

## **CHAPITRE 6 – La France : les dynamiques différenciées des territoires transfrontaliers**

### **Étude de cas : L'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai : les dynamiques d'une agglomération transfrontalière (p. 214-217)**

#### **Doc 4 - p. 215 : Décathlon : un acteur de la recomposition urbaine**

La société Décathlon a un impact de plus en plus fort sur le tissu urbain de la métropole lilloise. [Son] centre de design et [son] siège social sont installés à Villeneuve-d'Ascq, la « technopole verte » de la métropole lilloise, et le plus grand magasin de sport de l'agglomération, Décathlon Campus, y occupe une usine de montage d'ordinateurs qui a fait faillite. [...]

L'emprise territoriale du groupe s'est accrue [...] ces dernières années [...]. Des complexes comprenant magasin, salles ou terrains de pratique sportive, restaurant, centre de montage (vélos) ou de production (chaussants), centre de conception, de prototypage industriel et bureaux reproduisent le modèle de Villeneuve-d'Ascq sur les pourtours de la métropole : Domyos (fitness) en 2008 et Inesis (golf) en 2009 à Marcq-en-Barœul ; B'Twin Village (vélos) en 2010 à Lille-Sud, sur le site d'une usine de tabac fermée en 2005 ; Kipsta (sports collectifs) fin 2014 sur le site d'une brasserie fermée en 2004, au cœur de la friche industrielle du Site de l'Union (Roubaix-Tourcoing-Wattrelos) ; EssenSole Village (en construction) pour le chaussant (EssenSole) et le running (Kalenji) à Lille-Sud, dans un quartier emblématique de la régénération urbaine de Lille [...].

Christine Liefoghe (dir.), maîtresse de conférences à l'université de Lille  
et spécialiste des régions industrielles, L'Économie créative et ses  
territoires : enjeux et débats,  
Presses universitaires de Rennes, 2015.

## **Doc 6 - p. 216 : Des échanges culturels transfrontaliers**

C'est un projet fantastique ! Le festival propose une programmation pluridisciplinaire et internationale, particulièrement attentive aux nouvelles formes et à la jeune création. Né dans le sillage de la création en 2008 de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, le festival a affirmé dès ses débuts la pertinence du spectacle vivant comme vecteur de coopération, d'ouverture et de développement territorial. Il s'est affirmé grâce à la motivation des partenaires fondateurs et co-organisateur – La rose des vents, Scène nationale Lille Métropole-Villeneuve-d'Ascq, le Schouwburg de Kortrijk, le Kunstencentrum BUDA de Kortrijk, la Maison de la culture de Tournai<sup>1</sup>, l'Espace Pasolini de Valenciennes, rejoints par le Phénix, Scène nationale de Valenciennes et le Pôle européen de création.

Nous avons ensuite élargi le cercle initial à un second cercle de partenaires associés. NEXT est devenu une plateforme de collaboration transfrontalière, collégiale et horizontale, permettant l'échange d'expertises artistiques, la circulation et l'implication des artistes et du public. Nous faisons ensemble, en dépassant les intérêts particuliers et les logiques de concurrence. Cela exige du temps et de la générosité, mais l'impact est durable.

D'après les propos de Benoît Geers (coordinateur du Festival international des arts vivants Next) recueillis par Agnès Santi, La Terrasse, n° 281, 24 octobre 2019.

### 1. Organismes culturels.

## **Doc 9 - p. 217 : L'Union européenne : un acteur majeur**

Placée au cœur de l'Europe et à seulement 30 minutes de Bruxelles, 1h30 de Londres et 3h d'Amsterdam, Lille profite de sa position géographique pour échanger et construire avec ses voisins et avec toute l'Europe.

L'Union européenne est un véritable partenaire pour la métropole puisqu'elle finance de nombreux projets qui améliorent le quotidien des métropolitains :

- Le projet « TEC : Tous Éco-Citoyens ! » réunit des partenaires français et belges autour d'enjeux tels que l'éducation à la biodiversité et à sa gestion à l'échelle transfrontalière ;
- Le projet « Alarm : Pour une sécurité sans frontières » a pour objectif de développer la coopération franco-belge dans le domaine de la sécurité et de la protection civile par l'amélioration des secours transfrontaliers entre la France et la Belgique, la coordination des exercices de terrain et la gestion des risques transfrontaliers ;
- Le projet « Fast to Market » a pour but de favoriser la mise sur le marché transfrontalier de produits et de services innovants pour les entreprises de la zone France-Wallonie-Flandres.

Site internet de la Métropole européenne de Lille, consulté en janvier  
2020.

## **Étude de cas : Le Pays basque : un territoire transfrontalier dynamique (p. 218-219)**

### **Doc 2 - p. 218 : Une chambre de commerce et d'industrie transfrontalière**

La chambre de commerce et d'industrie (CCI) transfrontalière Bihartean<sup>1</sup> constitue le premier exemple européen de structure transfrontalière créée par deux chambres de commerce. Fondée en 2010 conjointement par la CCI de Bayonne-Pays basque et la Cámara de Comercio de Guipuzkoa, elle prend la forme d'un Groupement européen d'intérêt économique (GEIE). Bihartean répond aux besoins des entreprises situées sur le territoire du Pays basque, de part et d'autre de la frontière franco-espagnole. Elle a accompagné en huit ans 1 100 entreprises de tous les secteurs économiques et a aidé à la réalisation de projets économiques transfrontaliers et renforcé une mise en réseau des entreprises à travers des outils numériques. La collaboration stratégique avec l'Eurorégion Nouvelle-Aquitaine Euskadi Navarre et l'intégration de la CCI de Navarre à Bihartean montrent le dynamisme de la coopération.

Mission opérationnelle transfrontalière, Les Territoires transfrontaliers : la fabrique de l'Europe, [www.espaces-transfrontaliers.org](http://www.espaces-transfrontaliers.org), novembre 2017.

1. Bihartean signifie « un futur en commun » en basque.

## **Croquis des études de cas : L'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai**

**(voir p. 214-217) p. 220**

### **Doc p. 220 : L'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, les dynamiques d'une agglomération transfrontalière**

De part et d'autre de la frontière franco-belge, la métropole transfrontalière Lille-Kortrijk-Tournai s'inscrit à différentes échelles, à partir de son cœur urbain le plus dense. La Métropole européenne de Lille, qui rassemble 1,1 million d'habitants, correspond à la partie française de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai. Ce groupement européen de coopération territoriale a été créé en 2008 dans le but de favoriser la coopération transfrontalière entre la France et la Belgique. Il rassemble 2,1 millions d'habitants dans 152 communes françaises et belges. L'aire métropolitaine de Lille s'inscrit à une échelle plus vaste et regroupe 3,8 millions d'habitants des Hauts-de-France, de Flandres et de Wallonie.

Les mobilités et les échanges transfrontaliers au sein de cette agglomération sont divers. Lille se situe au cœur d'un réseau de transports performant. Elle est reliée à Paris, Londres (Eurostar) et Bruxelles (Thalys) par plusieurs lignes ferroviaires à grande vitesse. Le réseau autoroutier régional se caractérise par une forte densité et plusieurs axes franchissent la frontière. L'offre de transport en commun est coordonnée à l'échelle euro-métropolitaine par le groupement européen de coopération territoriale. Elle répond aux besoins des nombreux travailleurs transfrontaliers. 28 000 navetteurs quittent ainsi quotidiennement la France pour venir travailler en Belgique, tandis que 7 000 résidents belges empruntent le chemin inverse.

**Croquis des études de cas : Le Pays basque (voir p. 218-219) p.**

**221**

**Doc p. 221 : Le Pays basque**

Le Pays basque est un territoire transfrontalier. La frontière franco-espagnole sépare le Pays basque français du Pays basque espagnol. La partie française possède 7 km de frontières en commun avec la province de Guipuzcoa, côté espagnol, et partage les 143 km restants avec la Communauté autonome de Navarre. Sur 3 863 travailleurs transfrontaliers, 83 % effectuent des déplacements nord-sud. Les territoires du Pays basque intérieur sont dynamisés par un tourisme transfrontalier généré par les nombreuses ventes (Irun, col d'Ibardin, la Rhune...) qui attirent les clients français.

Des structures de coopération transfrontalières sont développées de part et d'autre de la frontière. Il s'agit par exemple de la chambre de commerce et d'industrie Bihartean, créée en 2010, dont le siège se situe à Bayonne. À l'échelle interrégionale, l'Eurorégion Nouvelle-Aquitaine Euskadi Navarre a été créée en 2011. Une coopération transfrontalière plus ancienne réunit les deux principales agglomérations, Saint-Sébastien et Bayonne, au sein de l'Eurocité basque qui a vu le jour en 1993. Enfin, le consorcio transfrontalier Bidassoa-Txingudi rassemble à l'échelle locale les trois communes d'Hendaye, d'Irun et de Fontarabie à l'embouchure de la Bidassoa. Il est compétent en matière touristique, économique, sociale et culturelle et porte des projets autour des enjeux liés à la mobilité.

Des infrastructures de transport traversent la frontière. Il s'agit notamment de l'axe autoroutier Paris-Madrid. L'autoroute A 63 relie en effet Bordeaux à l'Espagne par Bayonne, jusqu'au péage de Biriadou, avant de se poursuivre côté espagnol. D'autres axes routiers secondaires desservent le Pays basque intérieur et passent dans le pays voisin, notamment en direction de Pampelune. Le Pays basque est également desservi par deux aéroports : celui de Biarritz en France et Fontarabie sur la commune de Saint-Sébastien, en Espagne.



## **Exemple : Les Alpes du Sud, un territoire transfrontalier franco-italien**

### **Doc – 2 p. 222 : Le Queyras, une marginalité assumée**

Le parc naturel régional du Queyras jouxte le massif italien du mont Viso [...]. L'espace montagnard est isolé et loin des grandes villes. Les superbes villages n'ont pas bénéficié d'investissements extérieurs pour se développer dans un tourisme hivernal de masse. La région est touristique, notamment Saint-Véran, plus haute commune de France, mais cela correspond à un tourisme doux avec des équipements de ski modestes sur Molines – Saint-Véran et sur Abriès. L'été, l'ensemble des villages et hameaux accueillent des amateurs de nature et notamment des randonneurs.

Le lien avec l'Italie est à l'image du massif du Queyras. Le col Agnel est ouvert en été pour rejoindre Chianale et Pontechianale au pied du Viso, plus haut sommet (3 841 m) des Alpes du Sud et visible de très loin, car il domine largement le secteur. Le col est difficile d'accès mais les amateurs de montagne l'utilisent comme axe transfrontalier. Au printemps 2013, l'espace transfrontalier autour du mont Viso a obtenu la reconnaissance internationale de l'Unesco avec le label « Man and Biosphere ». La coopération transfrontalière engagée a permis la création de la 13<sup>e</sup> réserve<sup>1</sup>de biosphère transfrontalière du monde.

Raymond Woessner (dir.), spécialiste des transports et des frontières,

La France des marges, Atlande, 2016.

1. D'une superficie de 294 000 ha, la réserve s'étend sur 21 communes françaises et 88 communes italiennes.

## **Cours. Les dynamiques différenciées des territoires transfrontaliers**

**(p. 226-227)**

### **1 - Des territoires caractérisés par les échanges**

Les frontières terrestres de la France métropolitaine couvrent une distance de 2 900 km. L'Hexagone partage ses frontières terrestres avec huit pays : Belgique, Luxembourg, Allemagne, Suisse, Italie, Monaco, Espagne et Andorre. Les plus longues sont celles avec l'Espagne (623 km) et la Belgique (620 km). En outre-mer, la Guyane a 730 km de frontières terrestres communes avec le Brésil et 510 km avec le Suriname, tandis que Saint-Martin possède 10 km de frontières avec les Pays-Bas.

Les espaces frontaliers, longtemps considérés comme des zones fermées, sont désormais ouverts. Les infrastructures de communication connectent les territoires avec les pays voisins : tunnels du Mont-Blanc (1965) ou sous la Manche (1994), pont sur l'Oyapock en Guyane (2017), lignes ferroviaires à grande vitesse (Thalys)... Néanmoins, certaines sections sont encore absentes dans le réseau transeuropéen de transport, comme le tronçon Montpellier-Perpignan de la LGV Nîmes-Barcelone. Les projets de grandes infrastructures de transport transfrontalières (LGV Lyon-Turin) peuvent être également sources de conflits.

Les mobilités pendulaires locales jouent un rôle clé dans la dynamique des territoires transfrontaliers. Chaque jour, plus de 360 000 résidents venant de France traversent les frontières pour aller travailler dans un pays limitrophe. La Suisse est la première destination des travailleurs transfrontaliers, suivie du Luxembourg, de l'Allemagne et de la Belgique. Toutefois, les flux sont inégaux : seuls 10 000 actifs résidant à l'étranger (en majorité des Belges) viennent travailler en France.

## **. 2 - Des coopérations transfrontalières**

Les territoires transfrontaliers mobilisent différents acteurs. Acteurs publics (État, collectivités territoriales), acteurs privés (entreprises) et sociétés civiles interagissent pour dépasser les obstacles de nature juridique ou institutionnelle à la coopération. La gouvernance transfrontalière s'est notamment développée grâce au processus d'intégration européenne.

L'Union européenne institutionnalise la coopération transfrontalière. Depuis la création du FEDER en 1975 et les programmes d'initiative communautaire Interreg à partir de 1990, l'UE favorise l'émergence de structures de coopération transfrontalière aux échelles régionales (Communauté de travail des Pyrénées) et locales (Eurocité basque). En 2006, elle fonde les groupements européens de coopération territoriale (GECT) dont l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai créée en 2008, le parc marin international franco-italien des Bouches de Bonifacio en 2010 ou le parc européen Alpi Marittime –Mercantour créé en 2013.

L'Union européenne finance des infrastructures et des projets transfrontaliers. C'est le cas de l'hôpital franco-espagnol de Puigcerdà, ouvert en 2014 en Cerdagne, du projet de covoiturage de l'Arc Jurassien ou du Léman Express, le RER transfrontalier franco-suisse inauguré en 2019. À l'échelle intra-urbaine, des projets d'aménagement confortent les coopérations et intègrent les territoires situés sur la frontière. Le jardin des Deux-Rives, inauguré en 2004, relie par une passerelle Strasbourg et Kehl de part et d'autre du Rhin.

### 3 - Des territoires transfrontaliers inégalement dynamiques

De nombreux territoires transfrontaliers sont dynamiques. Ils bénéficient d'un contexte économique favorable, d'infrastructures performantes ou d'une proximité culturelle des deux côtés de la frontière. Certains connaissent une forte croissance de la population, comme dans la vallée de l'Arve (entre Genève et Chamonix) ou autour de Morteau (Jura). D'autres cumulent croissance démographique et de l'emploi. C'est le cas autour de Genève (Genevois français, Chablais), sur le littoral près de la frontière espagnole (autour de Bayonne et de Perpignan), ainsi qu'à Lille et autour de Strasbourg.

Cinq agglomérations polarisent l'essentiel des mobilités transfrontalières. Elles attirent les actifs résidant en France par le dynamisme économique et les salaires plus élevés du Luxembourg, de la Suisse et de Monaco. Il s'agit de Genève, dont les navetteurs sont originaires de Haute-Savoie et de l'Ain, de Luxembourg (Thionville, Longwy et Metz), de Bâle (Saint-Louis et Mulhouse), de Monaco (Monaco-vallée de la Roya) et de Sarrebruck (Sarreguemines et Wissembourg).

Plusieurs zones frontalières connaissent une déprise démographique et une diminution de l'emploi. Un contexte économique difficile (déshindustrialisation, chômage) et l'absence de connexion aux grands réseaux de transport renforcent la marginalisation. C'est le cas de zones d'emploi dans les Ardennes ou en Moselle près de la Sarre. Cela concerne également des secteurs montagneux enclavés du Jura, des Alpes et des Pyrénées.

## **GEO DEBAT : La nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin : un projet de développement durable d'un territoire transfrontalier ?**

### **Doc 2 - p. 228 : Le projet de la nouvelle liaison transalpine**

La [liaison] Transalpine Lyon–Turin [constituera] le maillon central du corridor ferroviaire<sup>1</sup> transeuropéen Lisbonne – Kiev. Retenu dès 1994 par l'UE dans la liste de ses 14 projets prioritaires de transport, la Transalpine Lyon-Turin permettra d'acheminer 40 millions de tonnes de marchandises par an et 5 millions de voyageurs. Et ceci dans des conditions optimales de fluidité, de fiabilité et de sécurité : ce sera une liaison à haute capacité, fret<sup>2</sup> et voyageurs, qui répondra au développement impératif de l'intermodalité<sup>3</sup>. Parce qu'elle constituera la seule alternative au fret routier qui menace l'équilibre environnemental des Alpes. [...]. Parce qu'enfin elle répondra aux impératifs économiques des entreprises et du marché. À terme, la Transalpine Lyon-Turin va permettre d'inverser la croissance des flux routiers. Aujourd'hui, près de 3 millions de poids lourds traversent chaque année les Alpes franco-italiennes.

Site d'information de la Transalpine, [www.transalpine.com](http://www.transalpine.com), 2019.

1. Liaison par voie ferrée aménagée par l'Union européenne pour permettre le transport de marchandises et de voyageurs.
2. Transport de marchandises.
3. Changement de mode de transport d'une même marchandise ou d'une même personne (passage du transport routier au transport ferroviaire, par exemple).

## **Doc 5- p. 229 : Un projet contesté**

NO TAV est un mouvement populaire de la vallée de Suse de protestation contre le projet de construction de la nouvelle ligne à grande vitesse Lyon-Turin, d'où le nom TAV (treno ad alta velocità, train à grande vitesse en italien). [...]

Différentes raisons expliquent ces contestations :

Compte tenu de la durée des travaux (estimée à 12 ans au moins), on peut prévoir en transit par les routes de la vallée un grand nombre de poids lourds nécessaires pour le transport d'environ 16 millions de mètres cubes de matériaux extraits pour le creusement du tunnel.

La probabilité existe que les montagnes du Val de Suse, qui devraient être traversées par de longs tunnels, soient formées de roches pouvant contenir de l'amiante et de l'uranium. Les opposants au creusement craignent que, à l'occasion des travaux et du transport des matériaux, ces substances puissent se répandre dans l'environnement. [...] Selon une étude effectuée par le groupe NO TAV, il faudrait amortir sur de nombreuses années les dettes nées de la construction de la nouvelle ligne (les coûts dépasseraient en fait les bénéfices possibles pendant de nombreuses années). Il serait plus économique d'aménager la ligne classique que de construire une nouvelle ligne à double voie<sup>1</sup>. D'autant plus en période de crise et surendettement des États.

No TAV Savoie, [www.notac-savoie.over-blog.com](http://www.notac-savoie.over-blog.com), 2019.

1. L'ancienne ligne est l'un des enjeux du débat. Des désaccords portent notamment sur le risque de saturation en cas d'augmentation du trafic de fret (voir doc. 2).

## **Doc 6- p. 229 : Les atouts du projet dans la vallée de la Maurienne**

### **(France)**

Longue de 125 kilomètres, la vallée de la Maurienne constitue actuellement le point d'ancrage principal de la future ligne côté français [...].

Pour aider et soutenir la réalisation de cet ouvrage de grande ampleur, un dispositif exceptionnel dédié à la préparation et à l'accompagnement des grands chantiers a été mis en place : la démarche Grand Chantier. Elle vise à préparer l'arrivée des chantiers, accompagner leur déroulement, valoriser les opportunités offertes à cette occasion pour le développement des territoires. [...]

Avec la construction d'une gare internationale sur la nouvelle ligne Lyon-Turin, Saint-Jean-de-Maurienne et son centre historique deviendront plus attractifs. Il pourra en être de même pour Saint-Michel-de-Maurienne, Fourneaux, Modane, ou d'autres collectivités encore, grâce à la réhabilitation des centres-bourgs et le déploiement du très haut débit.

Site internet du Pays de Maurienne, [www.maurienne.fr](http://www.maurienne.fr), septembre 2016.