact entre les cultures germaniques et latines. Cette frontière, assez mobile au fil de l'histoire (sa configuration actuelle date de 1945, le département de la Moselle étant allemand pendant la seconde guerre mondiale) a toujours été d'une grande perméabilité (commerce, culture mais également invasions militaires).

Cette contiguïté a permis l'émergence d'une certaine culture commune (français parlé de part et d'autre de la frontière franco-belge; francique parlé de chaque côté de la frontière franco-allemande, types d'activités économiques identiques) qui prend aujourd'hui une nouvelle ampleur : l'existence d'un chapelet urbain de part et d'autres de la frontière suscite la volonté politique de favoriser la coopération de proximité en aidant l'émergence « institutionnelle » d'agglomérations transfrontalières (qui pour certaines d'entre elles existent déjà d'un point de vue morphologique).

La coopération transfrontalière de la Lorraine avec ses voisins allie à la fois une forte dimension inter-régionale et une coopération de proximité (seule une minorité de territoires n'est pas directement frontalière : les Vosges, le sud de la Meuse et de la Meurthe-et-Moselle).

b - Les relations transfrontalières de proximité

Elles se manifestent, comme l'a vu, par l'existence d'agglomérations au sens physique du terme, de part et d'autres de la frontière. Selon les cas, le continuum urbain est plus ou moins réel ; citons les cas de Longwy (contigu à la Wallonie et au Luxembourg), Villerupt (contigu au Luxembourg avec la ville d'Esch-sur-Alzette), Creutzwald (contigu à l'Allemagne), Saint-Avold-Forbach-Sarreguemines (dans une sorte de conurbation avec Sarrebrück).

Outre ces cas de proximité géographique directe, les relations transfrontalières quotidiennes avec la Belgique, le Luxembourg et l'Allemagne concernent une zone géographique un peu plus étendue, qu'illustrent les trajets domicile-travail des travailleurs frontaliers lorrains.

Ces derniers viennent parfois de Metz pour aller travailler au Luxembourg même si ce sont les zones d'emploi de Longwy, Thionville et Saint-Avold-Forbach-Sarreguemines qui sont concernées au premier chef.

Le travail transfrontalier concerne environ 58000 personnes en Lorraine. Ce chiffre en pleine croissance (30000 personnes en 1990) et correspondant à 5,3% de la population active lorraine atteint parfois 50% dans des communes frontalières; à Forbach, il est de 30%, à Sarreguemines, il concerne 22% des actifs.

La Belgique est le pays frontalier accueillant le moins de travailleurs habitant en Lorraine : 2500 personnes dont 800 Belges vivant en France pour des raisons économiques. Le flux inverse est quasi-inexistant.

Le Luxembourg accueille quant à lui 32000 travailleurs en provenance de Lorraine (60% originaires de la zone d'emploi de Thionville, 25% provenant de la zone d'emploi de Forbach et même 7% en provenance de l'agglomération de Metz). Ces emplois tertiaires (surtout au sein de banques et de compagnies d'assurances) et assez peu féminisés sont en pleine expansion et représentent le plus gros flux transfrontalier de travailleurs dans un ensemble Wallonie, Rhénanie-Palatinat, Luxembourg, Sarre et Lorraine.

Ce flux quotidien participe partiellement à l'engorgement total de l'A 31 qui voit circuler environ 25000 véhicules par jour sur le tronçon Thionville-Luxembourg.

Les Luxembourgeois, quant à eux, sont seulement 200 à venir travailler en Lorraine (emplois très répartis en matière de secteur d'activité et de niveau de qualification).

L'Allemagne génère un flux centripète quotidien de 20000 travailleurs habitant en Lorraine (dont 5000 Allemands qui vivent en Moselle et travaillent en Sarre). Ce flux de 20000 personnes se dirige essentiellement vers la Sarre (18000 personnes) - le reste travaillant en Rhénanie-Palatinat - représente à 73% des emplois masculins, à majorité dans des industries de transformation. Viennent s'ajouter à ces données chiffrées 4000 à 5000 personnes qui, bien qu'allant travailler en Allemagne, ne sont pas comptabilisées car gagnant moins de 600 Deutschmarks par mois. Ce chiffre correspond surtout à du personnel de service pour des entreprises ou des particuliers.

Dans le sens Allemagne => France, on dénombre 1000 travailleurs allemands...

Tous ces flux en grande majorité en provenance de la Lorraine vers le Luxembourg et l'Allemagne résultent d'un différentiel de situation économique (chômage moindre, salaires plus attractifs...) en défaveur de la France. Cet aspect important du transfrontalier en Lorraine illustre une forme prononcée de dépendance économique (et non d'interdépendance) en matière d'emplois.

A l'inverse, la présence d'environ 5000 Allemands et de 800 à 1000 Wallons habitant en Lorraine témoigne d'un différentiel des prix immobiliers et fonciers, et du coût de la vie de manière plus générale, qui incite à l'installation de ces personnes en France (actuellement 1000 Allemands s'installent chaque année en Moselle).

Cette installation pose parfois quelques problèmes d'intégration et d'assimilation en milieu rural des populations allemandes dans la partie nord-est de la Moselle (formation de lotissements allemands...).

Les relations transfrontalières se manifestent également par des flux d'autre nature tels que les flux commerciaux, sanitaires ou éducatifs. De nombreux projets (notamment ayant pour vocation de réduire les problèmes de double coût liés au phénomène de frontière) sont en cours de réalisation.

c - Les relations transfrontalières interrégionales

Contrairement à certains exemples (PACA, Rhône-Alpes), l'interrégionalité n'est pas déconnectée du transfrontalier de proximité. Elle reprend en quelque sorte ses problématiques, les rendant un peu plus transversales et les étendant à une échelle plus large (aménagement, environnement, développement économique, formation professionnelle, enseignement supérieur, culture, santé...).

Un grand nombre d'organismes officiels vient encadrer cette coopération. Les relations transfrontalières sont ainsi gérées à différentes échelles (du communal à l'europpéen), s'articulant plus ou moins avec le champ d'action de l'organisme d'échelon supérieur ou inférieur.

1.3 - Alsace

a - Contexte

L'Alsace, par son histoire et ses caractéristiques géographiques, illustre au mieux le processus d'intégration européenne et transfrontalier à l'échelle de l'ensemble du territoire régional.

Séparée du reste de la France (dite « de l'intérieur » par ses habitants) par le massif des Vosges et de l'Allemagne par le Rhin, l'Alsace est au carrefour de plusieurs cultures.

Frontalière de l'Allemagne et de la Suisse, elle marque ses étroites relations culturelles avec le monde germanique par sa langue (l'alsacien-francique et alémanique- dialecte germanique parlé par 70% de la population alsacienne), son paysage, son histoire...

La présence du Rhin, loin de constituer un obstacle physique étanche, symbolise le creuset culturel commun à cette région de l'Europe. L'Alsace présente un paysage assez similaire à celui que l'on retrouve le long de cette partie de la vallée du Rhin; sa densité de population sensiblement plus élevée que celle de la plupart des régions françaises et structurée autour de nombreux pôles urbains, fait écho à la structure urbaine d'outre-Rhin. Le fleuve empêche toutefois la contiguïté directe de l'Alsace avec ses voisins sur une bonne portion de la frontière à l'exception du nord-Alsace et de la frontière franco-suisse (Saint-Louis-Bâle).

Enfin, l'histoire récente (germanisation à deux reprises de l'Alsace et blessures profondes de trois guerres successives) a conféré à cette région une vocation particulière dans la construction européenne, facteur de paix.

On peut distinguer trois échelles de relations transfrontalières en Alsace. Les deux premières sont d'ailleurs étroitement mêlées.

Le premier niveau est celui de la contiguïté directe. Il se situe au sein des agglomérations frontalières où il y a une certaine continuité urbaine : Saint-Louis, banlieue française de Bâle; Strasbourg avec Kehl qu'un pont sépare.

Le deuxième échelon correspond aux relations transfrontalières de proximité; il concerne tous les espaces qui communiquent quasi-quotidiennement avec l'Allemagne ou la Suisse à travers toutes sortes de flux physiques (personnes, marchandises). Cette échelle de relations concerne environ 80% du territoire alsacien. Il s'agit de la partie la plus urbanisée et le long du Rhin, seuls les territoires les plus « intérieurs » sortent du champ de ces relations de proximité.

Le troisième niveau de relations correspond aux liens interrégionaux que noue l'Alsace avec ses partenaires germano-suisse, sur un mode plus thématique.

b - Les relations transfrontalières contiguës

Strasbourg-Kehl et Saint-Louis-Bâle correspondent à cette échelle de relations. Cette intégration physique, plus poussée morphologiquement dans le cas de Saint-Louis (absence de la barrière rhénane) font de ces deux espaces des bassins de vie transfrontaliers au sens plein du terme.

Si ces deux ensembles sont le terrain privilégié de flux internes et quotidiens (élèves scolarisés de part et d'autre de la frontière dans la ville qui n'est pas leur lieu de résidence, flux domicile-travail, pratiques commerciales, culturelles...), ils constituent également les deux principaux corridors de passage entre l'Alsace et l'Allemagne ou la Suisse, engendrant des flux sans commune mesure avec les relations internes évoquées précédemment (20000 véhicules par jour sur le pont de l'Europe à Strasbourg, 30000 à Bâle).

Dans le cas de Strasbourg, la capitale alsacienne compte environ 420000 habitants dans son agglomération et n'est pas située directement sur le Rhin mais sur l'Ill. La ville est reliée par un pont routier et un pont ferroviaire à son homologue allemande Kehl, ville de 34000 habitants (dont seuls 17000 sont « agglomérés » dans le centre).

Cette disparité démographique n'est qu'apparente; elle est relativisée par l'extrême densité de l'habitat outre-Rhin, qui permet au Kreis de Kehl-Offenburg d'accueillir en fait 300000 habitants dans son périmètre (taille d'un canton).

Le statut de Strasbourg « capitale européenne », son cadre de vie agréable et ses prix immobiliers pas plus élevés qu'outre-Rhin lui permettent d'accueillir quelques milliers de fonctionnaires européens (en résidence ou pour le travail) et d'Allemands qui viennent y vivre tout en continuant de travailler dans le Kreis voisin. A l'inverse, ce sont 5000 habitants de la CUS qui travaillent quotidiennement en Allemagne.

La contiguïté physique toute relative entre Strasbourg et Kehl (que plusieurs opérations d'urbanisme doivent renforcer, cf I/B) n'entrave pas les relations très étroites et quotidiennes nouées entre les deux villes. A cet égard, deux lignes urbaines et transfrontalières de transport en commun (bus) existent déjà.

Dans le cas de Saint-Louis, le continuum urbain est réel avec Bâle et la ville française devient l'extension urbaine contiguë de l'agglomération bâloise.

L'agglomération de Bâle (au sens très large du terme), qui compte environ 580000 habitants (69% en Suisse, 23,5% en Allemagne et 7,5% en France - soit 43000 hab. du côté français) constitue un véritable pôle urbain compact trinational, associant étroitement ses banlieues allemandes et françaises dans son fonctionnement quotidien (principalement emploi, développement économique et pratiques commerciales). Certains équipements comme l'aéroport se situent d'ailleurs dans la partie française alors qu'ils concernent toute l'agglomération bâloise.

On ne dispose malheureusement pas du nombre de Suisses et d'Allemands qui habitent la partie française. La différence des prix de l'immobilier entre les trois pays, (très élevés en Suisse à relativement modestes en France) laisse supposer l'existence significative de ce type d'implantation, comme dans d'autres sites frontaliers français avec l'Allemagne ou la Suisse.

Bâle et sa périphérie constitue un véritable pôle d'emplois pour les Français; ces derniers ont augmenté de 75% depuis 1985 et se sont stabilisés depuis 5 ans (30000 travailleurs frontaliers français dans les cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Soleure et Argovie).

Ces espaces sont le théâtre de réflexions à mener en commun afin d'éviter le double emploi de nombreux équipements de proximité, de services aux personnes et aux entreprises... L'harmonisation des législations, l'égale accessibilité aux prestations diverses par les habitants de part et d'autres de la frontière sont autant de sujets abordés par les municipalités concernées.

On verra plus loin les pistes d'harmonisation institutionnelle et juridique qui sont actuellement suivies au sein de ses deux agglomérations ainsi que les projets d'aménagement.

c - Les relations transfrontalières de proximité

Comme on l'a vu, elles sont difficilement dissociables des relations de stricte contiguïté et concernent la majorité du territoire régional alsacien (contrairement à des régions telles qu'Aquitaine ou Rhône-Alpes où seul un espace très ponctuel est concerné).

Quelques données chiffrées attestent de l'intensité de ce type de relations : on estime à environ 58000, le nombre de personnes résidant en Alsace qui franchissent tous les jours la frontière pour aller travailler en Allemagne et en Suisse, ce qui constitue 7,8% de la population active alsacienne, chiffre stable depuis 5 ans.

Les deux principaux axes de pénétration, sur lesquels ces flux se répartissent dans des proportions identiques, relient le nord Alsace à la région de Karlsruhe et le centre et le sud Alsace à Bâle.

A l'inverse, les flux domicile-travail à destination de l'Alsace et en provenance des deux pays voisins sont relativement faibles (750 personnes en provenance du Bade-Wurtemberg et 250 en provenance de Suisse).

Si la situation économique plus favorable en Suisse et en Allemagne (taux de chômage de seulement 4% dans cette partie nord-ouest de la Suisse et 7% en Bade-Würtemberg), ainsi que des salaires plus élevés justifient ces migrations alternantes, les prix du foncier et de l'immobilier en France génèrent un flux inverse d'Allemands et dans une moindre mesure de Suisses qui élisent domicile en Alsace.

A titre d'exemple, le prix des terrains au m² dans le sud Palatinat est de 140 DM alors qu'il se situe entre 130 FF et 190 FF/ m² en Alsace. Les espaces concernés par l'installation d'Allemands sont principalement le nord de l'Alsace (région de Wissembourg) où quelques milliers (5000?) Allemands habitent sans y travailler.

Le moindre coût de la main d'oeuvre alsacienne, réputée de bonne qualité technique, une plus grande disponibilité de terrains, certains avantages fiscaux récemment accordés par l'Etat (exemple de la zone franche à Mulhouse) et surtout un foncier beaucoup moins cher contribuent à attirer des investisseurs qui trouvent en Alsace un espace bien équipé, dans le centre de gravité de l'Union Européenne.

On note également que les prix les plus élevés du foncier d'entreprise dans la zone frontalière du Rhin Supérieur varient de 350 FF/m² dans les nouvelles zones d'activités de la Communauté Urbaine de Strasbourg à 1720 FF/ m² à Fribourg et 2000 FF/ m² à Bâle-Campagne.

Actuellement, en terme de concurrence avec l'Allemagne et la Suisse, l'installation d'entreprises en Alsace reste toujours compétitive. On comptait en 1986 180 entreprises allemandes dans le Bas-Rhin employant 20000 Alsaciens, soit 10% de la population active de ce département.

Les flux intenses de part et d'autre du Rhin sont également de nature commerciale. Dans le cas de Strasbourg, la zone de chalandise de la capitale alsacienne déborde largement sur le territoire allemand. On note le phénomène identique mais moindre de Bâle dans la partie française (prix suisses élevés pour les consommateurs français).

Ces types de déplacement s'effectuent dans les deux sens et dans des proportions assez équilibrées. Il est toutefois très difficile de dresser une liste des motivations commerciales préalables à ce type de pratique. C'est véritablement un faisceau de produits difficiles à typologiser qui attirent le chaland de part et d'autres de la frontière.

Les flux de proximité sont liés aux pratiques sanitaires, éducatives, culturelles et touristiques. Soulignons que les Allemands viennent, en masse, visiter l'Alsace et Strasbourg en particulier, centre patrimonial et culturel sans équivalent dans cette partie Sud-Ouest de l'Allemagne.

Ce tropisme vers la France est d'autant plus réel que l'on doit prendre en compte la différence de perception touristique de cette région rhénane : alors que cette partie occidentale du Bade-Wurtemberg et de la Rhénanie-Palatinat - la Forêt Noire - est très bien cotée par les Allemands (sorte de Riviera allemande), l'Alsace, surtout dans sa partie vosgienne, est plutôt considérée comme une Sibérie française pour nos concitoyens. Enfin, le coût inférieur de la restauration et de l'hébergement hôtelier en Alsace ne contribue qu'à renforcer la tendance.

d - Les relations transfrontalières interrégionales

Les relations évoquées dans le chapitre précédent concernaient les relations physiques entre l'Alsace et ses partenaires d'outre-Rhin. On entend ici par relations interrégionales, moins les liens physiques et quantifiables qui existent entre l'Alsace et ses voisins, que les relations plus immatérielles et thématiques qui peuvent être entretenues par des collectivités territoriales ou des secteurs d'activités divers, de part et d'autres de la frontière. Ces liens, proches de la catégorie précédemment abordée, concernent un champ de domaines très vaste : de l'enseignement supérieur à la culture, du développement économique à l'environnement, des infrastructures lourdes à l'émergence d'une véritable région européenne transfrontalière...

1.4 - Franche-Comté

a - Contexte

La caractéristique de la frontière de la région Franche-Comté avec la Suisse (cantons du Jura, de Berne, de Neuchâtel et de Vaud) se manifeste par l'omniprésence de la montagne jurassienne, peu perméable, en dépit d'une altitude modeste, exceptée une brève zone de plaine au nord-est du département du Doubs et au sud-est du territoire de Belfort (près de Montbéliard) (une dizaine de kilomètres de frontière).

Cette zone de frontière-glacis, faiblement irriguée par des infrastructures transversales de transport (pas d'autoroute) ne s'articule autour d'aucun pôle urbain de grande taille : la Chaux-de-Fonds-Le Locle en est l'agglomération la plus importante (48000 habitants) du côté suisse, Pontarlier avec 20000 habitants du côté français - (la partie française est moins densément peuplée que la partie suisse). On remarque plutôt de part et d'autres de la ligne de crête jurassienne un réseau diffus de petites villes de 3000 à 10000 habitants qui entretiennent entre elles quelques relations de faible intensité, mais rarement sur un mode transfrontalier.

En dépit de l'absence d'obstacles physiques et malgré la présence de pôles urbains importants (Montbéliard et Belfort), la partie septentrionale de la région franc-comtoise ne semble pas nouer des relations plus intenses avec la Suisse. Les relations de proximité franco-suisse intra-jurassienne demeurent donc assez limitées.

b - Les limites actuelles des relations de proximité

On estime à 15000 le nombre de travailleurs frontaliers français migrant quotidiennement vers la Suisse. Les flux de travailleurs suisses vers la Franche-Comté semblent rarissimes même s'ils ne sont pas étayés par des données chiffrées.

La douzaine de corridors de passage des travailleurs transfrontaliers est relativement disséminée le long de la frontière (aucun d'entre eux ne se distingue par son importance) : les trois principaux relient Morez à Nyon par le col de la Grivine, Morteau à la Chaux de-Fonds et au Locle par le col des Roches et le sud du Territoire de Belfort à Delémont. A titre indicatif, on enregistre 21500 véhicules par jour qui passent en Suisse, tous motifs confondus, ce qui est relativement faible comparé aux 150 km de frontière Suisse-Franche-Comté.

Les zones qui abritent le plus grand nombre de travailleurs français frontaliers sont les cantons de Morteau, Pontarlier, Morez, Mouthe et Maîche. Si, en valeur absolue, le nombre des travailleurs frontaliers n'est jamais considérable, il l'est en part d'actifs : ce sont les cantons de Morteau, des Bouchoux et de Mouthe qui envoient leur plus grande part d'actifs travailler en Suisse (jusqu' à 48% pour Mouthe).

Cet espace frontalier franc-comtois est essentiellement rural ; toutefois on observe un maillage régulier du territoire par des petites villes au sein de vallées industrielles où l'horlogerie est encore vivace : Morteau, Pontarlier, Villers-le-Lac, le Locle - siège de Rollex, la Chaux-de-Fonds, la vallée de Joux - siège de Jäger-le-Coutre... La situation économique y est d'ailleurs plus défavorable en France qu'en Suisse, ce qui justifie une part des flux des travailleurs français en direction de la Suisse (main d'oeuvre française qualifiée et appréciée dans les petites villes horlogères) et vers de grandes agglomérations comme Neufchâtel, Berne ou Lausanne.

c - La faiblesse de la coopération thématique

Dans le domaine de l'agriculture, les relations sont extrêmement ténues de part et d'autre de la frontière; l'élevage bovin constitue l'essentiel de l'activité agricole et reste par définition une activité assez cloisonnée dans son mode de fonctionnement; quelques migrations transfrontalières du cheptel suisse vers les alpages français au cours des « estives » ont engendré des problèmes sanitaires et administratifs: la crise de la vache folle a rendu la France très réticente à la venue de troupeaux étrangers non soumis aux mêmes contrôles que ceux en vigueur sur le territoire national !

Les autres flux (commerciaux, culturels, éducatifs, sanitaires), sont très faibles étant donné l'absence de pôle urbain important dans la zone frontalière.

Il est difficile d'estimer le nombre de Français habitant du côté Suisse et le nombre de Suisses résidant en Franche-Comté; ces chiffres paraissent très faibles selon les témoignages recueillis.

En résumé, les flux de travailleurs français vers la Suisse constituent la seule relation transfrontalière significative liée à la contiguïté franco-suisse. C'est d'ailleurs autour de ce thème que s'est créé l'instrument politique de gestion locale de ces relations.

Le reste des relations entre la Franche-Comté et les cantons suisses est de nature interrégionale et se concentre autour des questions qui concernent les deux versants du Jura (enclavement, crise de l'industrie horlogère et mécanique, agriculture). La volonté de coopérer dans le domaine culturel et éducatif existe cependant et donne lieu à une réflexion sur les moyens de mise en oeuvre politique et institutionnelle des projets.

1.5 - Rhône-Alpes

a - Contexte

Les relations nouées par la région Rhône-Alpes avec la Suisse et l'Italie sont de deux ordres : surtout transfrontalier et de proximité avec la Suisse et essentiellement interrégional et transnational avec l'Italie.

Les caractéristiques géographiques de la région Rhône-Alpes expliquent aisément ces deux niveaux de coopération.

La coopération de proximité ne peut se réaliser intensément que dans le cas du franco-valdo-genevois (frontière avec les cantons de Genève et de Vaud) où l'agglomération de Genève déploie sans aucun obstacle physique une partie de son développement urbain en France, associant étroitement à son destin les territoires du Pays de Gex dans l'Ain et la partie occidentale du département de Haute-Savoie (Annemasse).

Sur le reste de la frontière avec la Suisse (canton du Valais) et surtout l'Italie, très étanche car passant à travers les points les plus élevés du Massif Alpin, la coopération est essentiellement thématique et interrégionale ; dans ce type d'espace, les relations de proximité se cantonnent à des problèmes agricoles (alpages), touristiques (remontées mécaniques) et environnementaux (préservation des espaces naturels).

b - Les relations transfrontalières contiguës dans le Franco-Genevois

L'espace Franco-Genevois constitue un bassin de 620000 habitants (recensement 1990) et une agglomération de 550000 habitants, s'étendant des premiers contreforts du Jura (cantons de Gex et Ferney), le long du Léman de Nyon à Douvaine, au sud jusqu'à Saint Julien-en-Genevois et à l'est à Annemasse, butant sur le Mont Salève et le massif du Chablais.

Cette agglomération est véritable : elle constitue un continuum urbain de part et d'autre de la frontière sans aucun signal physique tangible.

La partie suisse du bassin franco-valdo-genevois regroupe 430000 habitants (1990) soit 69 % du nombre total d'habitants; la partie française accueillant quant à elle environ 190000 personnes (31 % de la population).

Historiquement très liés (de la République de Genève aux zones franches du XXème en passant par le département du Léman et les cessions de territoires de la France et du Royaume de Sardaigne à Genève), ces espaces frontaliers sont aujourd'hui difficilement dissociables étant donné leur contiguïté urbaine, leur communauté de langue, leur intégration économique et les flux quotidiens de toute nature et d'une extrême densité qui franchissent la frontière.

Cette zone en pleine expansion économique et démographique depuis une quarantaine d'années a enregistré depuis les années 1970 un desserrement de l'espace urbain de Genève et de ses communes proches (baisse de population) au profit des communes françaises, progressivement satellisées (double phénomène de périurbanisation et de réurbanisation).

A titre d'illustration, le Pays de Gex a vu sa population augmentée de 28% entre 1982 et 1990 (moyenne de 4,2% pour la France au cours de cette même période), le Genevois Haut-Savoyard enregistrant quant à lui une hausse de 17% de ses habitants.

Ce développement qui touche la périphérie française de l'agglomération genevoise, imputable à 75% à un solde migratoire très positif, s'explique par un marché favorable et attractif (du moins jusqu'au début des années 1990), à un cadre de vie de qualité et à un coût du foncier et de l'immobilier nettement inférieur à la partie suisse.

Quelques données chiffrées permettent d'illustrer ce degré d'interpénétration franco-genevoise :

- 19000 français vivent dans la partie suisse (essentiellement à Genève-même),
- 3900 Suisses vivent dans la partie française.
- Le nombre total d'emplois du bassin franco-genevois au lieu de travail se répartit à 85% en Suisse (qui accueille seulement 69% de la population du bassin).
- Près de 50% de la population active du Pays de Gex et 35% du Genevois Haut-Savoyard français (habitants français et internationaux) occupent un emploi dans la partie suisse, soit environ 45000 personnes (quelques variations selon les sources) qui passent quotidiennement la frontière pour aller travailler en Suisse (les principaux pourvoyeurs d'emplois étant les organisations internationales - 32000 emplois en 1993 concernant en particulier les 6500 internationaux vivant en France - les services marchands, le domaine bancaire...).

Les flux transfrontaliers de nature commerciale, sanitaire et culturelle sont importants.

Toute cette intégration transfrontalière binationale n'est pas sans poser de nombreux problèmes (problèmes d'aménagement et d'urbanisme, problème de logement dû au différentiel de prix entre les deux pays, difficultés de transport, problèmes liés à la concurrence commerciale et aux différences de fiscalité...).

Ce nombre de travailleurs frontaliers (le plus important des flux transfrontaliers français concentrés sur un seul site) est tel qu'une mesure de compensation financière annuelle de la Suisse à destination de l'administration française (260 MF pour la Haute-Savoie et 92,5 MF pour l'Ain en 1995) a été mise en place à la fin des années 1960 et est perçue directement par les Conseils Généraux de l'Ain et de la Haute-Savoie; cette mesure sans équivalent en France ne va pas sans engendrer des tensions entre le Conseil Régional de Rhône-Alpes et les deux Conseils Généraux précités, qui peuvent entraver le développement d'une institutionnalisation du transfrontalier...

Comme certains chiffres l'attestent, la dimension internationale de Genève est prépondérante dans son développement et urbain (10% des emplois de la ville dans les organisations internationales). Ainsi, dans le cas genevois, la coopération franco-suisse passe paradoxalement de l'échelle hyper locale à l'échelon international en délaissant les échelons intermédiaires des relations inter-régionales (Genève-Annecy, Genève-Lyon, Canton de Genève-Haute-Savoie-Ain et Rhône-Alpes).

Ce renforcement du rôle international de Genève intéresse directement la périurbanisation genevoise française, associée au développement d'une économie, qui ne s'effectue plus à l'échelle d'une seule ville mais de son agglomération toute entière. L'agglomération est aujourd'hui véritablement multipolaire : l'aéroport de Genève-Cointrin, le CERN et Ferney-Voltaire constituant le pôle ouest, Saint-Julien et Archamps au sud, Annemasse à l'est, et Nyon au nord.

La gestion de la coopération transfrontalière, illustrée notamment par le foisonnement d'institutions, différentes opérations Interreg et la volonté de faciliter des actions intéressant l'agglomération toute entière autour d'aménagements juridiques, seront abordées ultérieurement (cf I/B).

c - Les relations franco-suisse et franco-italiennes le long de la frontière alpine

Etant donné l'obstacle naturel constitué par le massif alpin, les relations transfrontalières sont de toute autre nature que celles constatées dans le franco-genevois.

Les flux de personnes et de marchandises doivent passer par les tunnels (Mont-Blanc et Fréjus). Ces flux ne sont d'ailleurs pas locaux mais constituent la plupart du temps la partie alpine d'un déplacement beaucoup plus important et de nature internationale, dépassant souvent d'ailleurs les relations strictement franco-italiennes.

Ce contexte de frontière alpine (Haute-Savoie, Savoie), séparant des zones peu peuplées et à dominante rurale n'autorise qu'une coopération très ponctuelle et sur des thèmes extrêmement précis, souvent soutenus par le programme Interreg: l'agriculture et en particulier l'élevage (étude agricole de la vallée du Giffre), la protection de l'environnement (barrages anti-polluant sur le lac Léman, protection de la chouette chevêche, amélioration des techniques de protection contre les avalanches), la mise en valeur d'un patrimoine culturel commun (restauration de bateaux anciens lémaniques) ou le développement du tourisme à travers notamment des projets d'infrastructures (mise en place d'un prototype de véhicule utilitaire électrique pour station d'altitude).

La coopération transfrontalière de proximité en Rhône-Alpes est donc surtout l'apanage du Franco-Genevois, le reste étant beaucoup plus diffus et moins important en terme quantitatif.

d - Les relations transfrontalières interrégionales

L'autre acception de la coopération transfrontalière avec la Suisse et l'Italie en région Rhône-Alpes est interrégionale, à cause de la grande difficulté des relations de proximité transalpines précédemment décrites.

Cette dimension inter-régionale franco-italienne (Rhône-Alpes / Val d'Aoste / Piémont) associe également la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur au sein de la COTRAO et du programme Interreg; elle est par la force des choses essentiellement thématique (développement économique, éducation, environnement, culture) tout en insistant sur le lien physique qui unit le versant français des Alpes à son pendant italien, misant ainsi sur un développement des infrastructures de transport et en particulier sur le projet de TGV Lyon-Turin.

1.6 - Provence-Alpes-Côte d'Azur

a - Contexte

En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le transfrontalier a une dimension relativement différente de la région Rhône-Alpes ; si l'on enregistre également deux niveaux de relations : l'un relatif à la coopération de proximité et l'autre plus interrégional, on ne retrouve pas le degré d'intégration frontalière caractéristique du franco-genevois dans la portion côtière de la frontière franco-italienne.

La très grande majorité de la frontière de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est constituée par une barrière montagneuse (à l'instar de Rhône-Alpes) qui rend toutes relations de proximité avec le versant italien extrêmement réduites à quelques exceptions près (par exemple le Briançonnais...).

L'essentiel de la zone de contact se situe donc sur une bande côtière d'une quinzaine de kilomètres de large entre Nice et Impéria et plus précisément entre Monaco et San Remo.

b - Les relations transfrontalières de proximité sur la frange littorale de la frontière franco-italienne

Cette partie très urbanisée du littoral de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur se prolonge dans la partie italienne après Menton. Toutefois, contrairement au littoral Basque ou à celui des Flandres, le continuum urbain n'existe pas à proprement parler : Menton est séparé de Ventimille par une arête alpine qui se jette directement dans la mer, ne laissant qu'une bande urbanisée extrêmement étroite (100 mètres) et très discontinue entre la montagne et la mer.

Cet obstacle physique réel empêche donc toute possibilité d'agglomération transfrontalière en dépit de la très grande proximité du réseau de villes continu de part et d'autres de la frontière.

Ce réseau urbain littoral constitue environ 230000 habitants de Monaco à San Remo (104000 habitants du côté français et environ 120000 du côté italien), ce qui n'est pas énorme en comparaison avec l'emprise urbaine d'une grande densité de cette partie du littoral méditerranéen (nombreuses résidences secondaires).

On considère que la partie italienne concernée par le transfrontalier s'étend de Ventimille à San Remo (Riviera du Ponente).

Du côté français, la question du rattachement de Nice à ce périmètre frontalier est assez délicate; elle demeure néanmoins importante pour déterminer un territoire transfrontalier pertinent.

Si l'agglomération de Nice (qui s'étend vers l'est à Villefranche-sur-mer, Saint-Jean-Cap-Ferrat et Beaulieu) est morphologiquement distincte de Monaco-Menton, séparée par la zone d'urbanisation moindre d'Eze, les flux bilatéraux multiples qui la relie à Monaco-Menton et à la partie italienne relativisent cette partition.

Cette difficulté de délimitation est illustrée par l'appartenance d'une partie de l'agglomération de Nice (Villefranche-sur-mer et Beaulieu) au SIVU transfrontalier qui regroupe les communes frontalières jusqu'à Tende au nord et Menton à l'est.

Néanmoins, la nature des flux de travailleurs permet de donner un certain crédit à un territoire pertinent frontalier français qui s'étendrait de Villefranche-sur-mer à Menton.

On estime à environ 8000 ou 9000 Italiens qui franchissent quasi-quotidiennement la frontière française pour travailler dont 6000 à 7000 d'entre eux dans la Principauté monégasque. Seulement 600-900 Français vont travailler quotidiennement en Italie (mais 8000 à Monaco).

C'est la Principauté de Monaco, « entreprise hors sol », qui motive l'essentiel des flux domicile-travail de part et d'autre de la frontière franco-italienne. Le poids démographique de l'agglomération niçoise et l'importance de son potentiel d'emplois ne sont donc pas déterminants dans l'attractivité professionnelle exercée sur l'Italie.

On peut estimer que le point d'origine de ces déplacements qui se situe à une heure maximum du lieu de travail (en l'occurrence de Monaco), permet de délimiter un espace italien s'étendant de Vintimille jusqu'à un point à mi-chemin entre San Remo et Imperia.

Dans ces chiffres de travailleurs frontaliers, ne sont pas inclus les Italiens exerçant une profession libérale « individuelle », dans la partie française, installés en PME ou PMI à une ou deux personnes et qui seraient estimés à 400-600 personnes. Dans ce domaine, on note une fiscalité française légèrement plus avantageuse que celle en vigueur en Italie.

Ces données sur les trajets domicile-travail transfrontaliers sont très faibles compte tenu de la taille du bassin de population et qu'on les compare aux relations lorraine avec le Luxembourg ou alsaciennes avec Karlsruhe ou Bâle.

Si la barrière de la langue constitue un handicap certain dans l'interpénétration des économies frontalières (l'anglais surpasse largement l'italien ou le français de part et d'autre de la frontière), la structure économique de cette micro-région reste également un frein : faible présence d'industries de production dans l'est des Alpes Maritimes et dans la province d'Imperia, économie de services aux personnes (loisirs, tourisme) très développée, relatif éloignement de la frontière italienne du technopôle de Sophia-Antipolis....

On note toutefois la présence importante d'investisseurs italiens dans le secteur immobilier de l'est des Alpes Maritimes.

En outre, la part de la population active dans le bassin d'emploi local est inférieure à la moyenne nationale, phénomène lié à une structure par âge où les personnes de plus de 60 ans sont sur-représentées (32% de la population à Menton contre 14% de moyenne nationale dans une commune de taille équivalente), les moins de 20 ans sous-représentés (19% contre 26% - moyenne nationale...) ainsi que les 20-60 ans (47% au lieu de 57% de moyenne nationale dans une commune de taille équivalente). Ces taux ne sont pas sans incidence sur la mobilité transfrontalière de la population active.

L'autoroute A8 et la RN7 comptabilisent des flux peu élevés en comparaison avec d'autres corridors transfrontaliers français : 13000 véhicules par jour dont 10500 automobiles.

Le nombre de Français résidant dans la partie italienne du territoire frontalier semble faible même s'il est difficile à établir faute d'étude sur le sujet.

Le nombre d'Italiens vivant dans la partie orientale des Alpes Maritimes et en particulier à Nice s'élèverait à 50000 personnes; mais ce chiffre est à utiliser avec de nombreuses réserves. Il paraît disproportionné par rapport au nombre de travailleurs italiens frontaliers. S'agirait-il de personnes qui, tout en ayant la nationalité italienne, vivraient et travailleraient à Nice ?

En dépit de nombreux similitudes structurelles, de part et d'autre de la frontière, l'intégration de la zone côtière franco-italienne reste relativement limitée : obstacles physiques et économiques, concurrence artisanale, commerciale et touristique nettement supérieure à une complémentarité, faibles liens d'interdépendance économiques et culturels et faible différentiel des prix qui justifieraient des flux dans un sens ou l'autre, individualisme politique peu compatible avec le développement d'intercommunalité de projet...

c - Les relations franco-italiennes le long de la frontière alpine

Comme pour la région Rhône-Alpes, le massif Alpin constitue un handicap majeur pour les communications transfrontalières de proximité.

Les flux de personnes et de marchandises se concentrent sur quelques corridors (cols de Montgenèvre et de Larche, tunnel de Tende et surtout l'axe côtier autoroute A8 et Route Nationale 7) et constituent souvent la partie d'un trajet international sans implication locale.

Ces espaces alpins (départements des Hautes-Alpes, des Alpes-de-Haute-Provence et des Alpes Maritimes) sont comme leurs homologues rhônalpins et italiens, faiblement peuplés.

Si les liens de coopération concernent essentiellement des problématiques agricoles, touristiques et environnementales, on note quelques vallées où l'espace binational correspond à une aire de déplacements fréquents voire quotidiens.

On note qu'une différence des prix du foncier entre la France et l'Italie a aboutit récemment à l'achat significatif de terres par des agriculteurs italiens dans les Alpes du Sud, suivi de leur installation.

Les relations alpines franco-italiennes et les difficultés qu'elles peuvent rencontrer sont abordées par le programme Interreg où plusieurs opérations sont réalisées (patrimoine et tourisme frontaliers dans les Alpes-de-Haute-Provence, renforcement de l'information des usagers sur la liaison transfrontalière par le Montgenèvre, centre fromager de Carmejane pour la formation de des producteurs et des techniciens sur la transformation fromagère fermière et artisanale, étude de faisabilité technique, économique et environnementale d'un train à crémaillère électrique dans le Queyras...).

d - Les relations transfrontalières interrégionales

Les relations franco-italiennes concernent également la région PACA dans sa globalité. Cette coopération interrégionale s'effectue avec la Ligurie, le Piémont et dans un autre contexte institutionnel avec les mêmes partenaires italiens plus le Val d'Aoste et Rhône-Alpes. On abordera ultérieurement le volet institutionnel et pragmatique des actions de coopérations interrégionales nouées entre la partie frontalière de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et ses deux homologues italiennes. Ces axes de coopération transfrontalière interrégionale sont quasi-exclusivement thématiques.

1.7 - Aquitaine

a – contexte

Les relations transfrontalières entre l'Aquitaine et l'Espagne sont de deux natures : de proximité et interrégionale. A l'instar de la région Rhône-Alpes ou PACA, l'essentiel de la frontière entre la région Aquitaine (Pyrénées Atlantiques) et l'Espagne (Pays Basque, Navarre et Aragon) est montagneux et très difficilement franchissable. Les tunnels en service sont inexistantes et les cols rares et peu accessibles. Cette frontière-glacis n'est perméable que dans sa partie côtière où les montagnes laissent place à des collines et à une plaine littorale (surtout du côté français).

Très facilement franchissable en cette zone du Pays Basque, la frontière se matérialise néanmoins par la rivière de la Bidassoa qui sépare Hendaye d'Irun.

b - Les relations de proximité sur le littoral du Pays Basque français et espagnol

Cette continuité littorale Basque, véritable zone de contact entre l'Aquitaine et l'Espagne n'est pas à proprement parlé une agglomération : même si les densités d'habitat sont assez élevées le long du littoral, le continuum urbain n'est pas présent et les fonctions urbaines caractéristiques d'une seule et même agglomération ne sont pas réunies. Tout au plus, peut-on parler d'une conurbation.

Cette urbanisation qui s'égrène en un chapelet de ports et de stations balnéaires s'étend de Saint-Sébastien jusqu'au sud du département des Landes (Boucau). Du côté espagnol, cet ensemble côtier rassemble presque 400000 habitants dont 180000 dans la ville de Saint-Sébastien. En France, la côte accueille environ 200000 habitants sur les 250000 habitants du Pays Basque.

Le Pays Basque est également constitué d'une partie intérieure plus rurale, moins peuplée et où les relations franco-espagnoles sont moins quotidiennes (infrastructures de transport assez modestes mais beaucoup plus culturelles) : c'est au sein de cet arrière-pays que la langue basque est la plus parlée (80% des habitants de cet espace du côté français le parlent et presque 100% du côté espagnol).

Comme dans le cas franco-italien, la question du périmètre transfrontalier est assez délicate: il est difficile de connaître la limite septentrionale de cet ensemble: institutionnellement, l'attention des politiques s'est portée sur l'espace compris sur une bande littorale s'étendant de Saint-Sébastien à Bayonne; cependant, d'un point de vue géographique, le sud des Landes est également concerné.

Cet espace, traversé par une infrastructure de transport d'importance européenne et structurante pour la conurbation, l'A 63, est sillonné par de nombreux flux de part et d'autre de la frontière : flux de personnes et de biens, échanges immatériels. Sur le tracé d'une des deux entrées principales entre la France et l'Espagne, la conurbation basque voit son axe essentiel de transport emprunté par plus de 16000 véhicules chaque jour dont 7500 camions.

Cette superposition des deux rôles de l'A63 - desserte intra-urbaine et axe international - constitue un avantage (ouverture sur l'Europe et liaison avec les principales villes de France et de la péninsule ibérique) et un inconvénient (saturation, danger pour les automobilistes dû à la présence des camions et à la trop grande fréquence des entrées et sorties d'autoroute).

En terme d'activités économiques, le Pays Basque espagnol se distingue nettement de son cousin français par la forte présence du secteur industriel (aciéries...) qui cohabite avec un secteur tertiaire en développement et des zones urbaines denses. Le Pays Basque français fonde l'essentiel de son économie sur les services (commerce, tourisme...).

La communauté de vie qui sous-tend cet espace ne tient pas tellement du fait des déplacements de travailleurs frontaliers. En effet, ce type de flux reste relativement faible en dépit du nombre d'habitants, de l'importance des villes et d'une proximité culturelle de part et d'autre de la frontière. On estime à 2000 le nombre d'Espagnols qui franchissent la frontière pour aller travailler en France (chiffre en baisse pour les ouvriers et en hausse pour les cadres). Les Français faisant le chemin inverse sont quelques centaines.

En matière d'emploi, en dépit de règles fiscales assez proches de part et d'autre de la frontière, l'application des impôts plus souple du côté espagnol et qui a longtemps prévalu, a tendu à attirer un nombre d'entreprises étrangères significatif. Cette tendance est contrebalancée actuellement par des facilités d'installation pour les entreprises en France : services et énergie bien moins chers en France (électricité 40% moins chère qu'au Pays Basque espagnol pour les industries).

Les flux de personnes se manifestent également par la présence d'Espagnols qui s'installent en France, essentiellement dans le cadre d'une résidence secondaire. Ils se regroupent généralement dans de petits immeubles collectifs situés géographiquement sur le littoral du sud du département des Landes et également dans la région d'Hendaye-Saint-Jean-de-Luz. Des taux d'intérêt nettement plus faibles en France et des terrains beaucoup moins chers (le Pays Basque est l'une des régions d'Espagne où le foncier est le plus onéreux car assez peu disponible) ont été déterminants dans leur installation (au début des années 1980, le foncier était environ 5 fois plus cher au Pays Basque espagnol que dans la partie française).

Les Espagnols installés en France tout en travaillant au Pays Basque sont relativement peu nombreux, non basques et choisissent en partie l'installation en France pour que leurs enfants échappent à l'éducation basque (bilingue basque-espagnol).

Les flux de nature commerciale sont assez importants; la pratique des courses de l'autre côté de la frontière est très répandue (voitures, nouveaux hypermarchés du côté espagnol pour les Français). Si ces flux correspondent surtout en ce moment à une fréquentation du Pays Basque espagnol par les Français, leur direction principale (France -> Espagne ou Espagne -> France) n'a cessé de changer au cours des deux dernières décennies. Le faible équipement du côté espagnol au cours des années 1970 et 1980 a entraîné un fort équipement du côté français. Par le rattrapage récent en matière d'équipements commerciaux du côté espagnol, le Pays Basque français est aujourd'hui suréquipé par rapport à sa demande interne.

Les déplacements dans le cadre des soins sont assez répandus ; on relève un grand nombre d'Espagnols se rendant en France pour des soins dentaires et ophtalmologiques (ces derniers étant chers en Espagne et le nombre de praticiens étant réduit).

Cette proximité géographique et culturelle est indissociable d'une certaine concurrence, en particulier dans des secteurs qui concernent tant le côté français que le côté espagnol : le tourisme par exemple, se développe dans des contraintes différentes selon la localisation de part et d'autre de la frontière; l'image du Pays Basque français est beaucoup plus moderne et aseptisée que celle d'un Pays Basque espagnol industrialisé et encore en proie à des actes de violence (attentats indépendantistes). L'installation du Musée Guggenheim à Bilbao est toutefois un acte international porteur d'espoir pour l'image de l'Euzkadi.

La coopération en matière de tourisme n'est donc pas des plus faciles à mener.

La culture basque, référence commune de part et d'autre de la frontière, peut paradoxalement constituer une entrave à une intégration accrue des territoires, notamment à travers son aspect linguistique. Les taux d'interpénétration linguistique sont de plus en plus faibles au profit bilatéral de l'anglais mais également du basque du côté espagnol. L'obligation de pratiquer cette langue à l'école et dans des secteurs de la vie et de l'économie de plus en plus nombreux, semble constituer un certain obstacle pour les Français dans leur volonté d'installation ou de travail avec leurs homologues basques espagnols.

En dépit de ces obstacles, l'existence d'une volonté politique forte a déjà permis de faire émerger des projets et des actions pour permettre une intégration plus grande et une reconnaissance d'une certaine entité géographique (avec ses contrastes internes) au sein de l'Union Européenne.

c - Les relations transfrontalières interrégionales

Elles sont très nettement distinctes des relations transfrontalières de proximité précédemment évoquées et concernent la région Aquitaine dans ses rapports avec le Pays Basque (dans son acception administrative) mais également avec la Navarre et l'Aragon. Si le département des Pyrénées Atlantiques est le seul à posséder une frontière avec l'Espagne et concentre l'essentiel des actions de coopération menée en Aquitaine, cette dernière participe à une échelle très large (interrégionale et supra-régionale) à la coopération avec l'Espagne.

RESUME

1/ La région Nord-Pas-de-Calais, par sa géographie et son histoire, entretient des relations transfrontalières de proximité étroites avec la Belgique. Elles se concentrent au sein des espaces urbains continus de part et d'autre de la frontière et sont de nature très variée (commerce, emploi, santé, enseignement...).

Les relations interrégionales avec les voisins de Belgique et du Kent sont très développées.

2/ La Lorraine entretient des relations transfrontalières denses avec les trois pays qu'elle jouxte. On note le caractère plus frontalier du département de la Moselle et du nord de la Meurthe-et-Moselle d'où d'importants flux de travailleurs frontaliers partent quotidiennement vers le Luxembourg et l'Allemagne. Les résidents Belges et Allemands sont nombreux.

Les relations interrégionales avec la Wallonie, le Luxembourg et l'Allemagne sont fortes.

3/ L'Alsace constitue un modèle exemplaire de territoire frontalier. Très proche culturellement de l'Allemagne, la région alsacienne noue des relations physiques (flux de personnes domicile-travail, commerciaux, sanitaires, éducatifs, de loisirs) et immatérielles (économie, enseignement supérieur, recherche) très denses et à toutes les échelles de son territoire régional.

4/ La Franche-Comté, séparée de la Suisse par le massif du Jura, entretient des relations peu denses et très ponctuelles avec les cantons helvétiques. Les flux de travailleurs frontaliers, peu nombreux, constituent la seule relation transfrontalière notable

La coopération transfrontalière interrégionale se noue surtout autour de la lutte contre les problèmes d'enclavement touchant les deux versants de la frontière. Elle concerne aussi la mise en valeur de la culture jurassienne.

5/ Les relations transfrontalières de proximité en Rhône-Alpes sont de deux natures : denses et de proximité dans l'espace franco-genevois et faibles et ponctuelles sur le reste -rural- de la frontière alpine (obstacle physique constituant une barrière)

Le Franco-Genevois, par la continuité urbaine franco-suisse qu'il présente, concentre l'essentiel des flux de personnes (surtout domicile-travail) et constitue une véritable agglomération transfrontalière.

Les relations transfrontalières interrégionales sont très thématiques et limitées.

6/ Quasi inexistantes le long de la frontière alpine, les relations transfrontalières de proximité en région Provence-Alpes-Côte d'Azur sont concentrées le long de la frange littorale et urbanisée de la Riviera franco-italienne.

Limitées par une structure économique et politique défavorable en dépit de l'importance du poids démographique de part et d'autre de la frontière, les relations entre la côte italienne et la côte française sont plus empreintes de concurrence que de complémentarité.

Les relations transfrontalières interrégionales sont peu nombreuses.

7/ L'Aquitaine concentre ses relations transfrontalières de proximité à l'intérieur de la conurbation qui s'étale le long de la côte basque franco-espagnole. Ces relations se caractérisent essentiellement par des flux de nature commerciale et par la présence d'Espagnols ayant élu résidence en France.

Les relations interrégionales sont beaucoup plus thématiques et discrètes.

DEUXIEME PARTIE

APPROCHE TYPOLOGIQUE DES ACTIONS DE COOPERATION TRANSFRONTALIERE

2.1 - L'agglomération transfrontalière ou la forme la plus intégrée de coopération de proximité

a - Lille Métropole

Comme on l'a vu précédemment, la région Nord-Pas-de-Calais s'illustre par l'intensité et la variété des relations transfrontalières de proximité. Celles-ci rentrent parfois dans un cadre institutionnel issu de la volonté des politiques, afin d'être renforcées et mieux organisées : tel est l'exemple de la COPIT (Conférence Permanente Intercommunale Transfrontalière) qui se superpose, entre autres au territoire de la métropole lilloise et à ses prolongements en Flandre et en Wallonie.

Si la coopération formelle est relativement récente entre les villes (fin des années 1980), elle a pris une forme institutionnelle plus élaborée le 1er février 1991 afin que Lille devienne une véritable métropole européenne.

Cinq structures intercommunales dont 4 belges : IDETA (Tournai, en Wallonie), IEG (Mouscron, en Wallonie), WIER (Bruges, en Flandre), LEIEDAL (Courtrai, en Flandre) et la Communauté Urbaine de Lille du côté français ont signé une déclaration d'intention dans laquelle elles exprimaient leur désir de coopérer. Le 12 octobre 1991, la Charte constitutive créant la COPIT a été approuvée.

Ce territoire transfrontalier géré par la COPIT comprend 6 arrondissements (Lille, Courtrai, Tournai, Roeselare, Ypres et Mouscron/Comines). Fort de 1,8 millions d'habitants, répartis sur 2500 km² (20% de la frontière entre le Nord-Pas-de-Calais et la Belgique), il rassemble 110000 étudiants, 5 universités, 15 écoles d'ingénieur et 5 écoles de commerce et de gestion. Au coeur de l'Union Européenne, ce sont 100 millions d'habitants qui résident dans un rayon de 300 km autour de ce territoire, irrigué par 10 autoroutes, un réseau ferroviaire TGV, l'Eurostar avec le tunnel sous la Manche et un réseau fluvial d'une grande densité.

Cette phase d'institutionnalisation de 1991 fait suite aux programmes PACTE et Interreg I qui s'était effectué avec la Wallonie, faisant émerger un projet concernant la métropole lilloise (première phase : connaissance mutuelle des hommes et des structures, études spatiales et diagnostic).

Interreg II a accompagné l'institutionnalisation de la coopération au sein de la métropole lilloise à travers la naissance de la COPIT et soutient des ambitions plus importantes (montages opérationnels de projets).

Les objectifs de la COPIT peuvent être résumés de la façon suivante : études et actions pour résoudre les problèmes d'aménagement, de développement et de gestion quotidienne vécus en commun, promotion et concrétisation des projets de communication. La COPIT a plus précisément pour mission de définir des programmes d'actions sur bases des priorités des différents partenaires, de créer et d'animer des groupes de travail thématiques et de rechercher et solliciter des concours financiers.

Ses organes de fonctionnement sont une assemblée générale, composée de 25 élus (5 par structure intercommunale) et un secrétariat permanent qui regroupe 2 représentants de chaque intercommunale.

Cette structure informelle met à disposition partielle du personnel de chaque intercommunale-membre et résulte de la volonté de créer une association croisée du modèle « association française de loi 1901 » d'une part et une ASBL du côté belge. Il n'y a donc pas de base juridique spécifique qui caractérise la COPIT, association de fait, où les actions de coopération sont menées sur la base de conventions ad hoc.

Citons quelques unes des actions communes réalisées dans le cadre de la COPIT et financés par Interreg II : la station d'épuration commune à Commines (côtés français et flamand), le prolongement de la ligne de bus Mouscron-Wattrelos jusqu'à Roubaix, un atlas transfrontalier, ou le projet de reconversion de l'ancien poste frontalier à Rekkem (transformation symbolique en pavillon des langues).

La troisième phase actuelle dans la coopération institutionnelle au sein de la Métropole Lilloise est illustrée par le projet GROOTSTAD - 2,5 millions d'écus dont 42% financés par l'Union Européenne (programme TERRA), consistant en l'élaboration d'un schéma transfrontalier de la métropole (document spatial + charte de développement intégré du territoire). Les thèmes de ce schéma transfrontalier, d'une durée de 3 ans, sont variés : eau, métropolisation, mobilité, paysage-tourisme, enseignement supérieur, concurrence et complémentarité économique, communication matérielle, langue...

Cette conférence souhaiterait des aménagements juridiques européens plus importants afin de pouvoir créer un véritable statut d'agglomération frontalière avec une plus grande mise en commun de moyens, l'évitement du double-emploi et une vision d'aménagement global de la métropole à moyen et long terme.

On note d'ailleurs qu'un groupe de juristes franco-belges travaille sur les modifications possibles à apporter aux droits belge et français afin de rendre la coopération plus étroite.

Il est important de noter la qualité de la collaboration entre les différents niveaux de collectivités locales concernées (communes et structures intercommunales) et les niveaux administratifs supérieurs (département, région...).

b - Pôle Européen de Développement de Longwy

La coopération transfrontalière de proximité est très présente en Lorraine. Le Pôle Européen de Développement de Longwy en est une des facettes institutionnalisées de la région Lorraine.

Longwy, au carrefour de la France, de la Belgique et du Luxembourg, forme une sorte de conurbation avec ses prolongements urbains (Athus, Aubange en Wallonie, Pétange dans le Grand Duché). Cet espace regroupe actuellement 26 communes et 120000 habitants sur 300 km².

Touché de plein fouet par une même crise des industries lourdes (fermeture d'usines), il a dû subir plusieurs phases de reconversion.

En 1984, le gouvernement français, après la Belgique et le Luxembourg, décide la mise en oeuvre d'une dynamique de développement afin de trouver une alternative à la crise : des négociations avec les syndicats aboutissent à un accompagnement social de 4 milliards par an pendant 10 ans et la construction d'un projet de développement basé sur une dynamique transfrontalière autour du point triple (zone d'activité à l'intersection des trois frontières).

Phénomène assez isolé en France dans l'institutionnalisation des sites transfrontaliers, cette préoccupation économique et sociale de la part de l'Etat est à l'origine de l'émergence du Pôle Européen de Développement de Longwy, créé en 1985.

Ce projet multifonctionnel, bien qu'orienté sur la création d'emplois, a couvert l'ensemble des composantes de la vie individuelle et collective et a eu pour principaux objectifs de « forger une communauté de destin au lieu d'une communauté de difficulté », en passant outre les réglementations nationales afin de répondre à une situation locale et transfrontalière exceptionnelle.

Des outils techniques de management territorial sans capacité juridique ont été mis en place dès 1986 : la Commission Permanente de Coordination (15 membres des 3 pays) et l'Equipe Technique Internationale (dont le partenaire français était un représentant de l'Etat).

Le projet transfrontalier a été défini globalement mais la mise en oeuvre s'est effectuée à travers 3 PIC nationaux sous un chapeau commun transfrontalier, pouvant se résumer à l'aide sociale (euro-guichet social), à la création de formations (collège européen de technologie) et d'équipements (centre de ressources sur les mutations industrielles, parc international d'activités de 500 hectares implanté en tripôle) et à l'optimisation dans l'organisation des services publics des différents pays afin qu'ils traitent la zone du PED comme une entité (poste, pompiers...). Ces opérations et leurs financements sont généralement rentrés dans le cadre de programmes européens (objectif 2, Interreg 1 et 2...).

Le nombre de créations d'emplois envisagé n'ayant pas été atteint sur le territoire français (alors qu'il a été nettement dépassé en Belgique et au Luxembourg) et le transfert d'implication de l'Etat vers les acteurs du développement local (élus, entreprises...) étant difficile, le PED a fait l'objet d'une résolution commune de la part des 3 états concernés en octobre 1993 pour créer une agglomération transfrontalière. Il s'agit désormais d'associer plus encore le territoire en tant que périmètre au projet d'agglomération et faire en sorte que les acteurs locaux (élus, et responsables économiques...) se le réapproprient.

La création d'un observatoire de l'urbanisme à vocation transfrontalière à Longwy en 1994 (association française) et d'une association transfrontalière en 1996 (loi 1901) réunissant les élus de 21 communes et les représentants de l'Etat a pour objectif de redonner un nouveau départ au PED en constituant un référentiel territorial homogène entre les 3 pays (cartographie SIG avec mise en cohérence des documents d'urbanisme, statistiques communales, harmonisation des définitions...). Cette nouvelle phase s'accompagne de l'élaboration d'une charte d'agglomération qui définit des projets structurants et appuie les projets locaux en misant sur leur plus grande intégration transfrontalière.

Une dernière illustration de la relance du PED s'illustre par sa reconnaissance par le CIADT du 15/12/1997 comme priorité de l'Etat français.

L'absence d'outils juridiques de droit européen semble avoir eu des conséquences négatives sur l'évolution du PED, ces outils permettant de faciliter la réalisation de projets communs. Ce bilan mitigé est également à imputer à l'absence de structure intercommunale forte (et ainsi d'une organisation du retour des investissements), au contexte économique défavorable, à la moindre implication de l'Etat et au très faible investissement des acteurs locaux (Conseil Régional, Conseil Général, entreprises).

Sa relance actuelle semble passer par un véritable projet d'aménagement ancré à son territoire.

c - Villerupt-Audun-le-Tiche-Esch-sur-Alzette

L'ensemble urbain franco-luxembourgeois de Villerupt-Audun-le-Tiche et Esch-sur-Alzette, à une quinzaine de kilomètres à l'est de Longwy, constitue une véritable agglomération transfrontalière au sens morphologique du terme.

Ce pôle d'origine sidérurgique, d'environ 70000 habitants (50000 habitants du côté luxembourgeois répartis sur 4 communes dont 25000 à Esch-sur-Alzette, 20000 habitants du côté français répartis sur 5 communes dont Villerupt et Audun-le-Tiche) présente une contiguïté urbaine beaucoup plus nette que dans le cas du PED.

Si la vie transfrontalière y est bien une réalité, l'émergence de projets et d'une structure de concertation a mis un certain temps à exister, les communes ayant du mal à se fédérer, en particulier du côté luxembourgeois.

A l'heure actuelle, on note l'existence du côté français d'un SIVU sur le thème de l'aménagement des friches industrielles de la vallée de l'Alzette (SIAFIVA), où une réflexion est menée sur le devenir de ce territoire confronté à un véritable travail de reconversion d'importantes emprises foncières désaffectées.

Cette agglomération, pas encore dotée de structure de concertation ou de gestion transfrontalière semble prête à publier quelques projets communs à la fin de l'année 1998 et devant être menés dans le cadre du programme Interreg II.

d - La conurbation Forbach-Saint-Avold-Sarrebrück-Sarreguemines

Les actions de coopération entre la Moselle Est et le Landkreistag (région de Forbach, Saint-Avold et Sarreguemines - 200000 habitants du côté français et Sarrebrück et ses banlieues - 400000 habitants du côté allemand – 600000 habitants en tout) sont nombreuses et variées. Elles s'inscrivent dans un véritable bassin de vie urbain transfrontalier.

C'est essentiellement à travers les programmes Interreg I et II qu'elles ont été menées jusqu'à présent dans des domaines tels que la recherche et la technologie (mise en commun des compétences techniques du Pôle de plasturgie de Saint-Avold et des capacités de calcul du Zentrum für Innovative Produktion (ZIP), institut dépendant de l'université de la Sarre), l'aménagement du territoire (centre de logistique à vocation transfrontalière sur le site de Saint-Avold, projet d'Eurozone - zone d'activité transfrontalière sarro-lorraine...).

Cet ensemble urbain a amorcé plus récemment une dynamique de projet à travers un cadre associatif très souple s'appuyant sur des structures intercommunales très développées de part et d'autres de la frontière. L'association Sarre-Moselle-Avenir qui regroupe principalement les districts de Forbach, de Freyming-Merlebach, de Saint-Avold, de Sarrebrück, les villes de Sarreguemines, de Sarrebrück..., constitue une véritable structure de concertation entre les élus allemands et français.

Dans un second temps, ces derniers peuvent mener dans le cadre de leur propre maîtrise d'ouvrage et en partenariat avec les collectivités concernées, des projets d'intérêt transfrontalier qui visent à une meilleure intégration de la conurbation sarroise : soutien à la zone d'activités frontalière à Forbach nord (Eurozone), le développement de nouvelles infrastructures de transport en commun (en plus des lignes existantes - de bus entre Forbach et Sarrebrück, de tramway - le Sarrebahn - entre Sarreguemines et Sarrebrück) qui constituerait une alternative à la voiture, très utilisée dans ce contexte frontalier, la mise en place d'une zone à fiscalité unique constituent quelques exemples des actions envisagées...

e - L'agglomération Strasbourg-Kehl

A l'heure actuelle, il n'existe pas de cadre juridique ni même associatif qui regroupe les deux rives rhénanes de l'agglomération Strasbourg-Kehl. Toutefois, et contrairement à la plupart des sites transfrontaliers agglomérés français, l'absence d'institutionnalisation de la coopération transfrontalière n'a pas semblé entraver le projet de développement commun de ces deux villes.

Au contraire : pour les édiles locales, la formulation de projets ne pouvait que préexister à la mise en place d'un arsenal juridique et institutionnel. Ainsi, la Communauté Urbaine de Strasbourg a produit une réflexion assez avancée sur ce thème du transfrontalier sans attendre le soutien logistique ou méthodologique de l'Etat déconcentré en région ou des autres collectivités locales.

Des contacts avaient été établis de longue date de part et d'autre du Rhin : les accords de Bonn signés entre la France et l'Allemagne en 1975 avaient prévu entre autres une information mutuelle systématique sur les projets contenus dans les schémas d'aménagement menés de chaque côté de la frontière. Aussi l'évolution urbaine récente de Strasbourg comme de Kehl n'a pas été gérée sur le mode de l'antagonisme ni même de l'ignorance mutuelle.

La différence de taille urbaine, à relativiser quand on prend la population du canton de Kehl, n'est pas un facteur de déséquilibre dans la réflexion menée sur l'aménagement et l'urbanisme de l'agglomération : les services techniques municipaux à Kehl, très surdimensionnés pour une ville de cette taille, sont en contact permanent avec ceux de Strasbourg. Cette évolution à la fois parallèle et commune se traduit depuis quelques temps par des réunions très régulières entre les conseils municipaux de Strasbourg et de Kehl.

Si les programmes Interreg I et II n'ont pas épuisé les actions de coopération entre les deux villes et ont toujours été considérés comme un seul outil de financement de projet, ils ont néanmoins contribué largement depuis le début des années 1990 à la réalisation matérielle des opérations transfrontalières.

De très nombreux domaines ont été et sont encore abordés par les projets Interreg : en premier lieu la connaissance administrative des possibilités de coopération transfrontalière (Centre frontalier d'information Infobest Kehl-Strasbourg, Euroinfo Consommateurs), la protection de l'environnement (plan de protection atmosphérique Strasbourg-Ortenau), les infrastructures urbaines (usine des ordures ménagères de Strasbourg, développement du réseau des transports en commun Strasbourg-Kehl), le tourisme (office du tourisme franco-allemand à Kehl), la jeunesse (lieu transfrontalier d'information et d'animation pour la jeunesse de l'espace Strasbourg/Ortenau), le commerce (coopération entre les Foires-Expositions de Strasbourg et d'Offenburg), la santé et le social (action en faveur des personnes âgées dans l'agglomération Strasbourg-Kehl/Willstätt)...

Ces opérations ponctuelles financées en partie par Interreg font souvent partie d'un processus d'aménagement transfrontalier plus large, plus complexe et mené sur une période plus longue : tel est le cas du projet d'urbanisme du Jardin des deux rives, cofinancé par Interreg et qui symbolise par excellence la volonté bilatérale de vivre ensemble. Ce projet consiste à aménager et urbaniser un secteur vide en bordure du fleuve (friches urbaines diverses possédées par la Ville de Strasbourg, la CUS, le Port Autonome, l'Armée...) et au centre de gravité de l'agglomération Kehl-Strasbourg (notons que les ports fluviaux de Strasbourg et de Kehl ne sont pas en face l'un de l'autre). Ce projet doit permettre à Kehl comme à Strasbourg de ne plus tourner le dos au Rhin mais au contraire de se doter d'un front urbain de part et d'autres du fleuve.

Ce « grand dessein » s'intègre dans un projet plus global d'aménagement commun de l'agglomération de Strasbourg-Kehl, auquel la création de nouvelles infrastructures de transports (étude financée par Interreg) doit participer. Deux ponts seulement (l'un ferroviaire l'autre routier - Pont de l'Europe) relie la France à l'Allemagne sur une longueur de 30 km autour de Strasbourg; il s'agit donc de construire d'autres passages (l'un réservé à un transport en commun en site propre, l'autre pour le trafic routier), sur un ou deux ponts.

De meilleures infrastructures transfrontalières de transport devront accroître le rayonnement de Strasbourg outre Rhin (et aussi celui des différentes foires qui ont une attractivité outre-Rhin mais qui restent en deçà de leur potentiel, faute d'équipements suffisants).

Cette réflexion est menée conjointement avec le projet de développement de l'aéroport, concurrencé par Zurich et Bâle.

Un des nombreux autres aspects de la prise en compte de la proximité germanique tient à l'effort consacré à l'enseignement de l'allemand dès l'école primaire à Strasbourg, au collège (64% des enfants choisissant l'allemand en 1ère langue)...

Enfin, la vocation transfrontalière et européenne de Strasbourg est directement prise en compte par l'Etat qui contractualise tous les 3 ans avec la ville (cas unique en France), afin de lui conférer un prestige politique européen. Le contrat actuel, d'un montant de 800 M.F., permet à la ville de financer ses infrastructures de transport (TCSP, aéroport...) et son rayonnement culturel et universitaire (Théâtre national, Opéra national...).

En conclusion, Strasbourg, qui a la capacité de produire sa réflexion sur son développement transfrontalier avec Kehl, attend moins de nouvelles structures juridiques et administratives pour faciliter sa coopération transfrontalière qu'un soutien financier pour un projet global d'agglomération. Elle souhaite également articuler tous ses différents types de contractualisation et de financements (Etat-Région, Interreg, contrat triennal ...) dans une même logique qui pourrait très bien s'affirmer dans les futurs contrats d'agglomération.

f - Saint-Louis-Bâle

La coopération transfrontalière institutionnalisée entre Saint-Louis et Bâle est récente et se structure autour de différents organismes et projets. C'est en 1996 que le processus de rapprochement et de mise en commun de moyens des trois partenaires (France, Suisse, Allemagne) s'est engagé.

On peut noter d'emblée l'importance dans le contexte de coopération transfrontalière du rôle des structures intercommunales françaises telles que le District des Trois Frontières (créé en 1974 - 8 communes, 39000 habitants) : la préexistence de ce type de structure permet d'éviter une phase de concertation franco-française, qui alourdit généralement le processus de coopération.

Jusqu'à présent, bien que présentant un espace continu, l'agglomération de Bâle était constituée de trois entités nationales ayant leur politique spécifique en matière d'aménagement et d'organisation de l'espace. A l'exception de quelques opérations concernant les trois ou les deux parties de l'agglomération (aéroport, ligne de transports en commun - bus...), la coopération transfrontalière en matière de planification consistait à échanger et coordonner des propositions de plans et de organisation spatiale. Depuis 1996, élus (Comité politique de pilotage) et planificateurs (Comité technique de coordination) des trois parties se sont engagés dans une démarche volontariste en vue d'aboutir à la mise en place d'un concept commun et global de développement pour l'Agglomération Trinationale de Bâle (A.T.B.), reposant sur une coopération entamée dès le début du processus de planification.

Cette démarche s'inscrit dans le prolongement de l'initiative du Conseil de la Regio Basiliensis (groupement des élus d'Alsace du sud, de la région de Bâle et du pays de Bade,) dans le cadre d'Interreg II; elle s'appuie sur la mise en oeuvre de projets partiels tels qu'une synthèse des plans de déplacements urbains, un plan nature et paysage, un projet pour le quartier nord-ouest de l'agglomération, une coordination de l'utilisation des sols entre les communes transfrontalières.

Elle vise également une politique de production documentaire (débutée par le premier volume des Cahiers thématiques « Zukunft à trois » et les numéros de la Revue de la coopération transfrontalière) afin de constituer un corpus de référence et de mise à niveau des différentes statistiques de part et d'autre de la frontière.

Parallèlement, a été créé un instrument ayant pour objectif d'assurer la mise en oeuvre d'un projet ponctuel, mais intéressant l'agglomération entière; il s'agit du syndicat mixte pour l'aménagement du Technoport des trois frontières, créé en juillet 1996 et rassemblant le département du Haut-Rhin et le District des Trois Frontières. Cet organisme a pour objet la maîtrise foncière, l'aménagement et la valorisation des terrains de la grande sablière de Saint-Louis, dont il est propriétaire. Le site transformé en zone d'activités doit permettre de renforcer le poids économique de la partie française de l'agglomération bâloise en lui faisant profiter du moindre coût du foncier, de la disponibilité des terrains, de la proximité stratégique de l'aéroport, de l'autoroute et du rail.

A cet égard, une candidature a été déposée pour l'accueil du projet « Bioscope », parc d'attractions et lieu pédagogique sur le thème de la santé humaine.

La coopération transfrontalière au sein de l'agglomération trinationale bâloise est également soutenue par le programme Interreg (outre l'opération évoquée précédemment); si les opérations de ce programme concernent souvent un territoire plus élargi : la Regio (Colmar, Mulhouse, Saint-Louis, Fribourg et Bâle), certaines d'entre elles sont spécifiques à la zone précisément étudiée : comme pour Strasbourg-Kehl, la connaissance administrative des possibilités de coopération transfrontalière (Centre frontalier d'information Infobest Palmrain), l'environnement et sa mise en valeur (Centre transfrontalier de l'environnement, liaison fluviale pour piétons et cyclistes entre Weil-am-Rhein et Huningue, chemins Mattfeld-Lange-Erlen), la jeunesse (passeport vacances trinational 1995-96-98) etc...

Le processus de coopération se manifeste également par la publication hebdomadaire d'un supplément « Drei » dans le quotidien bâlois, faisant le point des actualités des activités et de la coopération transfrontalières.

En conclusion, la coopération dans le cadre l'agglomération transfrontalière, identifiée en tant que telle, poursuit son cours. Pour l'instant, seule une structure associative de concertation technique et politique a vu le jour, ainsi qu'un syndicat français aménageur d'un équipement à vocation transfrontalière. On note également qu'une partie des actions de coopération, plus thématiques, est menée à l'échelle plus large du sud Alsace dans le cadre de la Région.

Malgré le dynamisme de cette coopération, le processus avancé de concertation et de production de projets transfrontaliers, qui s'appuie sur plusieurs acteurs et s'effectue dans différents cadres organisationnels, ne semble pas encore à même de pousser plus loin l'intégration juridique de l'agglomération bâloise.

g - L'agglomération franco-valdo-genevoise

L'agglomération franco-genevoise est l'un des sites transfrontaliers urbains les plus intégrés d'un point de vue de la morphologie urbaine et des flux multiples qui s'établissent de part et d'autres de la frontière, faisant du Pays de Gex et du Genevois Haut-Savoyard une partie intégrante du pôle genevois.

D'un point de vue politique, le cas franco-genevois s'illustre par une complexité des organismes associatifs et institutionnels en présence, ce qui n'est pas synonyme d'une plus grande efficacité et d'un plus grand pragmatisme.

Le Franco-Genevois dispose d'un Comité Régional éponyme (le CRFG) créé à l'initiative de l'Etat en 1972, coprésidé par le Préfet de Région Rhône-Alpes et le Conseiller d'Etat Genevois, et auquel les Conseils Généraux et les préfets de l'Ain et de la Haute-Savoie participent.

Cet organisme, à vocation de concertation politique binationale avait pour mission initiale l'échange de l'aide diplomatique et ne disposait pas de budget. Le CRFG excluait et exclut toujours la Région Rhône-Alpes : les deux départements précités s'opposent à sa participation directe qui remettrait en cause leur perception de la compensation financière suisse, celle-ci étant très contestée dans son utilisation par l'Etat et la Région. D'autre part, le CRFG n'accueille pas les villes et structures intercommunales présentes dans l'agglomération franco-genevoise.

Le Comité Régional Franco-Genevois a néanmoins voulu s'impliquer d'avantage dans la coopération transfrontalière de proximité directe depuis 1993 en passant de la gestion de questions de voisinage à des projets relatifs à une problématique d'agglomération transfrontalière. Au cours de la même année et à l'initiative du préfet de Région Rhône-Alpes, un livre blanc de l'agglomération a été publié et un colloque rassemblant plus de 500 personnes a été organisé au CERN.

Enfin, de 1993 à 1995, un travail d'élaboration d'une charte transfrontalière, qui fonde 10 projets transfrontaliers très concrets, a été mené mais n'associant malheureusement pas les villes concernées.

Cette charte, qui s'accompagne d'un schéma d'aménagement de l'espace valdo-franco-genevois préconise de la réalisation de nombreuses infrastructures, en particulier dans le domaine des transports (un métro léger transfrontalier entre Annemasse et le CERN, le pôle de la gare d'Annemasse, plate-forme multifonctionnelle de transports régionaux, le raccordement de la région franco-genevoise au réseau TGV, le maillage de la région urbaine par la desserte ferroviaire régionale).

Plusieurs pôles de développement, presque situés aux points cardinaux de l'agglomération ont également été projetés : un pôle au CERN, associé au métro, un pôle de développement transfrontalier de part et d'autre de l'aéroport (le Rectangle d'Or), un pôle à Saint-Julien-Archamps à l'interface des autoroutes et de l'axe Genève-Sillon Alpin.

La prise en compte de l'environnement constitue un troisième point essentiel dans la liste des projets de la charte : un plan vert-bleu des réseaux agro-environnementaux et une conception coordonnée de mise en valeur des rives du Lac.

En dépit du caractère relativement opérationnel des projets, l'absence de base juridique semble constituer un élément de blocage dans leur mise en oeuvre, renforcé par le manque de concertation avec les communes et les structures intercommunales existantes : communautés de communes du Pays de Gex, du Genevois, SIVOM d'Annemasse, SIVU pour la gestion du Contrat de Développement.

Enfin, l'existence d'une autre institution transfrontalière plus concurrente que complémentaire (Conseil du Léman) constitue un handicap supplémentaire dans la mise en oeuvre d'une coopération transfrontalière envisagée à l'échelle globale de l'agglomération franco-genevoise.

Le Conseil du Léman, créé en 1983 dans le contexte de la décentralisation en France, associe les deux Conseils Généraux de l'Ain et de la Haute-Savoie, les cantons de Genève, de Vaud et du Valais (l'Etat français n'y participe pas). Cet organisme de lobbying promeut et défend l'idée d'une Eurorégion lémanique, rassemblant les périmètres administratifs évoqués, autour d'une culture identitaire commune, le lac étant considéré comme son centre de gravité.

Le Comité Régional Franco Genevois, qui voudrait se transformer, en acceptant en son sein la région Rhône-Alpes, afin de gérer des projets en fonction des compétences en place et des aides financières de la Région, se voit refusé ce type d'évolution par le Conseil du Léman dont certains membres, siégeant également au CRFG, s'opposent à une prise de pouvoir plus importante du CRFG qui n'irait pas dans le sens de l'Eurorégion prônée par le Conseil du Léman !

Jusqu'à présent, si l'essentiel des projets a été financé par le programme européen Interreg (étude de faisabilité du métro léger, Rectangle d'Or, Charte d'Aménagement transfrontalier entre Genève et Annemasse, valorisation du patrimoine transfrontalier du lac Léman, étude sur le pôle de la gare d'Annemasse et le pôle de Saint-Julien, formation d'animatrices touristiques du valdo-franco-genevois, etc...), la phase de construction et de maîtrise d'ouvrage de certaines infrastructures (qui ne peut être pris en charge par Interreg) nécessite une structure de management territorial (ce que ne fait pas le CRFG) pour rassembler tous les acteurs concernés, engager concrètement les actions des communes et décider des cofinancements.

La création d'outils juridiques pour permettre de mener à bien les 10 projets définis dans la Charte semble donc d'actualité.

Le statut d'agglomération frontalière, quant à lui, pose problème : les différences d'administration (non appartenance à l'Union Européenne de la Suisse, structure par canton qui enlève la plupart des prérogatives aux communes helvétiques...), les différences de fiscalité et la variabilité des prix du foncier rendent difficile cette évolution.

h - La conurbation Bayonne-Saint-Sébastien

La coopération institutionnelle naissante entre la conurbation du Pays Basque français et celle de l'est du Pays espagnol vient s'effectuer dans un contexte de volontarisme politique très net.

On note que le projet politique d'Eurocité basque concerne la frange littorale de la région, l'intérieur, plus rural du Pays Basque n'étant pas concerné. A cet égard, les acteurs politiques et l'Etat avaient pu mesurer la différence de culture et d'intérêts entre l'intérieur et le littoral de cette région par le projet de « Pays Basque 2010 », initié par le Sous-Préfet de Bayonne en 1987, et qui avait pour objectif de porter une attention administrative toute particulière au développement et à l'aménagement de cet espace (arrondissement de Bayonne + canton de la Soule).

La coopération transfrontalière au sein de la conurbation binationale basque a été officialisée en janvier 1993, associant la Diputacion Foral Guipuzkoa, le District Bayonne-Anglet-Biarritz ainsi que les communes de Saint-Jean-de-Luz et d'Hendaye du côté français et celles de Fontarabie et d'Irun du côté espagnol.

On peut noter que l'Etat est seulement partenaire du projet, présent dans le cadre du comité institutionnel, structure de management intégrée des acteurs publics transfrontaliers mais sans rôle actuel direct, et qui associe également la Région Aquitaine, le département des Pyrénées atlantiques et le District BAB.

En revanche, l'Etat ne participe pas au Groupement Européen d'Intérêt Economique (GEIE), créé en février 1997, composé exclusivement de la province de Guipuzkoa et du district BAB et ayant pour objectif d'animer le projet Eurocité. Ce GEIE, à présidence tournante, dispose d'un budget de 1,8 MF (comptabilité publique, cofinancé par l'Union Européenne, le Conseil Général des Pyrénées Atlantiques, le Conseil Régional Aquitaine, l'Etat, la DATAR, la Diputacion...).

Il comporte un atelier d'aménagement transfrontalier dont la création a reçu le soutien méthodologique de la Mission Opérationnelle Transfrontalière. Le GEIE est particulièrement proche des exigences du terrain, car d'émanation très locale. A l'heure actuelle, ses réalisations en sont encore à la phase d'étude : observatoire de la conurbation Bayonne-Saint-Sébastien, livre blanc de la conurbation (financement Interreg II) mais couvre un champ sectoriel large : planification réglementaire, transports publics coordonnés, offre globale de services à la personne, maîtrise du foncier, harmonisation administrative et réglementaire.

Selon les acteurs du GEIE, l'émergence d'une Eurocité basque est mal perçue par la région Aquitaine qui voit une concurrence directe à son rayonnement régional (économique, culturel...).

La coopération transfrontalière sort également de ce cadre institutionnel récent pour transparaître à travers des opérations Interreg plus ponctuelles, associant des partenaires consulaires (CCI Bayonne-Pays Basque : centre de formation des ingénieurs de gestion industrielle, pôle entreprises - agents commerciaux), des communes (Hendaye : programme local de l'habitat transfrontalier, étude reconversion autoport d'Hendaye...).

Elle s'effectue également à travers des initiatives individuelles sur des secteurs d'intérêt commun : accords entre les unions patronales basques françaises et espagnoles dans le domaine de la métallurgie, de la culture (festival commun de jazz), de l'enseignement supérieur (coopération universitaire en droit entre les universités de Bayonne et Saint-Sébastien), de la santé (coopération médicale en matière du traitement des urgences en cardiologie entre les hôpitaux de Bayonne et de Saint-Sébastien)...

En conclusion, l'institutionnalisation de la coopération transfrontalière de proximité au sein de la conurbation basque est très récente et les opérations de partenariat, qui débutent très lentement, ne peuvent se mesurer que très ponctuellement. Néanmoins, on peut parier sur les bons auspices de la naissance du processus, celui-ci étant porté par une volonté politique forte.

2.2 - La coopération transfrontalière locale et départementale : la Riviera franco-italienne

La coopération transfrontalière dans le cadre géographique de la Côte d'Azur revêt un aspect assez particulier. Contrairement à la plupart des sites d'agglomérations ou de conurbations précédemment évoqués, la coopération transfrontalière entre l'est des Alpes Maritimes et la Riviera di Ponente s'effectue plus sur un mode thématique que sur un mode de proximité, plus sur un mode départemental que local.

Les relations de voisinage existent sur un mode institutionnel depuis les années 1960 avec les différents jumelages entre les villes de l'est des Alpes-Maritimes et celles de la province de Cuneo et d'Imperia mais ce n'est véritablement qu'à partir de 1990 que la coopération transfrontalière se développe à travers le programme Interreg I autour de quelques études commandées par le préfet des Alpes Maritimes.

Les études, souvent thématiques, poursuivies dans Interreg II, couvrent de nombreux domaines, souvent sans impact direct en terme d'aménagement sur la zone urbaine et littorale concernée par le transfrontalier (Menton-Vintimille) : la mise en valeur du patrimoine et de l'environnement, le tourisme (outils de valorisation de la richesse du Baroque, route des jardins de la Riviera, circuit de découverte du patrimoine archéologique à Tende, action commune de promotion touristique sur les marchés locaux et les marchés des pays de l'Est, projet d'évaluation et de communication sur l'état de l'environnement), l'agriculture (innovation et diversification des cultures ornementales méditerranéennes), éducation (coopération scolaire et universitaire : projet Nicomède : de l'enseignement primaire à l'enseignement supérieur) et la réflexion sur le transfrontalier lui-même (meilleure connaissance de la problématique transfrontalière pour les cadres administratifs locaux, réalisation d'un CD Rom à partir de l'Atlas transfrontalier d'Imperia, Cuneo et Alpes Maritimes)...

Au cours de cette même période, la Chambre de Commerce et d'Industrie des Alpes Maritimes tente une coopération avec ses homologues italiennes sur le mode d'un GEIE (EUROCI), les unions patronales établissent des contacts et le Conseil Général des Alpes Maritimes institutionnalise la concertation en 1991 avec les provinces d'Impéria et de Cuneo au sein d'une Conférence des Trois Provinces, échelon départemental de la Convention entre les trois régions (PACA, Ligurie, Piémont), ayant pour mission d'impulser de nouvelles actions transfrontalières (réflexion notamment sur une politique de développement des infrastructures ferroviaires pour trains à grande vitesse ...).

Si la coopération transfrontalière est encore souvent vécue sur le mode d'une seule concertation politique à échelle large, citons ici quelques opérations réalisées ou en projet qui témoignent des possibilités de concrétisation, ancrées sur le terrain :

- le Projet Nicomède (déjà cité à travers Interreg) dont les différents volets ont eu un impact réel sur la connaissance franco-italienne réciproque : du côté français : langue italienne enseignée dès l'école primaire et au collège dans de nombreux établissements, échanges d'élèves et d'enseignants et réalisation de programmes communs, formation professionnelle, coopérations et complémentarités développées en matière d'enseignement supérieur (IUT, université de Nice-Sophia-Antipolis, Universités d'Impéria et de Cuneo), programme de recherche sur le droit appliqué au transfrontalier, programme de recherche sur l'impact des politiques de planification sur les côtes urbanisées...
- outre l'étude de faisabilité d'une usine de traitement des déchets solides, citons la création d'une zone d'activités, à statut spécial, dans une friche industrielle franco-italienne de la vallée de la Roya. Ces opérations sont portées par le Conseil Général des Alpes Maritimes, par le SIVU pour le développement économique transfrontalier, (ce SIVU, formé en 1993 à l'initiative du député-maire actuel de Menton, comprend 17 communes - 70000 hab- et s'étend entre Villefranche-sur-mer, Menton et Tende au nord), par le SIVU d'études et de programmation de Menton et par le Comprensorio Intermelio (16 communes du côté italien), soutenu par la province d'Imperia et la région de Ligurie. Il s'agit de réaliser une zone d'activités internationale, tirant parti des meilleurs atouts apportés par les deux Etats et d'une fiscalité plus intéressante.

Le projet d'aménagement de site économique autour de Menton et de Vintimille s'inscrit dans l'objectif plus large de revitaliser l'économie de ce secteur frontalier économiquement fragile et de comparer les outils de planification franco-italiens afin de monter de nouveaux projets d'aménagement commun.

Ces opérations, d'après les acteurs locaux, butent sur l'absence d'outils juridiques transfrontaliers.

En conclusion, la fragmentation de la prise en charge de la coopération transfrontalière et son relatif retard sont corrélatifs du contexte géographique local et des relations limitées entretenues entre les Riviera italienne et française. Un facteur souvent déterminant dans le développement d'actions de coopération transfrontalière réside dans la préexistence de structures intercommunales qui permettent aux collectivités d'avoir l'habitude de travailler ensemble et de formuler des projets globaux : ces dernières sont très rares dans l'est des Alpes Maritimes (contexte politique local...). Si Nice ne fait partie d'aucune structure de ce type, la présence du SIVU pour le développement économique local transfrontalier reste l'exception locale et très récente (absence d'incitation de la part du Conseil Général des Alpes Maritimes).

En outre, les relations entre le département des Alpes Maritimes avec la Région PACA et l'Etat déconcentré en région n'aboutissent rendent complexes l'émergence de projets transfrontaliers de proximité, les financements Interreg en Provence-Alpes-Côte d'Azur concernant pour une grande partie des projets thématiques strictement interrégionaux et la Préfecture s'inquiétant de la grande part des crédits Interreg non consommés dans les Alpes Maritimes.

Enfin, les projets de coopération transfrontalière sont souvent menés unilatéralement de part et d'autres de la frontière (programme Interreg) sans véritable acte de communication et de réalisation commune. Les actions concrètes d'aménagement transfrontalier franco-italien commencent tout juste à émerger et devront bénéficier d'un important soutien politique à l'échelle locale, départementale et même régionale si elles veulent pouvoir se développer dans des conditions aussi favorables que celles qui existent dans la plupart des autres zones frontalières.

2.3 La coopération transfrontalière interrégionale

a - Région Nord Pas de Calais

La coopération interrégionale transfrontalière dans la région Nord-Pas-de-Calais a pris une dimension institutionnelle à la fin des années 1980 avec le Programme PACTE (Nord-Pas-de-Calais) qui a préfiguré le programme Interreg I.

Un organisme : l'Eurorégion, regroupant les élus (exécutifs régionaux) des régions Nord-Pas-de-Calais (Conseil Régional), du Kent, de Flandre, de Wallonie et de Bruxelles-Capitale a été créé en 1992, sous la forme d'un Groupement Européen d'Intérêt Economique (GEIE) ayant une vocation de concertation, de lobbying politique et de réalisation d'études au sein de groupes de travail. On remarque l'attitude paradoxale de la région Nord-Pas-de-Calais jouant les intermédiaires entre les deux rivales et antagonistes flamande et wallonne.

Une grande partie des opérations concrètes de coopération transfrontalière avec le Kent et la Belgique rentre dans le cadre des trois programmes Interreg concernant le Nord-Pas-de-Calais.

Le premier - Hainaut/Nord-Pas-de-Calais/Picardie concerne les arrondissements de Thuin, Mons, Tournai, Ath et Mouscron en région Wallonie, ceux d'Avesnes-sur-Helpe, Cambrai, Douai, Lille et Valenciennes en région Nord-Pas-de-Calais et le département de l'Aisne en région Picardie. Son premier volet (Interreg I) a succédé à un programme de préfiguration entre la Wallonie et le Nord-Pas-de-Calais, dénommé PACTE (Projet d'Action et de Coopération Transfrontalière Européenne).

Il se décline à travers les axes suivants : soutien et relance de l'activité économique (soutien au développement économique des PME-PMI, développement du potentiel de recherche et de développement technologique, communication et télécommunication, adaptation des travailleurs aux mutations industrielles, techniques et technologiques), requalification du territoire et attractivité de la zone (environnement, développement rural, tourisme, culture et image de marque, cadre de vie et aménagement du territoire, cadre de vie et vie quotidienne, développement des ressources humaines dans les services liés à l'attractivité de la zone) valorisation des ressources humaines (amélioration des systèmes de formation, insertion sociale et professionnelle, enseignement supérieur).

Le deuxième - Nord-Pas-de-Calais-Flandre Occidentale - rend éligible les bassins d'emplois de Dunkerque, Flandres-Lys, Roubaix-Tourcoing, Lille en France et les arrondissements de Furnes, Ypres et Courtrai en Flandre. La première catégorie d'actions concerne l'aménagement du territoire, la continuité territoriale, les télécommunications et les transports, la deuxième s'attache à l'économie, la recherche et le développement technologique et la troisième traite de l'environnement.

Le troisième programme Interreg II rend éligible le Kent et le Nord-Pas-de-Calais dans leur intégralité et à degrés divers. Les axes dans lesquels peuvent s'intégrer les opérations sont les suivants : une région intégrée (développement stratégique et aménagement du territoire), l'attractivité et la promotion de la région transmanche, le développement économique et technologique, la formation et l'éducation.

Les projets qui s'intègrent dans ces trois programmes sont extrêmement variés et riches d'idées. On note que certaines zones de la région Nord-Pas-de-Calais participent simultanément à 2 ou 3 programmes telles que l'arrondissement de Lille-Roubaix-Tourcoing.

La coopération interrégionale transfrontalière transmanche est paradoxalement très active en dépit de l'absence de contiguïté physique qui caractérise leur relation.

Hors institution, les relations interrégionales transfrontalières se manifestent enfin dans des domaines plus diffus tels que la culture, l'enseignement supérieur...

b - Région Lorraine

En Lorraine, la coopération transfrontalière interrégionale n'est pas très éloignée dans ses thématiques de la coopération transfrontalière de proximité, précédemment évoquée à travers les cas de Longwy, Esch-Villerupt et la Conurbation Sarroise.

Les thèmes tels que l'environnement, l'aménagement, le développement économique, la formation professionnelle, l'apprentissage de la langue du voisin, la culture etc... sont étendus à une échelle plus large (celle de la Grande Région : Luxembourg, Wallonie, Lorraine, Sarre, Rhénanie-Palatinat) et à des domaines plus sélectifs : enseignement supérieur, recherche, grandes infrastructures...

C'est notamment à travers les programmes Interreg que la Lorraine peut financer une partie de ses opérations de coopération transfrontalière. Cette région bénéficie de deux programmes Interreg II distincts : Interreg Wallonie/Lorraine/Luxembourg et Interreg Sarre/Lorraine/Palatinat Occidental. Dans le premier cas, les zones éligibles aux fonds Interreg correspondent à la Lorraine et au Grand Duché du Luxembourg dans leur totalité ainsi qu'aux cantons belges d'Arlon, Virton, Bastogne et Neufchâteau. Les axes de ce programme concernent entre autres le développement économique transfrontalier, la valorisation des ressources humaines, l'attractivité et l'environnement de cet espace ainsi que son développement urbain.

Dans le second cas, le périmètre concerné comprend la Moselle, le Landkreis de Merzig-Wadern et de Saarlouis, le Stadtverband de Sarrebruck et le Kreis de Sarre-Palatinat pour la Sarre, les villes de Zweibrücken et Pirmasens pour la Rhénanie-Palatinat. Les axes prioritaires à suivre s'attachent au développement économique, à la recherche et aux transferts de technologie; au tourisme, à l'environnement et à l'aménagement du territoire; à l'enseignement supérieur, à l'emploi, à la formation permanente et continue et enfin à la communication et à la mise en réseau.

La prise en charge de la coopération transfrontalière s'illustre également par le foisonnement inégalé de structures diverses rassemblant élus (exécutifs ou parlementaires) et/ou fonctionnaires de l'Etat, structures patronales, unions professionnelles, etc...

Les relations tripartites entre le Luxembourg, l'Allemagne et la France ont été institutionnalisées dès 1970 (élargissement au Luxembourg en 1971) avec la création de la Commission Intergouvernementale tripartite, se réunissant tous les deux ans, composée de trois délégations dont les membres sont nommés par les gouvernements et dont le rôle est de préparer des projets d'accords et de négocier les traités nécessaires à la bonne marche de la coopération transfrontalière.

Cette Commission Intergouvernementale a créé dès 1971 une sous-structure : la Commission Régionale Sar-Lor-Lux-Trèves-Palatinat occidental, composée de quatre délégations, (le Conseil Régional est associé à la délégation française menée par le Préfet de Région). Se réunissant une fois par an, elle comporte 9 groupes de travail et a pour objectif de remédier aux problèmes en proposant des projets de coopération qu'elle présente à la Commission Intergouvernementale. D'après les acteurs locaux, cette commission ne dispose pas assez de moyens financiers pour pouvoir fonctionner aussi efficacement qu'elle serait en mesure de le faire.

En 1986, l'essor des initiatives de coopération transfrontalière prises par les collectivités locales se manifeste par la création d'un Conseil Parlementaire Interrégional, composé des organes délibératifs des 5 régions membres (la Wallonie, le Luxembourg, la Sarre, le Palatinat et la Lorraine). Se réunissant une fois par an, son rôle est de promouvoir le développement économique, social et culturel de cette région européenne par une étroite collaboration et mener des coopérations dans les domaines qui relèvent de la compétence de chacune des régions.

Depuis 1995, un sommet sur la coopération, initié par le Luxembourg se tient tous les ans sous la présidence de la région organisatrice. Regroupant tous les exécutifs élus de la Grande Région (les présidents des conseils généraux de Moselle et de Meurthe et Moselle y sont associés), il comporte un thème qui change tous les ans.

La Coopération s'effectue également sur un mode socio-professionnel, notamment à travers le Comité Economique et Social de la Grande Région, créé en 1997, ayant pour mission d'émettre un avis sur les questions communes transfrontalières, économiques et sociales de ce territoire. Il se compose de 6 membres par région, dont 2 représentants des organisations syndicales et 2 représentants des organisations patronales.

Notons également l'existence d'un Consortium bancaire Sar-Lor-Lux, d'une instance de coopération intercommunale du nom d'Eurorégion.

Cette densité exceptionnelle d'institutions (non répertoriées de façon exhaustive) ne semble pas être un gage d'efficacité supplémentaire. Si elles ont le mérite de permettre une véritable concertation politique, leur incitation à un pragmatisme paraît bien plus faible et les interférences sont nombreuses, les organismes dénonçant régulièrement l'inefficacité de l'autre. Alors que les acteurs de cette politique de coopération sont très impliqués et actifs, l'articulation des politiques aux différentes échelles de territoire reste modeste. On note toutefois que leur important soutien a été déterminant dans la signature de l'Accord de Karlsruhe sur la coopération transfrontalière des collectivités locales.

La coopération Sarlorlux dispose d'une production éditoriale qui se manifeste par la publication d'études (en collaboration avec les offices de statistiques de l'espace Sar-Lor-Lux -INSEE, STATEC...) et d'un journal mensuel, Vis-à-vis (Saar-Lor-Lux Magazin) en langue allemande et d'une revue trimestrielle : la revue de la coopération transfrontalière.

De nombreuses revues de presse (SGAR, PED, CPI, etc...) et des répertoires existent également au sein de la Grande Région.

Une association indépendante - l'IPI - a également été créée en juillet 1994 à Sarrebruck, regroupant des journalistes professionnels de la Sarre, de Lorraine, du Luxembourg, de Rhénanie-Palatinat et de Wallonie et a pour but d'encourager et de renforcer la coopération transfrontalière entre journalistes s'entraidant pour la recherche de sources d'informations, recherche et mise à disposition de contacts de part et d'autre des frontières, en échangeant des informations sur des sujets transfrontaliers... Ces travaux vont de la création d'une banque de données, d'un agenda des manifestations interrégionales, à la tenue de conférences de presse et d'un site internet sur la coopération transfrontalière. Cet outil original semble jouer un rôle d'animateur efficace et reconnu au sein de la Grande Région.

On note la création en 1992 du réseau EURES (European Employment Services) par la Commission Européenne, dont l'objectif est d'informer les travailleurs et les entreprises sur les conditions de travail et de vie de part et d'autre de la frontière, de diffuser des offres et des demandes d'emplois et de promouvoir la formation transfrontalière. Ce réseau dispose de deux antennes en Lorraine : l'une à Longwy (Lorraine/Luxembourg/Luxembourg belge), créée dans le cadre du PED en 1993, l'autre en 1994 (Lorraine/Sarre).

Enfin, une Charte de coopération universitaire réunit 13 établissements de Lorraine, de Sarre, de Rhénanie-Palatinat, du Luxembourg et de Wallonie afin de privilégier les formations communes, les échanges d'étudiants et d'enseignants ainsi que la mise en commun de moyens.

La coopération transfrontalière interrégionale se manifeste également sous la forme de manifestations culturelles (festivals, échanges culturels).

c - Région Alsace

Comme pour sa voisine lorraine, la coopération transfrontalière interrégionale en Alsace est très proche de la coopération transfrontalière de proximité abordée au cours du chapitre précédent.

Les thèmes, traités à une échelle différente, sont similaires.

La coopération transfrontalière interrégionale a été institutionnalisée en 1975 avec les accords de Bonn (traité franco-allemand). A été ainsi créée la Conférence du Rhin Supérieur, associant l'Allemagne, la Suisse et la France à travers 3 délégations, le Préfet de Région Alsace dirigeant la délégation française. Les champs de discussion de la conférence sont variés et concernent les intérêts communs et transfrontaliers des régions concernées.

Cette conférence dispose de plusieurs commissions dont les travaux permettent de fournir des projets dans le cadre des deux programmes Interreg.

A la différence de la Commission régionale Sar-Lor-Lux en Lorraine, où une partie seulement des collectivités a été active, toutes les collectivités locales alsaciennes ont été associées à la démarche de réflexion de la Conférence du Rhin Supérieur, le SGARE misant sur une démarche beaucoup plus intégrée.

Associé à la Conférence, le Conseil Régional Alsace s'est impliqué plus particulièrement dans la coopération transfrontalière interrégionale en 1985, en créant des Congrès tripartites, associant les exécutifs régionaux, bientôt rejoints par l'Etat et les collectivités (départements, villes), le pouvoir consulaire, les universités...

Ces congrès, qui ont lieu tous les 2 ans, s'attachent à un thème précis à chaque session. Ils ont également pour vocation de susciter des partenariats spontanés et de faire émerger des propositions de projets. D'après les acteurs de la Région, ces manifestations, en rentrant dans le giron de la coopération étatique, ont perdu leur fonction de départ et leur raison d'être.

Une autre structure de soutien à la coopération transfrontalière s'est mise en place en 1997 : le Conseil Rhénan, composé uniquement d'élus des régions concernées, constitue le pendant politique de la Conférence du Rhin Supérieur. Sans budget propre, il travaille surtout sur les communautés de travail locales (à l'instar de Communauté de Travail du Jura en Franche-Comté).

Son approche est moins thématique que territoriale et géographique. Cet organisme de discussion politique a mis en place trois secteurs réunissant les élus du Secteur PAMINA sur la zone concernée par le programme Interreg du même nom; le secteur du centre-Alsace avec le Südlicher Oberrhein; enfin, le Conseil de la Regio (Regio Basiliensis - région de Bâle) réunissant l'Alsace du sud et centre-sud (de Colmar à Altkirch), la région de Fribourg et les cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne. Le Conseil Rhénan développe également une politique de communication à travers l'utilisation de plusieurs médias.

Enfin, la Caisse Régionale des Dépôts et Consignations joue un rôle actif de soutien à la coopération transfrontalière interrégionale en s'associant au débat d'idées et à la formulation d'objectifs (elle est d'ailleurs membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière). Elle a pour objectif de s'associer plus étroitement à ce type de coopération dans ses domaines de prédilection tels que l'habitat social ou les services aux collectivités...

Les programmes Interreg, sans épuiser la coopération transfrontalière interrégionale en Alsace, jouent un rôle déterminant à travers le financement des opérations.

Notons que le premier programme Interreg dit Interreg 0 est né en Alsace en 1989, et s'appliquait sur le sud Palatinat (Rhénanie-Palatinat), le Mittlerer Oberrhein (Bade-Wurtemberg) et le nord-Alsace (nord du Bas-Rhin) d'où son nom de PAMINA. Il a été reconduit depuis à travers les programmes Interreg I et II. Le programme actuel se décline sous 6 chapitres : l'intégration de l'espace PAMINA, les aides aux entreprises, la structure et l'occupation de l'espace les ressources naturelles et l'environnement, la cohésion sociale, la culture et la formation et l'aide technique à la gestion du programme.

Le deuxième programme Interreg - Rhin Supérieur centre-sud - concerne le centre et le sud Alsace à partir de Strasbourg, le sud-ouest du Bade-Wurtemberg (südlicher Oberrhein et arrondissements de Lörrach et Waldshut dans la région du Hochrhein) et les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne ainsi que certains arrondissements du canton d'Argovie, de Soleure et du Jura. Les axes prioritaires du programme sont les suivants : structures et prestations liées à la coopération transfrontalière; aménagement du territoire, environnement et espace rural; économie, formation professionnelle et transports; santé, affaires sociales, culture, tourisme et éducation; aide technique.

Dans le cadre plus précis de la coopération universitaire, on note l'existence d'une formation trinationale d'ingénieurs et du réseau EUCOR fédérant les universités de Strasbourg, Karlsruhe, Fribourg et Bâle.

A la différence de certaines régions frontalières, l'Alsace utilise Interreg comme un simple outil de financement et non de comme un laboratoire d'idées et de formulation de projets.

Les projets financés par Interreg ont pour origine les travaux de la Conférence du Rhin Supérieur et des collectivités locales, souvent regroupées en structures intercommunales (communautés de communes, districts, SIVU, SIVOM...) dont la densité et l'ancienneté constitue un avantage certain pour mener des projets globaux de coopération transfrontalière.

L'Alsace accueille également un bureau du réseau LACE, programme communautaire, géré par l'Association des Régions Frontalières d'Europe. Ce bureau, disposant de faibles moyens logistiques est chargé d'observer les progrès locaux de la coopération transfrontalière et de susciter les mises en réseau. Il organise des conférences et constitue une banque de données. Il travaille avec le Conseil Régional mais demeure un concurrent de la Mission Opérationnelle Transfrontalière avec laquelle il n'entretient pas de contacts.

La coopération existe également en matière d'échanges culturels et linguistiques ponctuels.

Les relations interrégionales transfrontalières en Alsace ne paraissent pas spécialement entravées (d'après les acteurs rencontrés) par le faible nombre de structures juridiques transnationales existantes et semblent devoir toujours se placer en amont d'une éventuelle institutionnalisation qui pourrait parfois se montrer trop contraignante.

d - Région Franche-Comté

Si le contexte géographique est assez peu favorable à l'épanouissement de la coopération transfrontalière en Franche-Comté (pas d'agglomération transfrontalière, flux limités par le relief...), le programme Interreg en constitue le vecteur essentiel.

Les départements du Jura et du Doubs, les cantons suisses du Jura, de Berne, de Neuchâtel et de Vaud et dans une moindre mesure les départements de la Haute-Saône et du territoire de Belfort (clauses limitatives) peuvent être éligibles aux subventions Interreg.

Deux grands axes stratégiques sous-tendent le programme et tentent d'apporter des solutions à la relative étanchéité entre les deux versants de la frontière-glacis franco-suisse.

Le premier consiste à éviter le contournement de l'espace transjurassien. Cet objectif passe par des études et des opérations pour l'amélioration des réseaux de transport afin d'augmenter les échanges économiques entre les bassins de vie franco-suisse et réduire le désenclavement (transport ferroviaire sur l'axe Nord-Ouest/Sud-Est et les ramifications à partir de celui-ci).

Il implique également l'aménagement coordonné du territoire transfrontalier par le renforcement des pôles d'activités et la consolidation des villes dans les aires frontalières.

Un deuxième axe propose de soutenir le décroisement de la frontière en soutenant le développement de flux d'échanges complémentaires à ceux (relativement peu nombreux) qui existent aujourd'hui. Il s'appuie sur un développement des actions de coopération économique et scientifique pour une meilleure utilisation des ressources de l'espace transjurassien, l'amélioration du cadre de vie social et culturel, une coopération en matière de formation et d'emploi, la valorisation et la promotion des ressources agricoles et naturelles.

Ces objectifs extrêmement larges et ambitieux s'illustrent par des opérations en matière de formation commune (horlogerie, automobile), de valorisation des savoir-faire locaux (bois, horlogerie, sciences entre l'université de Besançon et l'Ecole Polytechnique de Lausanne...), de la culture (guide touristique, festival de musique jurassien, passeport musées...), l'aide sociale (Euroguichet social transfrontalier) et le développement économique (création et animation d'un pôle micro-système franco-suisse, étude d'aménagement des zones d'activités juxtaposées de Delle-Boncourt).

A la lecture de la grille des projets approuvés, on remarque que les chapitres et les fonds dépensés correspondant à l'amélioration des transports et au développement économique restent en-deçà des ambitions (contrairement au chapitre tourisme et culture).

La coopération interrégionale transfrontalière s'appuie également sur un organisme créé en 1985 par Edgar Faure : la Communauté de Travail du Jura, fondée (à l'instar du Conseil Rhénan ou de la COTRAO) formalisant une association précédente, créée dans les années 1950 et ayant pour but de traiter les problèmes sociaux (retraite, fiscalité, cotisations sociales, assurance-maladie) résultant du flux des travailleurs frontaliers français.

La CTJ, présidée binationalement, associe le Conseil Régional de Franche-Comté (dont elle est l'émanation), ses Conseils Généraux, l'Etat en tant qu'observateur, les cantons de Jura, Berne, Neuchâtel et Vaud et certaines villes suisses. Elle a pour objectif la production de propositions, le lobbying politique et l'animation de la coopération transfrontalière.

En 1993, désireuse de renforcer son rôle dans le développement d'un espace jurassien risquant d'être contourné par les grands flux d'échanges et les courants dynamiques européens, la CTJ s'est donnée six objectifs prioritaires : l'intégration à l'Europe, le renforcement de l'identité jurassienne, le développement économique, celui des pôles urbains, l'amélioration des communications et l'aménagement des aires frontalières.

Son rôle est actuellement assez limité; à la recherche d'un second souffle, elle est malgré tout consultée avant les propositions des projets Interreg.

On note enfin l'existence d'une petite structure transfrontalière ayant pour vocation le traitement des problèmes réglementaires en matière de pêche (la commission pêche franco-suisse), sujet sensible dans l'espace jurassien.

e - Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Les actions de coopération interrégionale en région Provence-Alpes-Côte-d'Azur sont diverses et ne se résument pas seulement aux relations franco-italiennes; cependant, ces dernières, transfrontalières, qui nous intéressent ici, rentrent dans plusieurs programmes européens de coopération dont le plus important d'entre eux : le programme Interreg II déjà évoqué pour les Alpes Maritimes. Ce programme concerne également les Hautes-Alpes et les Alpes de Haute-Provence (dans une moindre mesure les départements du Vaucluse - subventions minimales) et rentre dans une liste d'opérations plus globale, commune avec la région Rhône-Alpes sous l'appellation « Interreg II France-Italie zone sud ».

Le programme Interreg II propose un cadre synthétique dans lequel doivent s'intégrer les propositions de projets, décliné en quatre grandes catégories.

La première consiste à développer des facteurs de connexion entre les territoires transfrontaliers (améliorer les transports de part et d'autre dans la partie frontalière, faciliter une meilleure connaissance réciproque préalable à la réalisation d'actions structurantes, préparer et favoriser la connexion des réseaux aux services publics, soutenir par la formation le développement des facteurs de connexion entre les territoires).

La seconde propose de valoriser le patrimoine du territoire transfrontalier à travers le renforcement des coopérations dans le domaine de l'aménagement du territoire, la mise en commun de savoir-faire agricoles et agrotouristiques, le développement de stratégies communes de gestion, de préservation et de valorisation du patrimoine naturel et culturel et enfin le soutien par la formation de la valorisation du territoire.

Le troisième grand axe encadre le développement des synergies transfrontalières dans le domaine économique en développant les synergies entre les filières et la formation.

La quatrième catégorie consiste à accompagner la création du marché unique en ayant pour objectifs de compenser les effets négatifs liés à l'ouverture des frontières, développer les potentialités liées à l'achèvement du marché unique et soutenir par la formation la création de ce marché unique.

Les thèmes récurrents sont donc essentiellement les transports (thème particulièrement sensible dans le cadre du franchissement alpin), la formation et l'emploi, le développement des synergies économiques, la mise en valeur commune du patrimoine (architectural et environnemental) et de l'agriculture, facteur d'aménagement du territoire dans les zones montagneuses difficilement accessibles.

Ce type de coopération interrégionale transfrontalière, très thématique, demeure relativement limité en comparaison avec les programmes Interreg menés dans d'autres régions frontalières.

La coopération interrégionale franco-italienne est également encadrée par la COTRAO (Communauté de Travail des Alpes Occidentales) qui regroupe à la fois PACA, Rhône-Alpes, le Val-d'Aoste, le Piémont et la Ligurie. Cette structure de concertation politique a pour mission d'impulser des actions nouvelles à proposer pour Interreg II. Son rôle actuel semble très difficile à mesurer.

On note également la présence du programme communautaire LACE, géré par l'Association des Régions Frontalières d'Europe. Ce programme a mis en place à Nice un des bureaux décentralisés chargés de la création d'un réseau transfrontalier et d'un observatoire des progrès de la coopération transfrontalière (un autre bureau existe à Strasbourg). Malheureusement, on peut déplorer une logique d'indifférence, voire de concurrence, qui oppose ce réseau aux résultats limités, à celui de la Mission Opérationnelle Transfrontalière.

La coopération entre la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur et l'Italie se manifeste également dans un autre ensemble : celui des régions de l'Arc méditerranéen dont la Ligurie fait également partie, à travers des programmes divers : programme Eurotec Capital (capital risque), programme Med Invest etc...

Enfin, les relations interrégionales transfrontalières entre la région PACA et l'Italie se manifestent à travers des actions de coopération universitaire (Aix-Marseille/Turin etc...) sans que ces dernières participent à un cadre institutionnel (type réseau...).

f - Région Rhône-Alpes

La région Rhône-Alpes tisse des relations de coopération transfrontalière interrégionale avec la Suisse et l'Italie. C'est principalement dans le cadre du programme Interreg que sont réalisées des études et des projets de coopération.

Dans le cadre franco-suisse, seuls les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie sont concernés : ces projets de coopération sont assez peu nombreux au niveau interrégional et très thématiques : la formation (projet de DEA de droit français, suisse et comparé de la consommation entre l'Université de Lausanne et celle de Chambéry, formation des personnels liés à l'acquisition des barrages flottants d'intervention rapide destinée à la lutte contre la pollution de surface des eaux du lac Léman, amélioration des techniques de protection contre les avalanches dans les régions alpines dans le massif du Mont-Blanc, l'histoire du bois - travail pédagogique de sensibilisation des enfants), la recherche scientifique (utilisation de la thermofluxmétrie dans les procédés de transformation des polymères entre une société privée et le Pôle Européen de Plasturgie, recherche sur les pharmapeptides entre les universités de Genève, Lausanne et Lyon I), la protection de l'environnement (barrages flottants antipollution sur le Léman), la culture (ballet comique de la Roynne entre le Centre de Musique ancienne de Genève et le CNSM de Lyon) etc....

La coopération interrégionale franco-suisse s'effectue également dans un cadre institutionnel déjà évoqué dans l'étude du Franco-Genevois : celle du Conseil du Léman dont la vocation est de fédérer les cantons helvétiques entourant le Léman avec les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie dans la constitution d'une Eurorégion Lémanique. Ce travail de lobbying et de production d'étude n'engage pas d'actions proprement dites.

Dans le cadre de la coopération interrégionale transfrontalière entre la France et l'Italie (Val d'Aoste et Piémont), la région Rhône-Alpes se retrouve un peu dans un cas de figure similaire à sa voisine provençale : c'est l'initiative Interreg qui mobilise le plus de crédits et d'actions.

La région Rhône-Alpes participe à la zone Interreg II (franco-italienne) Nord, qui comprend les départements de la Haute-Savoie et de la Savoie, le Val d'Aoste et la Région Piémont, avec une extension aux départements de l'Ain, de la Drôme et de l'Isère (subventions moindres).

Pour être éligibles, les projets de coopération viennent s'intégrer dans un cadre identique à celui évoqué pour Interreg II Sud, (le développement des facteurs de connexion entre les territoires transfrontaliers, la valorisation du patrimoine, le développement des synergies dans le domaine économique et l'accompagnement de la création du marché unique). Les thèmes récurrents sont également très proches de ceux qui caractérisaient les opérations Interreg II en PACA (environnement, agriculture).

La région Rhône-Alpes, comme la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur appartient à la COTRAO (organisme à la recherche d'un second souffle). Le principal cheval de bataille de sa participation réside dans l'amélioration du franchissement transalpin à travers son soutien à la future ligne de TGV Lyon-Turin par un tunnel dans la région de Modane.

D'autres formes de coopération interrégionale transfrontalière entre la Région Rhône-Alpes et la Suisse et l'Italie existent; elles rentrent alors dans des programmes plus transversaux ou s'effectue à travers des cadres non institutionnels (coopération entre des laboratoires de recherche, formation à double sceau...) dépendant plus d'affinités sectorielles et même individuelles.

g - Région Aquitaine

Faute de données suffisantes, on ne rentrera pas pour le cas aquitain (où seul le département des Pyrénées Atlantiques est frontalier), dans le détail de la coopération transfrontalière interrégionale.

Celle-ci est surtout le fait du programme Interreg, commun aux régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon. On note la grande complexité de la mise en oeuvre de ce programme où le SGAR de la région Midi-Pyrénées gère l'ensemble du programme franco-espagnol et en délègue une partie à la préfecture des Pyrénées Atlantiques.

Il semblerait que l'articulation des différents niveaux géographiques n'est pas prise en compte et la communication des différents services de l'Etat et des collectivités locales reste limitée.

RESUME

1/ Les agglomérations transfrontalières

1.1/ La coopération au sein de la métropole Lilloise est vécue depuis 1991 sur le mode d'une association entre une structure intercommunale française : la Communauté Urbaine de Lille et 4 structures intercommunales flamandes et wallonnes.

La Conférence Permanente Intercommunale Transfrontalière, issu d'une volonté politique forte, gère le territoire transfrontalier. Sans structure juridique transfrontalière proprement dite, la coopération a atteint ses objectifs.

1.2/ Le Pôle Européen de Développement de Longwy, né de la préoccupation sociale et économique de l'Etat pour un site en reconversion industriel, regroupe dans sa conurbation une partie belge et une partie luxembourgeoise. Le projet multifonctionnel du PED a connu un succès mitigé et est à la recherche d'un second souffle notamment grâce à des projets d'aménagement émanant du territoire local. L'agglomération franco-luxembourgeoise de Villerupt-Audun-le-Tiche-Esch-sur-Alzette, qui comporte un SIVU sur le thème de l'aménagement de friches industrielles, est en phase de publication de projets communs devant être pris en compte par le programme Interreg.

1.3/ La conurbation sarroise constitue un véritable bassin de vie transfrontalier. Forte de plusieurs opérations réalisées dans le cadre d'Interreg, et bénéficiant de part et d'autre de la frontière d'une forte intercommunalité, des projets transfrontaliers plus concrets devraient émerger, menés dans le cadre de la maîtrise d'ouvrage d'une seule collectivité.

La coopération Strasbourg-Kehl, sans cadre juridique, est menée depuis longtemps de façon autonome et s'est illustrée à travers de nombreuses opérations, financées notamment par Interreg.

Outre le projet d'aménagement des deux rives rhénanes de Strasbourg et Kehl, l'agglomération a pour objectif de coordonner ses différents programmes et contractualisations afin de servir un projet global, sans cadre juridique transfrontalier contraignant.

1.4/ L'agglomération trinationale de Bâle-Saint-Louis développe sa coopération transfrontalière à travers une structure associative de concertation technique et politique : l'Agglomération trinationale de Bâle et un projet d'aménagement d'un équipement à vocation transfrontalière : le Technoport des trois frontières, géré par un syndicat aménageur français. D'autres actions, plus thématiques, sont menées dans le cadre d'Interreg.

1.5/ La coopération au sein de l'agglomération franco-valdo-genevoise est encadrée par deux organismes plus concurrents que complémentaires : le Comité Régional du Franco-Genevois et le Conseil du Léman qui alimentent d'idées les opérations Interreg. Le premier d'entre eux a mené un travail d'élaboration d'une charte transfrontalière, qui fonde 10 projets concrets d'aménagement. La coopération actuelle semble freinée par une absence de structures juridiques transfrontalières qui permettraient de pousser plus loin la coopération.

1.6/ L'encadrement administratif et institutionnel de la coopération transfrontalière au sein de la conurbation Bayonne-Saint Sébastien est très récent : sous la forme d'un GEIE associant la Diputacion Foral de Guipuzkoa et le District Bayonne-Anglet-Biarritz, il a pour objectif d'animer le projet Eurocité basque.

Ses réalisations, encore à la phase d'étude consistent à dresser un observatoire préalable à des actions concernant plusieurs domaines de l'aménagement et de l'économie.

2. La coopération transfrontalière locale et départementale

La coopération de proximité dans les Alpes Maritimes ne concerne pas essentiellement la frange littorale urbanisée mais toute la partie Est du département. Elle s'est exercée jusqu'à présent dans des domaines thématiques à travers les programmes Interreg.

Quelques projets d'actions plus locales commencent à émerger (projet de zone d'activités à statut spécial dans la vallée de la Roya...). Si les acteurs locaux se plaignent du manque de soutien de l'Etat et de l'absence de structures juridiques transfrontalières utilisables, ils souffrent également d'une absence interne de structures intercommunales, symptomatique des réticences locales à coopérer.

3. La coopération transfrontalière interrégionale

3.1/ La coopération interrégionale dans le Nord-Pas-de-Calais est surtout le fait de trois programmes Interreg simultanés : l'un avec le Kent, l'autre avec une partie de la Flandre et le dernier avec une partie de la Wallonie.

On note la présence d'un organisme de concertation politique : l'Eurorégion à vocation d'étude et de lobbying.

3.2/ La coopération interrégionale en Lorraine est assez ancienne et protéiforme: disposant de deux programmes Interreg (Wallonie /Lorraine /Luxembourg et Sarre /Lorraine /Palatinat), elle est également encadrée par un grand nombre d'organismes divers, actifs sur le périmètre de la Grande Région (interétatiques, élus, socioprofessionnels) dont l'abondance implique la concertation politique mais entraîne de nombreuses interférences.

3.3/ La coopération interrégionale en Alsace est encadrée par plusieurs organismes interétatiques et d'élus aux prérogatives thématiques ou territoriales.

Les deux programmes Interreg qui fonctionnent en Alsace (PAMINA et Rhin supérieur centre-sud) ne constituent qu'un mode de financement de projets élaborés en amont par les organismes précités et les collectivités correspondantes. La bonne articulation des différentes échelles territoriales dans les projets transfrontaliers est assez rare en France pour être soulignée dans le cas alsacien.

3.4/ La coopération transfrontalière en Franche-Comté est relativement limitée du fait des réalités géographiques de frontière-glacis.

Elle s'effectue de manière quasi exclusive à travers le cadre du programme Interreg et est animée en partie par la Communauté de Travail du Jura.

3.5/ La coopération transfrontalière en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, menée essentiellement dans le cadre du programme Interreg franco-italien, reste relativement modeste (facteurs géographiques précédemment évoqués) et essentiellement thématique.

Les thèmes liés à l'environnement, au tourisme et à l'agriculture sont les plus fréquemment rencontrés dans les opérations menées.

3.6/ La coopération interrégionale en Région Rhône-Alpes s'effectue à la fois avec la Suisse et l'Italie.

Dans les deux cas, les relations sont souvent peu denses; elles sont intégrées dans les programmes Interreg correspondants et restent surtout thématiques : les thèmes liés à l'environnement et à l'agriculture sont les plus souvent rencontrés dans les opérations menées (surtout dans le cadre du franco-italien).

On note la présence de deux organismes de soutien à la coopération interrégionale transfrontalière : le Conseil du Léman (dans le cas du franco-suisse) et la COTRAO (dans le cas du franco-italien) : leur opérationnalité (surtout dans le dernier cas) est très faible et se résume souvent à une concertation politique.

La diversité des formes que revêt la coopération transfrontalière est remarquable. Elle change en fonction des territoires et varie dans son encadrement juridique, politique et institutionnel.

Il n'y a pas une mais des coopérations transfrontalières, selon qu'elles s'appliquent à des espaces urbains ou ruraux, à une échelle d'agglomération, de bassin d'emploi ou de région.

Elle varie en fonction du type géographique d'espaces-frontière dans lequel elle s'intègre, du niveau à laquelle elle est menée (du micro-local à l'interrégional) et la nature de son encadrement politique et administratif.

TROISIEME PARTIE

BILAN ET PERSPECTIVES DE LA COOPERATION TRANSFRONTALIERE

3.1 Les éléments déterminants dans le fonctionnement de la coopération transfrontalière

La différence de contexte géographique et historique des régions concernées, la diversité d'implication et de coopération des acteurs locaux, la variété des configurations administratives etc... sont autant d'éléments qui viennent confirmer l'impossibilité de parler d'une coopération transfrontalière-type.

Les régions où la coopération transfrontalière fonctionne de façon la plus étroite et la plus dense se situent dans la moitié Nord-Est de la France : le Nord-Pas-de-Calais, la Lorraine, l'Alsace et le Franco-Valdo-Genevois. La coopération qu'elles réalisent avec leurs voisins s'effectue simultanément à plusieurs échelles de territoire et dans des domaines variés.

L'encadrement institutionnel du transfrontalier y est généralement très développé.

A l'inverse, les autres espaces (le reste de la région Rhône-Alpes, Franche-Comté, PACA, Aquitaine) et tous les autres espaces, sont des zones de coopération transfrontalière moins avancée, plus difficile et plus ponctuelle. C'est le cas du Pays Basque et de la Riviera franco-italienne qui entretiennent un nombre relativement limité de relations (essentiellement pratiques commerciales et touristiques) en dépit de leur proximité urbaine.

a – Les facteurs géographiques, historiques, économiques et culturels

On peut décrire deux grands types de territoires frontaliers qui détermineront l'intensité des relations transfrontalières.

Un premier ensemble pourrait rassembler les espaces partagés par **une frontière-creuset**, zone de contact qui associe les territoires se trouvant de part et d'autre dans une communauté de destin et de vie quotidienne. Ce type de frontière est parfois non matérialisé physiquement (frontière entre le Nord-Pas-de-Calais et la Belgique, entre la Lorraine, la Belgique, le Luxembourg et l'Allemagne, entre Genève et les pays de Gex et d'Annemasse).

Dans certains des exemples précités, cet effacement de la limite s'accompagne d'un continuum urbain, qui rend plus invisible une quelconque différence entre ces espaces frontaliers contigus. La continuité urbaine est plus ou moins réelle selon que l'on se trouve dans une agglomération ou une conurbation transfrontalière.

Ces territoires bénéficient souvent d'une certaine communauté historique, linguistique et culturelle, rendant encore plus naturelle la prolongation actuelle de relations transfrontalières déjà anciennes.

Dans le cas alsacien, le Rhin, frontière physique moyennement perméable, constitue paradoxalement le vecteur de polarisation d'une histoire et d'une culture commune (foyer rhénan). Les flancs du sillon rhénan sont associés dans une communauté culturelle (architecture, langue - francique et alémanique...).

L'évolution récente montre que ces types d'espaces poursuivent leur processus d'intégration : les échanges économiques et culturels, les flux matériels de personnes et de marchandises qui franchissent quotidiennement la frontière (pratiques professionnelles, commerciales, scolaires, sanitaires...), les difficultés vécues de façon bilatérale (crise de reconversion industrielle de part et d'autre de la frontière à Longwy, Creutzwald, Forbach...).

L'intégration transfrontalière de ces territoires se manifeste également par le sentiment qu'ont leurs habitants d'appartenir à une entité commune (la Sarre, la Flandre...) ou du moins à des espaces cousins et très étroitement liés. Cette perception culturelle que peuvent avoir les habitants de l'espace frontalier qu'ils habitent, est malheureusement peu connue et non encore quantifiée.

L'intensité des relations qui relient des espaces entre eux, s'exprime à travers les flux quotidiens de travailleurs frontaliers. Ce type de lien illustre également la dépendance, essentiellement économique, qui peut exister entre deux territoires et l'impérieuse nécessité de continuer à vivre ensemble. Le différentiel économique concernant certains territoires de part et d'autre de la frontière, qui engendre inéluctablement des flux, est toujours le fruit de l'histoire. A cet égard, on remarque que depuis une ou deux décennies que certains flux domicile-travail ont changé d'équilibre. Certains, dirigés vers la France depuis le XIXème siècle se sont brusquement affaiblis et parfois même inversés (les flux franco-belges par exemple). Les flux de travailleurs frontaliers sont souvent à l'origine des premières organisations de coopération transfrontalière : les communautés de travail (la CTJ, la COTRAO...).

A l'inverse de ces espaces de frontière-creuset, la Franche-Comté, le reste de la région Rhône-Alpes, l'essentiel de Provence-Alpes-Côte-d'Azur et de la région Aquitaine correspondent aux espaces de **frontière-glacis**. Fréquemment matérialisée par un massif montagneux (Jura, Alpes, Pyrénées, Ardennes...), la frontière se révèle très étanche, ne laissant que quelques corridors de passage pour des flux généralement plus internationaux que de proximité (le col du Perthus, les tunnels du Mont-Blanc et de Fréjus, etc...).

Ces frontières sont souvent les plus anciennes (Pyrénées, une grande partie des Alpes) et ont constitué de véritables barrières aux échanges culturels. On remarque d'ailleurs que les taux d'interpénétration linguistique au sein de ces espaces sont plutôt faibles (l'italien sur les marges frontalières de PACA et de Rhône-Alpes et réciproquement, l'espagnol et le français de part et d'autres des Pyrénées, même dans des contextes relativement urbanisés et proches d'une frontière-creuset - Pays Basque - ou de type intermédiaire - Riviera franco-italienne).

L'absence ou la rareté des agglomérations urbaines au sein de ces espaces essentiellement ruraux (moyenne et haute montagne) contribue à rendre les relations plus difficiles : pas de pôles économiques, d'emploi, de services... qui seraient en mesure de générer des flux de personnes et de marchandises de part et d'autre des frontières.

b - L'encadrement administratif et politique de la coopération transfrontalière

Le rôle de l'Etat déconcentré et des collectivités locales

La diversité de l'encadrement administratif et institutionnel de la coopération transfrontalière est à la mesure de la diversité des situations: Etat déconcentré, conseils régionaux, conseils généraux, communes, structures intercommunales (sans parler des personnels mis à disposition par les institutions précitées), SEM, associations transfrontalières, unions patronales...

Si leur rôle est déterminant dans la progression de la coopération transfrontalière, on ne peut que constater la grande variabilité de leur implication respective en fonction des régions dans lesquelles on se situe. Il est difficile de proposer une typologie de ces structures d'animation, de gestion ou d'encadrement, chaque situation locale constituant un cas unique. Ce foisonnement, ce manque d'unité français est d'ailleurs souvent incompréhensible de l'autre côté de la frontière.

Les contextes géographiques, historiques et culturels des espaces frontaliers ne rendent pas simple une coopération transfrontalière qui résulte d'une capacité de réflexion et d'une volonté politique.

Selon plusieurs acteurs locaux (collectivités, structures diverses de gestion transfrontalière), certaine faiblesse de la coopération est liée à la mise en place tardive, par l'Etat, d'une politique de développement des espaces frontaliers.

L'histoire politique de la France, à la différence de celle de pays voisins plus petits et pluri-culturels comme la Belgique, le Luxembourg ou la Suisse, a valorisé l'hégémonie d'un Etat centralisateur et n'a pas contribué à l'émergence d'un élan transfrontalier naturel.

Les acteurs locaux du transfrontalier se plaignent souvent d'une vision étatique qui favorise une politique interrégionale franco-française beaucoup plus appuyée, systématique et moins pertinente dans certaines situations (ils donnent l'exemple de la coopération interrégionale entre la Lorraine et l'Alsace plus encouragée mais moins prometteuse (selon eux) qu'avec la Rhénanie-Palatinat, le Bade-Wurtemberg et le nord-ouest de la Suisse).

Une des doléances locales recensée à l'encontre de l'Etat réside également dans l'absence d'implication de certains services déconcentrés dans l'accompagnement des structures de gestion transfrontalière, dans le manque de connaissance ou de volonté des fonctionnaires gérant les dossiers transfrontaliers et le programme Interreg.

L'absence fréquente de prise en compte des préoccupations et des projets de coopération transfrontalière menés à l'échelon le plus local (commune) dans les schémas réalisés à l'échelon régional est régulièrement mise en exergue ainsi que l'indifférence étatique à l'égard de la nécessité de faire travailler ensemble et communiquer les différents niveaux de collectivités locales.

En dépit d'un effort juridique pour promouvoir la coopération décentralisée (traité avec l'Italie en 1993, l'Espagne en 1995, l'Allemagne, le Luxembourg et la Suisse en 1996; lois ATR du 6 février 1992 et du 4 février 1995), l'Etat déconcentré apparaît, aux acteurs locaux, souvent trop réticent face aux possibilités théoriques des textes juridiques existants.

Ces remarques sont le fait des régions où la coopération transfrontalière est la moins avancée, a contrario, les différentes prérogatives de l'Etat sont soulignées et valorisées dans les espaces où l'intégration transfrontalière est la plus grande.

La réussite de la coopération transfrontalière dépend en partie, de la qualité de la communication de l'Etat avec les collectivités concernées et de sa prise en compte de la logique des projets qui se manifestent à toutes les échelles du territoire et à sa capacité à les articuler au sein de programmes présentés dans les instances interrégionales internationales.

A l'inverse, la méfiance des collectivités locales vis-à-vis de l'Etat se manifeste parfois par la rétention d'informations. Dans le cas d'agglomérations importantes, la collectivité prend en charge son programme de coopération transfrontalière, soumettant une partie des opérations à l'Etat pour l'obtention des subventions. La volonté de certaines collectivités de traiter directement avec l'Union européenne - pourvoyeuse de fonds dans le cas d'Interreg - plutôt qu'avec le SGAR, considéré par certains comme un censeur, témoigne du travail d'accompagnement et de concertation qui reste à mener en région.

On constate également dans certaines situations le nombre très élevé d'institutions et d'organismes qui traitent du transfrontalier (Lorraine). Les interférences sont nombreuses, la concurrence forte et l'efficacité parfois remise en cause par les membres de l'institution adverse. Dans ce cas, les organismes reflètent souvent les antagonismes entre l'Etat et les collectivités (élus régionaux en particulier) à travers l'existence de deux types de structures concurrentes : les commissions et conférences, qui réunissent les représentants de l'Etat (Commissions intergouvernementales et interrégionales en Lorraine, Conférence du Rhin supérieur en Alsace...) face aux congrès et conseils réunissant les élus (Conseil parlementaire interrégional, Sommet de la coopération en Lorraine, Conseil rhénan en Alsace, Conseil du Léman pour Rhône-Alpes...).

L'importance des structures intercommunales

Tout au long de la première partie, on a pu observer une certaine corrélation entre le dynamisme de la coopération transfrontalière et la présence de structures intercommunales dans les espaces frontaliers concernés (en particulier dans le Nord-Pas-de-Calais, en Lorraine, en Alsace).

En effet, l'habitude pour des communes de communiquer, de dégager des thématiques pouvant faire l'objet d'une coopération, d'envisager des projets et des actions à l'échelle plus large d'un groupement intercommunal, est déterminante et préfigure souvent le type de discussion qu'elles devront avoir avec leurs partenaires étrangers.

A l'inverse, les zones où l'intercommunalité est faiblement représentée (Alpes-Maritimes...) correspondent souvent à des espaces politiquement et administrativement gérés de façon très individualiste, de communication moindre, de concurrence et de conflit politique entre les élus, interdisant tout partenariat fondé sur une communauté d'intérêt non soumis à des jeux politiques.

Tous les degrés d'intégration intercommunale sont présents dans les espaces transfrontaliers qui nous intéressent : le niveau de Communauté Urbaine pour les deux plus grandes agglomérations concernées (Lille et Strasbourg), le district (Forbach, Sarreguemines, Saint-Avold, Saint-Louis, Bayonne-Anglet-Biarritz...), la communauté de communes (Pays de Gex, Genevois), le SIVOM (Est des Alpes Maritimes)...

Ces structures permettent également aux partenaires étrangers d'identifier plus facilement un interlocuteur global et représentatif à l'échelon local. Elles ont également l'avantage de mieux correspondre (surtout en milieu urbain) à la taille des périmètres administratifs en vigueur chez nos voisins.

On assiste ainsi à des groupements transfrontaliers de structures intercommunales à l'instar de la métropole lilloise au sein de la COPIT qui regroupe une structure intercommunale française et 4 homologues belges.

Le succès de la coopération transfrontalière, associant des structures intercommunales tient enfin au fait qu'elles correspondent véritablement à un territoire de projet, particulièrement adapté à la réalité des périmètres des bassins de vie transfrontalière.

Le rôle d'INTERREG

Élément incontournable de la coopération transfrontalière, Interreg est un Programme d'Initiative Communautaire (PIC), dont la première contractualisation (Interreg I) s'est déroulé de 1989 à 1993; la deuxième (Interreg II) ayant débuté en 1994, doit s'achever fin 1999. Cette initiative a pour objectif de développer la coopération transfrontalière et d'aider les zones frontalières intérieures et extérieures de l'Union Européenne à surmonter les problèmes spécifiques découlant de leur isolement relatif dans les économies nationales et dans l'ensemble de l'Union.

La stratégie adoptée en France, pour atteindre ces objectifs, répond à un double souci : la recherche d'intérêts communs avec les partenaires voisins et une économie d'échelle dans les opérations communes destinées à servir le développement des zones concernées et la qualité de vie des habitants.

Au niveau européen, les programmes Interreg sont cofinancés par le FSE, le FEDER et le FEOGA et peuvent bénéficier des prêts de la CECA et de la BEI. En France, si l'initiative est nationalement suivie par la DATAR, l'Etat, les différents niveaux des collectivités locales et parfois certains organismes privés peuvent financer (selon leur intérêt) une opération Interreg.

Une région peut comporter simultanément plusieurs programmes Interreg, comme le Nord-Pas-de-Calais (3 programmes simultanés), la Lorraine, l'Alsace, Rhône-Alpes (2 programmes simultanés).

L'Etat déconcentré en région gère l'instruction des dossiers et l'encadrement des projets qui doivent être conformes aux grands axes prioritaires définis dans une grille d'analyse et divisés en plusieurs sous-groupes de mesure auxquels des budgets précis sont dévolus. L'environnement, le développement économique, l'enseignement supérieur... sont autant d'axes prédéfinis de coopération qui peuvent faire l'objet d'un financement.

Différentes échelles de territoires sont concernées par le programme : du très local (projet d'équipement ponctuel ou d'aménagement de quartier au sein d'une agglomération frontalière) jusqu'aux opérations thématiques interrégionales (coopération en matière d'enseignement supérieur, recherche appliquée, promotion touristique globale...).

On remarque l'extraordinaire foisonnement du nombre de mesures dans lesquelles peuvent s'intégrer des opérations proposées par des collectivités ou des organismes privés. Cette complexité nuit parfois au bon fonctionnement des objectifs précités. Dans de nombreuses régions, les responsables de différents programmes Interreg (franco-suisse et franco-italien dans le cas de Rhône-Alpes) ne communiquent pas entre eux. On note certains cas extrêmes (Aquitaine) où le programme est géré par un autre SGAR (Midi-Pyrénées), ce qui n'est pas sans poser des problèmes de communication et de perte d'efficacité (difficulté pour les porteurs de projets à identifier leur interlocuteur chez l'Etat déconcentré, perte de données et d'informations à cause du nombre d'intermédiaires...).

Interreg est un programme thématique et ne prend pas préalablement en compte les différentes échelles de territoire auxquelles se manifeste le transfrontalier. Ceci s'avère handicapant car les problématiques transfrontalières sont d'abord territoriales. On assiste ainsi au développement d'opérations ponctuelles, sans lien avec celles réalisées à l'échelle supérieure. Cette absence de coordination entraîne un saupoudrage des fonds dans certaines régions (PACA, Rhône-Alpes, Aquitaine). Le développement d'opérations menées unilatéralement de part et d'autre de la frontière est également un des avatars de l'absence d'articulation territoriale.

Les régions où la coopération transfrontalière est la plus riche et la plus dense disposent d'opérations Interreg variées et conformes aux objectifs de coopération des différents niveaux de territoires régionaux. Les programmes Interreg y sont généralement perçus comme un simple moyen de financement des opérations de coopération transfrontalière dont l'initiative revient aux collectivités locales qui se sont concertées pour formuler un projet. Dans ces espaces, Interreg n'épuise pas la coopération transfrontalière.

A l'inverse, dans certaines régions, le programme Interreg et le financement qui l'accompagne semblent être les seuls moyens de production de réflexion sur le transfrontalier. C'est le financement qui semble déterminer le projet de territoire. En outre, des acteurs locaux y dénoncent le financement de nombreuses opérations menées unilatéralement de part et d'autre de la frontière sans que l'impact transfrontalier soit avéré. Ils mettent ainsi en exergue une certaine opacité dans le mode de gestion et de sélection des opérations par l'Etat. Dans certaines régions, les crédits Interreg dévolus à la culture locale sont les premiers à être consommés, ceux réservés au développement économique n'étant que peu entamés.

Dans les régions à la coopération transfrontalière plus difficile, on constate régulièrement la faiblesse des taux de consommation des crédits Interreg ; les acteurs de l'Etat déconcentré eux-mêmes reconnaissent parfois un mode de communication et de promotion archaïque sur le programme par exemple, deux avis annuels dans la presse locale pour informer et inciter les collectivités locales...

On note l'existence de programmes Interreg associant des territoires de part et d'autre de la mer : Nord-Pas-de-Calais-Kent, Somme-Seine-Maritime-East Sussex, Corse-Livourne-Sassari. Dans notre périmètre d'étude, le cas de la coopération Kent-Nord-Pas-de-Calais à travers un programme Interreg local présente une certaine variété et densité d'opérations en dépit de l'obstacle maritime.

En conclusion, le rôle et l'utilisation du programme Interreg varie beaucoup d'une région à l'autre : simple instrument d'une politique globale et articulée de coopération transfrontalière ou principal moteur de la réflexion, le rôle de l'Etat déconcentré semble être déterminant dans sa mise en application et son optimisation.

3.2 - Positionnement des acteurs locaux par rapport aux structures juridiques existantes de coopération transfrontalière

L'existence de nouvelles structures juridiques permettant d'utiliser une convention de coopération ou de créer une institution pluri-nationale de coopération est très diversement appréciée et revendiquée selon les régions dans lesquelles on se trouve. C'est pourquoi il ne nous a pas semblé nécessaire de ranger ces structures juridiques de coopération transfrontalière dans le chapitre précédent consacré aux éléments déterminants de sa réussite.

Plusieurs instruments (possibilité d'institutions transfrontalières) existent : SEM locale, Groupement d'Intérêt Public (GIP), Groupement Européen d'Intérêt Economique (GEIE) etc... Pour l'instant seuls deux GEIE (Conurbation Bayonne-Saint-Sébastien, Lille Métropole) ont vu le jour, la plupart des organismes de coopération se contentant pour l'instant du mode associatif.

La France a signé en 1984 la Convention cadre du Conseil de l'Europe sur la coopération transfrontalière, dite Convention de Madrid, dont le système très lourd, qui limitait considérablement les possibilités pour les collectivités locales de conclure des accords de coopération (déclaration-réserve) a été plusieurs fois réaménagé : traité franco-italien en 1993, traité franco-espagnol en 1995, traité entre la France, l'Allemagne, le Luxembourg et la Suisse dit de Karlsruhe en 1996.

Ce dernier traité constitue une avancée importante car instituant le Groupement Local de Coopération Transfrontalière (pas encore appliqué), structure permettant la gestion d'installations communes (transports, zones industrielles, écoles maternelles...).

On constate cependant que subsistent des entraves importantes à la liberté des collectivités locales à conclure des accords de coopération transfrontalière et qu'il leur est encore difficile de constituer l'organe commun capable de gérer des projets.

Si l'argument est mis en avant par les régions et sites où la coopération est la plus ténue, il est dénoncé comme un alibi pour ne rien faire par les régions et collectivités les plus dynamiques dans ce domaine. A cet égard, l'instauration en amont de structures juridiques de coopération transfrontalière prédéfinies est considérée comme inutile et même nuisible par certaines collectivités dont la pratique de coopération est étroite mais empirique.

Les formes juridiques sont un élément important de l'évolution de la coopération transfrontalière dans le mesure où elles viennent servir des projets préexistants, et une volonté politique claire.

3.3 - Perspectives

a - La Loi d'Aménagement Durable du Territoire (LOADT) ou la nécessité de définir des territoires transfrontaliers de projet

Le thème de la coopération transfrontalière prend un relief particulier dans le contexte actuel d'élaboration de la Loi d'Aménagement Durable du Territoire. Ses différents axes de réflexion et d'innovation permettent d'éclairer d'un nouveau jour la problématique transfrontalière.

Cette LOADT préconise de se défaire de la logique de guichet qui a longtemps prédominé et qui consistait à attribuer des aides en fonction de critères souvent technocratiques ; elle doit au contraire favoriser l'émergence de véritables projets fondés sur les besoins des acteurs du terrain. Elle vise à combler les lacunes de la précédente LOADT sur les zones urbaines tout en maintenant des dispositions en faveur des zones rurales. Elle envisage la planification en consolidant la décentralisation, en rénovant le partenariat entre les acteurs locaux, porteurs de projets, et l'Etat qui fixe les règles et doit veiller à l'équité et à la cohérence.

Les différentes propositions pour l'élaboration de la LOADT, contenues notamment dans les rapports Auroux, Chérèque, Morvan et Troussset, qui préconisent la définition préalable d'un projet associé à un territoire clairement délimité, concernent tout à fait la problématique transfrontalière.

La formule-leitmotiv du rapport de Jean Auroux « un territoire, un projet, un contrat », appliquée à l'échelle du transfrontalier pourrait permettre une meilleure prise en compte des besoins locaux et rendre caduque les critiques des acteurs des collectivités locales qui reprochent aux services déconcentrés de l'Etat leur absence de discernement sur la validité des projets financés par Interreg et sur leur articulation successive aux différents niveaux de territoire.

Cette nouvelle vision, rendant les acteurs de chaque niveau de territoire partie prenante des projets d'aménagement, doit se manifester notamment à l'occasion de l'élaboration des prochains contrats de plan Etat-Région, qui reconnaîtront de nouveaux découpages territoriaux d'où émanent préalablement des projets.

En matière de coopération et de développement transfrontalier, cette notion de territoire de projet est particulièrement intéressante. Elle permet d'envisager les différentes échelles spatiales auxquelles se manifestent les problématiques du transfrontalier : échelon ultra local de l'agglomération, de la conurbation ou de la zone rurale contiguë, échelon du bassin de vie et d'emploi urbain et/ou rural (préfiguration d'un pays), échelon départemental et échelon régional et interrégional.

La prise en compte de ces différentes échelles de projet doit faire progresser la problématique transfrontalière en lui reconnaissant des périmètres pertinents, que l'on a essayé de décrire et d'analyser dans ce travail. L'entrée « agglomération » et « pays », devant être validée à travers la future génération des CPER, prend une certaine épaisseur au vu des espaces déjà étudiés.

b- L'échelle de l'agglomération

La reconnaissance des territoires de vie et de projet, préconisée par le rapport Auroux et le projet de LOADT, peut se décliner dans la délimitation d'agglomérations transfrontalières.

Si des délimitations administratives correspondant approximativement à un territoire urbain transfrontalier existent déjà, l'échelle de l'agglomération frontalière ou transfrontalière doit bien sûr prendre en compte les espaces périurbains, qui constituent désormais l'interface entre les zones urbaines et rurales et qui peuvent être séparés, dans le cas qui nous intéresse, de la ville-centre par une frontière : Annemasse, périurbanisation de Genève; Mouscron, périurbanisation de Lille; Saint-Louis, périurbanisation de Bâle, etc...

Dans un processus de dilatation et de mitage transfrontalier, ces agglomérations frontalières doivent retenir au moins autant l'attention que leur homologues « intérieures » : les problèmes urbains y sont immédiatement plus complexes : freins administratifs, problème de coordination des mandats électoraux de part et d'autre de la frontière, communications téléphoniques chères, difficultés des transports intra-urbains transfrontaliers, différence du coût de la vie, différence du coût foncier et immobilier, différence de fiscalité, de planification urbaine, problèmes d'harmonisation et de flexibilité en matière de prise en charge sanitaire et sociale, etc...

L'échelle de l'agglomération frontalière concerne de nombreux sites étudiés, illustrant souvent le degré maximal de l'intégration transfrontalière (Lille, Strasbourg-Kehl, Bâle-Saint-Louis, Genève-Gex-Annemasse, Esch-Villerupt).

Cette territorialisation autour de l'agglomération, induite par l'approche contractuelle en train de s'instaurer, doit permettre de prendre en compte la dimension frontalière, non comme une fin, mais comme une dimension spécifique, un aspect transversal supplémentaire dans les différents thèmes de contractualisation (schémas de services publics collectifs notamment) qui concerneront les agglomérations.

Cette double prise en compte de l'échelle de l'agglomération et de la thématique transfrontalière doit impérativement s'accompagner de la connaissance des caractéristiques urbaines, administratives et politiques de la portion urbaine se trouvant de l'autre côté de la frontière.

Notons un des aspects assez caractéristiques de l'émergence du transfrontalier. Dans certains cas, le projet politique qui sous-tend le territoire transfrontalier urbanisé est plus important que les pratiques transfrontalières elles-mêmes. L'émergence de la conurbation Bayonne-Saint-Sébastien en est un exemple : si une proximité culturelle et historique existe, les liens géographiques (flux domicile-travail, résidents frontaliers, pratiques scolaires...) sont limités et l'émergence du territoire tient plus d'une volonté des élus de part et d'autres de la frontière que de la régularisation administrative de pratiques transfrontalières denses. En d'autres termes le rôle du politique est déterminant dans la construction du territoire d'agglomération ou de conurbation frontalière.

c- L'échelle du Pays

La réalité transfrontalière se manifeste également à une échelle plus large et la plus caractéristique de la thématique qui nous intéresse : celle du bassin de vie : déplacements domicile-travail, pratiques commerciales, pratiques sanitaires, culturelles, éducatives...

Ce périmètre peut englober une agglomération au sens strict du terme et ses zones urbaines attenantes, correspondre à une conurbation (conurbation sarroise, conurbation Bayonne-Saint-Sébastien etc...) ou à une zone rurale aux pratiques transfrontalières avérées (Pays Horloger...).

L'émergence des pays pourrait correspondre à ce type d'espace à géométrie variable, territoire de vie et de projet par excellence.

Si le projet actuel de LOADT fait correspondre approximativement la notion de pays aux 350 bassins d'emploi identifiés par l'INSEE, la dimension transfrontalière implique une plus grande imprécision de découpage, en particulier à l'égard du critère statistique précédemment évoqué : le caractère frontalier d'une grande proportion d'emplois des zones frontalières impliquerait ainsi de construire un pays dont la ville pourvoyeuse d'emplois serait de l'autre côté de la frontière (Pays de Genève, Pays de Bâle ?...).

Ces pays (tels qu'ils sont définis dans le projet de LOADT), sans être un nouvel échelon administratif, ni une institution à fiscalité propre, doivent constituer des territoires de réflexion mais également de mise en oeuvre d'un certain nombre de procédures et de politiques publiques à fort impact territorial.

Ces espaces existent déjà dans des zones frontalières : Pays Basque, Briançonnais, Sundgau, Alsace Centrale, Pays Horloger... Certains d'entre eux se sont structurés sous forme associative, d'autres sous la forme d'un syndicat mixte... La dimension transfrontalière ne semble pourtant pas caractériser la raison d'être de leur délimitation et de leur existence (différence de pratiques transfrontalières au sein du Pays Basque ou de l'Alsace Centrale).

La coïncidence entre la problématique transfrontalière et l'émergence de la notion de pays peut n'être que partielle. Cependant, la prise en compte des espaces transfrontaliers est un signe positif dans la reconnaissance de pratiques de vie, dont celles liées à la proximité d'une frontière. L'émergence de ce type de territoire doit servir à mobiliser les élus des collectivités locales, les acteurs socio-professionnels, le tissu associatif, les chefs d'entreprises autour d'actions collectives visant à améliorer leur vie frontalière.

3.4 - L'intégration du transfrontalier dans la contractualisation entre l'Etat et les régions

a - Contrats de plan Etat-Région

La nouvelle génération des Contrats de Plan Etat-Région, dont le calendrier doit s'accorder avec celui des fonds structurels européens (7 ans), reconnaîtra des territoires (agglomérations, pays...) dont le périmètre et les projets seront définis par les partenaires locaux eux-mêmes. La formulation d'un projet structuré sera la condition de son financement.

Si les types de contractualisation ne sont pas encore définitivement arrêtés, ils devront répondre à des griefs très souvent évoqués : insuffisance de cadrage préalable, dispersion des actions sur un grand nombre de projets, difficultés à respecter les engagements financiers contractualisés, manque de concertation avec les acteurs locaux et de définition des priorités territoriales. Ces critiques prennent un relief particulier dans la problématique du transfrontalier, absente de l'actuelle génération des CPER car non identifiée en tant que telle, ni localisée (pas de territoires nommément cités dans les CPER).

Le transfrontalier pourrait ainsi faire l'objet d'une prise en compte aux différentes échelles territoriales que les CPER s'approprient à valider. Si le financement des projets transfrontaliers doit être soumis à la présentation préalable d'une stratégie clairement définie (un territoire, un projet, un contrat), la définition liminaire d'objectifs généraux dans chaque région et ayant trait à l'amélioration de la coopération transfrontalière, serait utile (données de cadrage trouvant plus leur place dans les CPER que dans les SRADT, peu suivis d'effets).

Sans rentrer dans le mode opératoire détaillé des futurs CPER, les agglomérations qui pourront bénéficier d'une contractualisation seront d'une taille d'au moins 50000 habitants dont 15000 dans la ville-centre. L'élaboration du projet d'agglomération qui devra précéder la conclusion du contrat, doit veiller à promouvoir une démarche intégrée, associant aux logiques de recomposition interne des agglomérations, les objectifs hiérarchisés au plan spatial de la planification nationale (exprimés à travers les différents schémas de services publics collectifs), dont les villes constituent les points d'ancrage.

Ce type de contrat pourrait suffire dans le cadre d'une grande agglomération (Lille, Strasbourg); il pourrait en revanche s'emboîter avec un contrat de pays dans le cadre d'agglomération de taille plus modeste. Son contenu doit être appréhendé comme un outil de négociation entre l'Etat et les collectivités concernées pour traiter dans un même cadre, les trois sous-ensembles qui structurent la ville (l'économique, le social et l'environnemental).

Enfin, l'engagement des collectivités à se regrouper dans un Etablissement Public de Coopération Intercommunale à Taxe Professionnelle Unique sera une des obligations du contrat d'agglomération.

La thématique transfrontalière pourrait ainsi trouver sa place à l'intérieur du projet global d'agglomération, constituant un pan à part entière du contrat et/ou étant traitée de manière plus transversale. Si la deuxième solution semble bénéficier d'une plus grande souplesse qui reflète mieux la réalité, la première aurait le mérite d'une plus grande efficacité.

La thématique transfrontalière pourrait également être déclinée à travers les contrats de pays. Ces derniers, sans mode de financement autonome, doivent être l'occasion d'une mutualisation des moyens des communes et des groupements de communes.

Ce mode de groupement doit permettre aux conseils généraux et régionaux de trouver des interlocuteurs organisés pour relayer leur propre action économique et sociale; il permettra également aux services déconcentrés de l'Etat de disposer d'un lieu de dialogue avec les élus locaux pour déployer des stratégies territoriales plus intégrées mais aussi réorganiser les services publics sur un fond de carte plus conforme aux réalités contemporaines (prise en compte notamment de la proximité de la frontière).

Les conventions d'objectifs et les projets (mode sur lequel fonctionneront les pays) pourraient ainsi comporter un volet frontalier spécifique ou une prise en compte transversale de cette thématique.

Quelques types d'actions, comme ceux qui suivent, pourraient être encouragés dans les territoires de projets frontaliers qui se sont identifiés en tant que tels : mise en place de projets d'agglomération et de schémas directeurs transfrontaliers, facilitation de la création d'organismes de gestion transfrontalière, mise en place d'échanges d'acteurs culturels, sportifs, de l'enseignement et de la formation professionnelle, mise en place d'un programme de développement du bilinguisme frontalier, mise en réseau des équipements de part et d'autres de la frontière, programme d'échanges entre fonctionnaires étrangers et français etc...

Le thème de la coopération transfrontalière pourrait simultanément être traité sur mode plus thématique et interrégional, à travers un volet transfrontalier interrégional clairement identifié au sein des différents groupes d'articles des CPER. A l'échelle régionale, l'approche transversale de la thématique transfrontalière, qui a toujours prévalu, présente le risque d'un trop grand saupoudrage des objectifs et d'une articulation moindre avec les contrats d'agglomération et de pays.

On a vu que la réalité de la coopération transfrontalière interrégionale était très différente selon la région dans laquelle on se trouvait. Celle-ci est dense et assez proche de la coopération transfrontalière de proximité dans le Nord et l'Est de la France. A l'inverse, la coopération transfrontalière interrégionale est ponctuelle, difficile et très différente des thématiques transfrontalières de proximité dans les régions de frontière-glacis (Sud-Est, Sud-Ouest).

Ainsi, les CPER du premier groupe de régions (frontière-creuset) pourraient bénéficier d'un seul et même volet consacré au transfrontalier interrégional. En revanche, des régions telles que la Franche-Comté, Rhône-Alpes, PACA ou Aquitaine disposeraient d'un volet uniquement interrégional, leurs rares problématiques transfrontalières étant déclinées à l'échelle régionale de manière transversale dans d'autres chapitres thématiques du CPER et à l'échelle locale, au sein des contrats d'agglomérations et de pays.

b - Schémas de services collectifs

La perspective d'une nouvelle génération de Contrats de Plan Etat-Région s'accompagne de l'élaboration de nouveaux schémas de services collectifs.

L'enseignement supérieur, la recherche, la culture, la santé, le social, la circulation des hommes, celle des marchandises et de l'information, l'énergie, la gestion de l'espace et des patrimoines sont autant d'entrées sectorielles présentes dans les schémas.

Toutes ces thématiques prennent une acception particulière dans le cadre des relations transfrontalières. Le croisement des schémas de services collectifs et de la thématique transfrontalière semble devoir se décliner dans un premier temps à l'échelle de la région toute entière; en effet, si les villes et les territoires locaux sont le point d'ancrage des financements, la négociation des schémas de services est menée entre l'Etat et la Région.

c - La prise en compte d'INTERREG III

Le programme Interreg III, qui devrait débiter en 2000, prendra en compte, à la différence du précédent PIC, trois niveaux d'échelle territoriale : la première et la plus locale pour la coopération transfrontalière de proximité, une deuxième pour l'interrégional et une dernière pour le transnational.

On a constaté les dysfonctionnements qui caractérisent Interreg II et la défiance consécutive de certains acteurs locaux à l'encontre des services de l'Etat déconcentré dans leur gestion du PIC.

Des propositions, liées à l'application d'Interreg III, ont été relevées :

Dans le cadre de la coopération transfrontalière contiguë, plusieurs interlocuteurs ont plaidé en faveur d'une prise en charge du programme Interreg III par une structure conjointe entre les différentes autorités des Etats membres concernées par chaque programme.

Chaque programme local comporterait des orientations générales (sans limitation restrictive des actions de coopération éligibles) correspondant aux domaines thématiques classiques de la coopération transfrontalière tels que les transports, le marché du travail, les télécommunications, les services sociaux... Il veillerait également à prendre en compte l'articulation et la cohérence des différentes échelles de projets transfrontaliers.

Ce programme global et commun (élaboré conjointement par un organisme transfrontalier régional et les autorités locales et régionales concernées de part et d'autres de la frontière) ferait l'objet d'une proposition présentée à la Commission Européenne qui l'examinerait, approuverait le PIC correspondant et allouerait, dans la mesure du possible, l'aide financière à cet organisme. Ce dernier ferait un appel ouvert à projets, sélectionnerait les partenariats locaux transfrontaliers du projet et attribuerait le financement communautaire en conséquence. Il serait également responsable du contrôle et de l'évaluation, les autorités régionales et l'Etat déconcentré conservant la responsabilité du contrôle financier.

Dans le cas où l'organisme transfrontalier n'aurait pas l'entité juridique suffisante, les appels à projets et l'octroi formel des subventions seraient faits par les administrations régionales et nationales compétentes. Toutefois, ce serait à l'organisme transfrontalier de prendre les décisions de fond concernant la mise en oeuvre du programme et les projets à financer.

Cette proposition va dans le sens d'une prise de responsabilité accrue par les acteurs du niveau local (ces éléments de proposition émanent d'eux). C'est de ces derniers que doivent émerger les projets de territoire. Il s'agit aussi de favoriser une réflexion sur l'identification du territoire de coopération transfrontalières de proximité.

Le programme Interreg III, toujours très thématique, va coïncider avec le début des prochains Contrats de Plan Etat-Région (début 2000) au sein desquels le transfrontalier devra être traité sur un mode plus territorial.

La simultanéité de ces deux contractualisations doit être une occasion pour affirmer leur complémentarité et concentrer leurs efforts sur des objectifs précis. La concertation des différents acteurs de l'Etat déconcentré, des conseils régionaux et généraux, des communes, des structures intercommunales et des autres acteurs concernés doit avoir lieu le plus rapidement possible afin d'éviter le double-emploi de certaines opérations, une mauvaise articulation des objectifs et un saupoudrage des financements.

Même si une différence importante subsiste entre les CPER et Interreg quant à la destination des financements (projets français pour les premiers, français bi ou tri-nationaux pour le deuxième), une convergence ponctuelle des deux contrats pourrait permettre un programme ambitieux et plus global, dévolu à des territoires se distinguant par leur dynamisme.

En conclusion, l'articulation entre les futurs CPER et le programme Interreg III semble nécessaire. Il reste à déterminer toutefois la mise en correspondance des échelles respectives de ces deux contrats, des actions coordonnées et menées sur un même territoire pouvant littéralement transformer le rythme des opérations menées dans ce domaine.

d – Une forte attente vis à vis de l'Etat

Si l'implication de l'Etat à l'égard des problématiques transfrontalières varie d'une région à l'autre, on a fréquemment enregistré au cours de cette étude des critiques des acteurs locaux rencontrés : vision interrégionale franco-française plus que transfrontalière, vision cloisonnée des actions à mener et manque d'articulation entre les différentes échelles des politiques transfrontalières, réduction trop systématique de la coopération transfrontalière à Interreg, communication médiocre sur le transfrontalier et sur les programmes Interreg en particulier, faible mobilisation et incitation à coopérer, absence de formation spécifique et de spécialisation des fonctionnaires aux problématiques transfrontalières, étanchéité au sein d'un même SGAR entre les services qui traitent différents programmes Interreg, complexité du fonctionnement des programmes Interreg...

Les attentes des acteurs locaux face à l'Etat se déclinent à deux échelles :

- **à l'échelle nationale** : le développement de la coopération transfrontalière requiert une forte implication de l'Etat dont le rôle est d'éclairer les perspectives d'avenir de l'ensemble du territoire français et de donner un cadre de référence aux administrations et aux collectivités locales pour mener leurs actions de développement dans le domaine du transfrontalier. Le rôle préalable des différents schémas d'aménagement semble donc essentiel.

La formation des fonctionnaires de la fonction publique territoriale (culturelle et technique) apparaît pour les interlocuteurs locaux comme une urgence, ces derniers (élus locaux, techniciens des collectivités) se targuant d'assurer vis-à-vis de leurs interlocuteurs étrangers une continuité des pouvoirs publics qui n'est pas toujours réalisée par les fonctionnaires à rotation relativement plus rapide et à la culture transfrontalière générale limitée.

- **à l'échelle locale** : les acteurs locaux réclament de la part de l'Etat déconcentré une prise en compte des différentes échelles de territoires et de projets. Cette articulation leur semble primordiale pour éviter le saupoudrage des opérations et les contradictions du positionnement transfrontalier selon des différents niveaux de territoire.

L'incitation de l'Etat déconcentré à l'intercommunalité est également désignée comme un des points essentiels pour favoriser la coopération transfrontalière.

Le renforcement de la capacité d'impulsion, de soutien et d'assistance aux projets est également souhaité, l'indifférence étatique étant trop souvent de mise pour les interlocuteurs de certaines régions.

Selon eux, le jugement de l'Etat déconcentré sur la pertinence des projets transfrontaliers ne doit pas être préalablement fondé sur leur modalité de financement, ni sur leur taille.

De manière plus précise, les acteurs locaux de certaines régions insistent sur le fait que la gestion par l'Etat d'Interreg est souvent opaque, très mécanique et sans recul. Ils soulignent également qu'Interreg ne doit pas épuiser (contrairement à la vision de l'Etat) la coopération transfrontalière, mais doit demeurer un outil de financement des projets et ils revendiquent leur participation à la gestion du programme Interreg.

e- Vers de nouvelles structures juridiques et de nouvelles instances de gestion de coopération transfrontalière

La coopération transfrontalière est surtout vécue sur un mode associatif et le positionnement des acteurs locaux à l'égard de structures juridiques de coopération transfrontalière est très varié : certains regrettent leur inadaptation qui les empêche de pousser plus loin la coopération, d'autres redoutent des structures juridiques trop contraignantes qui viendraient figer en amont la riche variété des situations locales en un modèle préfabriqué et appliqué sans discernement.

Toutefois, une certaine unanimité semble se dessiner : il semble important pour la totalité des acteurs locaux de disposer d'un choix dans les structures juridiques transfrontalières à adopter à l'échelon local, reflétant la diversité des sites précédemment évoqués, l'état d'avancement varié de la coopération et les différentes thématiques abordés dans les projets.

Une majorité des interlocuteurs s'accorde sur la nécessaire articulation de ces structures avec l'intercommunalité de projets, telle qu'elle est promue actuellement dans le projet de LOADT.

Outre le projet de structure d'animation des programmes Interreg déjà évoqué, quelques propositions d'instances locales et régionales de gestion de la coopération transfrontalière ont été enregistrées lors de rencontres avec les acteurs locaux : citons les grands types de configuration enregistrés et formalisés dans le rapport Ueberschlag :

- renforcement du rôle des SGAR,
- création d'une mission spécifique placée sous la seule autorité des élus,
- création d'une instance placée sous l'autorité d'un comité de pilotage réunissant élus locaux, instances économiques et administrations,
- création d'une agence régionale de coopération et de développement transfrontalier placée sous l'autorité d'un conseil d'administration réunissant les mêmes protagonistes...

La création de nouvelles structures de gestion transfrontalière ne semble pas pour autant impérative aux yeux des personnes rencontrées. Elle ne pourrait s'opérer que dans le cadre d'une refonte importante des prérogatives de l'Etat déconcentré en région et devrait s'adapter à la variété des contextes régionaux.

f - Positionnement de la Mission Opérationnelle Transfrontalière

La M. O. T. constitue un maillon important dans la prise en compte des problématiques transfrontalières. Elle doit maintenir sa double vocation en :

- jouant son rôle de **médiateur** entre l'Etat (central et déconcentré), les collectivités et les autres acteurs locaux du transfrontalier. Elle a, en effet, une fonction de représentation nationale de la problématique du développement transfrontalier (son journal trimestriel l'atteste) et transmet à l'Etat les souhaits et les doléances émanant du niveau local qu'elle fédère. Elle tient informé les interlocuteurs locaux, des directives et recommandations de l'Etat et joue les intermédiaires dans les éventuelles oppositions qui se font jour.
- en renforçant sa **fonction-ressource**. Elle anime et soutient les projets transfrontaliers des sites pilotes (réunions, séminaires...) en prodiguant son savoir-faire technique et stratégique. Elle a commencé à stimuler la formation des techniciens aux problématiques transfrontalières et met à disposition une base de données géographiques, juridiques et administratives centralisant les travaux et les études réalisés dans ce domaine. Elle facilite également l'émergence de projets à travers son encouragement à la communication (presse locale technique ou grand public) et doit mener un travail de cartographie visant à produire des documents inédits sur les sites pilotes de part et d'autre de la frontière française. Cette cartographie doit constituer un document de référence technique (mise à niveau de données différentes) et un outil de communication destiné aux élus (aide à la décision politique).

RESUME

1/ La diversité de la coopération frontalière, dépendante de l'échelle à laquelle elle s'effectue et de l'encadrement politique et administratif qui la sous-tend, est déterminée par des facteurs géographiques qui permettent de distinguer deux types d'espaces frontière :

- les espaces de frontière-creuset (relations importantes, variées et diffuses)*
- les espaces de frontière-glacis (relations faibles et ponctuelles).*

La coopération transfrontalière se concentre de façon privilégiée dans les espaces urbains, générateurs de flux de toutes sortes.

2/ L'encadrement administratif et politique est déterminant dans le développement de la coopération transfrontalière. Le rôle de l'Etat déconcentré et des collectivités locales est très variable selon les régions.

Dans les espaces où la coopération transfrontalière est la plus difficile, le rôle de l'Etat déconcentré est souvent remis en cause par les acteurs locaux qui lui reprochent sa trop grande assimilation d'Interreg à la coopération transfrontalière, son manque de communication et son absence de prise en compte de l'emboîtement des différentes échelles de projet.

3/ L'échelle de la coopération transfrontalière interrégionale connaît un foisonnement considérable d'organismes ayant plus une vocation politique qu'administrative et dont la multiplication est susceptible de générer des concurrences.

4/ Par les habitudes de communication entre les collectivités et la dynamique de projets thématiques ou globaux qui les caractérisent, la préexistence de structures intercommunales est déterminante dans l'épanouissement de la coopération transfrontalière.

5/ Elément incontournable de la coopération transfrontalière, le programme Interreg souffre fréquemment d'un manque de communication sur ses enjeux de la part de l'Etat déconcentré et se caractérise souvent par une gestion complexe qui ne prend pas en compte les différentes échelles de territoires.

Le programme Interreg n'épuise pas la coopération transfrontalière, un mode de financement ne définit pas un projet de territoire mais il peut être un vecteur de réflexion et de production de projets transfrontaliers.

6/ Les structures juridiques de coopération transfrontalière sont nombreuses mais peu utilisées car pas toujours adaptées à la réalité administrative et politique locale. Ainsi, la coopération transfrontalière de proximité est principalement vécue sur un mode associatif.

Si la modernisation de ces structures doit accompagner le développement de la coopération transfrontalière, celles-ci doivent rester, selon les acteurs locaux, un outil de gestion ne se substituant en aucune manière à la formulation de projets issue d'une concertation politique préalable.

7/ Les enjeux de la LOADT intéressent la coopération transfrontalière. Il s'agit de:

- *reconnaître l'articulation des différentes échelles de territoires.*
- *conditionner le financement d'opérations à la formulation d'un projet donné sur un territoire donné et émanant des acteurs locaux.*

La prise en compte des différents périmètres et échelles de projets (agglomérations, pays...) est un facteur majeur de reconnaissance de la réalité transfrontalière même si cette dernière est une caractéristique territoriale parmi d'autres pour ces espaces et si la formulation d'un projet politique s'avère plus déterminante dans l'émergence d'un territoire transfrontalier que ses caractéristiques géographiques.

8/ La prochaine génération des Contrats de Plan Etat-Région, qui doit reconnaître des territoires de projets, pourra encourager l'émergence du transfrontalier à l'échelle locale travers les contrats d'agglomérations et les contrats de pays. A une échelle interrégionale, la prise en compte de la dimension transfrontalière pourrait varier en fonction son intensité variable selon les régions de frontière-creuset ou de frontière-glacis.

9/ Dans la perspective d'Interreg III, de nombreux acteurs locaux revendiquent leur responsabilité accrue dans la production et la gestion des projets transfrontaliers liés à des territoires hiérarchisés et clairement identifiés. Leurs propositions illustrent leur manque de confiance dans les services de l'Etat déconcentré, qui réduisent trop, selon eux, la coopération transfrontalière à Interreg. L'articulation des futurs CPER et d'Interreg III apparaît nécessaire pour éviter le double-emploi des projets et un saupoudrage des fonds destinés aux opérations.

10/ Les attentes des acteurs locaux vis-à-vis de l'attitude de l'Etat envers le transfrontalier sont multiples :

- *hiérarchisation et articulation des projets et des territoires,(qui doit s'intégrer dans le contexte de la LOADT),*
- *non détermination préalable de la pertinence des projets en fonction de leur mode de financement,*
- *incitation à l'intercommunalité,*
- *formation technique et culturelle transfrontalière des fonctionnaires,*
- *meilleure communication avec les acteurs locaux,*
- *renforcement de sa capacité d'impulsion et d'assistance...*

La création de nouvelles structures juridiques transfrontalières n'est pas systématiquement réclamée par les interlocuteurs des sites concernés. Tous les acteurs s'accordent à exiger un choix dans les structures que l'on leur proposerait (respectant la diversité des contextes locaux), une souplesse dans leur éventuelle mise en place et leur articulation avec les structures intercommunales de projet existantes.

11/ La Mission Opérationnelle Transfrontalière doit conforter sa double vocation :

- *rôle de médiateur et d'interface entre l'Etat et le niveau local.*
- *rôle de fonction ressource pour animer et assister l'émergence de projets transfrontaliers.*

BIBLIOGRAPHIE

RHONE-ALPES :

Le Livre Blanc franco-genevois de l'aménagement du territoire, Comité Régional Franco-Genevois, 1993

Actes du Colloque du Comité Régional Franco-Genevois, Comité Régional Franco-Genevois, 1993

Vade-mecum à destination des porteurs de projet sur le programme Interreg II Franco-Italien, 1994

Atlas du Bassin Genevois, INSEE Rhône-Alpes, Office Cantonal de Statistique de Genève, 1994

Cartographie du bassin franco-valdo-genevois, Comité Régional Franco-Genevois, 1994

Scénarios économiques pour le bassin franco-valdo-genevois, Comité Régional Franco-Genevois et Département des travaux publics et de l'énergie du canton de Genève, 1995

Les études de la plate-forme concertée d'aménagement du territoire, Comité Régional Franco-Genevois, 1995

Atlas des Alpes occidentales, IRES et CEMAGREF, 1996

Etude économique des territoires de l'Ain et de la Haute-Savoie frontaliers avec le canton de Genève, Préfecture de région Rhône-Alpes, 1996

Rapports INTERREG : Franco-Suisse et Franco-Italien, 1998

Charte d'Aménagement de l'agglomération transfrontalière franco-valdo-genevoise, Comité Régional Franco-Genevois, 1997

PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR :

Pour une économie transfrontalière intégrée, Eurostat, ISTAT, INSEE PACA, Unione Camere Commercio Liguria, Unione Camere Commercio Piemonte, CRCI PACA, CCI Nice Côte d'Azur, 1994

Vade-mecum à destination des porteurs de projet sur le programme Interreg II Franco-Italien, 1994

Atlas des Alpes occidentales, IRES et CEMAGREF, 1996

Rapport Final du bilan d'Interreg I, 1997

NORD-PAS-DE-CALAIS :

Les dossiers de Profils, INSEE Nord-Pas-de-Calais, octobre 1994

Recueil statistique de l'Eurorégion, INSEE Nord-Pas-de-Calais, Eurorégion, ORHA Nord-Pas-de-Calais, 1994

Atlas Nord-Pas-de-Calais, INSEE Nord-Pas-de-Calais, Chambre d'Agriculture Nord-Pas-de-Calais, CRCI Nord-Pas-de-Calais, Chambre des métiers et de l'artisanat Nord-Pas-de-Calais, Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais, 1995

Les dossiers de Profils, INSEE Nord-Pas-de-Calais, février 1996

Les dossiers de Profils, INSEE Nord-Pas-de-Calais, avril 1998

L'Europe et la région Nord-Pas-de-Calais, SGAR Nord-Pas-de-Calais, 1997

Dossier de présentation de la COPIT, COPIT, non daté

Présentation du programme opérationnel Interreg II Hainaut/Nord-Pas-de-Calais/ Picardie, 1996

Présentation du programme opérationnel Interreg II Nord-Pas-de-Calais/Flandre Occidentale, 1996

Présentation du programme opérationnel Interreg II Nord-Pas-de-Calais/Kent, 1996

Rapport d'activités de la COPIT, COPIT, 1997

Relevés de décision pour les trois programmes Interreg précités, 1998

LORRAINE :

Sar-Lor-Lux, guide pratique de la coopération transfrontalière du Conseil Régional de Lorraine, Conseil régional de Lorraine, non daté

ALSACE :

Présentation du programme Interreg I PAMINA, 1991

Bodenpreise im Dreiländereck und ihre Rolle als Standortfaktor, la Revue de la coopération Transfrontalière, mars 1996

Fiches de projets et rapports d'évaluation des programmes Interreg II PAMINA et Rhin Supérieur Centre-Sud, 1997

Réseau LACE-TAP Strasbourg, Conseil Régional d'Alsace, 1997

La CUS en chiffres, Communauté Urbaine de Strasbourg, 1997

Zukunft à trois, cahier thématique n°1 Population, Cahiers thématiques sur l'aménagement du territoire dans l'agglomération trinationale, mai 1998

Zoom sur le District des Trois Frontières, District des Trois Frontières, 1998

2ème projet d'agglomération 1998-2010, Communauté Urbaine de Strasbourg, 1998

Le Jardin des deux rives et festival de l'art du paysage 2004, villes de Kehl et de Strasbourg, Communauté Urbaine de Strasbourg, Land Bade-Württemberg, 1998

FRANCHE-COMTE :

Charte de la Communauté de Travail du Jura, CTJ, 1993

Présentation du programme Interreg II Franche-Comté-Suisse, Préfecture de Région Franche-Comté, non daté

Atlas Jurassien, CEMAGREF et Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, 1996

L'Etat en Franche-Comté, Préfecture de Région Franche-Comté, avril 1997

AQUITAINE :

Bilan et perspectives du projet de coopération transfrontalière Eurocité Basque Bayonne-San Sebastian, District BAB et Diputacion Foral de Gipuzkoa, non daté

Dossier de presse sur la coopération transfrontalière au sein de l'Eurocité Basque, District BAB et Diputacion Foral de Gipuzkoa, non daté

DOCUMENTS GENERAUX :

De la nécessité d'élaborer et de mettre en oeuvre une véritable politique transfrontalière, Jean UEBERSCHLAG, 1996

Etude de faisabilité d'une mission nationale d'assistance opérationnelle au développement intégré des espaces et projets transfrontaliers, DATAR et SCET, 1996

Programme Opérationnel 1997, Mission Opérationnelle Transfrontalière, 1997

Réforme des zonages et aménagement du territoire, Jean AUROUX, 1998

La prochaine génération des contrats de plan Etat-Régions (2000-2007) « plus de région, mieux d'Etat », Jacques Chérèque, 1998

Pour une efficacité renforcée des politiques structurelles communautaires, Pierre TROUSSET, 1998

Eléments en vue d'un éventuel changement de statut des Schémas Régionaux d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT), Yves MORVAN, 1998

Etude pour la mise en place d'un dispositif de formation aux pratiques transfrontalière, Mission Opérationnelle Transfrontalière, 1998

Actes du colloque de Strasbourg « les projets transfrontaliers dans la construction européenne, Mission Opérationnelle Transfrontalière, 1998

Espaces transfrontaliers n°1 à 3, Mission Opérationnelle Transfrontalière

LISTE DES PERSONNES RENCONTREES ET CONTACTEES

RHONE-ALPES :

SGAR Rhône-Alpes : Mireille BONNET (Interreg Franco-Suisse)
Nazario BEVILACOA (Interreg Franco-Italien)
Jean-Jacques FAURE (CRFG)

PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR :

SGAR PACA : Olivier MORNET

Conseil Régional PACA : Philippe TREILLE

DATAR Alpes : Dominique GILLE

SEM Sophia Antipolis : Robert BOTTEGHI :

Conseil Général Alpes Maritimes : M. LEFEBVRE

Rectorat de l'Académie de Nice : Pr. FERRARI

NORD-PAS-DE-CALAIS :

Communauté Urbaine de Lille : Patrick DANIS
Alain TISON

SGAR Nord-Pas-de-Calais : Mme TONDEUR (Interreg Flandres)

LORRAINE :

SGAR Lorraine : Hubert LAURENT
Gérard CALAIS

ALSACE :

SGARE Alsace: M. HOREL
Odile GATTY

Direction Régionale de la Caisse des Dépôts et Consignations : J-P AYRAULT
M. LEMOINE

Conseil Régional : Patrick Goeggel

Communauté Urbaine de Strasbourg : Martine ARNOLD (directrice du service
aménagement et
urbanisme)
Mme BIGAUD : cabinet du maire

District des Trois Frontières : François KUENY

FRANCHE-COMTE :

SGAR Franche-Comté: Patrice du BOULET

AQUITAINE :

District Bayonne-Anglet-Biarritz : J. B. LAGRAULA
Mario SOLANO
Brigitte TONNET

ESPAGNE : Diputacion de Guipuzkoa : M. Beloki-Guerra

MIDI-PYRENEES

SGAR Midi-Pyrénées : Mme MALAVAUX

DATAR : Claude MARCORI
Sabine THIBAUT

