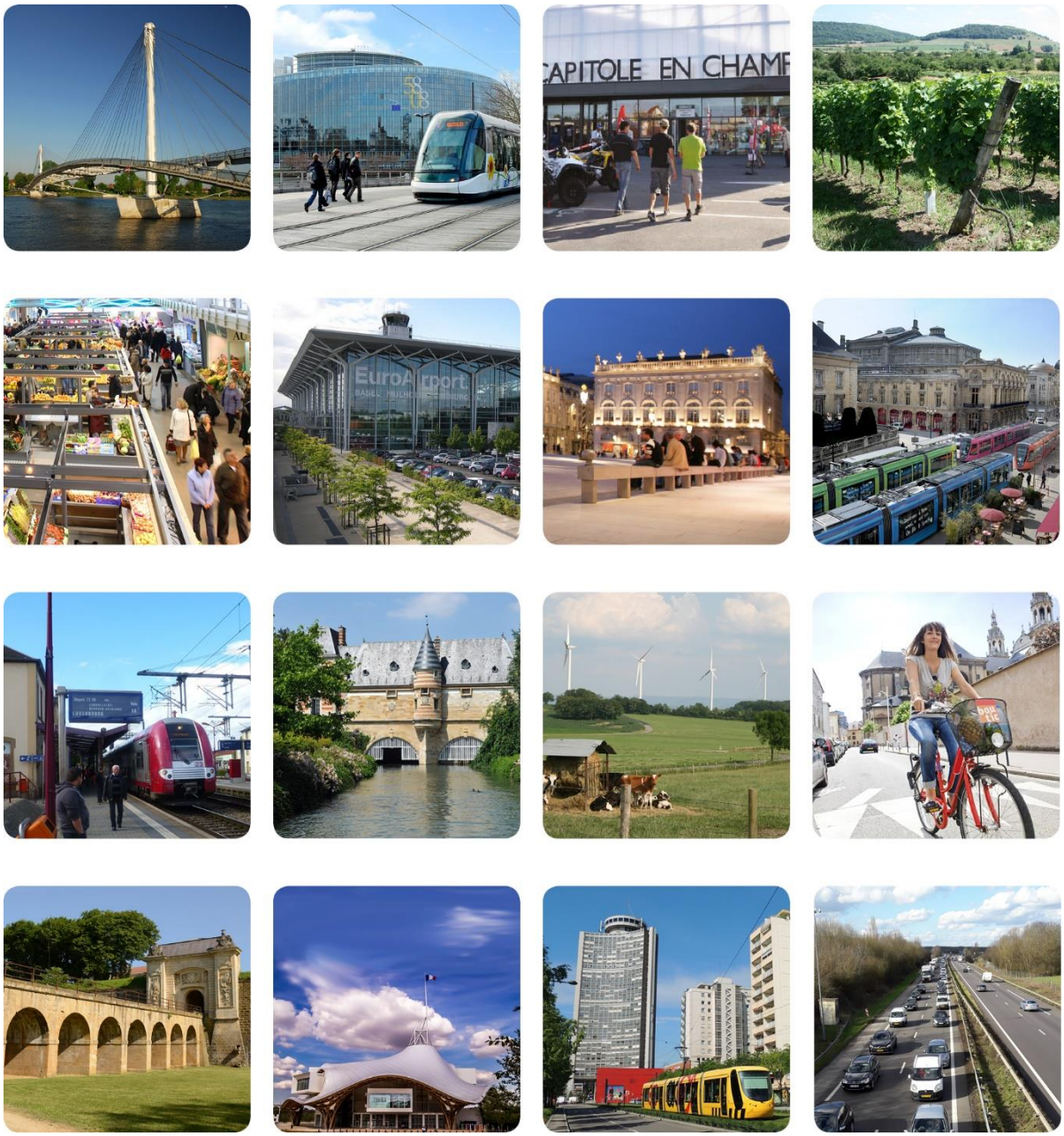
Grand EST agences d'urbanisme

SRADDET de la région Grand Est

Enjeux et défis transfrontaliers

JUILLET 2018



Grand Est
ALSACE CHAMPAGNE-ARDENNE LORRAINE

SOMMAIRE

p. 5 | UN TERRITOIRE AU CŒUR DE L'EUROPE

p. 7 | PREAMBULE

- Les territoires frontaliers, quels sont leurs spécificités ? Quels sont leurs modèles de développement et quels leviers d'action mobiliser ?

p. 13 | 1 TERRITOIRES DE FRONTIERE ET TRANSFRONTALIER, UN DEFI MAJUSCULE A L'AUNE DE PROFONDES MUTATIONS

- Le Grand-Est ne soutient plus la comparaison avec ses voisins transfrontaliers
- Sortir du panorama global pour mieux comprendre les disparités infra-territoriales
- Des typologies territoriales transfrontalières différenciées, pour des politiques à différencier ?
- 2035 : un défi que, seuls, les territoires de frontière ne sauront relever

p. 31 | 2 METROPOLISATION ET TRANSFRONTALIER, UN DEFI DE POSITIONNEMENT ET D'ATTRACTIVITE (EUROPEENNE ET INTERNATIONALE) POUR LA REGION ET SES LOCOMOTIVES

- Métropolisation et transfrontalier, de quoi parle-t-on ?
- Accessibilité et attractivité : un double défi ?

p. 55 | 3 DES COOPERATIONS LOIN DE REPONDRE A L'ENJEU TRANSFRONTALIER

- Un réseau de coopération existant mais incomplet et peu équilibré
- Quelles coopérations pour répondre aux enjeux transfrontaliers du Grand Est ?

p. 63 | CONCLUSION

p. 67 | ANNEXES

UN TERRITOIRE AU CŒUR DE L'EUROPE

La Région Grand-Est jouit d'une situation géographique stratégique en France. Grâce à ses 760 km de frontières, elle est la seule région ouverte sur 4 pays, ce qui fait d'elle la région française la plus concernée par le phénomène frontalier : 170 000 frontaliers y résident, soit 45 % des 353 000 frontaliers français. Le Luxembourg est leur première destination (80 000), devant l'Allemagne (45 000), la Suisse (35 000) et la Belgique (8 000).
Même s'il ne concerne pas l'ensemble des territoires de la région, le fait transfrontalier est marquant pour le Grand-Est. Pour nombre de ses habitants, la vie quotidienne est marquée par l'importance de ce fait transfrontalier.
Par ailleurs, la région se trouve en contact avec des territoires très dynamiques économiquement. Cette proximité génère d'importants flux et une forte mobilité. Ils font des infrastructures un enjeu central pour le Grand-Est.
Enfin, chacun de ces pays a un fonctionnement administratif différent, sa propre langue, la Suisse n'est même pas adhérente à l'Union Européenne mais intégrée à l'espace Schengen. Par conséquent, le transfrontalier est un vrai challenge.

Si cette position géographique et cette ouverture au monde constituent une chance qu'il importe de valoriser pleinement, il convient, pour cela, de mieux comprendre les liens qui existent entre le Grand-Est et ses voisins. Ce n'est qu'ainsi que la région sera en mesure de pointer les contraintes auxquelles elle est soumise, mais aussi les nombreuses opportunités qu'elle peut saisir dans les domaines de l'économie, de la recherche, de l'innovation, de la culture, du tourisme…

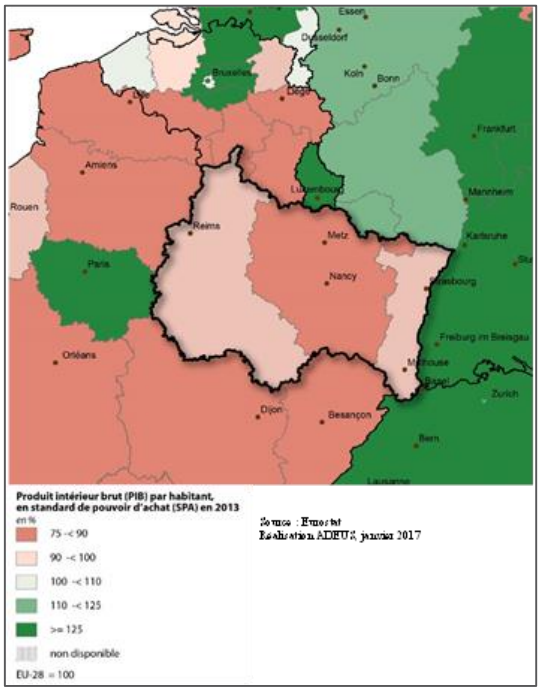
Pour ce faire, les agences d'urbanisme ont fait le choix, pour mesurer l'enjeu transfrontalier, d'analyser en détail les grandes évolutions et tendances socio-démographiques internes à la région et chez ses proches voisins. Cette étude permet de dégager une typologie des territoires frontaliers en fonction de leurs enjeux et pourrait aboutir à des politiques régionales différenciées en fonction des spécificités territoriales mises en avant.
Dans un deuxième temps, le document aborde la problématique transfrontalière sous l'angle de l'attractivité du territoire vis-à-vis de ses voisins. Pour cela, l'analyse se porte tout d'abord sur différents exemples comme les domaines de la santé, de l'innovation, de l'enseignement supérieur ou de l'immobilier de bureaux. Ces aspects révèlent l'enjeu des concurrences et des complémentarités que peut susciter le phénomène frontalier sur les espaces métropolitains du Grand-Est. L'attractivité se mesure notamment par la capacité qu'ont les villes et les métropoles à créer des liens de coopération avec les métropoles voisines frontalières. Le document se focalise ensuite sur les grandes infrastructures de transports et les eurocorridors qui traversent la région et qui sont à l'origine de nombreux aménagements, souvent générateurs de développement économique, chez nos voisins.

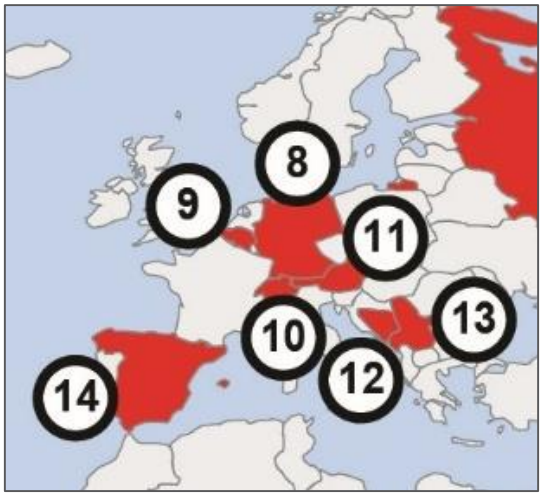
Pour conclure, le document passe en revue la multitude de formes que peut prendre la coopération transfrontalière en Grand-Est afin de pouvoir esquisser des pistes pour le futur de cette coopération.

PREAMBULE

Les territoires frontaliers, quels sont leurs spécificités ? Quels sont leurs modèles de développement et quels leviers d'action mobiliser ?

Pour bien comprendre les territoires frontaliers de la région Grand Est, il est nécessaire de chercher à définir et caractériser ce qui fait la spécificité de fonctionnement des territoires frontaliers, quelles sont leurs problématiques propres et quelle est l'homogénéité des questions posées pour ces différents territoires.





LES PAYS FEDERAUX EN EUROPE

Sources : Institut Destrée 2013

Des contextes nationaux, régionaux et urbains « si proches et si loin »

Le territoire frontalier se définit par sa frontière entre plusieurs territoires nationaux dont les cadres législatifs, culturels, économiques, linguistiques et autres peuvent différer plus ou moins fortement. C'est ce différentiel qui peut générer des échanges plus ou moins intenses : navetteurs transfrontaliers, liens économiques ou universitaires, accessibilité aux équipements du voisin…

Les différences de cadres nationaux s'analysent à la lumière de l'histoire et la géographie européenne. L'Union européenne associe ainsi des pays dont les **dimensions spatiales et démographiques sont hétérogènes** mais aussi leur **fonctionnement interne.** Les écarts de fonctionnement entre des **pays très centralisés** comme la France et des **pays fédéraux** comme l'Allemagne, la Belgique ou la Suisse sont une dimension forte à prendre en compte dans les différentiels de développement mais aussi dans les modes d'intervention.

Les pays européens n'ont pas fait face de façon similaire aux différentes crises ou évolutions économiques. Le différentiel de croissance économique entre la France, le Luxembourg et la Suisse s'est fortement accentué depuis 20 ans et s'explique notamment par la financiarisation de leur économie et le jeu sur la concurrence fiscale. **Les capitaux sont de plus en plus mobiles et se localisent dans les pays leur offrant les meilleures**

conditions fiscales et de droit du travail. **Dans ce contexte, les plus petits pays s'en sortent le mieux n'ayant pas les mêmes charges de solidarités territoriales**[1].

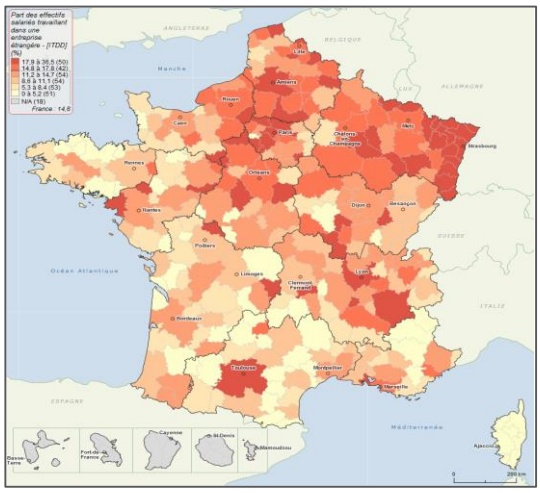
Entre la France et l'Allemagne, les dynamiques économiques divergent depuis les années 2000. L'Allemagne post-réunification a mieux résisté à la désindustrialisation et a fait d'autres choix que la France pour gérer sa population active la moins qualifiée et la moins employable en préférant les petits emplois aux minima sociaux. Toutes ces différences nationales sont à prendre en compte pour pouvoir mesurer les écarts de dynamisme économique entre Grand Est et ses voisins.

La frontière est-elle un atout ou un handicap pour les territoires ?

Habiter, travailler dans un territoire de frontière n'est pas banal.
C'est avant tout une richesse en termes d'identité culturelle[2], une ressource potentielle de revenus, de marché économique, d'aménités supplémentaires, mais ce sont aussi d'éventuelles concurrences ou tensions pour l'usage d'équipements, d'infrastructures ou ressources naturelles, des complexités de gestion et de gouvernance du développement, et de répartition des couts et bénéfices de l'action publique.

PART DES EFFECTIFS SALARIES TRAVAILLANT DANS UNE ENTREPRISE ETRANGERE - [ITDD]

Source : Insee, Clap, Lifi, 2013



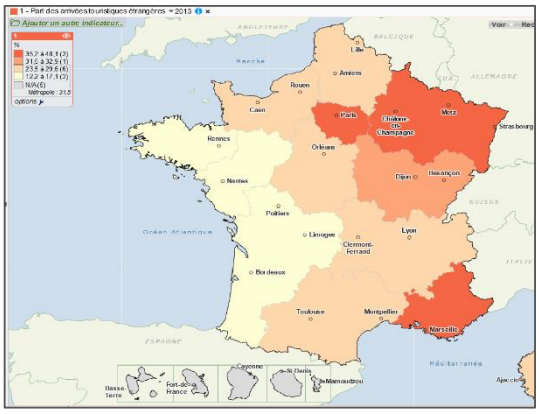
- **Des intérêts économiques incontestables**

La frontière peut offrir un potentiel d'emploi (Bâle, Luxembourg, nord Alsace, …) et de **revenus externes à capter** en cas de différentiel important pour les territoires voisins. Ces pôles d'emploi ont actuellement une attractivité à très longue distance. Luxembourg attire des navetteurs jusqu'à Nancy ou la Champagne, Bâle draine ses employés jusqu'à Strasbourg ou la Franche-Comté. Pour autant, cette situation frontalière peut occasionner des marchés de l'emploi concurrentiels pour les entreprises locales (exemple Nord Alsace vis-à-vis du Bade-Wurtemberg),

[1] L. DAVEZIES, *Le Nouvel Égoïsme territorial*. *Le grand malaise des nations*. Édition : Seuil, 5 mars 2015.
[2] Voir l'intervention d'Angeliki MONNIER Professeur à l'Université de Lorraine, « La région Grand Est et ses voisins, nouvelles dimensions, nouveaux enjeux ? » Actes du séminaire du 7 novembre 2016.

PART DES ARRIVEES TOURISTIQUES ETRANGERES 2013

Sources : observatoire des territoires, DGE



Mais la frontière ne fournit pas que des emplois. Beaucoup d'entreprises allemandes ou suisses apprécient d'installer leurs sièges français dans la région Grand Est afin de s'ouvrir au marché français tout en restant proche de leur siège principal et de leurs autres unités de production. Les difficultés linguistiques demeurent sur certaines frontières une difficulté pour faciliter l'accès à l'emploi frontalier. Cela s'observe particulièrement entre la France et l'Allemagne où on observe depuis 15 ans une baisse de l'emploi transfrontalier (même si cela n'est pas la seule raison possible).

Le tourisme transfrontalier représente également une caractéristique, atout important pour nos territoires. La région Grand Est incarne la 2e région de France en part d'arrivées touristiques étrangères. Cette dimension se retrouve également chez nos voisins. Ainsi le volume de touristes français en Forêt-Noire a progressé de 168,2% entre 2004 et 2016.

- **Pour les habitants, l'opportunité d'accès aux commerces et équipements voisins**

Le commerce ne connait plus de frontière dans les territoires alsaciens, dans le nord lorrain. Cette dimension avantage à court terme les habitants qui peuvent bénéficier parfois de meilleurs prix et d'un panel de produits plus large. Pour les commerçants, ces situations représentent des concurrences difficiles à contrer avec des situations comme la frontière luxembourgeoise, des concurrences commerciales non maitrisées (Kehl et Strasbourg, mais aussi Roppenheim et Karlsruhe, le nord lorrain et le Luxembourg…). C'est un enjeu de dialogue transfrontalier important sur les différentes frontières de la région.

Les équipements publics sont également soumis à des effets de ce type : les établissements de santé belges sont particulièrement fréquentés par les français (hôpitaux mais aussi maison de retraite), les universités belges attirent des étudiants français à l'échelle de la France entière. De façon plus locale, les équipements de loisirs allemands (piscines particulièrement) font l'objet d'une forte fréquentation française sur la frontière rhénane. Les équipements culturels (opéras, philharmonies…) sont attractifs auprès des voisins allemands. Cette dimension de partage de l'offre en équipement peut présenter beaucoup d'avantages pour les habitants de la frontière, mais peut également créer de vives tensions quant au juste partage des coûts de ses équipements, voire à des problèmes d'accès dégradés pour les nationaux (exemple des universités belges).

- **Les difficultés de la planification territoriale et des infrastructures**

La frontière est par essence **un laboratoire d'Europe.** Ses habitants et acteurs économiques se heurtent particulièrement aux différences juridiques entre les lois nationales pour pouvoir bénéficier pleinement de ces atouts.

La planification territoriale et l'investissement public n'y sont que faiblement coordonnés. Dans l'espace du Rhin supérieur, il a été mis en place une procédure d'information réciproque, toutefois la construction d'un projet de territoire commun n'est pas encore à l'ordre du jour. Le Luxembourg planifie son développement, mais sans prendre en compte les limites de développement de ses voisins. Le financement des infrastructures est bien souvent une difficulté. Ainsi le doublement de l'axe A31 Metz-Thionville n'est pas porté actuellement par le Luxembourg quand bien même qu'il permet son fonctionnement économique et urbain.

Les différences de législations sont là une source inépuisable de difficultés pour ces territoires à pouvoir s'épanouir véritablement à 360°. Ainsi les projets de transport en commun transfrontalier ont aujourd'hui l'obligation d'être conforme aux différents droits nationaux (exemple de l'extension du tramway de Strasbourg à Kehl). Dans la gestion nationale des infrastructures, les différences créent des reports de trafic vers la France comme on l'observe avec les péages pour les camions notamment en Allemagne (LKW Maut). Aujourd'hui, même le droit européen n'est pas retranscrit de la même façon de part et d'autre de la frontière (par exemple pour les thématiques environnementales).

Trois modèles d'intégration transfrontalière « génériques » observés en Europe

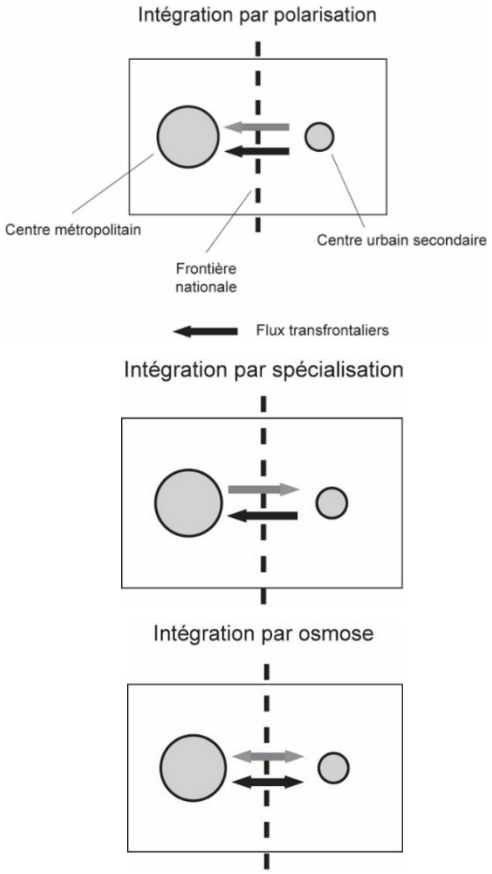
Les écarts entre pays se superposent à **l'hétérogénéité des situations locales**. On retrouve ainsi des territoires qui ont eu à porter des reconversions industrielles comme l'ancienne région Lorraine, des territoires touristiques et industriels comme l'ancienne région Alsace. Ces différences s'appuient aussi sur des armatures urbaines variées : certains espaces urbains sont plutôt polycentriques et d'autres polarisés. En croisant toutes ces dimensions, on peut tenter de constituer des grandes familles de fonctionnement transfrontalier.

Les chercheurs du LISER[3] au Luxembourg ont caractérisé 3 grands types de fonctionnement transfrontalier :

- **L'intégration par polarisation** se traduit par l'émergence d'un centre à forte attractivité globale, où converge une large majorité des flux transfrontaliers et internationaux comme à Bâle ou à Luxembourg. Si ce modèle est performant économiquement pour le centre, il est inégalitaire à l'échelle transfrontalière avec un accroissement des déséquilibres internes ;

- **L'intégration par spécialisation** se caractérise par des flux multidirectionnels de part et d'autre de la frontière, en raison de différentiels juridiques, des prix et de la disponibilité du foncier, comme entre Malmö et Copenhague, voire à Genève dans certains cas. Les territoires se partagent de manière plus ou moins subtile les fonctions urbaines : résidentielles, économiques, transports ;

- **Dans l'intégration par osmose**, les flux transfrontaliers sont bidirectionnels et l'attractivité est partagée entre le centre métropolitain et les territoires voisins qui se positionnent dans son sillage. C'est une logique de complémentarité, comme à Lille-Courtrai-Tournai ou Aachen-Liège-Maastricht. Les différences économiques tendent à se réduire, le développement est plus équilibré dans l'espace et ce modèle tend vers l'intégration des marchés du travail et de l'immobilier.



Sources : LISER

Malgré leurs divergences, ces types de frontières partagent des enjeux communs : **gagner en masse critique pour mutualiser et attirer des équipements supérieurs, maintenir un niveau de cohésion sociale acceptable, se préoccuper de la durabilité de ces systèmes transfrontaliers. Quels leviers d'action pour faire évoluer les situations ?**

- Des leviers européens qui tardent à se mettre en place

Libérer les freins juridiques du transfrontalier est un sujet ancien, qui n'est apparu que récemment à l'agenda européen avec la présidence luxembourgeoise en 2015.
Avec l'anniversaire du traité de l'Elysée, la position commune des parlements français et allemand[4], le rapport du député S. Waserman[5] font de la question juridique transfrontalière et de la transcription commune du droit européen un enjeu central. Une initiative allemande (ECBC)[6] milite également

[3] La région Grand Est et ses voisins, nouvelles dimensions, nouveaux enjeux ? Actes du séminaire ADEUS du 7 novembre 2016. Présentation de Frédéric DURAND, LISER mettre le lien
[4] https://www.bundestag.de/blob/556382/d830a900fd58885db659edd735f0e72d/erstes-positionspapier-der-deutsch-franzoesischen-arbeitsgruppe-data.pdf
[5] https://www.sylvainwaserman.fr/2018/05/21/rapport-sur-le-transfrontalier-franco-allemand/
[6] http://metropolitane-grenzregionen.eu/

pour une simplification de la réglementation dans les secteurs frontaliers en permettant par exemple dans certains secteurs d'adopter une seule réglementation comme cela existe pour la mise sur le marché de produits commerciaux (l'arrêt du 20 février 1979 de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE) dit « Cassis de Dijon »).

- Deux familles de leviers nationaux, régionaux ou de coopération transfrontalière

  - Les politiques publiques

    Les états ou collectivités nationales peuvent décider de soutenir, de façon unilatérale ou concertée, le développement de leurs territoires pour leur permettre de mieux bénéficier de la ressource frontalière avec le financement d'infrastructures transfrontalières (réseau TER transfrontalier…).
    Ils peuvent également soutenir les formations techniques, scientifiques ou linguistiques de leur population pour leur permettre de mieux accéder à l'offre d'emploi frontalière (politique de la région Grand Est en matière d'apprentissage, soutien des départements frontaliers à la politique linguistique, politique France de la Sarre).

  - Les stratégies économiques et accompagnement des porteurs économiques

    La stratégie économique des acteurs publics (région, métropole, …) comme fédérateurs des énergies et acteurs privés est un levier important de toute politique économique. Dans un territoire frontalier, son juste positionnement est d'autant plus stratégique afin de tenir compte des potentiels à capter mais aussi des risques de concurrences frontales.

    La constitution de cluster transfrontalier public-privé est certainement l'un des leviers les plus intéressants à mettre en place même s'il se heurte à la bonne volonté des acteurs locaux.

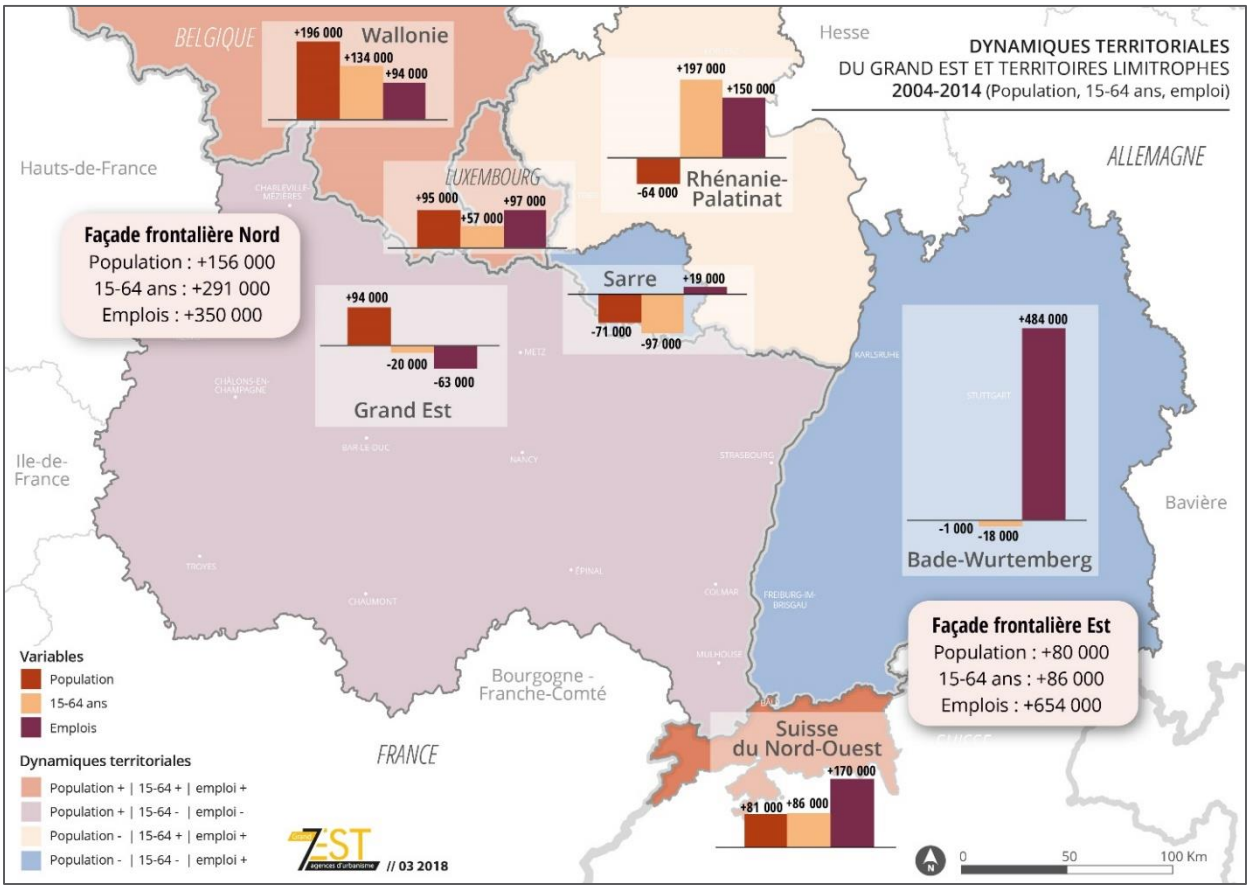
    L'ADIRA (Agence de Développement d'Alsace) a organisé en 2009, 2010 et 2011 trois Upper Rhine Cluster Forums qui ont regroupé à chaque événement près de 200 participants.
    L'appui à la constitution d'universités européennes peut permettre d'initier ce fonctionnement en réseau des acteurs économiques et académiques (voir chapitre 2).

1 TERRITOIRES DE FRONTIERE ET TRANSFRONTALIER, UN DEFI MAJUSCULE A L'AUNE DE PROFONDES MUTATIONS

Le Grand-Est ne soutient plus la comparaison avec ses voisins transfrontaliers

Si le Grand Est jouxte 4 pays, il est surtout entouré de 6 entités principales : la Région Wallonne, le Grand-duché du Luxembourg, le Land de Sarre, le Land de Rhénanie-Palatinat, le Land du Bade-Wurtemberg et la Suisse du Nord-Ouest.
Et force est de constater que depuis 10 ans, le Grand Est peine à soutenir la comparaison avec ses voisins directs, au regard des principaux indicateurs démographiques (évolution de la population, évolution de la population d'âge actif) et économiques (évolution du nombre d'emplois). En effet, entre 2004 et 2014, des 3 indicateurs évoqués, seule la population a évolué de manière favorable en Grand Est (+94000 habitants), malgré un solde migratoire déficitaire (-62 000 personnes), tandis que la population d'âge actif (-20000) et le nombre d'emplois (-63000) baissaient. Or, nos voisins « du nord » et « de l'est » présentent des résultats bien meilleurs que le Grand Est sur cette même période.

UNE DYNAMIQUE FAVORABLE AU VOISINAGE DU GRAND EST DEPUIS 10 ANS (2004/2005-2014)



Au Nord du Grand-Est, un dynamisme démographique et économique

Si les 4 entités situées au nord du Grand Est présentent des évolutions contrastées quant aux 3 indicateurs analysés *(cf. annexe 1)*, ces derniers présentent globalement des résultats systématiquement positifs :

- Une population en hausse d'environ 150 000 habitants, grâce à un solde migratoire excédentaire (+345 000 personnes). Seule la Sarre enregistre un solde migratoire négatif (- 14 000 personnes)
- Une population d'âge actif en forte hausse de plus de 300 000 personnes,
- Et un nombre d'emplois également en très forte croissance (+350 000 emplois).

Aussi, au regard de la population totale que recouvrent ces 4 entités (environ 9 millions d'habitants), leur évolution est assez comparable avec celle de la région Grand Est. Mais la comparaison s'arrête là, et c'est principalement l'analyse de l'évolution du nombre d'emplois qui se révèle saisissante.
En effet, y compris en Sarre où les indicateurs « population » et « population d'âge actif » sont très négatifs, chacune des 4 entités présente une évolution positive de leur nombre d'emplois, pour atteindre une croissance de plus de 350 000 emplois en 10 ans, soit une croissance proche des 1% par an.

On notera enfin que si la population d'âge actif augmente également substantiellement dans les 4 entités au nord du Grand Est, sa croissance est tout de même inférieure à celle du nombre d'emplois. Ce premier élément d'analyse permet d'expliquer, pour partie, le recours de nombre de ces territoires à la main d'œuvre frontalière *(cf. partie consacrée aux flux).*

A l'Est de la région, un dynamisme essentiellement économique

Les régions situées à l'Est présentent, aussi, globalement des résultats positifs :

- Une population en hausse d'environ 80 000 habitants, grâce à un solde migratoire positif tant en Suisse du Nord-Ouest (+88 000 personnes) qu'en Bade-Wurtemberg (+60 000 personnes),
- Une population d'âge actif en hausse de plus de 85 000 personnes,
- Et un nombre d'emplois en très forte croissance (+650 000 emplois).

Au regard de la population totale (environ 12 millions d'habitants), l'évolution démographique des territoires à l'Est de la région est inférieure à celle de la région Grand Est, mais ces territoires n'en demeurent pas moins plus attractifs, avec un solde migratoire de +140 000 personnes, alors qu'il est négatif en Grand Est (-62 000 personnes[7]). En revanche, la comparaison de l'évolution de l'emploi amène un tout autre constat. En effet, si au Bade Wurtemberg les indicateurs « population » et « population d'âge actif » sont atones, voire légèrement négatifs, chacune des 2 régions présente une évolution positive du nombre d'emplois, pour atteindre une croissance de plus de 650 000 emplois en 10 ans, soit une croissance, là aussi, proche des 1% par an.

On notera également que si la population d'âge actif augmente à l'Est du Grand-Est, sa croissance est très largement inférieure à celle du nombre d'emplois. Ce qui explique là aussi le besoin de recourir à la main d'œuvre frontalière pour ces territoires.

Le Grand Est à la jonction de l'arc métropolitain européen et de la diagonale du vide

Les 10 dernières années sont donc le théâtre d'un phénomène majeur. Au total, c'est un solde d'1 million d'emplois qui ont été créés aux frontières du Grand-Est, dans des territoires qui abritent environ 21 millions d'habitants le long de la dorsale économique et démographique européenne.
A titre de comparaison, le total d'emplois créés quand on additionne ceux des régions Ile de France, Occitanie et Auvergne Rhône Alpes, représente environ 510 000 emplois, Soit, à poids de population quasi équivalent[8], un rythme moitié moindre qu'aux frontières du Grand-Est.

Cependant, le Grand-Est en tant que tel semble à l'écart de la dynamique de la dorsale européenne car si ses voisins étrangers ont accru leur nombre d'emplois de près de 12% en 10 ans, il a chuté de 3% dans la région et si le nombre « d'actifs » a augmenté chez ses voisins (+3%), il est en baisse dans le Grand-Est (- 0,6%).

[7] Pour la région Grand Est, le solde migratoire sur la période 2004-2014 est estimé à partir du solde migratoire annuel pour la période 1999-2014 (source INSEE)

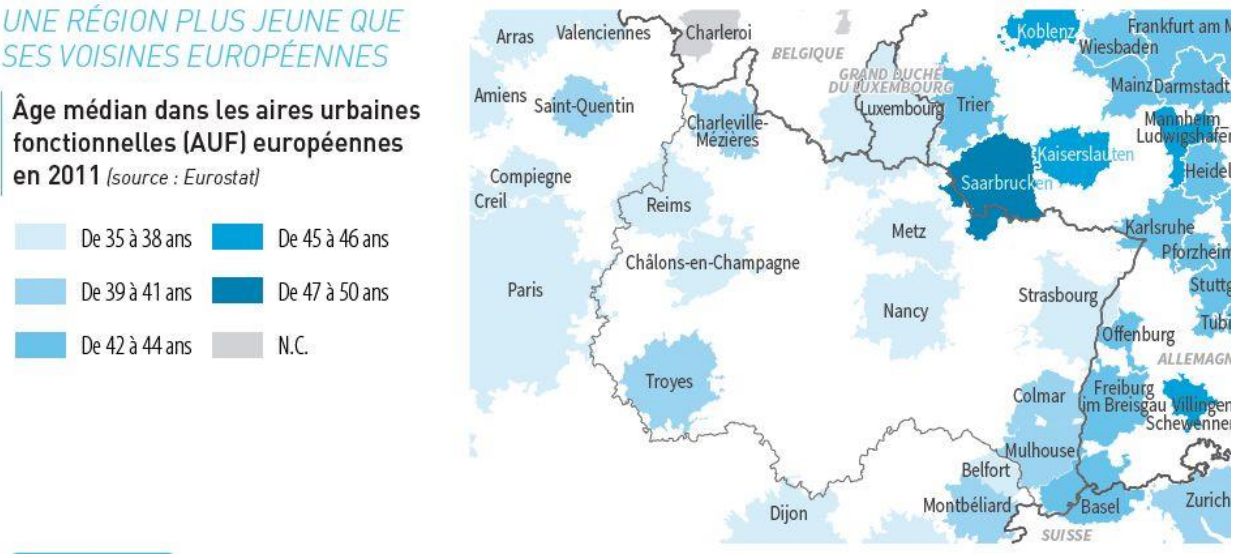
[8] Frontières du Grand-Est = 21 millions d'habitants, Ile de France, Occitanie, Auvergne Rhône Alpes = 26 millions d'habitants.

Point positif : une région Grand-Est plus jeune que ses voisines

Le solde naturel des naissances et des décès en Grand-Est a soutenu la croissance démographique de 1999 à 2012. Le Grand-Est compte un jeune (moins de 20 ans) pour un sénior (au moins 60 ans) mais la relative jeunesse de sa population démarque surtout de l'Europe rhénane qui l'entoure. L'âge médian qui répartit la population en deux parts égales, dépasse très fréquemment 40 ans dans ces territoires voisins quand il est le plus souvent inférieur à ce seuil dans le Grand-Est.

UNE RÉGION PLUS JEUNE QUE SES VOISINES EUROPÉENNES

Âge médian dans les aires urbaines fonctionnelles (AUF) européennes en 2011 *(source : Eurostat)*



Si l'on compare la part des moins de 20 ans, la frontière se dessine de manière très lisible entre la France et l'Allemagne, avec une population plus jeune côté français. Quant au poids des 65 ans ou plus, la Sarre se singularise avec une part importante des personnes au-dessus de 65 ans, ainsi que le Luxembourg qui présente à l'inverse une population très jeune.

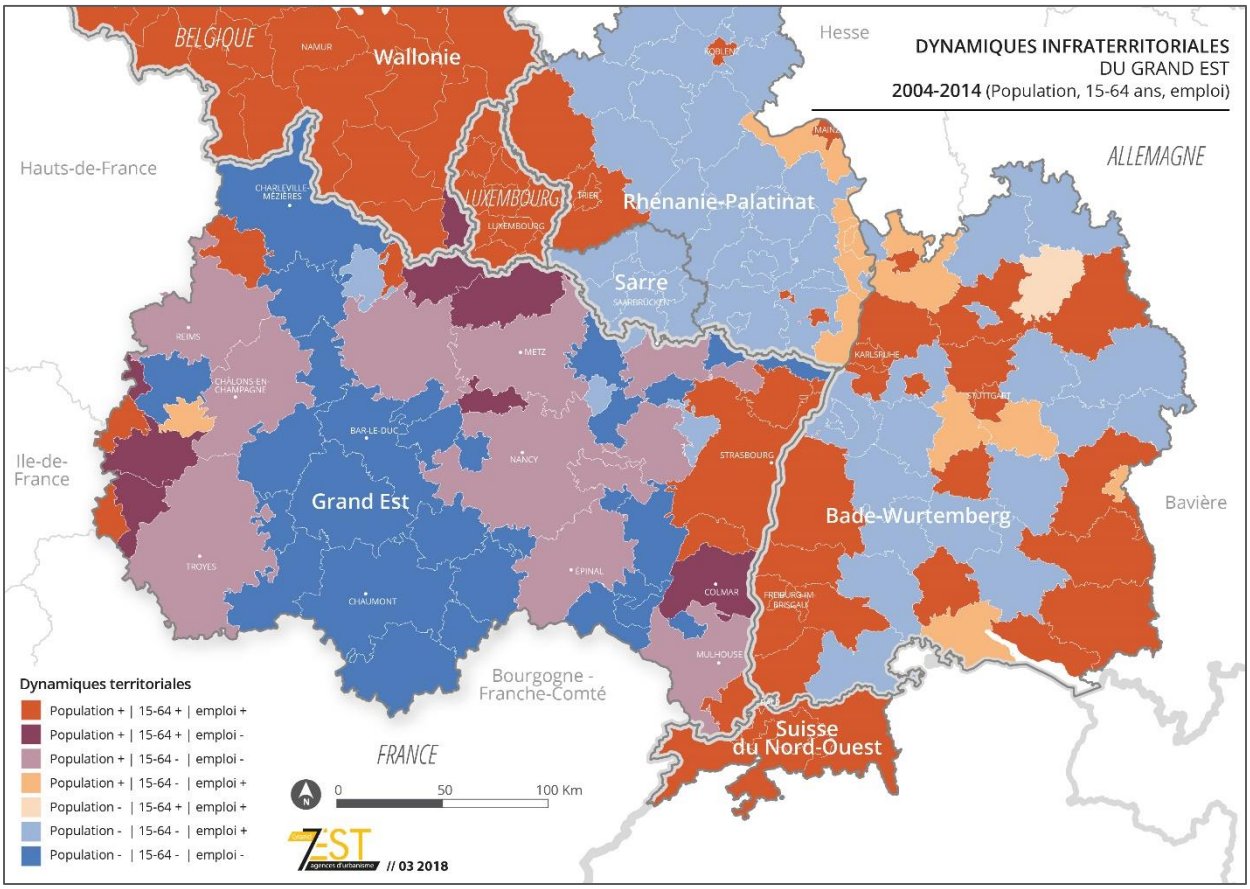
Sortir du panorama global pour mieux comprendre les disparités infra-territoriales

Des disparités démographiques et économiques locales

Cette première analyse a permis de dresser un portrait global de la région Grand Est et de ses voisins transfrontaliers, au travers de 3 indicateurs clés. Mais ce portrait global masque de grandes disparités au sein de la région Grand Est et de ses voisins belges, luxembourgeois, allemands et suisses. Par ailleurs, les impacts territoriaux de telle ou telle évolution de part et d'autre des frontières se font (ou ont vocation à se faire) ressentir sur des « territoires de frontière », situés à quelques kilomètres de cette dernière. Il est évident que les évolutions démographiques et économiques des 10 dernières années au sud de la Marne ou des Vosges ne peuvent être appréhendées avec un regard transfrontalier, tel que cela sera en revanche le cas pour des territoires situés dans le nord lorrain ou le sud-est alsacien.

Aussi, afin de mesurer plus finement ces disparités, les dynamiques des différents territoires du Grand Est et des territoires limitrophes ont été analysées à une échelle géographique plus fine : arrondissements belges, systèmes urbains du Grand Est (tels que définis dans le volet « armature urbaine » des travaux du réseau ZEST), cantons luxembourgeois, arrondissements et villes-arrondissements allemands, cantons suisses.
L'analyse qui suit prend en compte trois dynamiques à partir des trois mêmes indicateurs que précédemment, à savoir :

- **La dynamique démographique** : évolution de la population sur 10 ans ;
- **La dynamique de la main-d'œuvre** : évolution de la population en âge de travailler (15-64 ans) ;
- **La dynamique de l'emploi** : évolution de l'emploi.



La combinaison de ces 3 indicateurs et de leur dynamique (positive ou négative) permet d'identifier 8 dynamiques territoriales potentielles, dont 7 sont effectivement présentes à une échelle infraterritoriale sur un vaste territoire transfrontalier couvrant la région Grand Est et ses voisins.

La répartition de ces différentes dynamiques montre que si les territoires limitrophes affichent une certaine homogénéité avec un nombre restreint de dynamiques présentes (2 en Wallonie, 1 au Luxembourg, en Sarre et en Suisse du Nord-Ouest, 3 en Rhénanie-Palatinat et Bade-Wurtemberg), la région Grand Est se démarque par une plus grande hétérogénéité de ses dynamiques infraterritoriales, avec 7 cas de figure possibles.

Cette analyse des dynamiques infraterritoriales de la région Grand Est est complétée ci-après par une analyse des flux de travailleurs frontaliers, la combinaison des deux permettant de déterminer par la suite une « typologie territoriale frontalière » et ses enjeux pour la Région.

Les flux de travailleurs frontaliers, des relations de proximité concentrées aux frontières

Quatre secteurs génèrent l'essentiel des flux

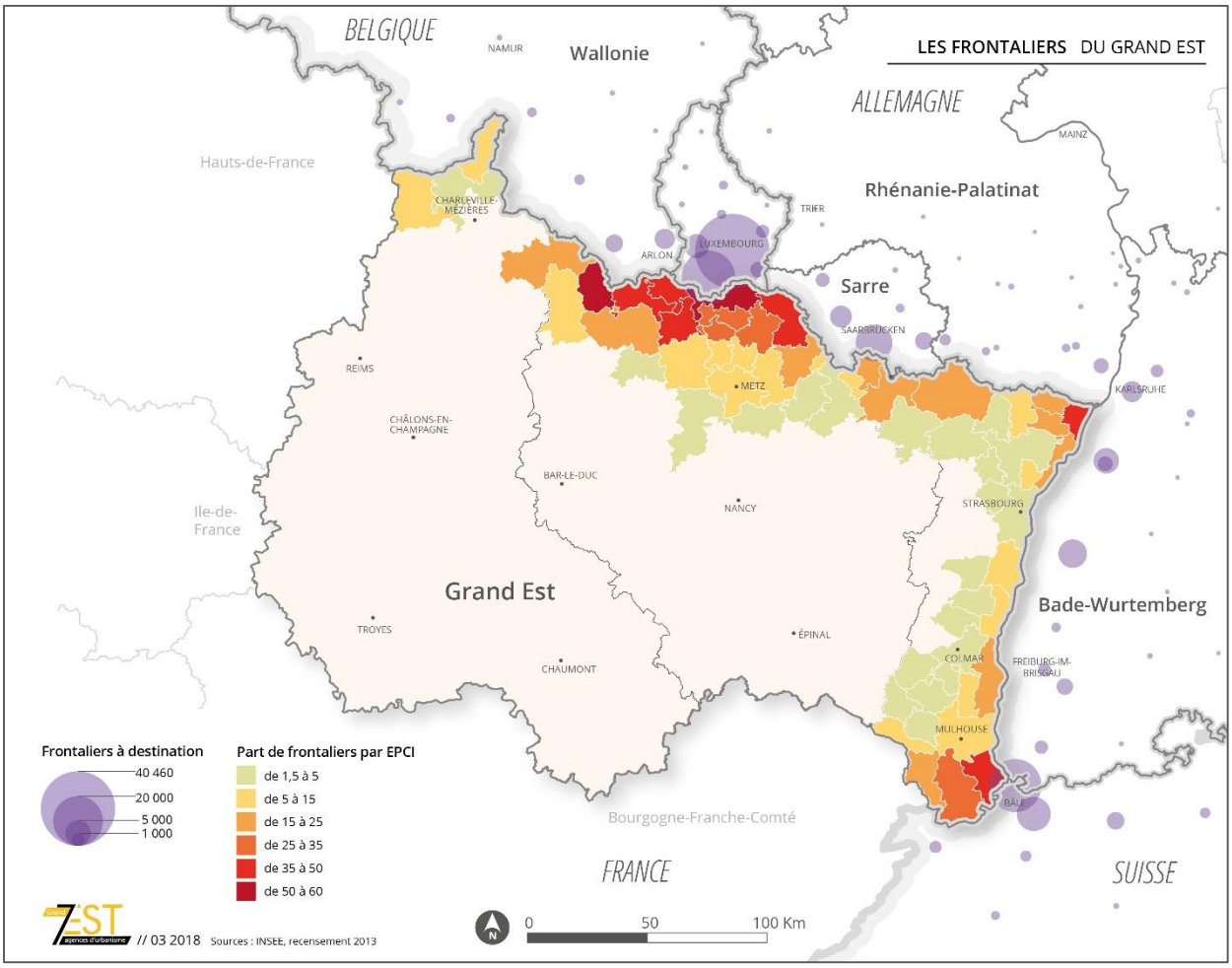
La région Grand-Est est la région française la plus concernée par le fait transfrontalier de par ses 760 km de frontières avec la Belgique, le Luxembourg, l'Allemagne et la Suisse.
Environ 170 000 travailleurs frontaliers résident dans la région, soit 45% des 353 000 travailleurs frontaliers français. Le Luxembourg est la première destination (80 000) devant l'Allemagne (45 000), la Suisse (35 000) et la Belgique (8 000).

Les quatre secteurs particulièrement concernés par le phénomène sont :

- Le Nord lorrain impacté par le dynamisme luxembourgeois ;
- Le Sud Alsace qui bénéficie de la proximité de Bâle ;
- L'ancien bassin houiller lorrain qui est aux portes de Sarrebruck ;
- Le Nord-Est alsacien qui est sous influence de plusieurs pôles tels que Offenburg et Karlsruhe.

Le phénomène transfrontalier ne concerne pas que les secteurs à proximité immédiate des frontières. Celui-ci s'étend de plus en plus loin et c'est toute la bande frontalière qui s'élargit. Par conséquent, **les impacts transfrontaliers touchent une portion toujours plus grande de la région Grand Est, parfois jusqu'à des secteurs situés à 50km de la frontière.**
96% des frontaliers se concentrent dans 4 départements : 70 000 en Moselle, 40 000 dans le Bas-Rhin, 22 000 en Meurthe et Moselle ainsi que dans le Haut-Rhin.
Le Luxembourg et la région bâloise sont particulièrement attractifs pour les travailleurs de la région Grand-Est. Les secteurs de Longwy/Val d'Alzette (18 270), Thionville/Cattenom/Val de Fensch (26 220), St-Louis/Mulhouse/Sundgau (32 700) rassemblent 77 200 frontaliers soit plus de 45% de l'ensemble des frontaliers de la région.

POIDS DES FRONTALIERS DANS LES EPCI DU GRAND EST (EN % DE LA POPULATION ACTIVE RESIDENTE)



D'autres secteurs fortement impactés malgré la faiblesse apparente du nombre de frontaliers

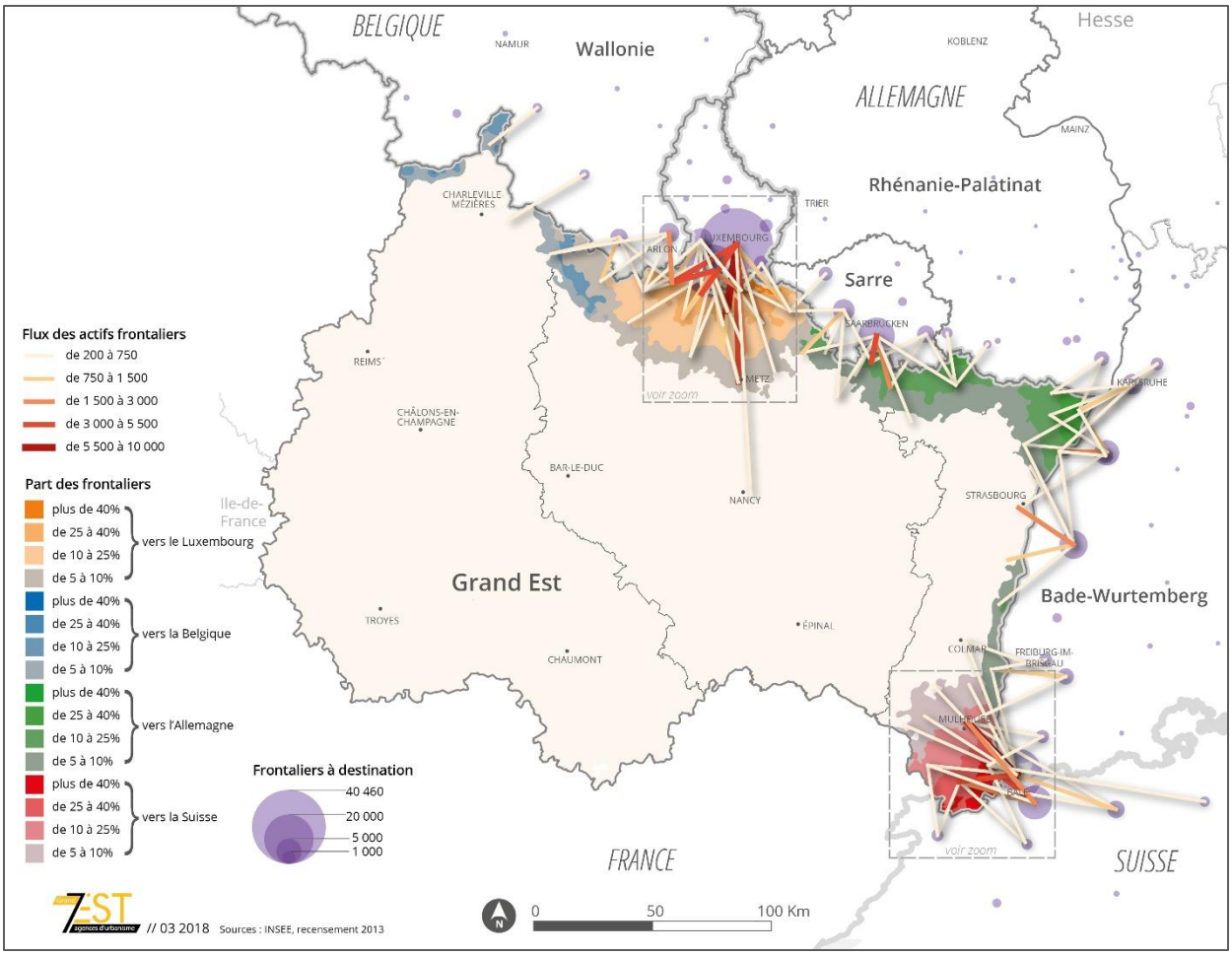
Dans de nombreux EPCI, essentiellement sur le nord lorrain et le sud alsacien, plus du tiers de la population active est frontalière.

Il est également à noter que des secteurs qui n'abritent pas forcément un nombre très important de travailleurs frontaliers sont tout de même très fortement impactés par le phénomène.

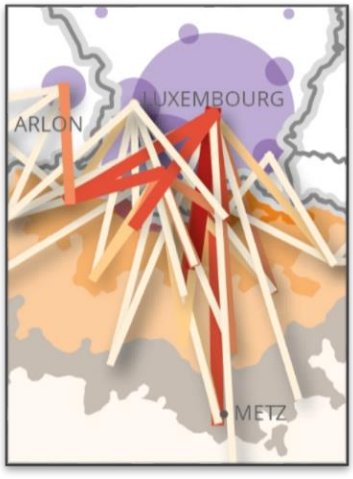
En effet, dans des secteurs géographiques comme l'extrême nord alsacien ou à proximité de la Belgique, les frontaliers, s'ils ne sont pas très nombreux en valeur absolue, peuvent représenter une forte part des actifs.

De facto, les facilités de mobilité transfrontalières présentent ainsi un enjeu économique et social majeur.

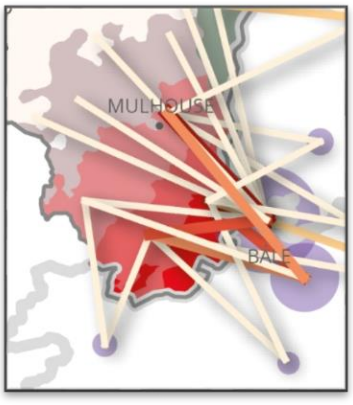
FLUX TRANSFRONTALIERS DOMICILE-TRAVAIL PAR EPCI



Des flux domicile-travail hyper-concentrés vers le Luxembourg et la Suisse, diffus vers l'Allemagne



Le Luxembourg et la Suisse accueillent 115 000 travailleurs frontaliers du Grand Est. Mais surtout, **ces flux sont hyper-concentrés : vers le secteur de Bâle, en Suisse, et vers l'agglomération de Luxembourg-ville et dans une moindre mesure celle de Esch/Alzette, au Luxembourg. Cette situation pose des difficultés évidentes en matière de mobilité.**



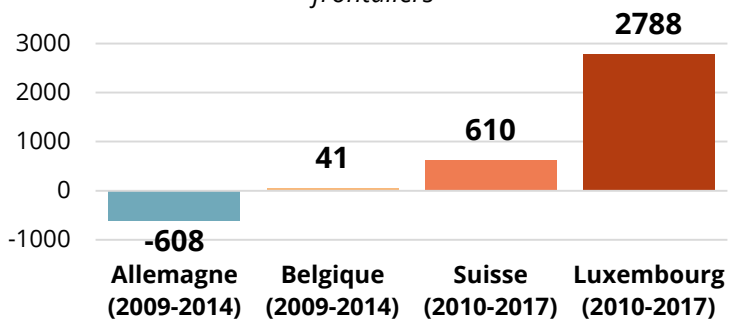
En effet, Luxembourg concentre 430 000 emplois et Bâle 300 000, soit davantage que le Haut-Rhin sur un territoire très restreint. Bâle capte d'ailleurs un important volume de travailleurs frontaliers allemands, notamment de Freiburg-im-Breisgau, alors que des entreprises allemandes peinent à recruter.

A destination de l'Allemagne, les flux sont beaucoup plus diffus. On note tout de même une certaine concentration des déplacements depuis Forbach et Sarreguemines en direction de Sarrebruck, mais sans commune mesure avec les flux observés vers le Luxembourg et la Suisse.
Il est également marquant de constater que, même si la part des frontaliers est faible dans la population active des agglomérations de Metz, Mulhouse ou Strasbourg, les flux transfrontaliers depuis ces territoires sont très importants, attestant de la diffusion progressive du fait transfrontalier au sein de la région.

Luxembourg et Suisse, toujours plus de travailleurs frontaliers

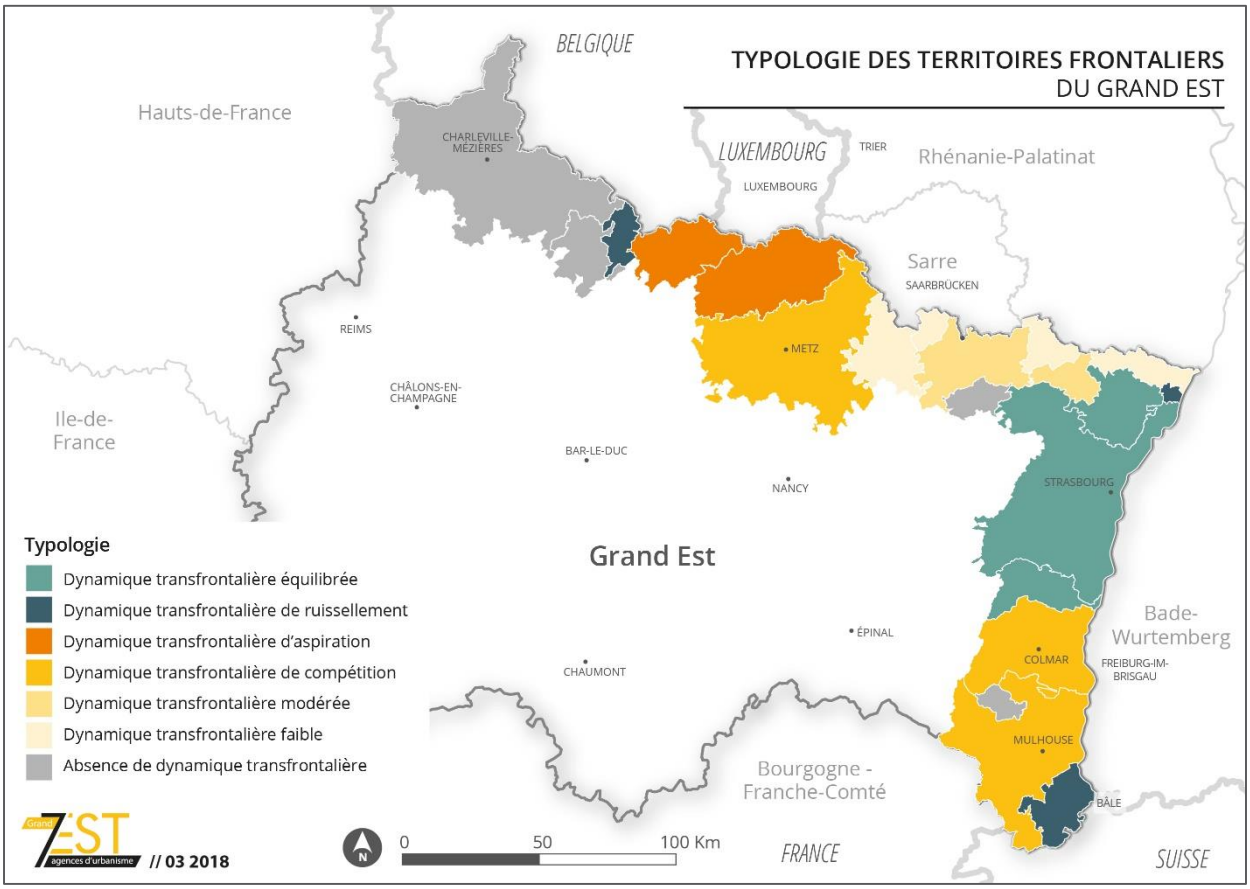
Le besoin de main d'œuvre des secteurs voisins de la Région Grand-Est a évidemment une répercussion sur les flux de frontaliers. L'accroissement du nombre de frontaliers engendre logiquement des transformations dans leur répartition spatiale (cf. chapitre consacré à la mobilité). Cela se concrétise à la fois par un étalement résidentiel et aussi par une densification de zones proches des frontières.
De forts contrastes géographiques se font jour lorsque l'on observe l'évolution récente de la part des frontaliers dans la population active. Si le nombre de frontaliers avec l'Allemagne diminue (- 600/an) et qu'il stagne avec la Belgique, il progresse avec la Suisse (+ 610/an) et surtout avec le Luxembourg (+ 2 800/an).

Evolution annuelle du nombre de travailleurs frontaliers



Des typologies territoriales frontalières différenciées, pour des politiques à différencier ?

Pris individuellement, les 4 indicateurs précédemment analysés (évolution de la population, des 15-64 ans, de l'emploi, et flux de frontaliers) ont fait apparaître 2 photographies infra-territoriales, pour les territoires du Grand Est et de ses voisins transfrontaliers. A partir de ces 2 photographies, nous avons mené une analyse exploratoire *(cf. annexes 2 et 3)* visant à identifier une « typologie territoriale frontalière » et ses incidences au regard des compétences de la Région Grand Est.



Sources : Agences d'urbanisme du Grand Est

Au regard de cette analyse, 6 types de territoires frontaliers peuvent être identifiés en région Grand Est, traduisant autant de dynamiques transfrontalières, nécessitant une intervention de la Région adaptée à chacune d'elles :

Typologie 1 : dynamique transfrontalière modérée et équilibrée

De part et d'autre de la frontière, on observe un dynamisme démographique et économique. La faiblesse des flux frontaliers (moins de 15% des actifs occupés), témoigne d'un fonctionnement équilibré entre les deux versants. Cette typologie concerne les systèmes urbains de la métropole strasbourgeoise (Haguenau, Strasbourg, Sélestat), dont l'influence reste limitée en Allemagne (secteur de Kehl), tout comme l'influence allemande sur le versant français.

Systèmes urbains concernés : Haguenau, Strasbourg, Sélestat (1 013 600 habitants)

Typologie 2 : dynamique transfrontalière de « ruissellement »

La croissance démographique et économique chez le voisin, associée à un taux de frontaliers élevé (>30% des actifs occupés) se diffuse sur le versant français, entraînant également une croissance démographique et économique. Si cette typologie concerne avant tout des territoires inscrit dans une certaine proximité (Seltz avec Karlsruhe ou Saint-Louis avec Bâle), elle concerne également des territoires parfois éloignés de Luxembourg. Les effets de l'intense développement de la capitale luxembourgeoise (cf. partie...) sont donc perceptibles jusqu'à Montmédy, dans le Nord meusien, pourtant distant de 80km.

Systèmes urbains concernés : Montmédy, Seltz, Saint-Louis (103 200 habitants)

Typologie 3 : dynamique transfrontalière d'« aspiration »

Cette typologie est spécifique au Nord lorrain, dont la proximité immédiate avec le Luxembourg génère une attraction très forte et donc des taux de frontaliers élevés (>30%), une grande partie de ces territoires faisant désormais partie de l'aire urbaine fonctionnelle de Luxembourg (cf. partie 2, focus « armature »). La métropolisation de Luxembourg est telle (développement de l'immobilier de bureau, projet de nouvel hôpital, plateforme logistique de Bettembourg, développés dans la partie 2 « Métropolisation et Transfrontalier ») qu'elle limite fortement le développement économique de ces territoires et les place en situation de quasi-dépendance : alors que ces territoires connaissent un dynamisme démographique indéniable (croissance de la population et des actifs), leur emploi est en baisse. Il est par ailleurs curieux de constater que l'arrondissement d'Arlon connaît exactement la même dynamique que le Nord-lorrain : de tous les territoires des pays voisins, il est le seul à connaître un recul de l'emploi.

Systèmes urbains concernés : Longwy, Thionville (404 700 habitants)

Typologie 4 : dynamique transfrontalière de « compétition »

Cette typologie concerne des systèmes urbains centrés sur des métropoles d'envergure régionale (Metz, Colmar, Mulhouse), dotées d'une dynamique propre et peu marquées par le travail frontalier, compte tenu d'un relatif éloignement des pôles d'emploi des pays limitrophes (Luxembourg, Bâle, Fribourg-en-Brisgau). Malgré une dynamique propre, ces systèmes urbains sont fragilisés par un recul de l'emploi, complété parfois par une baisse des 15-64 ans (Metz, Mulhouse). Même si les flux frontaliers sont faibles, ces territoires peuvent subir la concurrence d'autres métropoles sur la main-d'œuvre qualifiée (industrie pharmaceutique bâloise, place financière luxembourgeoise).

Systèmes urbains concernés : Metz, Mulhouse, Colmar (1 057 900 habitants)

Typologie 5 : dynamique transfrontalière modérée

Ce cas de figure se retrouve sur la frontière franco-allemande et concerne les systèmes urbains de Sarreguemines et Reichshoffen. Ces systèmes urbains connaissent une croissance modérée de la population, mais une baisse des 15-64 ans et semblent tirer assez peu profit de la croissance de l'emploi sur le versant allemand, au vu des flux frontaliers qui restent modestes.

Systèmes urbains concernés : Sarreguemines, Reichshoffen (125 600 habitants)

Typologie 6 : dynamique transfrontalière faible

Cette catégorie regroupe des systèmes urbains proche de la frontière avec la Sarre et la Rhénanie-Palatinat (Saint-Avold, Bitche, Wissembourg). Elle rassemble des territoires qui connaissent à la fois une baisse démographique, une baisse des actifs et une baisse de l'emploi, quand les territoires allemands limitrophes enregistrent tous a minima une croissance de l'emploi, mais qui ne génère pas de dynamique résidentielle, malgré des flux parfois importants (Wissembourg). Le système urbain de Forbach, partie intégrante de l'agglomération transfrontalière de Sarrebruck peut également être rattaché à cette typologie, au vu de la très faible croissance de l'emploi qui peut y être observée (+0,08% par an, soit +164 emplois en 10 ans) ;

Systèmes urbains concernés : Saint-Avold, Forbach, Bitche, Wissembourg (238 600 habitants)

Typologie 7 : Absence de dynamique transfrontalière

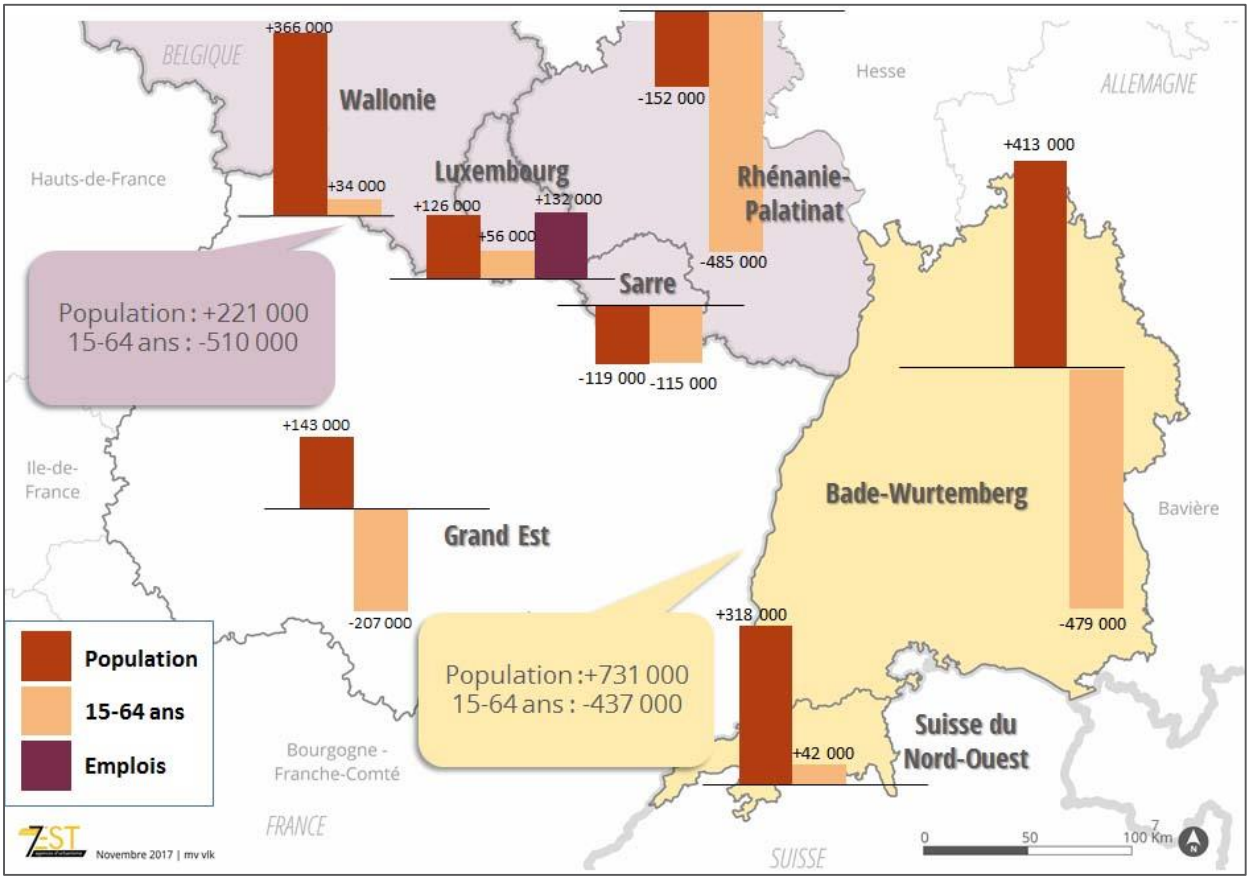
Cette dernière catégorie rassemble des systèmes urbains marqués par une décroissance démographique et économique, avec un accès limité au marché du travail du pays voisin (moins de 5% de frontaliers), soit par l'absence de pôle urbain important à proximité (Charleville-Mézières), soit parce que les territoires concernés sont relativement éloignés de la frontière (Guebwiller). Le système urbain de Stenay, malgré une croissance de l'emploi, peut néanmoins être rattaché à cette typologie, vu la fragilité de cette croissance (+0,07% par an, soit +22 emplois en 10 ans).

Systèmes urbains concernés : Charleville-Mézières, Sarre-Union, Guebwiller (270 200 habitants)

2035 : un défi que, seuls, les territoires de frontière ne sauront relever

La compréhension des dynamiques frontalières et transfrontalières passées est essentielle pour pouvoir mener des politiques adaptées aux situations territoriales mises en évidence, mais il est tout aussi essentiel de se préparer aux profondes mutations socio-démographiques qui semblent se dessiner à horizon 2035 aux frontières de la région Grand Est, car ces mutations risquent de profondément bouleverser le paysage actuel.
Il n'est évidemment pas possible de réaliser un exercice infra-territorial en matière de projections et de prospectives à 20 ans, mais il est en revanche tout à fait possible de faire une photographie globale à horizon 2035, à l'appui des exercices prospectifs réalisés de part et d'autre des frontières du Grand Est.

DES MUTATIONS DEMOGRAPHIQUES QUI VONT CHANGER LA DONNE D'ICI 20 ANS (2015-2035)



2035 : quand démographie ne rimera plus avec « actifs »

Pour rappel, au cours de la décennie 2004-2014, nos voisins transfrontaliers ont connu à la fois une croissance démographique (+25000 habitants / an) et une croissance de la population en âge de travailler (+35000/an).

Or, l'analyse de leurs exercices prospectifs respectifs laisse apparaître des mutations socio-démographiques majeures.
Au cours des 20 prochaines années, ces mêmes territoires transfrontaliers projettent un accroissement du rythme de leur croissance démographique : d'une augmentation de 25 000 habitants par an, ces territoires envisagent un accroissement de 47 500 habitants par an à partir de 2015. Dans ce contexte, le Grand Est (au regard des prospectives Insee) devrait participer de cette croissance démographique, à raison de + 7000 habitants par an.

En revanche, en dépit de cet accroissement démographique substantiel, la population d'âge actif devrait quant à elle connaître une chute massive, de 47 500 « actifs » par an. Cette baisse sera très majoritairement due au contexte allemand, qui perdra en moyenne dans chaque Land 10% de sa population active (Sarre et Rhénanie : -20%, Bade Württemberg : -7%). Si tel était déjà le cas en Sarre et dans le Bade-Wurtemberg au cours de la décennie 2004-2014, leur baisse était « compensée » par les autres territoires. A partir de 2015, cela ne sera plus le cas : la Rhénanie-Palatinat connaitra également une perte importante de son nombre d'actifs (-500000), et la Wallonie, le Luxembourg et la Suisse du Nord-ouest seront bien loin de « compenser » ces baisses massives (leur population active respective devant augmenter très modérément).
Dans ce contexte, le Grand-Est semble devoir participer de cette décroissance massive, une perte de 10 000 actifs par an étant attendue.

Luxembourg, une prospective « aveugle » ?

De tous les voisins du Grand Est, le Luxembourg est le seul à se risquer à projeter un nombre d'emplois à un horizon lointain. Le STATEC, institution statistique nationale du Grand-Duché, a ainsi construit 6 scénarios d'évolution du marché du travail luxembourgeois, selon des hypothèses différenciées de croissance économique, de croissance de la productivité et de solde migratoire.
Dans son modèle de projection, le travail frontalier est une variable d'ajustement permettant l'équilibre du marché du travail luxembourgeois.
Or, à aucun moment la capacité des territoires limitrophes à répondre au besoin luxembourgeois de main-d'œuvre n'est analysée. La prospective luxembourgeoise reste donc en quelque sorte "aveugle" aux mutations démographiques que connaîtront les pays voisins.

En synthèse, trois cas de figure bien distincts se dessinent chez nos voisins transfrontaliers :

- L'Allemagne est face à un défi tant économique que démographique puisque qu'elle se dirige vers un cycle de décroissance démographique de moyen/long terme. L'afflux actuel de migrants pourrait ne pas suffire à changer la donne (les projections du Bade-Wurtemberg intégrant déjà le phénomène). Le positionnement de leader européen de ce land d'un point de vue économique (notamment d'un point de vue industriel et scientifique) devrait conforter les dynamiques migratoires nationales et européennes déjà observés dans les dernières années.

- La Wallonie et la Suisse « résistent » ; elles ne vont que très légèrement progresser en nombre d'actifs en dépit d'une croissance démographique assez soutenue.
- Quant au Luxembourg, qui, rappelons-le, ne compte que 600 000 habitants, il prévoit tant une croissance démographique que de sa population d'âge actif soutenues.

Un défi majeur s'ouvre

Au final, le territoire transfrontalier va passer d'une croissance de 400 000 actifs sur les 10 dernières années à une perte de près de 950 000 actifs à horizon 20 ans.
Il se trouve donc face à un enjeu démographique de premier ordre et de nombreuses questions se posent, la première concernant la réponse aux besoins de main d'œuvre. En effet, **même la région Grand-Est et la Wallonie qui sont souvent vues actuellement comme un « réservoir de main d'œuvre » pour le Luxembourg, la Suisse et les Lander allemands ne pourront plus répondre à leurs propres besoins.**

Tous les signaux semblent donc passer au rouge. Le risque de voir des emplois vacants se multiplier est bien présent. Soit les entreprises fermeront faute de salariés, soit elles iront s'implanter ailleurs, là où il y aura de la main d'œuvre. On comprend donc rapidement que ce schéma, à long terme, ne pourra pas continuer à fonctionner. **Les évolutions prévues en Wallonie et en Lorraine notamment ne permettront plus de réguler la demande de main d'œuvre en Sarre et au Luxembourg.**

La région Grand-Est et ses voisins vont vraisemblablement, collectivement, entrer dans un cycle de décroissance des personnes d'âge actifs. La question est maintenant de se demander quel est l'avenir de ce territoire « au cœur de l'Europe » avec une telle perte d'actifs ? La question est maintenant de savoir comment faire dans le SRADDET, en tenant compte du fait que tous nos voisins, ou presque, vont se retrouver dans la même mouvance que le Grand-Est ?

Le cycle qui s'ouvre n'a plus rien à voir avec celui des 10 dernières années. Le nouveau cycle qui se profile est interpelant, pour ne pas dire inquiétant.
Toutefois, il convient de garder à l'esprit qu'il ne s'agit ici que de projections issues des instituts de statistiques des différents pays. *« La bonne prospective n'est pas celle qui se réalise, mais celle qui conduit à l'action* ».

2035 : quand la démographie éclaire la mobilité, l'exemple de la Grande Région

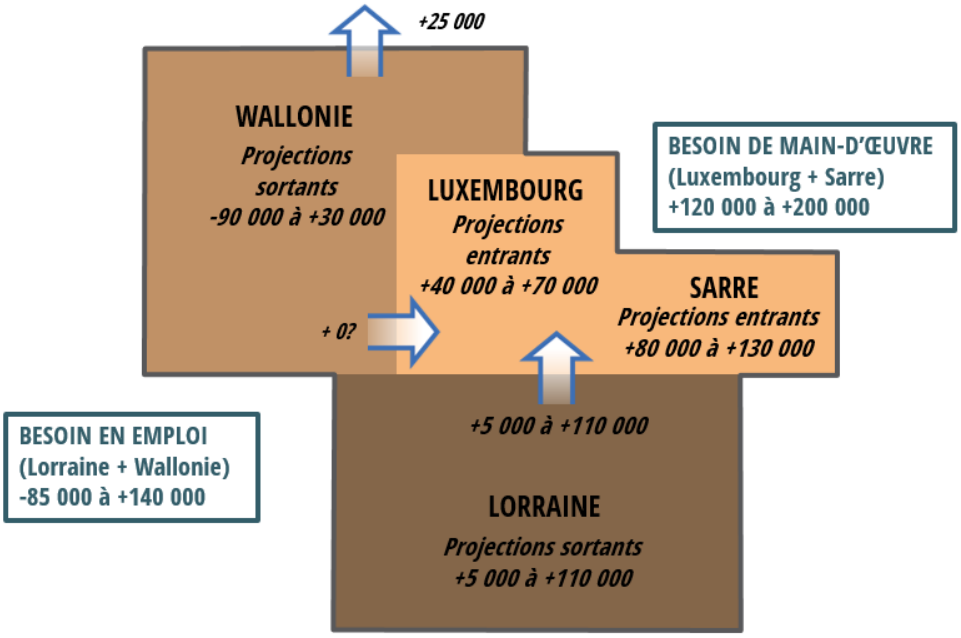
Travail exploratoire sur le Sillon Lorrain

A partir des prospectives socio-démographiques présentées précédemment, et en formulant des hypothèses en matière d'emploi, il est envisageable de déterminer :

- pour tel territoire, les besoins en main d'œuvre qui seront les siens à moyen terme,
- et pour tel territoire, les besoins en emploi qui seront les siens.

Un tel exercice exploratoire a été mené par les agences d'urbanisme de Lorraine, à la demande du Sillon Lorrain, sur l'espace Lorraine-Wallonie-Luxembourg-Sarre.
La suite de ce paragraphe présente les résultats de cet exercice. **Un tel travail pourrait être envisagé sur l'espace du Rhin Supérieur.**

Actuellement, la démographie permet de maintenir l'équilibre du marché du travail luxo-sarrois. **En revanche, à un horizon 2030, les modes actuels de régulation vont atteindre leurs limites.** En effet, la croissance démographique concernera davantage la population âgée que les actifs. Il s'agit là d'un véritable retournement de tendance annoncé. Ainsi, les besoins de main d'œuvre au Luxembourg et en Sarre devraient s'accroitre environ de 120 000 à 200 000.
Or, les besoins en emploi en Lorraine et en Wallonie pourraient au mieux progresser de 140 000, et au pire se réduire de 90 000. Il y aurait de ce fait une inadéquation entre les besoins en main d'œuvre d'un côté de la frontière, et les besoins en emploi de l'autre, créant de fait un déséquilibre au sein du marché du travail transfrontalier.
Compte tenu de ces mutations démographiques à venir, **le fait transfrontalier, hier un enjeu majeur, sera demain un enjeu prioritaire au sein de cet espace grand-régional.**



2 METROPOLISATION ET TRANSFRONTALIER, UN DEFI DE POSITIONNEMENT ET D'ATTRACTIVITE (EUROPEENNE ET INTERNATIONALE) POUR LA REGION ET SES LOCOMOTIVES

Outre les territoires de frontière, la problématique transfrontalière pose un défi métropolitain à la Région et à ses locomotives, que sont Strasbourg, Nancy, Metz, Mulhouse ou Reims.

La Région Grand Est est en effet entourée de plusieurs grands pôles métropolitains d'échelle internationale : Luxembourg, Bâle, Karlsruhe, Sarrebruck, Fribourg, Heidelberg, etc. Ces métropoles jouxtent la région et rayonnent au-delà de la frontière. Or, le rayonnement d'une ville ou métropole s'apprécie autant par l'importance de son poids que par les liens qu'elle établit avec d'autres villes ou métropoles. Existe-t-il à l'échelle du Grand Est transfrontalier, un système constitué de villes, de métropoles qui échangent entre elles ? Cette deuxième partie du rapport a essentiellement vocation à donner un premier aperçu de l'ampleur de l'enjeu métropolitain transfrontalier, au travers différentes thématiques, non exhaustives, mais qui peuvent être vues comme autant de « signaux faibles » révélateurs de l'enjeu, voire d'un risque pour certains territoires.

Ce chapitre s'attarde ensuite sur le double défi de l'attractivité et de l'accessibilité transfrontalière et internationale de la Région Grand Est. En effet, la région est parcourue par d'importants flux, certes locaux, mais aussi métropolitains et internationaux, matérialisés par les « eurocorridors de transport » et les Réseaux TransEuropéens de Transport (RTE-T) dont il est possible de tirer profit pour le développement économique territorial.

Métropolisation et transfrontalier, de quoi parle-t-on ?

C'est quoi la métropolisation ?

La métropolisation conduit à produire des ensembles urbains qui fonctionnent en réseaux dans la proximité mais surtout à distance. La taille d'une ville est alors un élément facilitateur mais pas suffisant ou indispensable. Ainsi certaines conurbations chinoises de plusieurs dizaines de millions d'habitants ne sont pas à considérer comme métropoles et des agglomérations non millionnaires comme Genève, Bâle, Luxembourg, Strasbourg jouent un rôle à l'échelle européenne ou mondiale.

Quels indicateurs pour en mesurer les effets localement ?

Parler métropolisation, d'attractivité internationale nécessite à la fois de mobiliser des indicateurs de stock faciles à comparer entre différentes métropoles mais aussi d'identifier les flux, les liens qui caractérisent l'accroche des territoires entre eux. Il est alors possible d'identifier des territoires plus isolés que d'autres, des métropoles qui jouent des rôles de porte d'entrée vers le monde pour le compte de ses voisins.

L'analyse de l'attractivité comme de la mise en réseau des territoires ne peut se faire que sous la forme d'un panel élargi d'indicateurs. Un lien très fort sur un aspect ou deux ne permet pas d'affirmer une position, une spécificité. C'est la diversité des indicateurs et leur synthèse qui peut permettre d'affirmer l'importance d'un positionnement ou d'une relation.

Luxembourg, une économie tertiaire sans équivalent

L'analyse de l'immobilier tertiaire offre une approche des métropoles européennes selon leur attractivité économique et la « valeur » qu'elles génèrent.

	Frontalier				Grand-Est				Ile de France	
Immobilier de bureau	Luxembourg	Bâle*	Karlsruhe *	Friburg*	Eurométro -pole de Strasbourg	Metz Métropole	Grand Nancy Métropole	Mulhouse	Paris	La Défense
Total m² construits	4 millions	3,2 millions	2,3 millions	1,4 millions	3 millions	NR	NR	NR	NR	NR
m² placés/an[9]	210 000 m²	120 000 m²	21 080 m²	13 500 m²	31 300 m²	21 400 m²	35 500 m²	23 850 m²	480 000 m²	128 000 m²
€/m²/an	350 à 560	183	102	138	150 à 190	145 à 185	125 à 195	140 à 150	775	510
Valeur locative annuelle en millions d'€	74 à 118	22	2,2	1,9	4,7 à 5,9	3,1 à 3,9	4,4 à 6,9	3,3 à 3,6	372	92

Sources : Jones Lang Lasalle (JLL), Inowai, Crédit suisse, CBRE/Desaulles, 2016-2017.
** Estimation des m² placés par an.*
NR = non renseigné

[9] Chiffres 2017 : Strasbourg, Paris, La Défense, Bâle ;2016 : Nancy, Metz, Karlsruhe, Freiburg, Luxembourg,

La Région Grand Est compte 3 « métropoles » au titre de la loi MAPTAM : Strasbourg, Nancy et Metz. Cumulées, ces 3 métropoles affichent une valeur locative annuelle comprise entre 11 et 17 M€. Ces résultats sont sans commune mesure avec les métropoles transfrontalières voisines, au premier rang desquelles Luxembourg.
Cette dernière affiche une valeur locative annuelle comprise entre 74 et 118 M€, soit une valeur plus de 6 fois supérieure à celle des 3 métropoles du Grand Est réunies. A titre de comparaison, cela situe Luxembourg au niveau de La Défense (92 M€ en 2016).
La dynamique bâloise est également d'envergure, puisqu'elle est aussi supérieure aux 3 métropoles Grand Est cumulées, mais tout de même 4 à 5 fois inférieure à celle de Luxembourg (22 M€).

Bâle et Strasbourg, lieux privilégiés pour les congrès internationaux dans la région Grand Est et chez ses voisins

	Frontalier				Grand-Est		France hors GE		
	Luxembourg	Bâle	Karlsruhe	Freiburg	Eurométropole de Strasbourg	Reims	Lyon	Lille	Paris
Congrès internationaux	16	18	9	7	18	5	38	16	196

Sources : ICCA 2016.

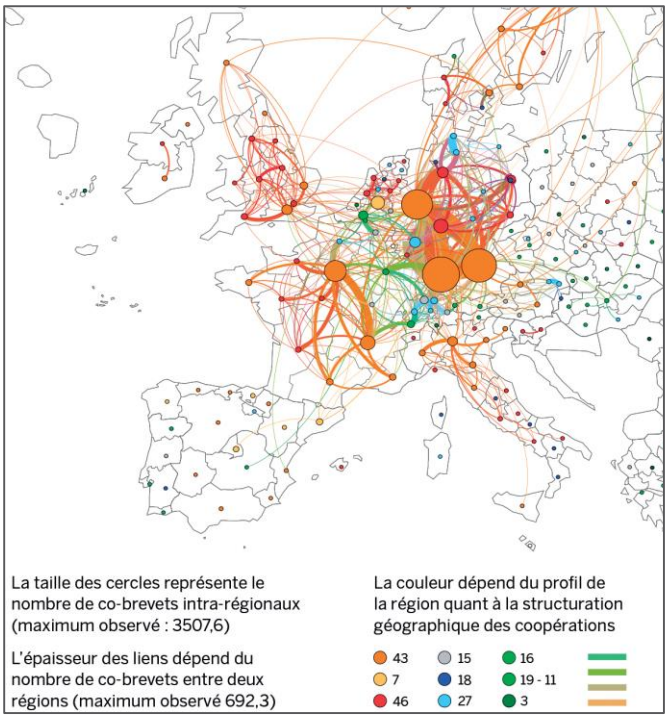
Toutes les métropoles cherchent à se positionner pour accueillir des congrès et particulièrement des congrès internationaux. Au-delà de l'effet direct sur l'hôtellerie et la restauration, la consolidation des dessertes ferroviaires et aériennes, les tourismes grand public et d'affaire ont une incidence reconnue sur la visibilité des métropoles et le choix d'implantation d'entreprises internationales (thèses de Jean Viard).

L'accueil de congrès a fait l'objet dans les grandes agglomérations de travaux d'investissement important (Nancy Jean Prouvé, centre de congrès R. Schuman à Metz, extension et rénovation du palais des congrès de Strasbourg (PMC)…)

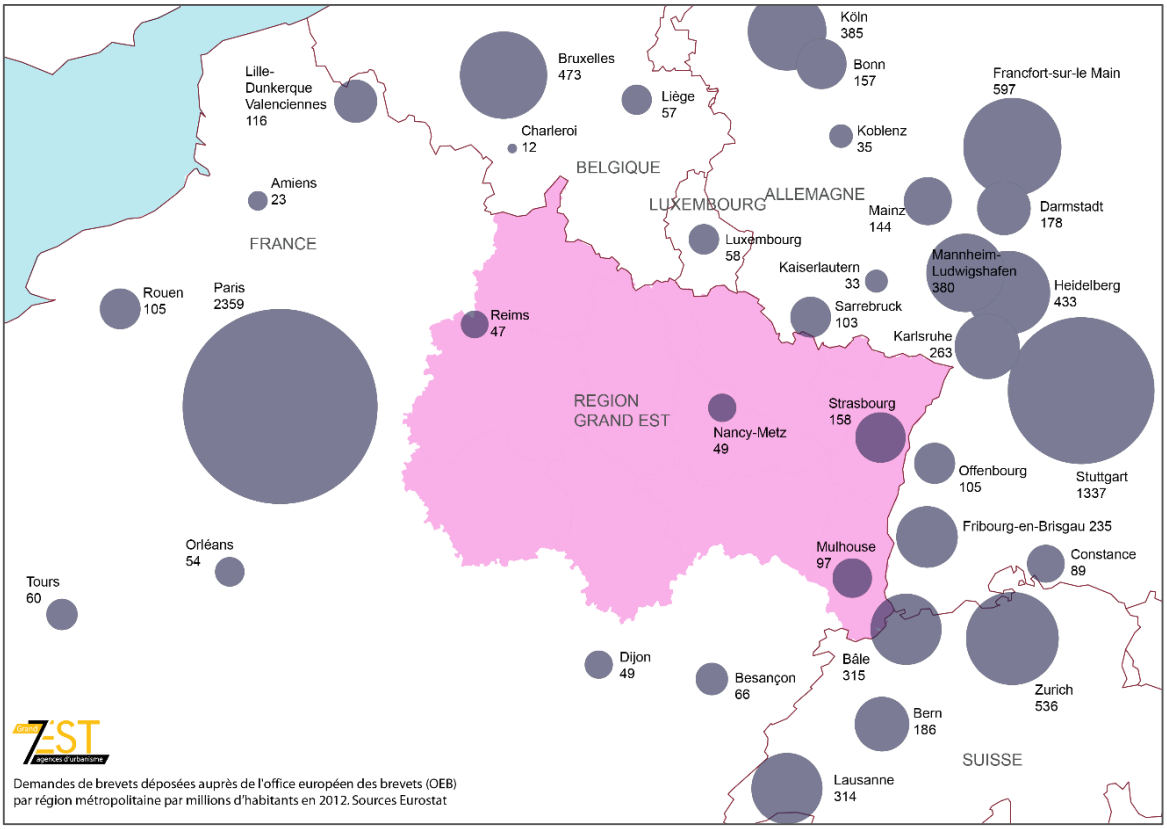
L'International Congres and Convention Association collecte et publie les données mondiales liées à la tenue de congrès internationaux. Dans la région Grand Est et ses voisins, Strasbourg et Bâle affichent en 2016 le plus grand volume de congrès internationaux, suivis par Luxembourg.

L'innovation dans le Grand Est en émulation avec le Bade-Wurtemberg

Dans le domaine de l'innovation, pris en compte au travers de l'observation des Brevets, la région Grand Est **se caractérise en Europe par son profil transfrontalier** avec une relation plus forte avec une région frontalière, le Bade Wurtemberg, qu'avec d'autres régions nationales. Cette relation peut expliquer également la densité plus forte de brevet observée dans l'Est de la région. Le Bade-Wurtemberg est une région reconnue pour son économie industrielle, basée sur le modèle allemand du « Mittelstand », ainsi que pour ses universités renommées. On recense ainsi dans le Rhin supérieur autant de Brevets qu'à Londres.



Dans ce contexte, Bâle et Karlsruhe et Fribourg, adossées à des universités renommées et un tissu industriel dynamique, sont les plus dynamiques. Strasbourg (8e place française) et Mulhouse (12e place française) suivent à un niveau inférieur mais excellent en comparaison avec d'autres métropoles françaises. Pour cet indicateur, Luxembourg ne se distingue pas de ses voisines lorraines.

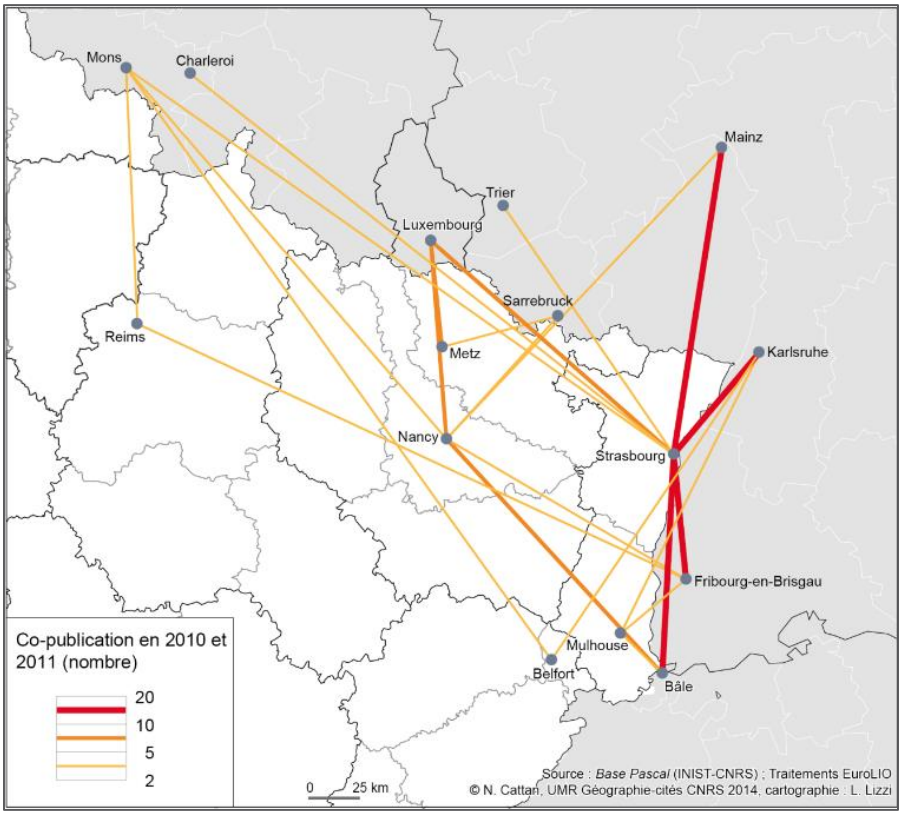


Co-publications scientifiques

Les coopérations scientifiques et technologiques se traduisent par la mise en évidence de liens entre les territoires. Elles permettent de dessiner un réseau de laboratoires de recherche et d'entreprises. La densité du réseau ainsi constitué permet d'évaluer le rayonnement de la recherche académique du territoire et le dynamisme des entreprises locales.
Cette approche permet de montrer qu'il y a des liens entre les personnes, les universités et les territoires et d'éclairer sur le rayonnement des métropoles.
En Lorraine, l'analyse de coopérations scientifiques et des co-dépôts de brevets a montré l'existence de plusieurs liens internationaux avec le Luxembourg, la région Wallonne et la Sarre et une évolution à la hausse entre 2000 et 2010[10]. Le nombre de co-publications à l'international s'est particulièrement accru entre 2000 et 2011 avec des liens plus proches vers le Luxembourg, la Suisse et la Belgique.

La carte nous permet de voir que les laboratoires de recherche de l'université de Strasbourg travaillent fortement en transfrontalier avec l'Allemagne et le Luxembourg. On retrouve également, mais dans une moindre mesure des liens transfrontaliers depuis l'université de Lorraine, notamment avec Bâle et Luxembourg.

Dans le cadre interne à la région Grand Est, des liens existent entre Strasbourg, Nancy, Reims, Metz et Mulhouse, prémisses de coopérations appelées à se développer dans les années à venir (non représentées ici).



[10] La recherche et l'innovation en Lorraine, publications, dépôts de brevets et réseaux de coopérations, ADUAN, 2012.

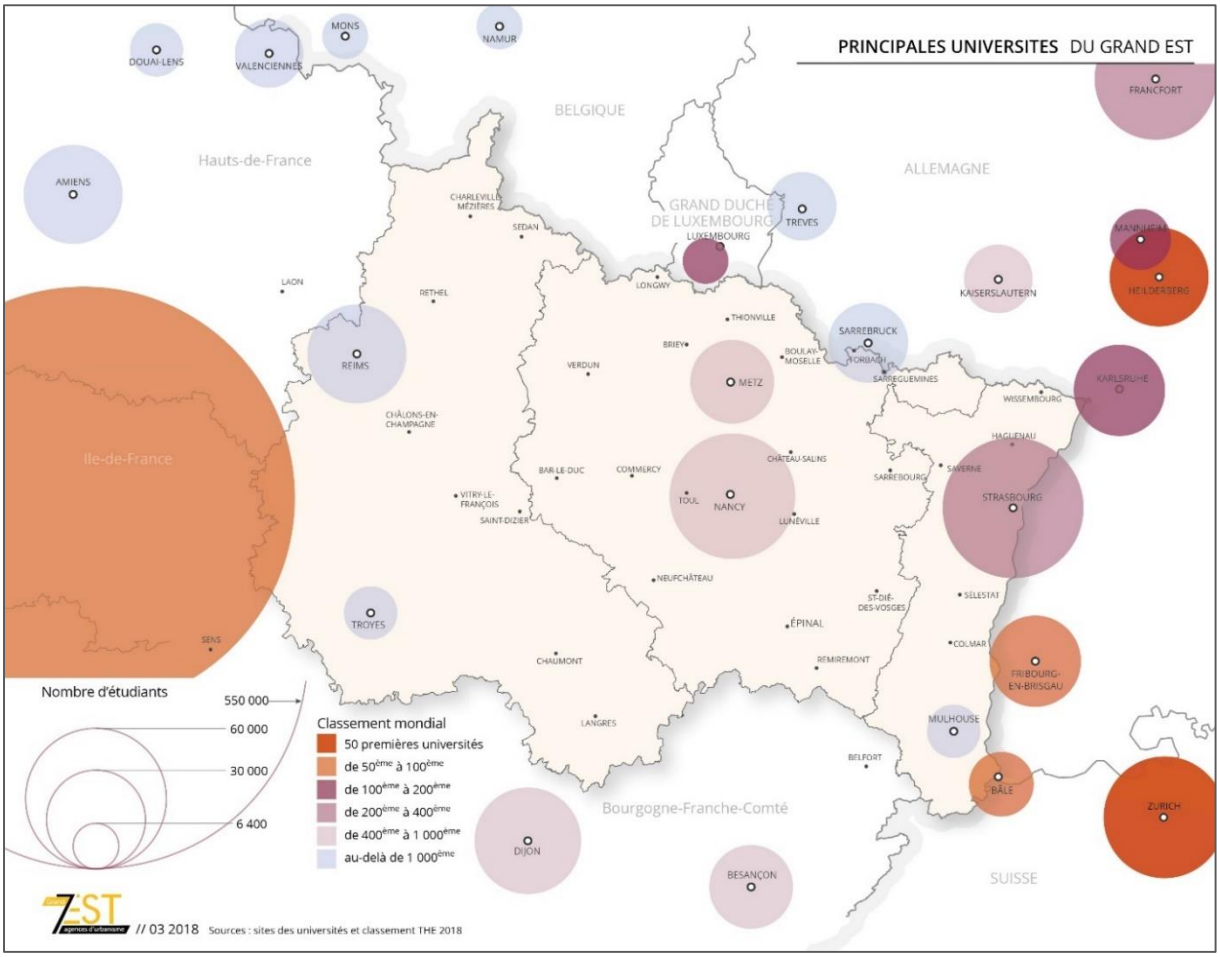
Les universités du Grand-_Est : des champions nationaux et européens entourés d'universités de renommée mondiale

Les universités du Grand Est comptent environ 180 000 étudiants. Les universités de Strasbourg et Mulhouse se distinguent par leur attractivité auprès des étudiants étrangers (près de 18% en 2016, contre 12% au niveau national ; 13% pour l'Université de Lorraine). C'est avec Paris, et Grenoble, la plus forte proportion constatée parmi les universités en France.
D'un point de vue global, les universités belges (35 000 étudiants), allemandes (95 000) et suisses (58 000) situées à proximité du Grand Est accueillent un nombre d'étudiants équivalent (188 000) à celui au sein de la Région. En revanche, nos universités régionales ont des difficultés à rivaliser en termes de notoriété internationale.

Par ailleurs, il ne faut pas négliger le poids des universités d'Ile-de-France qui restent elles aussi très attractives.

	Mulhouse	Strasbourg	Lorraine	Reims
Part d'étudiants étrangers	17,9%	17,8%	12,9%	12,3%
Nombre d'étudiants étrangers	1441	8188	7278	3826

Source : MENESR-DGESIP-DGRI-SIES, 2016



	Frontalier					Grand Est		France		
	Bâle	Karlsruhe	Freiburg	Heidelberg	Zurich	Strasbourg	Lorraine	Lyon 1	Paris 6	Marseille
Classement mondial	95	201-300	137	42	19	144	201-300	201-300	40	102

Source : Academic Ranking of World Universites 2017.

Les classements universitaires sont à prendre avec précautions, chacun ayant ses limites. Le choix a été fait d'en confronter plusieurs.
Dans les différents classements pris en compte, le Rhin supérieur ressort comme le territoire moteur au sein de la région et de ses voisins. Cette dynamique se traduit par la renommée d'Eucor, le campus européen, cité en référence en matière de coopération universitaire européenne=. Dans cette logique transfrontalière, l'Université de la Grande Région [11] se positionne pareillement pour devenir une des 20 universités européennes à l'horizon 2024 dans le cadre de l'initiative « Universités européennes ». L'UniGr est un groupement universitaire innovant regroupant les universités de Kaiserslautern (D), Liège (B), Lorraine (F), Luxembourg (LU), Sarre (D) et Trèves (D) et organise 19 formations transfrontalières et assure la mise en réseau des chercheurs.

Selon le classement de l'université de Shanghai, l'université de Strasbourg sort 144e du classement, après Bâle 95e, Freiburg 137e. A l'échelle française, elle est la 2e université de France hors Paris, et la 5e université en incluant les établissements franciliens. L'université de Lorraine apparait entre la 201e et 300e place, à proximité des universités de Cologne, Mainz et Montpellier.
Selon le classement mondial THE[12] 2018, l'Université de Strasbourg, la mieux classée du Grand Est, se situe au-delà de la 350ème place, l'Université de Lorraine au-delà de la 500ème, tandis que les autres universités sont classées au-delà de la 1000ème place[13]. Ce classement crée une alerte vis-à-vis des universités françaises sur plusieurs points : le niveau d'investissement et d'enseignants rapporté au nombre d'étudiants mais aussi la faiblesse des publications traduites en anglais. Cet écart renforce alors le contraste avec des universités voisines de rayonnement mondial : Zurich (n°10), Heidelberg (n°45), Freiburg (n°82), Bâle (n°95). Il apparaît donc nécessaire que les universités de la région travaillent encore plus en réseau entre elles et avec des universités voisines. Il parait également incontournable que la France et la région Grand Est permette aux universités de la région de rester compétitives vis-à-vis de leurs riches voisines.
Ainsi, certaines de ces universités continuent de se transformer. L'émergence du pôle universitaire de Esch-sur-Alzette en est l'un des exemples emblématiques et va nécessiter une coopération entre universités entre la France, la Belgique et le Luxembourg. Ce pôle universitaire pourrait en effet drainer une partie du corps enseignant français, notamment avec le projet de construction d'une université de médecine.

11 http://infodujour.fr/education/14940-luniversite-de-la-grande-region-veut-devenir-lune-des-premieres-universites-europeennes.html
12 Times Higher Education
13 La coexistence CNRS/Université joue systématiquement en défaveur du classement des universités françaises.

Des métropoles françaises qui tiennent leur rang en matière de santé

Afin de consolider et de développer la coopération sanitaire transfrontalière, la France a signé des accords-cadres[14] avec l'Allemagne, la Belgique, le Luxembourg et la Suisse permettant de favoriser la conclusion de conventions locales de coopération sanitaire. Ces accords-cadres intergouvernementaux fixent le cadre juridique dans lequel s'inscrit la coopération sanitaire transfrontalière y compris en matière de secours d'urgence.

Au niveau des centres hospitaliers universitaires et régionaux, on constate que la région est bien dotée et souffre peu de la concurrence de ses voisins.

CENTRES HOSPITALIERS UNIVERSITAIRES ET REGIONAUX, PROJETS HOSPITALIERS FRONTALIERS

	Nancy-Brabois	Metz-Mercy	Strasbourg	Reims	Bâle (CH)	Liège (BE)	Karlsruhe (ALL)	Freiburg (ALL)	Esch - Projet Südspidol (LU)
Nombre de lits	1883	1991	2730	2389	661	925	1612	1610	600
Nombre d'emplois	9000	4760	12245	7500	6500	5000	4340	11100	NR

Sources : Sites des hôpitaux, Fédération hospitalière de France, 2017.
NR = non renseigné

La construction d'un pôle hospitalier dans le sud luxembourgeois et la restructuration de l'offre de soins en Belgique (projet de fermeture de l'hôpital d'Arlon) pourraient cependant avoir des répercussions à terme sur les équipements côté français et belge. Ce projet pourrait également attirer certains des spécialistes français exerçant jusqu'à Nancy (chirurgie de la main notamment). La situation inquiète la Wallonie où doit se construire un nouvel hôpital, à Habay, dans le cadre du projet Vivalia 2025 et dont la date de construction n'est pas encore fixée. Cependant, ce nouveau centre hospitalier est loin de pouvoir rivaliser avec celui de Metz. L'investissement (348 M€), même s'il est assez proche de ceux observés en France, est conséquent car il s'agit là d'un centre hospitalier comptant 3 fois moins de lits que Nancy ou Metz pour une agglomération d'environ 80 000 habitants. Entre la France et l'Allemagne et particulièrement dans l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau, un enjeu d'accessibilité et de prise en charge de la population allemande à l'offre de soin française est un enjeu partagé pour le territoire qui lui permettrait un véritable fonctionnement à 360° permettant d'optimiser les investissements et d'améliorer l'offre à la population.

[14] https://www.grand-est.ars.sante.fr/system/files/2017-05/PRS2_Etat_des_lieux_06_TRANSFRONTALIER_20170519.pdf

L'armature urbaine européenne, une vision différente selon l'échelle d'analyse ?

En 2012, la DATAR avait mené une analyse des métropoles et grandes villes européennes en :

- S'appuyant sur le périmètre des aires urbaines fonctionnelles,
- Représentant ces AUF selon :
    - Leur poids de population
    - Une typologie permettant de faire ressortir leur « dominante ».

Le service fédéral allemand BBSR [15] a également réalisé des travaux « d'armature urbaine européenne » en 2010. Ses conclusions ne sont pas éloignées de ceux de la DATAR-CGET.

Selon l'analyse de la DATAR, la région Grand Est se caractérise :

- En interne, par un chapelet de métropoles « de proximité », tantôt à dominante affaires (Strasbourg), tantôt à dominante services (Nancy, Metz, Mulhouse), tantôt à dominante agricole (Reims),
- Au niveau transfrontalier, par la proximité immédiate d'un chapelet d'autres métropoles de proximité, à dominante affaires (Luxembourg, Bâle), à dominante services (Liège, Fribourg), ou à dominante industrielle (Karlsruhe, Sarrebruck).

En revanche, les métropoles de rang européen voire mondial sont, au regard de cette carte, assez éloignées de la Région Grand Est :

- Paris, Métropole de rang mondial,
- Bruxelles, Capitale européenne,
- Francfort et Zurich, métropole de rang européen

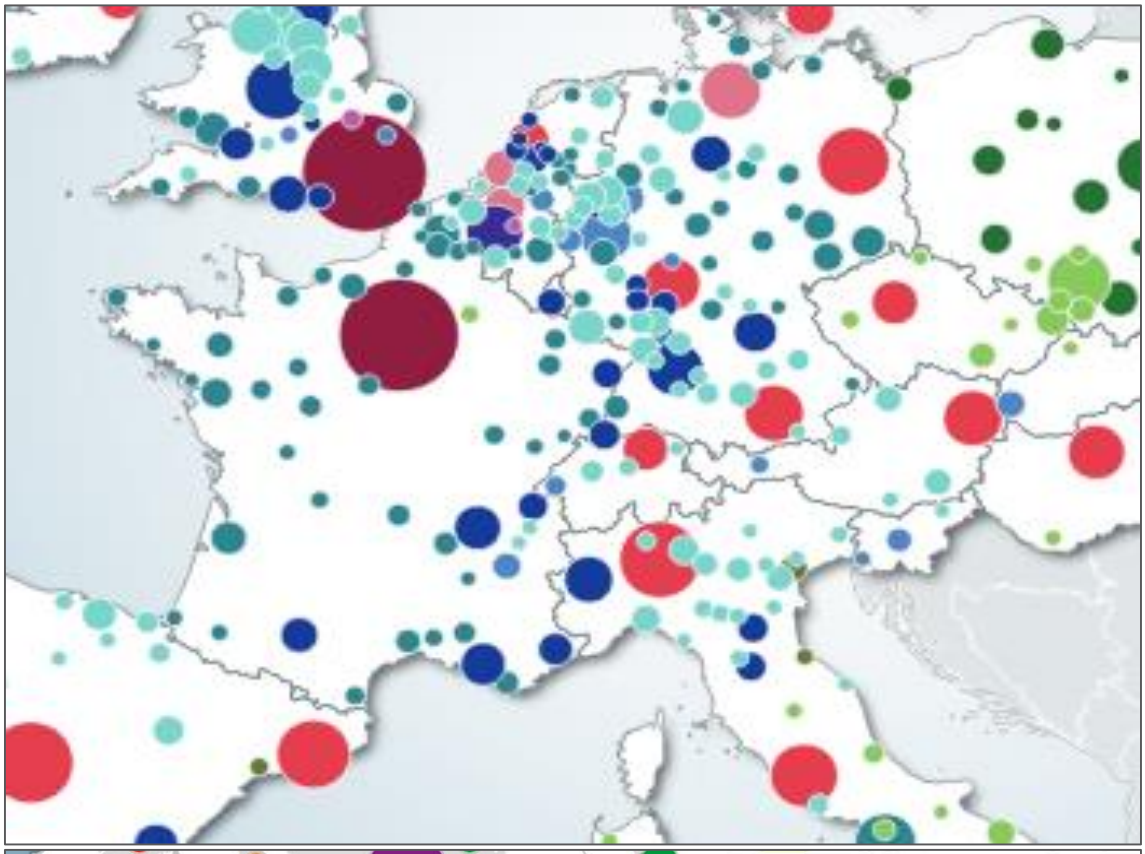
Cette représentation de la DATAR, conçue à l'échelle européenne, nous montre que la région Grand Est et ses voisins abritent **des métropoles d'influence mais de taille très limitée** (aires urbaines de moins d'1 million d'habitants, non dotées de plateforme aéroportuaire intercontinentales) :

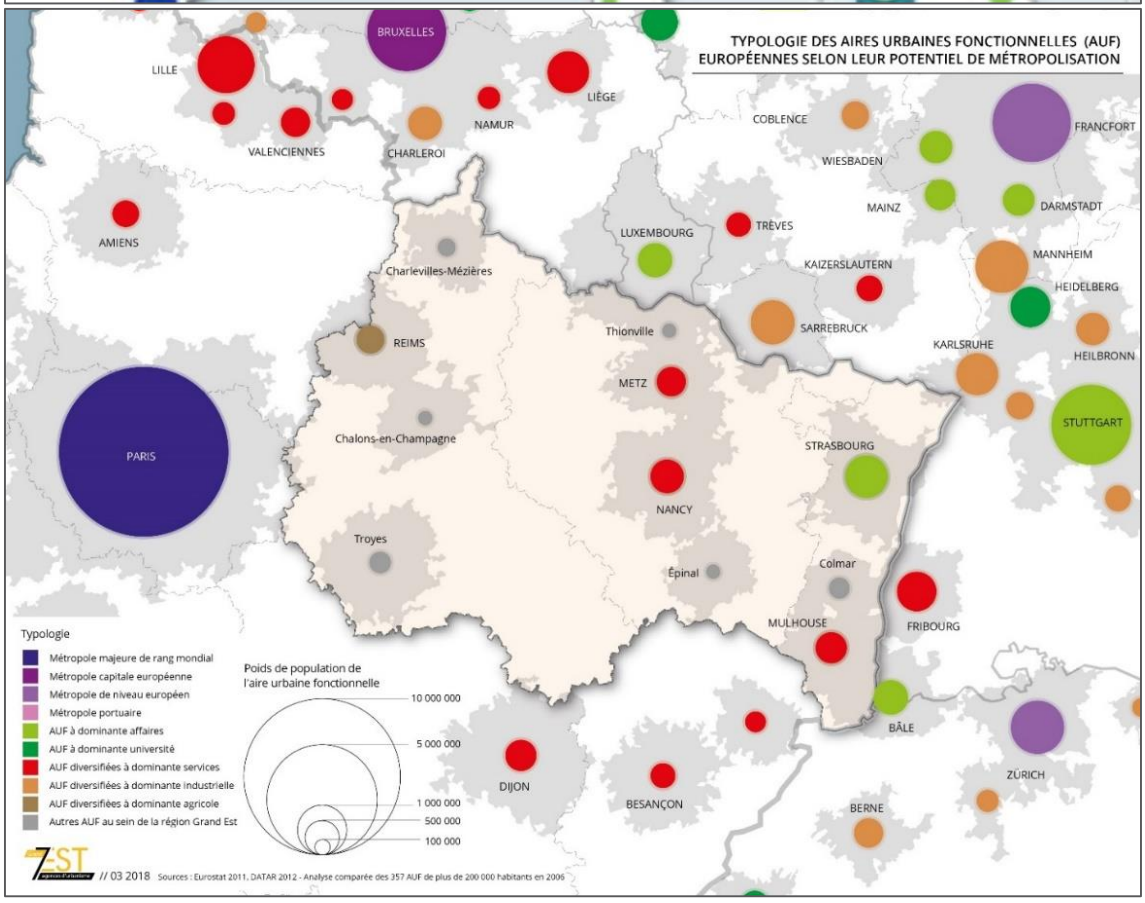
- Luxembourg, cité-Etat à l'influence politique et financière déterminante,
- Bâle, « la plus petite des villes monde » selon ses édiles,
- Strasbourg, siège de nombreuses institutions européennes, 2e ville diplomatique française.

Ces 3 métropoles sont complétées par un ensemble de métropoles régionales d'influences nationales et régionales (Karlsruhe, Nancy, Metz, Sarrebruck, Freiburg, Reims…) qui sont souvent dotées de très forts atouts spécifiques. Cependant, leur poids démographique (moins de 500 000 habitants) réduit leur rayonnement en l'absence d'un fonctionnement en réseau entre elles mais aussi avec les autres territoires.

Si nous resserrons l'observation au Grand Est et à son environnement immédiat, et sans remettre en cause les travaux DATAR / BBSR, il nous apparaît que la spécificité de la région Grand Est que nous avons mis en lumière jusque-là dans cette étude n'apparaît pas véritablement. En effet, ces travaux ne sont pas destinés à une étude géographique plus fine qu'à l'échelon européen.

[15] Etude BBSR : https://www.bbsr.bund.de/BBSR/EN/Publications/BerichteKompakt/Issues/DL_7_2010.pdf?__blob=publicationFile&v=2

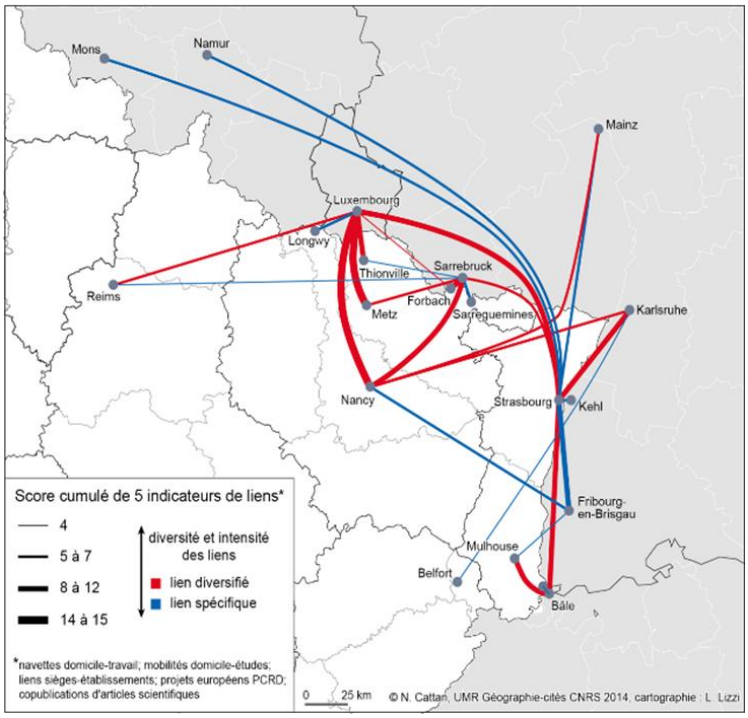



TYPOLOGIE DES AIRES URBAINES FONCTIONNELLES (AUF)
EUROPÉENNES SELON LEUR POTENTIEL DE MÉTROPOLISATION
BRUXELLES
LILLE
LIÈGE
NAMUR
VALENCIENNES
CHARLEROI
COBLENCE
FRANCFORT
WIESBADEN
MAINZ
DARMSTADT
AMIENS
LUXEMBOURG
TRÈVES
MANNHEIM
KAIZERSLAUTERN
Charleville-Mézières
HEIDELBERG
SARREBRUCK
Thionville
KARLSRUHE
HEILBRONN
REIMS
METZ
STUTTGART
PARIS
Chalons-en-Champagne
STRASBOURG
NANCY
Troyes
Épinal
Colmar
MULHOUSE
FRIBOURG
BÂLE
ZURICH
DIJON
BESANÇON
BERNE
Typologie
Métropole majeure de rang mondial
Métropole capitale européenne
Métropole de niveau européen
Métropole portuaire
AUF à dominante affaires
AUF à dominante université
AUF diversifiées à dominante services
AUF diversifiées à dominante industrielle
AUF diversifiées à dominante agricole
Autres AUF au sein de la région Grand Est
Poids de population de l'aire urbaine fonctionnelle
10 000 000
5 000 000
1 000 000
500 000
100 000
// 03 2018
Sources : Eurostat 2011, DATAR 2012 - Analyse comparée des 357 AUF de plus de 200 000 habitants en 2006

Les différents thèmes abordés dans notre étude, bien que non exhaustifs, sont révélateurs de **l'enjeu de la présence de certaines métropoles à proximité immédiate de nos frontières**. Ils nous permettent d'avoir une vision différente qui met en lumière le rayonnement de ces métropoles externes au Grand Est et de pointer la situation singulière de notre région qui, en plus de sa propre armature urbaine, se trouve **sous l'influence sensible de 3 métropoles européennes** externes à son territoire : Paris, Luxembourg et Bâle. Les dynamiques récentes et les situations tout à fait exceptionnelles de Luxembourg et de Bâle que nous avons déjà mis en évidence laissent à penser que leur rayonnement sont susceptibles de déstabiliser notre armature urbaine régionale à court / moyen terme. Metz et Nancy pouvant subir une forme de concurrence territoriale transfrontalière. **La Région Grand Est doit prendre la mesure de la situation unique en Europe à laquelle elle et ses métropoles sont confrontées.**

Le rôle des métropoles de rayonnement transfrontalier au sein de région Grand Est

Pour mesurer le rayonnement des villes et des métropoles, il est important de dépasser la stricte dimension quantitative basée sur le poids de la population et de l'emploi abordée dans la première partie pour prendre en compte les liens qui s'effectuent à distance. La géographe Nadine CATTAN a montré l'importance de ces liens dans le processus de métropolisation en France : les villes mobilisent au-delà de leur proximité toutes les ressources du territoire national et vendre une métropole à des investisseurs passe aussi par la valorisation des liens longue distance.
La spécificité du Grand Est réside dans sa capacité à établir des liens nombreux et diversifiés de part et d'autre de la frontière. Une étude a été conduite sur l'espace de la Grand Région et du Rhin supérieur[16]. Elle est basée sur l'utilisation de 5 indicateurs de lien que sont les navettes domicile-travail, les mobilités domicile études, les liens entre sièges et établissements, les projets européens de recherche et développement, les co-publications d'articles scientifiques.



Un système transfrontalier en ressort. Le Luxembourg exerce une influence à l'échelle de la Grande Région qui dépasse la Lorraine, établissant aussi des liens avec Reims et Strasbourg.
Strasbourg polarise des liens nombreux et diversifiés avec Bâle, Fribourg, Karlsruhe, Sarrebruck et Luxembourg. Nancy joue un rôle d'interface entre Lorraine et Alsace en tissant des liens avec Karlsruhe, Sarrebruck et Luxembourg.

SYNTHÈSE DE CINQ INDICATEURS DE LIEN ENTRE LES AIRES URBAINES DE LA RÉGION GRAND EST ET SES VOISINS

source : ADEUS-CNRS, N. Cattan - UMR Géographie-cités CNRS 2014, cartographie : L. Lizzi

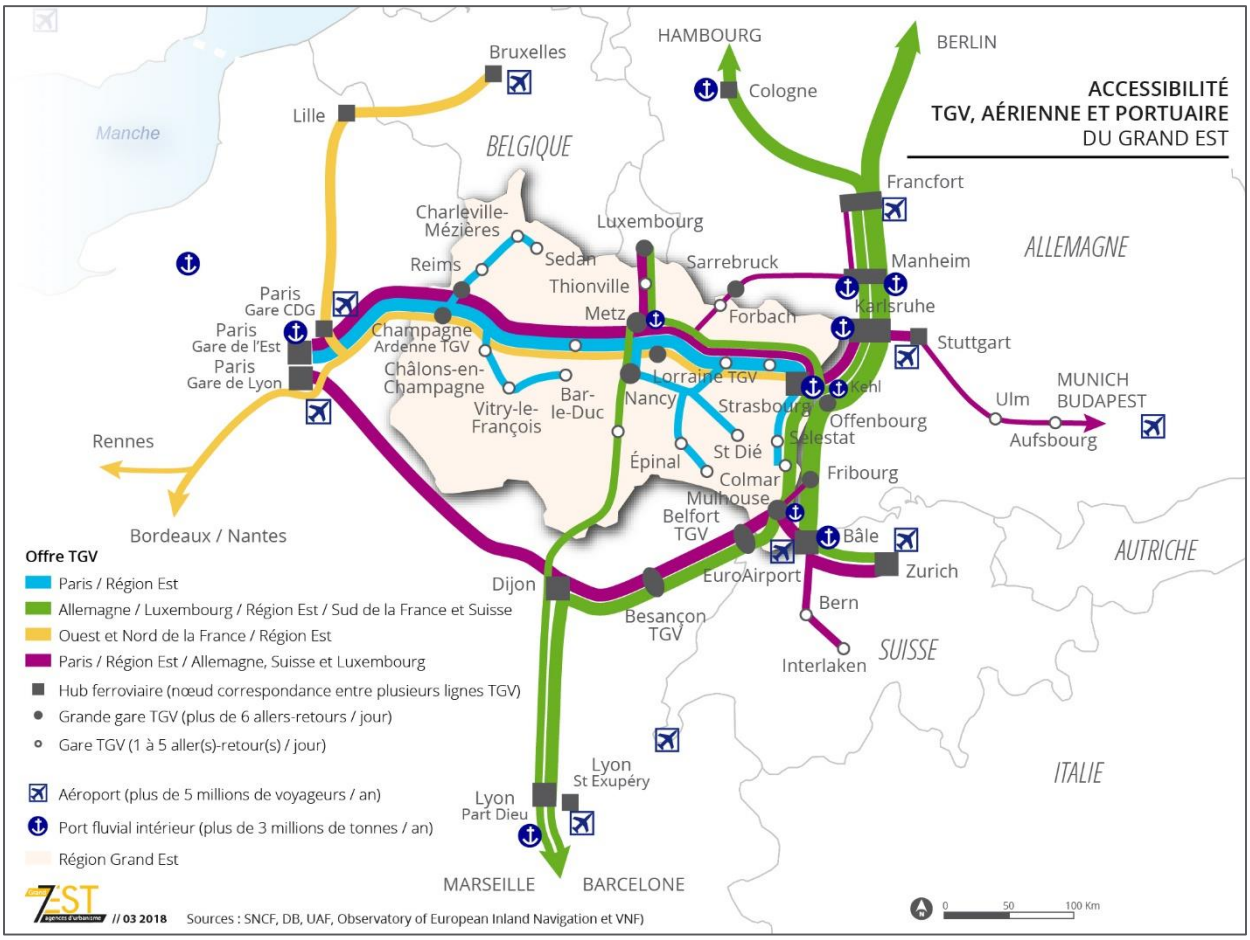
[16] Notes de l'ADEUS n° 166, juillet 2016.

Ces connexions participent au processus d'intégration transfrontalière qui passe aussi et nécessairement par des infrastructures garantissant les connexions pour réduire les goulots d'étranglement. Ainsi le Rhin, dont les franchissements sont peu nombreux, constitue encore un obstacle naturel. Or, le positionnement du Grand Est sur les grands flux européens est idéal et permettrait de valoriser encore plus la coopération entre villes, comme le soulignait Catherine TRAUTMANN à travers l'exemple de la coopération engagée entre neuf ports pour faire contrepoids à Duisbourg et négocier avec Rotterdam, voire Anvers[17].

Accessibilité et attractivité : un double défi ?

Accessibilité voyageurs : un nécessaire positionnement européen

La grande accessibilité sous-entend de parler d'espaces lointains. Le transport aérien et le train à grande vitesse façonnent le fonctionnement des territoires et sont souvent associés au développement de ces derniers. Les infrastructures de transport favorisent les échanges humains et matériels, la qualité de l'accessibilité du territoire et peut donc s'avérer être un facteur de croissance prédominant.



[17] Actes du séminaire du 7 novembre 2016 « la région Grand Est et ses voisins. Nouvelles dimensions, nouvelles opportunités ?

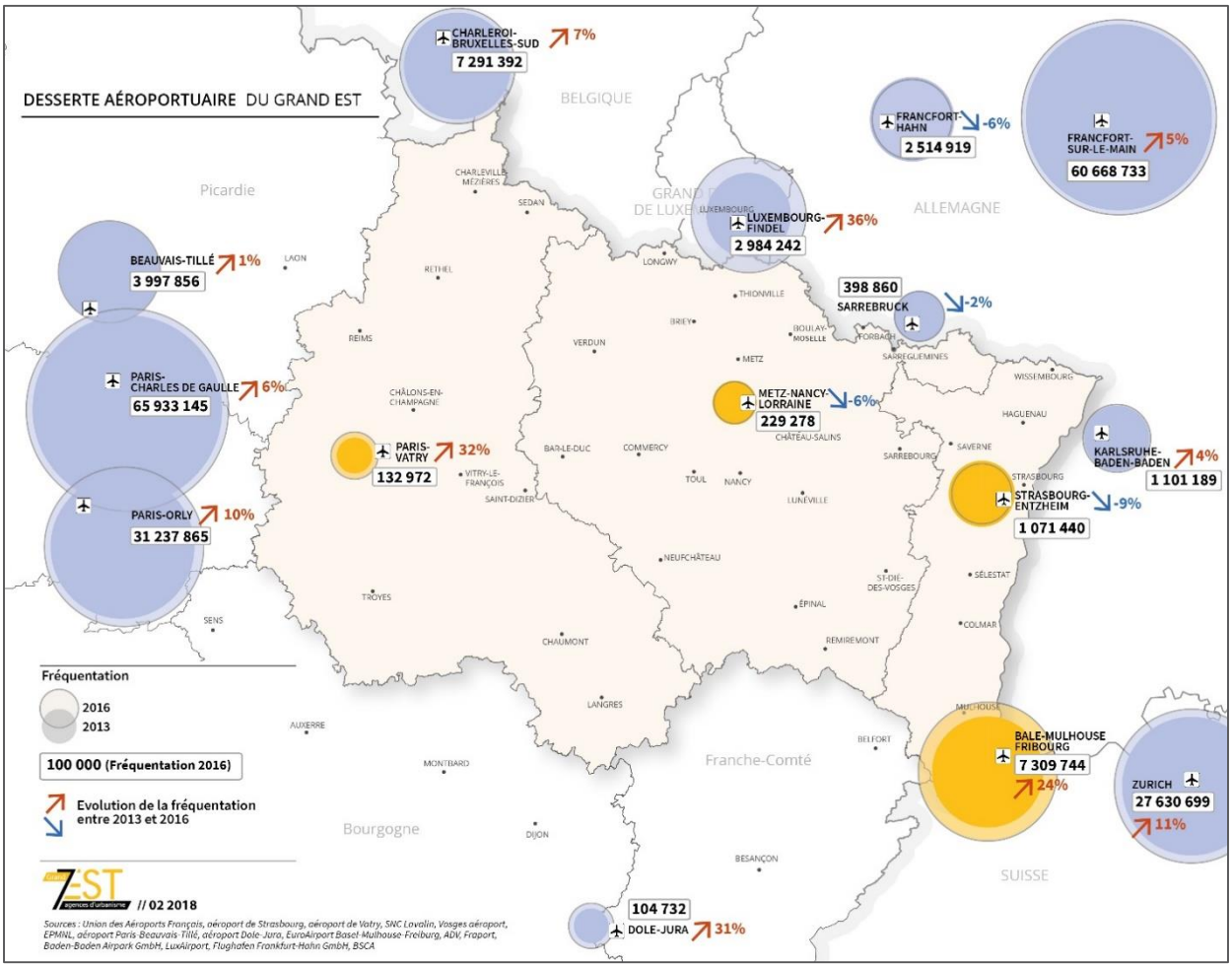
En effet, les infrastructures ont un impact sur la localisation des activités économiques et donc sur la structuration du territoire, mais aussi sur son image.

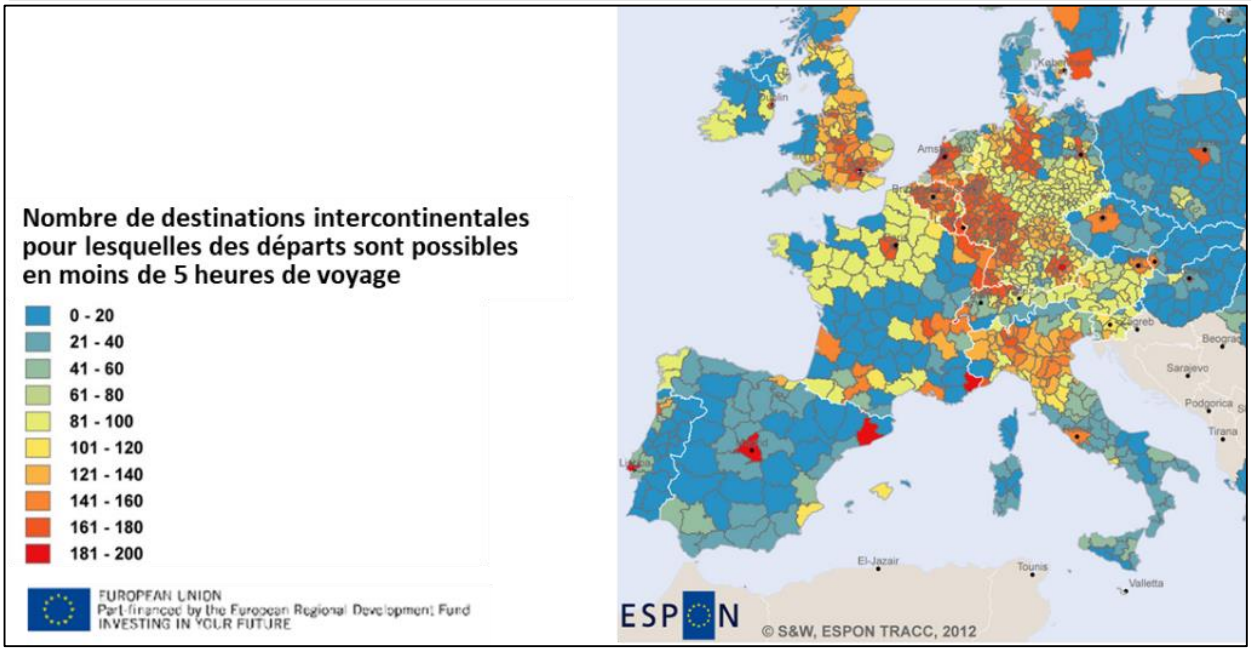
De par sa position à la jonction de plusieurs flux, le Grand-Est bénéficie d'un réseau de transport bien développé qui lui assure une bonne accessibilité. Encore faut-il qu'il puisse s'en servir pour tirer vers le haut son développement économique. En effet, le réseau autoroutier est dense, soumis à d'importants flux de transit européens (sillon lorrain, vallée du Rhin, contournement du bassin parisien). De plus, l'accessibilité à l'Italie du Nord est facilitée depuis la mise en service du tunnel du Saint-Gothard (57km) en Suisse. Ce réseau routier se complète par des Lignes à Grande Vitesse (LGV) pour les liaisons Est-Ouest qui relient notamment Paris à Strasbourg, mais qui offrent aussi un accès direct à Reims, Metz et Nancy. **Le Grand-Est dispose donc d'infrastructures autoroutières et ferroviaires de qualité, sur des axes stratégiques.**
La région bénéficie ainsi d'une très bonne desserte vers l'Ile de France. Il est cependant essentiel de garantir la desserte vers l'Europe de l'Est pour asseoir le positionnement européen de la région. Le lien Luxembourg-Bruxelles et l'accès à Lyon et vers le Sud (Dijon-Lyon) sont aussi des enjeux incontournables et communs à l'ensemble de la région pour défendre son positionnement européen.

Le Grand Est connait une situation singulière avec des aéroports de portée nationale et européenne sur son sol (Bâle-Mulhouse et Strasbourg), et des plateformes intercontinentales dans sa périphérie. Ce qui pourrait sembler être un handicap peut se valoriser comme atout. En France ou en Europe, peu de régions ou métropoles bénéficient de 4 hubs intercontinentaux à moins de 2 heures de son territoire. Depuis et vers la région, les accès directs sont possibles par les plateformes de Paris Charles De Gaulle (via le TGV), Zurich (depuis Mulhouse), et Francfort (accès bus et ICE). L'enjeu réaliste est bien de voir comment améliorer encore l'accessibilité à ces plateformes intercontinentales notamment par des liaisons ferroviaires directes.

L'EuroAirport de Bâle Mulhouse accueille plus de 7 millions de passagers par an. Il est l'aéroport le plus fréquenté de la région. Il constitue un modèle d'aéroport unique au monde puisqu'il s'agit d'un aéroport franco-suisse intégralement situé sur le sol français. Ainsi, Bâle-Mulhouse et Luxembourg peuvent être vus comme les aéroports principaux du Grand-Est. En effet, l'EuroAirport propose une centaine de vols par jour à destination de trente pays, Luxembourg permet de rejoindre 75 destinations.
L'EuroAirport est un pôle d'appui majeur pour le développement économique. Le futur raccordement ferroviaire contribuera au renforcement de l'accessibilité et par conséquent de l'attractivité de la région trinationale du Rhin Supérieur. Selon les estimations de l'EuroAirport, la plate-forme aéroportuaire est le deuxième pôle d'emplois du Haut-Rhin. Le site compte environ 6 000 salariés. 65 entreprises sont implantées dans le secteur douanier suisse (4 500 emplois). 57 entreprises sont implantées côté France. Les deux tiers des salariés de la plate-forme habitent en France.

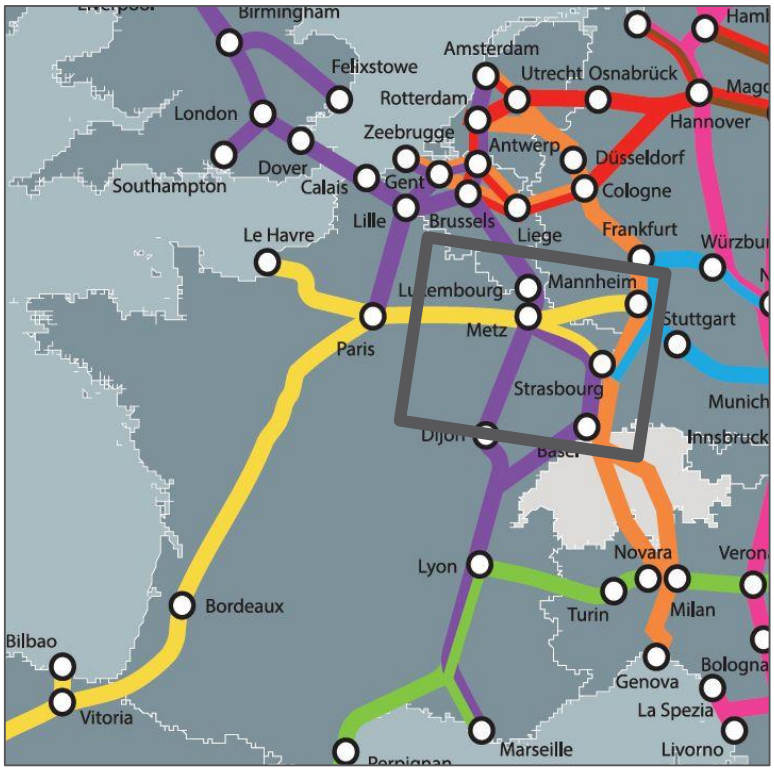
L'aéroport de Strasbourg permet quant à lui de desservir une trentaine de destinations en France et à l'étranger. Il se voit concurrencer par le TGV depuis 2007 et par la proximité des autres aéroports dont Baden Baden et Francfort en Allemagne *(cf. diagnostic Régional Grand-Est – volet mobilité pour plus de détails).*
La concurrence aéroportuaire est rude, néanmoins l'aéroport de Strasbourg est revenu au niveau de Baden Airpark en 2017. La nouvelle gouvernance de l'aéroport lui a permis de se repositionner suite à la mise en service du TGV.
Il semble donc important d'inciter à une mise en réseau des aéroports voisins (accessibilité TC, combinaisons aller et retour…).


DESSERTE AÉROPORTUAIRE DU GRAND EST
CHARLEROI-BRUXELLES-SUD
7 291 392
7%
BELGIQUE
FRANCFORT-HAHN
2 514 919
-6%
FRANCFORT-SUR-LE-MAIN
60 668 733
5%
ALLEMAGNE
LUXEMBOURG-FINDEL
2 984 242
36%
Picardie
BEAUVAIS-TILLÉ
3 997 856
1%
398 860
SARREBRUCK
-2%
PARIS-CHARLES DE GAULLE
65 933 145
6%
METZ-NANCY-LORRAINE
229 278
-6%
PARIS-VATRY
132 972
32%
KARLSRUHE-BADEN-BADEN
1 101 189
4%
PARIS-ORLY
31 237 865
10%
STRASBOURG-ENTZHEIM
1 071 440
-9%
Fréquentation
2016
2013
100 000 (Fréquentation 2016)
Evolution de la fréquentation entre 2013 et 2016
Bourgogne
Franche-Comté
BALE-MULHOUSE FRIBOURG
7 309 744
24%
ZURICH
27 630 699
11%
SUISSE
104 732
DOLE-JURA
31%
// 02 2018
Sources : Union des Aéroports Français, aéroport de Strasbourg, aéroport de Vatry, SNC Lovalin, Vosges aéroport, EPMNL, aéroport Paris-Beauvais-Tillé, aéroport Dole-Jura, EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, ADV, Fraport, Baden-Baden Airpark GmbH, LuxAirport, Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH, BSCA


Nombre de destinations intercontinentales pour lesquelles des départs sont possibles en moins de 5 heures de voyage
0 - 20
21 - 40
41 - 60
61 - 80
81 - 100
101 - 120
121 - 140
141 - 160
161 - 180
181 - 200
EUROPEAN UNION
Part-financed by the European Regional Development Fund
INVESTING IN YOUR FUTURE
ESPON
© S&W, ESPON TRACC, 2012

Par ailleurs, la présence de la compagnie Cargolux, une des principales compagnies mondiales pour les cargos, fait de Luxembourg le 6ème aéroport européen pour le fret, derrière Paris, Francfort, Amsterdam, Londres et Leipzig-Halle. Il est donc l'un des aéroports mondiaux où le trafic fret est le plus élevé.
L'activité cargo y connait une croissance continue depuis 2011 et atteint en 2017 les 897 000 tonnes de fret transportés. En comparaison, l'EuroAirport, bien qu'ayant bénéficié d'une augmentation des activités de fret de près de 11% en 2017 atteint environ 112 000 tonnes et celui de Vatry les 18 000 tonnes**.**
Par ailleurs, Luxair Cargo a réalisé un investissement dans un nouveau terminal de chargement de camions pour les unités de chargement (ULD) et procède actuellement à l'extension de la zone concernée pour les livraisons volumineuses et hors-normes, avec la construction d'un nouveau bâtiment de 3 000 m².
La montée en puissance des plateformes aéroportuaires à proximité du territoire va obliger la région à **se poser la question du devenir des aéroports du Grand-Est**. La région devra inévitablement s'interroger sur leur vocation (fret, affaire…) et sur les possibilités de mutualisation entre les plateformes aéroportuaires.

Les eurocorridors : un enjeu d'attractivité pour nos voisins… et pour le Grand Est ?



La Région Grand-Est est traversée/jouxtée par 4 des 9 corridors du Réseau TransEuropéen de Transport (RTE-T, passagers ou marchandises) : Rhin-Alpes, Mer du Nord-Méditerranée (reliant Rotterdam et Anvers à Lyon puis Marseille), Atlantique et Rhin-Danube.
Ces corridors forment la charpente des transports au sein du marché unique européen. Les infrastructures directement concernées comprennent les autoroutes A4, A31 et A35, la Moselle et le projet Saône-Moselle-Rhin, les axes ferroviaires Luxembourg –Dijon, Metz-Sarrebruck, Paris-Strasbourg-Mannheim.

Source : TENtec, Commission Européenne.

Il existe dès lors un enjeu incontournable des nœuds entre ces corridors au niveau de Metz, Strasbourg, Luxembourg, Bâle.

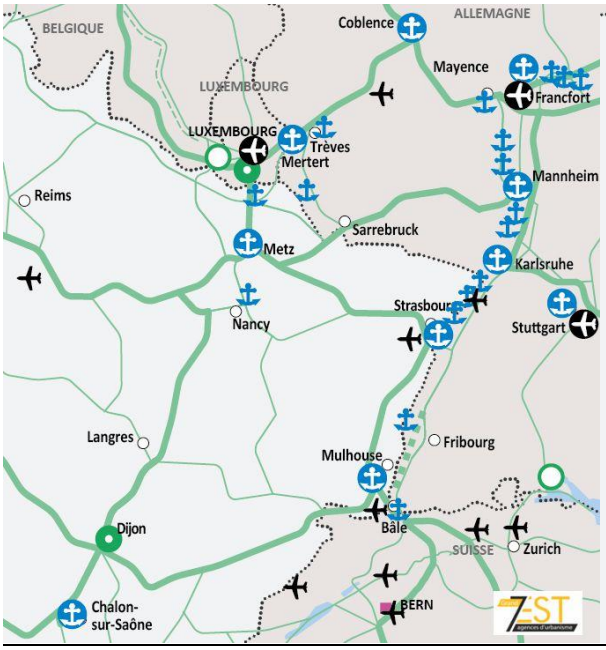
Le **corridor Rhin-Alpes** constitue l'un des axes de fret les plus chargés d'Europe, reliant les ports de la mer du Nord de Rotterdam et d'Anvers à Gênes dans le bassin méditerranéen, par la Suisse. Le corridor multimodal comprend le Rhin comme voie navigable.

Le **corridor Atlantique** relie la partie orientale de la péninsule ibérique et les ports du Havre et de Rouen à Paris et plus loin à Mannheim/Strasbourg par des lignes ferroviaires à grande vitesse et d'autres lignes conventionnelles parallèles, ainsi que par la Seine en tant que voie navigable. La dimension maritime joue un rôle crucial sur ce corridor.

Le **corridor Mer du Nord-Méditerranée** s'étend de l'Irlande et du nord du Royaume-Uni jusqu'à la mer Méditerranée dans le sud de la France en passant par les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg. Ce corridor multimodal, comprenant des voies navigables dans le Benelux et en France, vise non seulement à offrir des services multimodaux entre les ports de la mer du Nord, la Meuse, les bassins du Rhin, de l'Escaut, de la Seine, de la Saône et du Rhône, et les ports de Fos-sur-Mer et de Marseille, mais aussi à mieux relier les îles britanniques au continent.

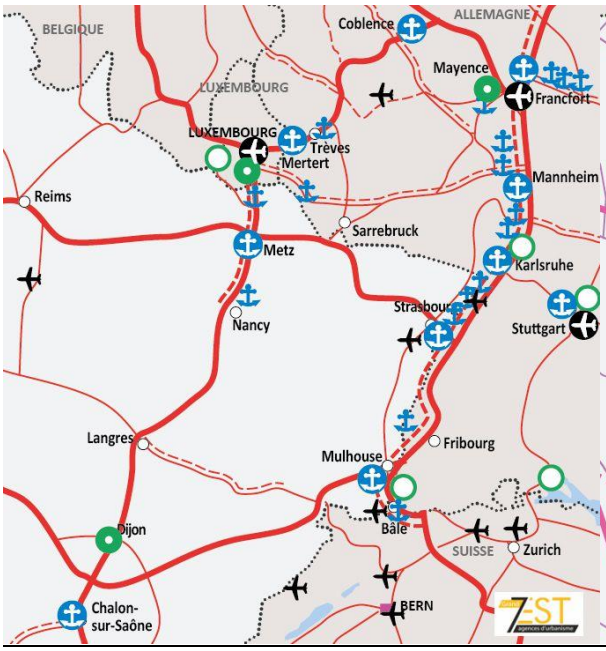
Le **corridor Rhin-Danube**, dont les piliers sont le Main et le Danube, relie les régions centrales autour de Strasbourg et de Francfort, via le sud de l'Allemagne, à Vienne, Bratislava, Budapest et enfin la mer Noire. Il comporte aussi une branche importante de Munich à Prague, Zilina, Kosice et la frontière ukrainienne.

Infrastructures fret

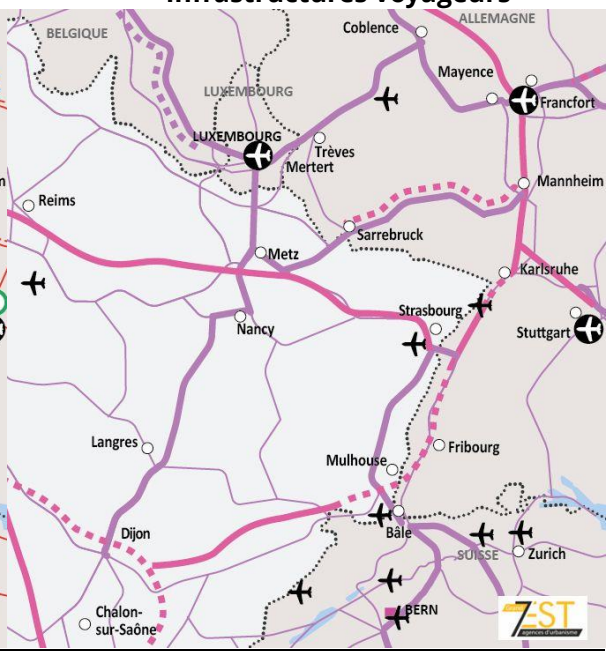


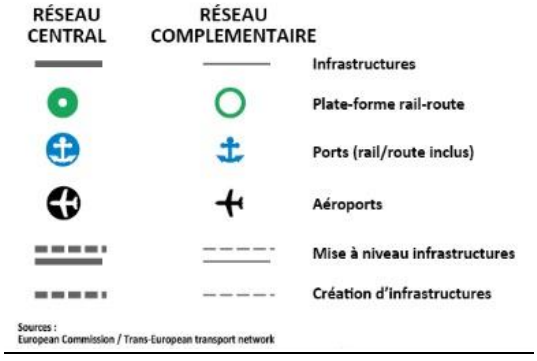
Infrastructures portuaires

Infrastructures routières



Infrastructures voyageurs





Nos voisins ont, semble-t-il, pris la mesure de ce positionnement stratégique pour leur territoire, positionnement pouvant être source d'attractivité et de création de « valeur ».

Des projets d'infrastructures pour faciliter les échanges… et la fluidité ?

Au contact direct des grands ports maritimes de la mer du Nord (Anvers, Rotterdam, Amsterdam), nos voisins belge et luxembourgeois disposent de 2 plateformes logistiques d'importance, à savoir les plateformes d'Athus et de Bettembourg, pour lesquels des investissements conséquents sont prévus ou en cours de réalisation. Du côté du Rhin-Supérieur, les projets majeurs portent davantage sur des infrastructures de transports à proprement parler.

Côté « Grande Région »

Le terminal de Bettembourg-Dudelange au Luxembourg est spécialisé sur le ferroutage et permet de desservir essentiellement le sud de l'Europe (Italie, sud de la France, Espagne).
Le Luxembourg vient d'y réaliser un vaste projet logistique, pour lequel **il a investi 215 M€,** au travers de la nouvelle plateforme CFL multimodale de Bettembourg-Dudelange. Ce nouveau terminal, vaste de 33ha va permettre de **doubler la capacité de traitement des trains et de quadrupler l'autoroute ferroviaire**. Ainsi, les liens avec l'Europe de l'Est s'en trouveront améliorés. Le nouveau terminal a pour vocation le transbordement de conteneurs, de caisses mobiles et de semi-remorques préhensibles et non-préhensibles. Il permettra également de transborder les flux en transit de train à train.
Desservi par le corridor ferroviaire Rotterdam – Anvers – Bettembourg – Bâle / Lyon, le terminal de Bettembourg offre au Luxembourg et à l'ensemble de la Grande Région une connexion aux principaux ports de la Mer du Nord, de la Baltique et de la Méditerranée et aux principaux centres industriels européens.
Pour faciliter sa desserte, **le Grand-duché a parallèlement investi 300 M€** dans une nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg, dont la mise en service est prévue pour 2024.
Ces investissements colossaux doivent permettre à terme un traitement de 300 000 unités de trains combinés et de 300 000 unités sur l'autoroute ferroviaire. Ce trafic devrait entraîner une fréquentation du site de 1 600 poids-lourds entrants quotidiens.
Ses répercussions sur les axes de transports seront donc tout à fait substantielles.

Par ailleurs, on trouve à la frontière franco-belge le Terminal Container d'Athus, plus grand port sec de Belgique. Entre Anvers et Athus (et inversement), les trains empruntent l'axe dit de l'Athus-Meuse (Namur-Dinant-Bertrix-Athus) faisant partie du corridor européen de marchandises C ou « North Sea – Mediterranean », le principal itinéraire fret qui traverse la Wallonie du nord au Sud. Cet axe est, avec la « route de Montzen » (ports de la Mer du Nord – Allemagne), le principal axe sur lequel se concentre le transport ferroviaire au sein du réseau belge.
Le port sec d'Athus travaille directement avec les affréteurs maritimes de Zeebrugge, Rotterdam et Anvers. Son hinterland s'étend sur 300 km (Alsace-Lorraine, Grand-Duché du Luxembourg, Sarre et Rhénanie Palatinat).
Le TCA génère 8 à 10 trains (aller-retour) en lien avec Anvers par semaine. Ces trains transportent en moyenne quelque 320 containers. Cette activité génère annuellement environ 45 000 camions à Athus, soit environ 170 camions par jour.
Le TCA a pour projet de se développer vers le sud grâce à la réouverture d'une ligne ferroviaire connectée directement à la France (**14 M€ d'investissement**) et pourrait ainsi venir **concurrencer les ports de Moselle**. Le projet induira la création d'un marché pour les nouveaux opérateurs qui

participent au trafic de marchandises entre le nord et le sud de l'Europe. Ces derniers pourraient en effet choisir Athus comme base logistique. Le Port sec **pourrait ainsi stimuler l'implantation de nouveaux centres de distribution d'entreprises** opérant sur le marché européen.

Côté Rhin Supérieur

La « Magistrale » für Europa : la vision européenne du TGV Est[18]

Lors du 59e sommet franco-allemand à La Rochelle (22 mai 1992)[19], les ministres français et allemands ont signé un accord relatif à la liaison ferroviaire à grande vitesse Paris-Est de la France - Sud-Ouest de l'Allemagne. La coordination des réseaux ferroviaires prévoyait une liaison directe entre les deux pays qui devait améliorer la circulation des personnes et renforcera les échanges. L'objectif était de permettre d'aller de Paris à Munich en 4 H 45, de Paris à Francfort en 3 H 30 et de Paris à Berlin en 6 H 30.

Ce projet avait une dimension stratégique européenne. En amorçant la réalisation de deux grands axes européens à grande vitesse, de Paris à l'Autriche et la Hongrie par Munich et de Paris à Moscou par Francfort et Berlin, c'est un pas important de la construction de l'Europe. Aujourd'hui, la partie française est achevée, le pont de Kehl a été renouvelé, les infrastructures sarroises ont été améliorées. Pour autant, l'axe Kehl-Appenweier n'a pas évolué et les liaisons Paris-Munich sont encore peu fréquentes (une liaison directe par jour) et nécessitent plus de 5h30.

Le projet Magistrale fur Europa consiste à appuyer le développement d'une infrastructure moderne, à grande vitesse pour partie, sur le corridor Paris - Budapest via Strasbourg, Munich, et Vienne. Ce corridor européen rassemble 35 millions d'habitants et 16 millions d'employés en France, Allemagne, Autriche, Slovaquie, et Hongrie. L'intérêt européen de ce projet est confirmé dans les nouvelles orientations du RTE-T pour la période 2014-2020 et soutenu par l'UE et les pays traversés.

La mise en réseau des ports du Rhin supérieur : « Upper Rhine Ports » [20]

Depuis 2012, les 9 ports du Rhin supérieur, Ludwigshafen, Mannheim, Karlsruhe, Kehl, Strasbourg, Colmar/ Neuf-Brisach et RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil, se sont regroupés dans le cadre du projet commun « Upper Rhine, a connected corridor ». Les ports drainent des flux de marchandises importants pour l'ensemble des filières industrielles de la région (notamment 50 MT de trafics fluviaux, 58% à l'import et 42% à l'export, soit près d'un quart du trafic rhénan). Les ports ont un rôle stratégique majeur à jouer pour favoriser le développement économique de la région. **Conscients de ce rôle, les ports du Rhin supérieur renforcent leur coopération pour répondre de manière optimale aux attentes des acteurs du territoire et s'adapter à la croissance prévisionnelle des flux.**

Le projet MIE "Plateforme de gestion des trafics du Rhin Supérieur" prolonge et permet une mise en œuvre concrète du projet RTE-T « Upper Rhine, a connected corridor ».

Il vise le développement d'une plateforme informatique innovante pour les ports du Rhin supérieur permettant une coordination centralisée et une organisation efficiente des trafics. Celle-ci prend la forme d'un système intégré et interfacé avec les applications informatiques des opérateurs de

[18] https://magistrale.org/

[19] https://www.france-allemagne.fr/59eme-Sommet-franco-allemand-a-La,2262.html#liaison-ferroviaire-a-grande

[20] http://www.upper-rhine-ports.eu/fr/

terminaux, des opérateurs fluviaux, des services de douanes et des systèmes d'informations fluviales.
Les résultats attendus par l'introduction de la plateforme sont :

- L'amélioration des procédés logistiques le long du Rhin en tant que corridor central du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)
- L'augmentation de la compétitivité du transport fluvial vis-à-vis des modes ferroviaire et routier.
- La réduction d'émissions de CO2 grâce à une réduction des temps d'attente des bateaux et une augmentation du taux de charge des unités fluviales.

Le nord du Rhin supérieur

Strasbourg et Karlsruhe occupent la même fonction d'articulation des flux nord-sud entre l'Italie et la mer du Nord et l'axe bassin parisien vers l'Europe centrale et partagent les mêmes enjeux.

L'incident de 2017 à Rastatt a mobilisé les acteurs français et allemands sur des enjeux de capacité, de mise en réseau des agglomérations, de connexion européenne et de sécurisation sur le lien entre l'Alsace et le Bade-Wurtemberg.

- La rénovation et remise en service de l'axe Saarbrücken-Haguenau-Rastatt-Karlsruhe,
- La remise à niveau et suppression des ruptures de charge sur les deux lignes jumelles, de Strasbourg vers le Palatinat : Strasbourg-Haguenau-Wissembourg-Landau-Neustadt an der Weinstraße et Strasbourg-Lauterbourg-Wörth,
- La reconstruction du pont, rénovation et remise en service de la ligne ferroviaire franco-allemande Colmar – Fribourg.

Ces priorités ont fait l'objet d'échanges en 2017 entre le préfet de la région Grand Est, le président du Conseil Rhénan et la Commission européenne. Ces connexions sont d'autant plus stratégiques qu'elles permettront une meilleure mise en réseau des universités dans le cadre du Campus Européen EUCOR. Au-delà des évolutions de l'infrastructure, les horaires des liaisons entre agglomérations sont également un enjeu afin de faciliter l'usage du train sur les liaisons Strasbourg-Karlsruhe, Strasbourg-Fribourg.

Le sud du Rhin-supérieur

Sur le plan ferroviaire, Bâle envisage la création d'un RER trinational et d'un tunnel qui relierait les principales gares bâloises d'ici 2030/2035 pour un **coût total estimé à 3,7 milliards d'euros**.
Le souhait est d'arriver à un cadencement élevé en direction du Bade-Wurtemberg, mais aussi de l'Alsace. Le projet implique de renforcer les infrastructures existantes, mais avant tout de créer un tunnel qui reliera les gares principales de Bâle en passant sous le Rhin. Ce tunnel est la condition pour aboutir à un cadencement élevé, à moins de correspondances, à des temps de transport plus courts et à un délestage des lignes de tramway souvent saturées.
Les trains quitteraient la gare par la ligne Bâle-Mulhouse, pour entrer ensuite sous terre à l'ouest. Ainsi le projet va nécessiter la construction de nouvelles stations souterraines.
Un tracé « optionnel » du tunnel est également prévu vers la gare Saint-Jean, celui-ci permettrait de relier le futur RER trinational à l'EuroAirport.
Le chantier devrait durer des années. Les autorités organisatrices du RER trinational de Bâle ont coordonné le développement stratégique de l'offre pour les horizons 2025 et 2030. Le tunnel principal entre la gare SNCF et la gare badoise sera construit d'abord, celui vers la gare Saint-Jean dans un second temps.

Par ailleurs, l'aéroport de Bâle-Mulhouse est un équipement majeur pour le développement de l'économie locale franco-suisse.
A noter également qu'il existe un gros projet d'investissement à Bâle, dans le nouveau port/plateforme multimodale.

Les ports de Mulhouse Rhin et Rhein port
Les ports de Mulhouse Rhin ont mis en place un mode de gouvernance inédit qui sera repris par le port de Colmar et les neuf ports publics et privés des bords de la Moselle. Trois ports composent l'entité Mulhouse Rhin : Huningue, Ottmarsheim et Île Napoléon. Ensemble, ils forment le 3e port fluvial de France, immédiatement après Strasbourg (5 millions de tonnes de marchandises en 2017). Une Semop, société d'économie mixte à objet unique, sera chargée de la gestion opérationnelle des ports (capital pour 51 % à la Caisse des dépôts pour un minimum de 10 % du capital). Cette société sera présidée par un représentant de la CCI. Il est prévu 57 millions d'euros d'investissement entre 2020 et 2025.

Le port de Mulhouse Rhin s'est également rapproché de celui de Bâle. Le hub « RheinPorts » constitue une plate-forme majeure du transport dans la zone sud du Rhin supérieur, directement au cœur des corridors Rotterdam-Gênes et Anvers-Marseille. Le trio Basel-Mulhouse-Weil se positionne à proximité directe de sites de production majeurs comprenant un cluster pharmaceutique, chimique et ceux des sciences biologiques, de l'industrie automobile, bien établie dans la région, et des entreprises de la construction mécanique de haut-niveau.

Le trafic fluvial géré par RheinPorts témoigne de son rôle majeur : en 2010, plus de 12,5 millions de tonnes ont été transbordées. Dans le classement des ports fluviaux allemands, RheinPorts se positionne ainsi à la deuxième place après Duisburg.

Quels enjeux complémentaires pour la région Grand-Est

D'un point de vue routier, les autoroutes et voies rapides du Grand-Est intègrent toutes un corridor du Réseau transeuropéen :
- corridor Mer du Nord – Méditerranée pour l'A31 (Metz – Luxembourg) et l'A35 sud (Strasbourg – Mulhouse – Bâle),
- corridor Atlantique pour l'A320 (Forbach – Sarrebruck),
- corridor Rhin – Danube pour le trinôme Pont de l'Europe / RD2 et RN353.

Les conséquences les plus notables sont l'importance des flux de transit, notamment de poids-lourds (PL).

Cependant, il existe encore des goulets d'étranglement au nord de Colmar, lors de la traversée de Strasbourg et sur le sillon lorrain.
Le Rhin, constitue quant à lui un obstacle. Il n'existe qu'une liaison autoroutière franchissant le fleuve, celle de l'A36 à Ottmarsheim. A Strasbourg, le pont Pflimlin ouvert en 2002 est à seulement deux voies. La liaison Ouest-Est est limitée au passage entre Strasbourg et Kehl qui permet le passage du TGV et à Chalampé (Mulhouse Freiburg) à seulement 1 voie… **Les connexions entre le Grand-Est et ses voisins peuvent donc encore être améliorées.** C'est notamment ce que vise le projet A31 bis. Afin d'améliorer les conditions de circulation devenues difficiles, l'État a validé l'inscription du projet A31Bis dans la liste des projets prioritaires à engager à l'horizon 2030[21].

[21] Même si le récent rapport Duron préconise de découper le projet en 3 phases distinctes, la section Thionville / frontière luxembourgeoise étant jugée prioritaire.

Le projet a pour objectifs de réduire la congestion sur l'A31 et d'améliorer les conditions de circulation afin de garantir des temps de parcours réduits et fiabilisés. Il vise à faciliter le développement économique et les échanges entre les principales agglomérations en contribuant à une meilleure accessibilité.
Le montant du projet varie entre 1,1 et 1,4 milliards d'euros selon les différentes variantes d'aménagement.

Pour garantir la compétitivité des territoires alsaciens et faciliter le rôle de connexion [22] entre corridors européens dévolue à Strasbourg comme à d'autres métropoles, plusieurs projets sont indispensables à programmer et mettre en œuvre:

- La réalisation du projet de Contournement Ouest de Strasbourg (24 km) doit permettre d'accueillir le trafic de transit Nord-Sud ne concernant pas Strasbourg, ainsi que de requalifier l'autoroute actuelle.
- La 2e phase de la LGV Rhin-Rhône, accompagné de la mise au gabarit B+ des tunnels de la vallée du Doubs afin de relier efficacement les territoires alsaciens au sud de la France mais au-delà le nord et le sud de l'Europe (axe Hambourg- Barcelone).
- La modernisation des 14 km de la ligne ferroviaire entre le Rhin et Appenweier, empruntée par les TGV assurant, via Strasbourg, les relations Munich-Stuttgart-Paris et t les relations Francfort-Lyon-Méditerranée.

Outre ses réseaux ferrés et routiers, le Grand-Est bénéficie d'un réseau fluvial qui lui permet d'être en liaison avec les ports maritimes de la Mer du Nord, via la Moselle canalisée et le Rhin. Le développement des ports du Grand-Est est donc très lié à leur position vis-à-vis des ports maritimes de Rotterdam, Anvers ou Hambourg. En revanche, la jonction vers le bassin rhodanien semble en impasse puisque le projet d'ouverture de la Moselle vers la Saône et le Rhône est repoussé à un horizon lointain[23].

De même, au regard de la proximité de certaines plateformes chez nos voisins, il semble indispensable de se concerter avec eux, voire de créer des partenariats. En effet, le projet de raccordement du port sec d'Athus (qui travaille directement avec les affréteurs maritimes de Zeebrugge, Rotterdam et Anvers) à Mont-St-Martin (en France), permettra d'en faire une porte d'accès ferré de et vers la France. La région ne peut donc en faire abstraction dans sa stratégie portuaire.

Il faut aussi se demander comment les ports du Grand-Est peuvent renforcer encore leur poids en Europe. En effet, en 2017 les 3 ports lorrains accueillaient environ 3,8 Mt et 27000 EVP, le Port Autonome de Strasbourg 7,5 Mt et 425 000 EVP, quand dans le même temps le port de Liège traitait 15 Mt et 32 000 EVP et le Port public de Duisbourg 51 Mt et 3 400 000 EVP.

Il existe donc un réel enjeu de mutualisation et de travail en complémentarité des ports du Grand-Est pour le fret fluvial. Seules des coopérations permettraient de renforcer ces outils. Une gouvernance des ports par bassin semble donc nécessaire.

[22] Note EUROMETROPOLE, PAS, ADEUS sur les enjeux de l'interconnexion aux corridors européens. http://www.adeus.org/productions/corridors-de-transports-europeen
[23] Commission Mobilité 21, Pour un schéma national de mobilité durable, juin 2013.

Quid de la navigabilité du Rhin ?

Le Rhin est une infrastructure de transport à part entière. Il est actuellement le 1e fleuve pour le trafic commercial en Europe. De ce fait, Strasbourg et Mulhouse sont respectivement les 2e et 3e port intérieur français. Ce positionnement doit pouvoir être préservé (par desserte ferroviaire notamment), par un accès sud, par des plateformes intermodales.

Bien qu'il ne s'agisse pas ici d'un aménagement de la même nature que les plateformes évoquées précédemment, la navigabilité du Rhin est une problématique à observer. En effet, le réchauffement climatique devrait exercer un impact sur la navigation du Rhin, en accentuant les crues et les étiages ce qui affecterait la navigabilité du Rhin entre Bâle et Rotterdam. C'est surtout après 2050 que cette tendance s'accentuerait[24]. Cette situation entrainerait une augmentation des coûts d'exploitation pour adapter le chenal ou en matière de techniques navales pour permettre une diminution du tirant d'eau de la flotte rhénane. Le scénario de Kliwas évalue un surcoût de 4 % jusqu'en 2050, puis de 10 % jusqu'à 2100. Selon Thomas Maurer, membre du groupe Kliwas. « Le phénomène de changement climatique est à prendre très au sérieux. Mais sans prétendre à une parfaite exactitude, nos simulations permettent de lever les fantasmes ».

De manière générale, s'agissant de la ressource en eau, un plan d'adaptation au changement climatique est en cours d'élaboration pour être adoptée par le Comité de bassin Rhin-Meuse en 2018. Il conviendra donc que la région **conserve une vigilance sur ce qu'il se passerait si la navigabilité du Rhin n'était plus (suffisamment) assurée** pour cause de changements climatiques. Cela pourrait en effet avoir des répercussions au plan des politiques d'aménagement et d'organisation de la logistique. Si les barges doivent s'arrêter beaucoup plus au nord, des interrogations se poseront en matière d'organisation des flux de marchandises (par le fer ? côté français ou allemand ? qu'a-t-on pour l'heure prévu ?).

Tous ces grands chantiers doivent être observés de près par la région afin d'éviter la thrombose des réseaux de transports et de garantir au Grand-Est la bonne qualité de son accessibilité, qui est gage d'attractivité.

Des projets logistiques pour favoriser le développement économique :

D'autres projets naissent, non pas pour faciliter la mobilité mais pour créer une valeur ajoutée et tirer profit des corridors existants, grâce notamment à la logistique. L'ensemble de ces projets auront un impact sur les trafics. Ils viennent à la fois se positionner comme des générateurs de concurrence pour l'économie du Grand-Est et comme des générateurs de flux supplémentaires pour des réseaux déjà surchargés. 2 exemples principaux peuvent être ici mis en avant.

Eurohub de Bettembourg :

Jouxtant la plateforme multimodale de Bettembourg, l'Eurohub Sud est un parc logistique international en plein développement. Il s'agit d'un nouvel équipement majeur pour valoriser les flux de la plateforme avec **230 000 m² d'entrepôts sur 52 ha**. Y sont d'ores-et-déjà implantés : Transalliance, Ampacet et CFL Logistics, pour un total de 400 emplois (sur les 1 000 que doit compter à terme le site de l'Eurohub Sud). Et sont attendus prochainement : Auchan et Innovation First (industrie robotique).

[24] Etude Holtmann et Alensbach de 2012, programme de recherche allemand « Kliwas » de l'Institut fédéral de l'hydrologie.

Le trafic y est estimé à terme par le ministère de l'économie luxembourgeois à 1 500 PL entrants par jour, soit un total de 300 000 PL (et donc conteneurs) par an, s'ajoutant aux 300 000 conteneurs attendus sur la plateforme multimodale.

Lahr :

Du côté allemand, le développement de la plateforme logistique de Lahr, au sud du Bade Württemberg, se fait sur un terrain de 130 000 m². Le site de Lahr est proche des grands axes routiers et du transport fluvial rhénan. Situé dans l'Airport Business Park de Lahr, cet ancien terrain d'aviation des forces armées canadiennes, est exploité par la ville de Lahr comme zone industrielle et commerciale. Y est implantée l'entreprise Zalando, qui a investi 130 M€ dans son nouveau centre logistique.

Quel positionnement pour le Grand-Est ?

Les sillons alsacien et lorrain concentrent **des infrastructures très sollicitées tant pour leur rôle dans le fonctionnement interne de chacun de ces sillons que pour leur rôle stratégique dans le passage du transit national et international.**

La région Grand-Est dispose à la fois d'axes structurants entre le Nord et le Sud de l'Europe et d'un couloir Est-Ouest (A4, LGV Est) liant les grands pôles urbains de la région entre eux et vers les territoires européens les plus dynamiques.
Parmi eux, l'autoroute ferroviaire (Luxembourg/Le Boulou) traverse la Région Grand Est du nord au sud, et propose un second tronçon qui relie la Région des Hauts-de-France au sud de la France (Calais/Le Boulou). Il convient de préciser que le fret routier en provenance ou à destination du Luxembourg est un fret de relative proximité (entre 230 et 250 km). Cependant, cette moyenne signifie que les échanges s'opèrent avec des territoires plus éloignés que le Grand-Est et qu'il s'agit dont en partie de fret de transit, auquel s'ajoutent les flux vers l'Europe du Sud et la Suisse.
Il en va de même pour l'Eurométropole de Strasbourg qui, avec sa gare TGV, sa plateforme multimodale portuaire et ses raccordements autoroutiers, dispose d'interconnexions performantes avec une grande partie de l'Europe.
Par ailleurs, si les sillons alsacien et lorrain bénéficient d'un bon positionnement européen, ils souffrent de saturation. A l'Ouest, le sillon champenois (qui suit l'A26 sur l'axe Reims-Troyes) bénéficie de la proximité de la région parisienne.

Tous ces éléments plaident pour que la région travaille à un positionnement concerté avec ses puissants voisins frontaliers, notamment compte tenu du différentiel des finances mobilisables et mobilisés, par les grands projets précédemment évoqués. En effet, les grands corridors qui traversent la région constituent l'épine dorsale du transport européen mais ne doivent pas être de simples axes de transit. Les plateformes dédiées au développement économique sont toutes réalisées en périphérie de la région et non en interne à celle-ci. La région supporte donc les flux, mais ne profite pas de leur passage pour générer du développement économique.
En matière d'attractivité européenne et internationale, la coopération transfrontalière passe par un travail qui nécessite une entente entre Etats et/ou régions. C'est pourquoi la région Grand-Est doit pouvoir peser dans les structures de coopérations interrégionales afin de **véritablement bénéficier de son positionnement et d'en tirer parti.** La région doit notamment travailler pour que les différents corridors qui la traversent ne se concurrencent pas mais deviennent complémentaire, et pour que le développement économique qu'ils peuvent générer bénéficie au Grand-Est et non à ses seuls voisins.

3 DES COOPERATIONS LOIN DE REPONDRE A L'ENJEU TRANSFRONTALIER

Un réseau de coopération existant mais incomplet et peu équilibré

Particulièrement intense dans la Région Grand-Est, la coopération transfrontalière y prend des formes très diverses et rend la gouvernance complexe.

La coopération à l'échelle inter-régionale

4 espaces de coopération d'échelle inter-régionale existent entre le Grand Est et ses voisins, parmi lesquelles 2 sont particulièrement actives : la Grande Région et le Rhin Supérieur.

La **Grande Région** réunit l'ex-Lorraine, la Wallonie, le Grand-duché du Luxembourg, et les Lander de Sarre et de Rhénanie-Palatinat.
La Grande Région, créée il y a plus de 25 ans, n'a longtemps reposé que sur une déclaration d'intention entre les 5 autorités concernées. Récemment, elle a créé le premier Groupement européen de coopération territoriale (GECT) autorité de gestion unique pour un programme européen, le « GECT Secrétariat du Sommet de la Grande Région ». Par ailleurs, la Grande Région est en cours d'élaboration de son schéma de développement territorial (SDT-GR). S'il ne se veut pas prescriptif, il aura nécessairement des interrelations fortes avec le SRADDET régional.

Plus à l'est de notre région, on trouve la coopération dite du Rhin Supérieur. Cette coopération est structurée par 3 organes : la Conférence du Rhin Supérieur (créée en 1975), le Conseil Rhénan (1988) et les Congrès tripartites (1988). En 2006, a été créé le concept de **Région Métropolitaine Trinationale du Rhin Supérieur** (RMT) englobant tant le territoire que la gouvernance du Rhin Supérieur. Y sont représentés, outre les instances classiques, les 4 Eurodistricts et le réseau de villes du Rhin Supérieur (cf ci-dessous). La RMT vise à développer le potentiel économique, social et environnemental du territoire et à assurer une meilleure coordination entre les acteurs. Elle s'est, pour ce faire, dotée en 2010, d'une stratégie de développement à horizon 2020.

La coopération sur la frontière franco-belge est dotée d'une gouvernance informelle et peu structurée, par rapport aux autres frontières. Ainsi, la **Coopération transrégionale Champagne-Ardenne/Wallonie** repose uniquement sur une collaboration d'intention sans ressources humaines ni moyens financiers dédiés.

Enfin, au sud-est de la Région, on trouve la coopération **RegioTriRhena**. Créée en 1995, la coopération RegioTriRhena associe des arrondissements allemands, des cantons suisses, le département du Haut-Rhin et l'Etat français. Cette association est sans comparaison avec les coopérations de la Grande Région et du Rhin Supérieur. Elle concentre principalement ses activités sur **l'organisation d'une conférence thématique annuelle** portant sur un enjeu économique ou culturel et sur trois visites trinationales d'entreprises par an.

La coopération à l'échelle locale, celle d'agglomérations transfrontalières

Absente avec la Belgique, la coopération territoriale à l'échelle locale prend le plus souvent la forme d'un GECT ou d'un Eurodistrict.

Le **GECT Alzette-Belval** (3 ETP) est actuellement la seule structure de ce type existante sur la frontière franco-belgo-luxembourgeoise, notamment depuis la disparition de l'association du Pôle Européen de Développement. Regroupant 8 communes françaises et 4 communes luxembourgeoises pour 80 000 habitants, le GECT a pour objectif de **construire une agglomération transfrontalière** pour ses habitants et de se donne un avenir commun pour s'inscrire dans des stratégies supérieures.

L'**Eurodistrict SaarMoselle** développe des projets pour encourager les échanges entre les habitants, les associations et les acteurs régionaux, mais aussi pour créer des synergies entre atouts mosellans et sarrois pour devenir à terme un territoire d'excellence de la coopération franco-allemande.
L'Eurodistrict SaarMoselle souhaite mener, au-delà de la mise en œuvre de projets, une réflexion plus globale et stratégique dans les domaines du développement territorial et urbain, des transports, du développement économique et du tourisme ou encore de l'apprentissage de la langue du voisin ainsi que de la santé.

L'**Eurodistrict PAMINA** (7 ETP) a pour objet principal de faciliter et d'accroître la coopération transfrontalière en faveur d'un développement durable et équilibré du territoire. Il entend par là être une plateforme de mutualisation des compétences, sans vouloir se substituer aux autorités compétentes existantes. Il conseille les citoyens, les entreprises, les associations, les collectivités locales et territoriales sur toutes les questions liées à la coopération transfrontalières. Sa mission consiste à rassembler, **synthétiser et diffuser les données susceptibles de favoriser l'information des citoyens** et la coopération entre organismes publics ou privés.

L'**Eurodistrict Strasbourg-Ortenau** (7 ETP) dispose d'un statut particulier qui en fait un **territoire européen pilote pour favoriser les échanges transfrontaliers et développer des projets**. Il a pour principaux objectifs d'éliminer les barrières administratives entre les parties française et allemande du territoire et de faciliter ainsi la vie quotidienne de ses habitants. Pour ce faire, la stratégie « à 360° » définie en 2015 a identifié une série de thématiques dont les quatre prioritaires sont : le développement économique, le bilinguisme, la mobilité et l'environnement.

L'**Eurodistrict région Fribourg / Centre et sud Alsace** répond à l'objectif des différents représentants des autorités communales et régionales de **se réunir et de se projeter dans cette région transfrontalière**. Cependant, cet Eurodistrict est assez peu actif.

Avec la Suisse, la coopération se fait autour de l'agglomération bâloise, de l'Eurodistrict trinational de Bâle et d'IBA Basel.

L'**Eurodistrict trinational de Bâle** (4 ETP) se base sur une stratégie de développement commune, qui vise à niveler les effets négatifs des frontières et à valoriser la diversité de la région. Il permet notamment de **mener une réflexion conjointe sur l'aménagement territoire et les transports**.
Enfin, l'**IBA-Basel** (+/- 10 ETP), membre de l'ETB, rassemble des projets architecturaux et d'urbanisme se trouvant dans des collectivités proches de l'agglomération trinationale de Bâle. Il ne s'agit pas d'une structure de coopération et n'a donc pas de réelle dimension géographique. L'IBA-Basel correspond à la **valorisation d'initiatives** ayant des interactions dans les 3 pays : Allemagne, la France et la Suisse. Il est à noter que **l'IBA-Basel a été créée en 2010 pour une durée de 10 ans**.

In fine, l'ensemble de ces coopérations transfrontalières locales regroupent donc aujourd'hui **entre 30 et 40 ETP**.

La coopération à l'échelle des villes

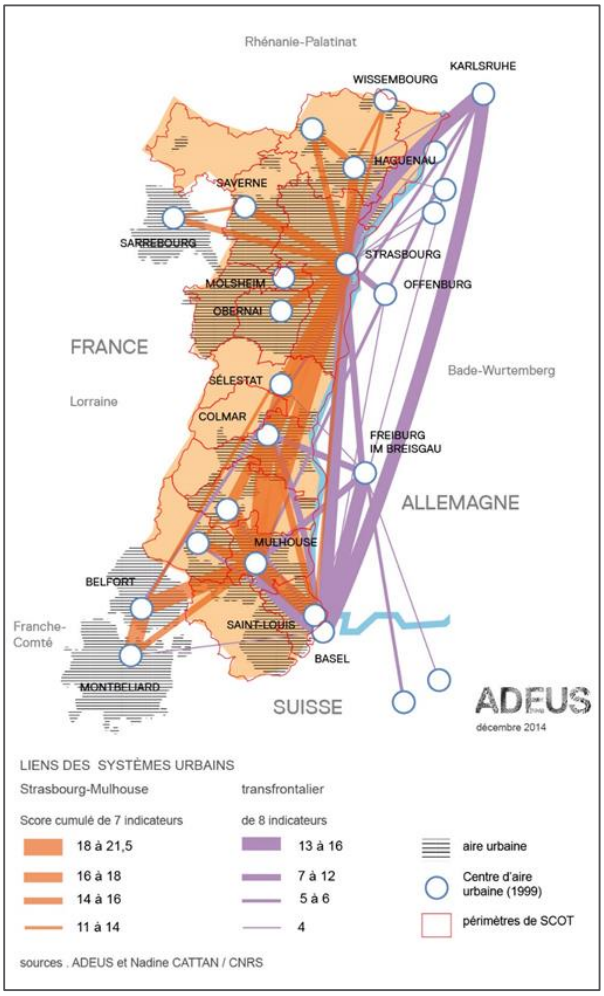
3 réseaux de villes peuvent être ici évoqués.

Créé en 2006, le réseau de villes **Tonicités** (Luxembourg, Esch/Alzette, Arlon, Metz, Thionville et Longwy) forment une **alliance stratégique informelle**, et a vocation à prendre des positions communes sur des enjeux et défis stratégiques faisant consensus transfrontalier. Devant l'augmentation des flux de frontaliers vers le Luxembourg, le réseau Tonicités a décidé de se focaliser sur la thématique de la mobilité et a confié le pilotage de ce groupe à l'agence d'urbanisme Lorraine Nord (AGAPE).
Pour peser davantage mais surtout pour marquer sa « volonté de travailler sur des sujets aussi importants que la mobilité transfrontalière », le réseau réfléchit à se constituer en association.

Le réseau de villes **QuattroPole** (Luxembourg, Metz, Sarrebruck et Trèves) repose sur une **structure associative** (2 ETP). Il a pour objectif **l'élaboration de stratégies politiques communes** et la pérennisation des échanges entre les administrations des quatre villes pour aider à gommer les effets séparateurs des frontières.
Le document d'orientation du réseau dénommé « Vision d'avenir » repose sur 35 projets pour approfondir la coopération entre les villes en matière de mobilité, d'économie, d'éducation/formation, mais aussi dans des domaines plus proches du citoyen tels que la culture, le tourisme, la politique sociale et l'environnement. Parmi tous ces projets, certains retiendront davantage l'attention comme le projet de raccordement aux réseaux ferrés à grande vitesse, ou encore l'internationalisation des universités ou la coopération dans le domaine de la gestion de l'énergie.

Sur le versant allemand, la coopération à cette échelle se fait au travers du réseau des **Villes du Rhin Supérieur**. **Association informelle** fondée en 2002, elle comprend actuellement les villes de Baden-Baden, Basel, Colmar, Freiburg, Karlsruhe, Lahr, Landau, Lörrach, Mulhouse, Offenburg et Strasbourg. Le réseau participe à la gouvernance de la RMT du Rhin Supérieur.

Le transfrontalier se compose également d'une multitude de petites initiatives locales (comme dans les communes du bord du Rhin) qui donnent sens au rapprochement des pays et qui donnent corps à la réalité des relations transfrontalières. **Mais ces initiatives disposent de très peu d'ingénierie (2 ETP)**.



Des coopérations innovantes en cours de construction

Le projet d'alliance entre l'espace métropolitain de Karlsruhe et l'Eurométropole de Strasbourg.

Dans le contexte du Rhin supérieur, deux métropoles relativement proches l'une de l'autre, peuvent jouer un rôle moteur. Les enjeux de coopération sont nombreux. A l'échelle locale, le marché du travail pourrait bénéficier du différentiel de taux d'emplois entre les deux côtés du Rhin. Surtout, le potentiel de développement ensemble de nouvelles activités par confortement de la coopération, étant données les complémentarités des deux métropoles, représente une idée nouvelle. Une alliance transfrontalière de 3 millions d'habitants constitue un hub en termes d'opportunités d'autant plus fort que les alliances entre agglomérations du Grand-Est et du bassin rhénan organisent ce confortement et aussi les retombées pour tous. Des conditions préalables comme celles de mobilité exigent alors des liens physiques plus solides que ceux qui existent déjà aujourd'hui (seulement un pont ferroviaire et trois ponts routiers). Egalement, les problématiques environnementales liées à l'eau, à l'air, à l'énergie mériteraient d'être appréhendées à une échelle plus large et adéquate. A l'échelle internationale, il existe un enjeu de visibilité et d'accessibilité : la question de l'accessibilité aérienne, portuaire, en lien avec la mobilité des personnes et des marchandises, gagnerait à être réfléchie au sein d'un espace métropolitain transfrontalier plus large.

Déjà des coopérations existent entre universités, entre les 9 ports du Rhin supérieur, dans le domaine du transport autour du corridor Rotterdam- Anvers- Gênes et autour de la magistrale européenne Paris Budapest via Strasbourg, Karlsruhe, Stuttgart, Munich et Vienne, lors des foires ou salon et entre les musées avec le « Pass musées/Museums Pass…

De premières pistes d'évolution des contextes juridiques et administratifs européens et nationaux

A la suite de la présidence luxembourgeoise de l'Union Européenne en 2015, la levée des obstacles juridiques au développement des territoires transfrontaliers a été inscrite à l'agenda européen[25]. Un projet de règlement pour le parlement européen a été rédigé[26]. Il mentionne l'intérêt d'un certain nombre d'États membres, avec l'appui de la Commission, d'un nouvel instrument qui simplifierait les projets transfrontaliers en permettant, sur une base volontaire et en accord avec les autorités compétentes, que la réglementation d'un État membre s'applique dans l'État membre voisin. Cet instrument s'appliquerait à un projet ou à une action spécifique d'une durée limitée, mis en œuvre dans une région frontalière à l'initiative des pouvoirs publics locaux et/ou régionaux.

En parallèle, la priorité accordée au projet européen par la présidence française et particulièrement au moteur franco-allemand a abouti cette année à une prise de position commune des parlements français et allemand[27] le 22 janvier 2018 ainsi qu'à un rapport demandé par le Premier Ministre au Député Sylvain WASERMAN[28] . Il s'agit ici de préparer les bases d'un nouveau Traité de l'Elysée qui fixera le cadre des partenariats franco allemands pour la prochaine décennie. Ce rapport propose de transcrire et outiller les enjeux et attendus du couple franco-allemand dans la coopération transfrontalière. Il propose notamment la création d'un Schéma de Développement Transfrontalier (SDT) opposable dans les 2 législations, cosigné par les Länder, la Région Grand Est et les échelons nationaux. Ce schéma identifierait des Projets d'Intérêt Transfrontalier (PIT) qui pourraient bénéficier de financement européens et de disposition particulières telles qu'évoqué par le projet de règlement européen cité préalablement. Il propose la création d'EPCI transfrontaliers de proximité et à fiscalité propre couvrant des territoires ayant une continuité urbaine et de confier certaines compétences exclusives des collectivités adhérentes aux GECT existants. Il appelle enfin à la constitution d'alliances fortes entre villes frontalières afin de créer les champions de l'économie de demain. En ce sens un axe nouveau Strasbourg / Karlsruhe pourrait permettre de construire une stratégie et de lancer des projets communs qui les positionneraient comme des leaders européens dans leur domaine. Dans une idée proche, le rapport du CGET sur la gouvernance transfrontalière dans le nord lorrain prône un regroupement sur la base d'une communauté d'intérêts sous la forme d'un Pôle Métropolitain Frontalier constitué des 9 EPCI du nord lorrain. Le périmètre de la réflexion a été conçu de manière à constituer un pôle de plus de 300 000 habitants qui s'articulerait aux mouvements actuels de métropolisation autour de Metz et de Thionville.

[25] http://metropolitane-grenzregionen.eu/
[26] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A52018PC0373&from=FR
[27] https://fr.reuters.com/article/topNews/idFRKBN1FB2KN-OFRTP
[28] https://www.sylvainwaserman.fr/2018/05/21/rapport-sur-le-transfrontalier-franco-allemand/

La mission recommande la création d'un pôle métropolitain transfrontalier qui permet de cumuler de nombreux avantages :

- la capacité de structuration d'espaces de coopération situés au nord des départements de la Moselle et de la Meurthe-et-Moselle,
- la souplesse qui permet pour un temps donné et de façon réversible, de transférer des compétences ou de déléguer des actions d'intérêt métropolitain,
- l'adaptabilité au contexte frontalier avec une capacité de discussion institutionnelle à une échelle pertinente avec la Belgique et le Luxembourg.

En synthèse, un maître-mot : l'hétérogénéité

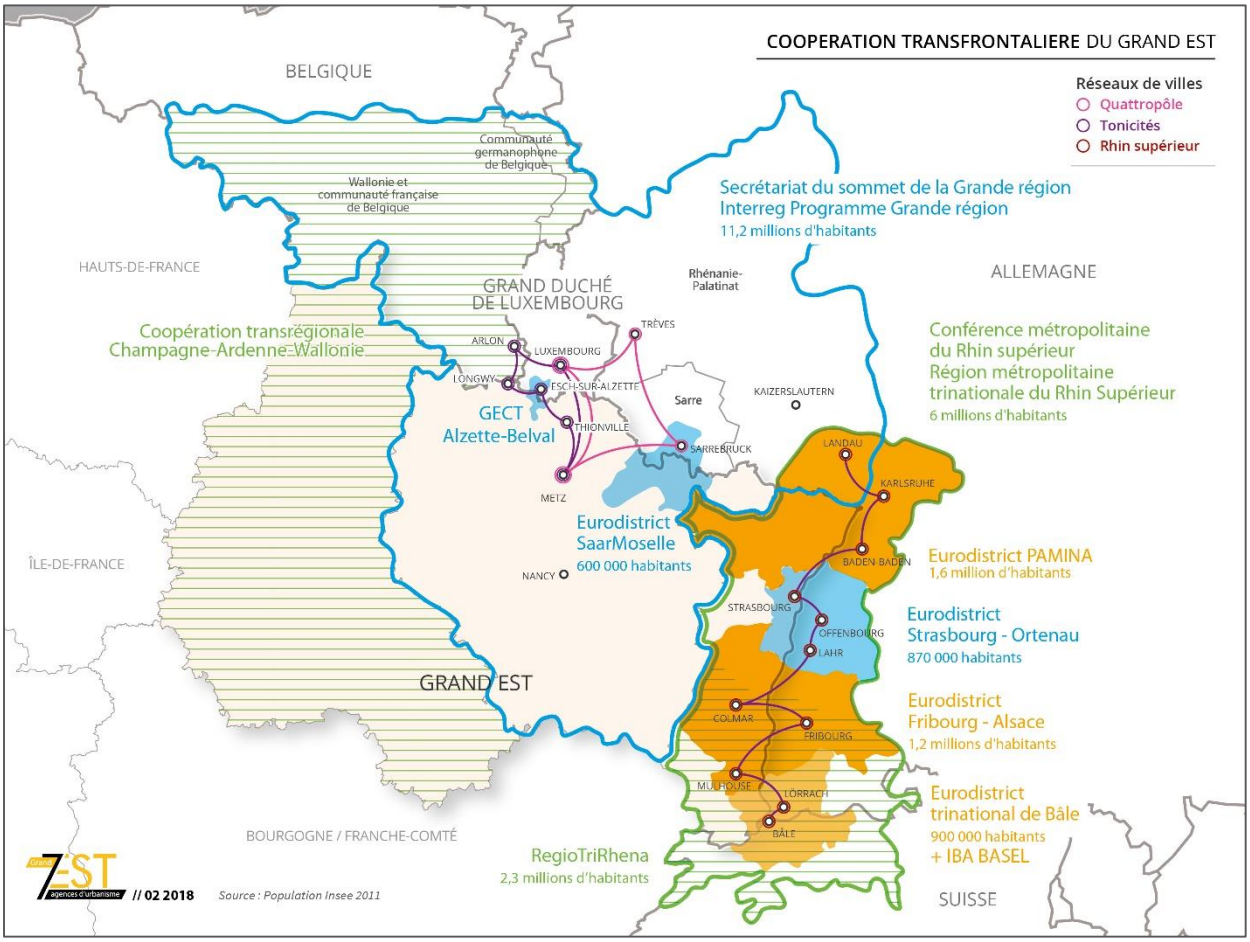
Les structures de coopérations sont très diverses, de par leur étendue géographique ou leur forme juridique.

La coopération sur le Rhin Supérieur semble bien mieux intégrée qu'elle ne l'est sur les frontières au Nord de la région. En effet, l'ensemble de ce versant est couvert par des Eurodistricts, à la différence des autres frontières.

A contrario, sur le versant Nord, la coopération apparaît beaucoup plus morcelée. Les réseaux de villes ne coopèrent pas ensemble, bien qu'ayant des villes en commun (Metz et Luxembourg). Le GECT Alzette-Belval et le réseau Tonicités ne communiquent pas ensemble, bien que la ville de Esch-sur-Alzette soit présente dans les deux structures, etc. **Il semble donc manquer une mise en réseau des structures de coopération.**

Par ailleurs, à part via la Grande Région, de larges portions du territoire ne sont pas couvertes par des structures de coopération. Il en va ainsi du nord des Ardennes et de deux portions de la frontière entre la Moselle et l'Allemagne.

Il faut enfin noter que **les coopérations à l'échelle d'agglomérations transfrontalières ou de réseaux de villes restent des initiatives encore récentes**, la plupart d'entre elles ayant été créés il y a 10 ou 15 ans maximum.



Quelles coopérations pour répondre aux enjeux transfrontaliers du Grand Est ?

La multitude d'échelles d'intervention et le morcellement des structures de coopération complexifient grandement la gouvernance. Entre un réseau de villes informel qui s'appuie sur une agence d'urbanisme, un Eurodistrict qui est un territoire européen pilote pour des projets avec 7 personnes ou encore une coopération transrégionale qui repose sur une collaboration d'intention sans ressources humaines ni moyens financiers, les différences sont grandes. Il est particulièrement compliqué dans ce contexte de mener une stratégie transfrontalière identique sur tous les territoires. Et que faire là où les instances de coopération sont absentes ?

Le SRADDET peut donner l'occasion à la Région Grand-Est de se positionner comme **un interlocuteur privilégié et d'initier de nouvelles formes de coopérations, aussi bien à l'échelon local qu'à l'échelle inter-régionale, en particulier sur des espaces transfrontaliers à la gouvernance morcelée mais à enjeux transfrontaliers forts.**
A ce titre, l'initiative prise dans le Rhin Supérieur afin de fédérer l'ensemble des structures de coopération sous le concept de Région Métropolitaine Trinationale du Rhin Supérieur, pourrait constituer un exemple, si ce n'est un modèle, pour le territoire de la Grande Région.
Celle-ci est également, et si ce n'est davantage, confronté à des enjeux transfrontaliers majeurs. Mais les structures existantes ne se fédèrent pas, alors qu'elles ont souvent des intérêts communs, et qu'elles recouvrent parfois des territoires en partie identiques. La Région pourrait, par exemple,

profiter de l'élaboration concomitante du SRADDET et du SDT-GR pour favoriser la création d'**un réseau / plateforme des structures de coopération en Grande Région** fédérant tant la Grande Région elle-même que les GECT / Eurodistrict et les réseaux de villes.
L'enjeu étant d'un tout autre ordre entre la Champagne-Ardenne et la Wallonie, le rôle de la Région dans ce cas précis semble plus limité.

Une nouvelle donne institutionnelle et de nouvelles coopérations ?

Les évolutions législatives récentes ont sensiblement modifié le paysage institutionnel français en renforçant notamment l'échelon régional et les métropoles et en élargissant les périmètres des intercommunalités. Cette évolution a pu perturber les relations établies de part et d'autre des frontières. Il en est ainsi entre l'Alsace et dans le Bade Wurtemberg. Les « Regionalverbänd » en Allemagne, dont la taille est équivalente à celle d'un département français, portent la planification régionale elle-même soumise au plan de développent du Land. Or, il n'y a pas d'équivalent côté français ; les départements, de par la loi, délaissent progressivement le champ de l'aménagement du territoire et de la coopération transfrontalière à la Région alors que les SCoT apparaissent émiettés et de taille bien trop réduite. Une vision concertée de l'aménagement et du développement nécessite une autre organisation côté français (Interscot, SCoT élargi, action régionale adaptée aux bassins de vie…).

Les structures de coopération devraient logiquement s'adapter à cette nouvelle donne institutionnelle.

CONCLUSION

En conclusion, si l'on ne devait retenir que les principaux enjeux et défis transfrontaliers pour la Région Grand Est :

- **Le Grand Est est aujourd'hui à la jonction des dynamiques de l'arc métropolitain européen, dont profitent encore pleinement nos voisins transfrontaliers, et de la diagonale du vide française. La région devra prendre en compte cette double problématique où les territoires transfrontaliers font office de zone de transition tendue notamment en terme d'infrastructures, de dynamiques démographique, de cohésion sociale et d'impacts sur l'environnement,**
  Il existe à l'échelle du Grand Est transfrontalier une amorce de système constitué de villes, de métropoles qui de part et d'autre des frontières tissent des liens d'origine universitaire, économique, résidentielle, culturelle. L'enjeu est de renforcer ce réseau métropolitain transfrontalier afin de, positionner fortement la région et ses voisins et ses métropoles dans le jeu de coopération et concurrence européen et international (cluster transfrontaliers, accessibilité internationale, marketing économique…).

- **En Grand Est, les territoires de frontière rencontrent des problématiques transfrontalières sensiblement différentes, ces différences militant pour des politiques différenciées et adaptées à ces contextes** *(voir encart sur les typologies de territoire, p65)***,**

- **Les mutations démographiques attendues à 20 ans à nos portes renforcent l'exigence pour la Région d'accompagner ses territoires de frontière, ces mutations laissant notamment attendre une recrudescence, à court terme, de l'attractivité allemande pour nos actifs,**

- **Le défi transfrontalier ne doit surtout pas être réduit à un défi « à la frontière ». Il impacte toute la Région et notamment ses locomotives métropolitaines, qui rivalisent souvent difficilement avec leurs voisines européennes. Un des enjeux est justement d'organiser le développement transfrontalier à 3 échelles, celle de proximité au sein d'agglomérations transfrontalières, celle transrégionale de coopération de métropoles frontalières et celle euro-régionale à l'échelle de l'ensemble de la région, en s'appuyant sur l'ensemble de l'armature régionale ou euro-régionale,**

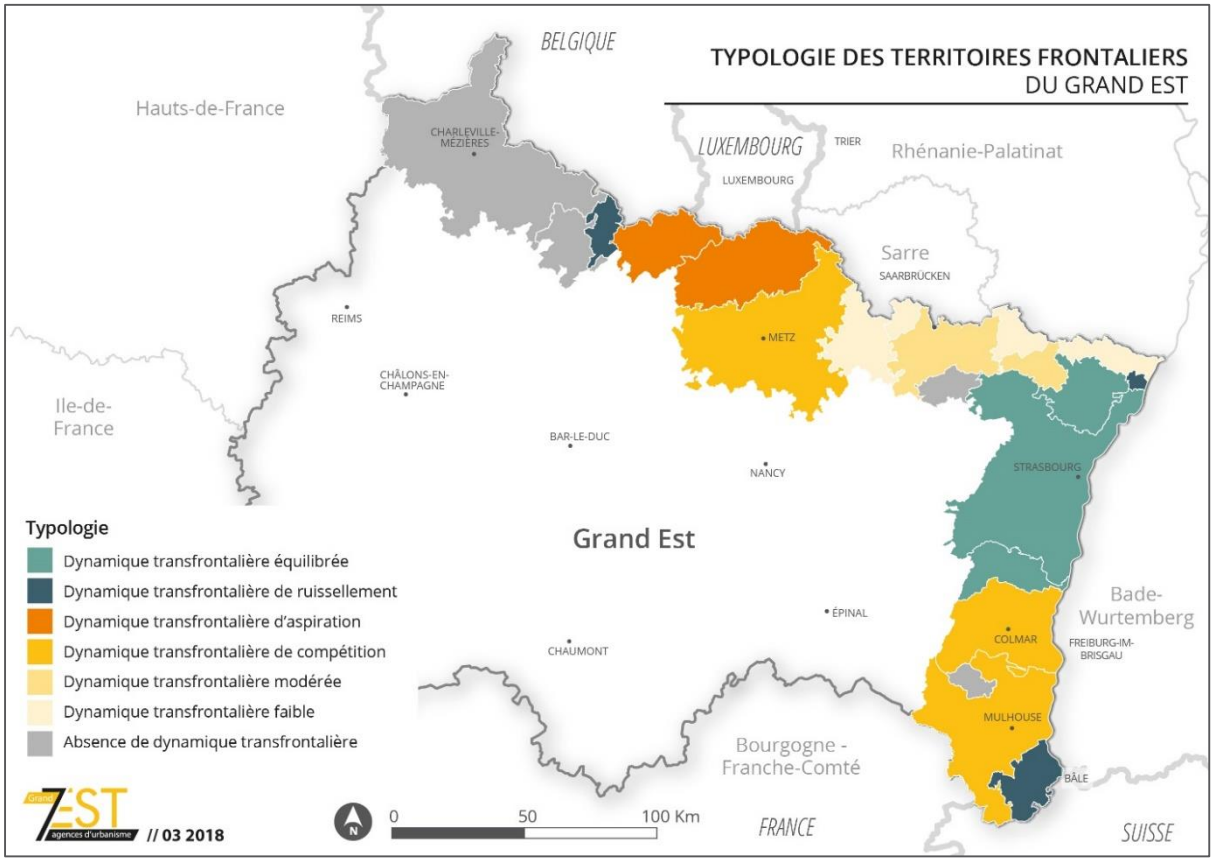
- **Ces mêmes locomotives sont toutes traversées par des eurocorridors pour lesquels nos voisins consentent des investissements massifs, afin qu'ils soient sources de création de valeur, tandis que nous semblons encore avancer en ordre dispersé,**

- **La Région pourrait initier / organiser une concertation et une coopération internes au Grand Est quant au défi transfrontalier, afin d'être collectivement plus forts vis-à-vis de nos voisins, tant sur la problématique des eurocorridors, que plus globalement sur celles de l'attractivité régionale, de la mobilité, de la santé, de rayonnement.**

- **Elle pourrait également éviter la dispersion externe des forces régionales, en contribuant notamment en Grande Région à fédérer les différentes structures transfrontalières, lorsqu'elles existent, à l'instar de l'initiative en Rhin Supérieur,**

- **Elle doit enfin, et au vu de ces multiples défis et de sa position géostratégique en France et en Europe, faire du SRADDET Grand Est, le premier SRADDET européen. Elle en a les moyens, la fenêtre de tir existe.**

Des territoires de frontière aux problématiques différentes qui nécessitent des politiques différenciées et adaptées à ces contextes



Des dynamiques transfrontalières modérées et équilibrées

- Sur ces territoires qui s'articulent autour de la métropole strasbourgeoise, l'enjeu principal pour la Région est de **créer les conditions permettant un maintien du dynamisme de Strasbourg**, d'autant plus qu'il s'agit de la seule métropole de la région à dimension européenne (cf. partie 2 « Métropolisation et Transfrontalier »)

Des dynamiques transfrontalières de « ruissellement »

- Sur ces territoires, l'enjeu réside dans le **maintien de l'employabilité de la main-d'œuvre dans les pays voisins**. Pour la Région, cet enjeu concerne principalement les **politiques de formation** au vu des évolutions dans les pays voisins (spécialisation de l'emploi allemand, besoin de main-d'œuvre qualifiée à Bâle et au Luxembourg) et le **maintien d'une offre de transport suffisante**.

Des dynamiques transfrontalières d'« aspiration »

- Sur ces territoires, l'enjeu principal pour la Région est celui du **développement économique**, pour pallier au recul de l'emploi, et de la **formation**, afin de **maintenir un accès au marché du travail luxembourgeois** des populations nord-lorraines. En raison des flux importants à destination du Luxembourg, **la mobilité** constitue aussi un élément majeur d'intervention de la Région sur ces territoires.

Des dynamiques transfrontalières de « compétition »

- A travers le SRADDET, l'enjeu pour la région est de garantir un développement équilibré du territoire. A ce titre, la Région devra être particulièrement vigilante : ses métropoles régionales frontalières, déjà fragilisées économiquement (baisse des actifs et de l'emploi), risquent d'être affaiblies par la concurrence de métropoles plus importantes. La question de **l'attractivité économique de ces pôles urbains pourrait être au cœur de l'intervention de la Région** sur ces territoires.

Des dynamiques transfrontalières modérées

- Pour ces territoires, l'accès au marché du travail allemand, qui connaît une croissance depuis 10 ans, représente une opportunité majeure, mais qui profite peu à ces territoires, en témoigne le recul des flux frontaliers. Sur ces territoires, **l'intervention de la Région pourrait se focaliser sur la formation et l'apprentissage des langues**, afin de permettre aux populations d'occuper des emplois sur le versant allemand, compte tenu de la baisse de la population active en Allemagne. Le maintien d'une offre de transport satisfaisante vers les principaux pôles allemands, en premier lieu Sarrebruck, pourrait compléter cette intervention.

Des dynamiques transfrontalières faibles

- Sur ces territoires, l'intervention de la Région est similaire à la précédente (**formation, apprentissage des langues, transports**), mais nécessite également de travailler sur **l'attractivité** de ces territoires, qui connaissent une déprise démographique.

Une absence de dynamique transfrontalière

- **Pistes pour la Région :** Sur ces territoires, il n'existe pas de dynamique transfrontalière susceptible de générer un développement sur le versant français. En conséquence, **l'intervention de la Région doit permettre de créer les conditions permettant de stimuler un développement endogène** de ces territoires. Les questions d'attractivité résidentielle, de transport (notamment la desserte vers les principales villes de la région), de développement économique (notamment le tourisme) sont autant de pistes à envisager.

ANNEXES

ANNEXE 1
Détail de l'évolution socio-démographique 2004/2014

Wallonie : une croissance démographique soutenue

La croissance démographique en Wallonie avoisine les 200 000 habitants en 10 ans et est portée par une dynamique migratoire particulièrement soutenue : avec un solde de +215 000 personnes, il compense largement un solde naturel légèrement déficitaire (-15 000 personnes). On y compte un fort accroissement de la population en âge de travailler (+134 000 personnes). Ce chiffre étant bien supérieur à la croissance de l'emploi (+94 000 emplois), la Wallonie ne souffre donc d'aucun problème de main d'œuvre et lui permet même de répondre aux besoins de Bruxelles au Nord et de Luxembourg au Sud-Est.

Luxembourg : un développement intense

Le Luxembourg a connu un développement intense sur les 10 dernières années. Son développement économique s'est traduit par une croissance plus rapide du nombre d'emplois que celle de sa population.
Malgré une croissance démographique rapide, reposant largement sur le solde migratoire (+86 000 personnes, soit 91% de la croissance démographique), l'économie luxembourgeoise dépend donc en grande partie de la main-d'œuvre extérieure, ce qui explique l'accroissement de +56 000 frontaliers sur 10 ans, soit près de 60% de la hausse des emplois au Luxembourg.

Sarre et Rhénanie-Palatinat : une croissance économique malgré un contexte démographique difficile

La Sarre et la Rhénanie-Palatinat ont connues au cours de la dernière décennie une croissance économique malgré un contexte démographique difficile. Les 2 Lander connaissent toutefois une trajectoire démographique différente : en Rhénanie-Palatinat, le déclin démographique est partiellement compensé par un solde migratoire qui reste positif (+57 000 personnes) alors qu'en Sarre, la baisse de la population est aggravée par un solde migratoire déficitaire (-14 000 personnes) Les mutations démographiques se font sentir dans ces 2 Lands. Si la Rhénanie a perdu essentiellement perdu de la population dans la tranche des moins de 15 ans, la Sarre a vu toutes ses tranches t'âges diminuer jusque 64 ans. Ainsi, si la Rhénanie-Palatinat pouvait encore faire face à ses besoins en main d'œuvre, en Sarre le manque de main-d'œuvre est déjà identifiées à cause de la baisse de sa population en âge de travailler.

Bade-Wurtemberg : un intense développement économique

Au Bade-Wurtemberg, le développement économique a été intense. La dynamique économique très favorable (+480 000 emplois) a fait que le Land s'est retrouvé en situation de plein emploi (chômage à 3%).
Pourtant, la dynamique démographique du Bade-Wurtemberg reste atone (population stable, léger recul de la population en âge de travailler). Si le solde migratoire positif (+60 000 personnes) permet

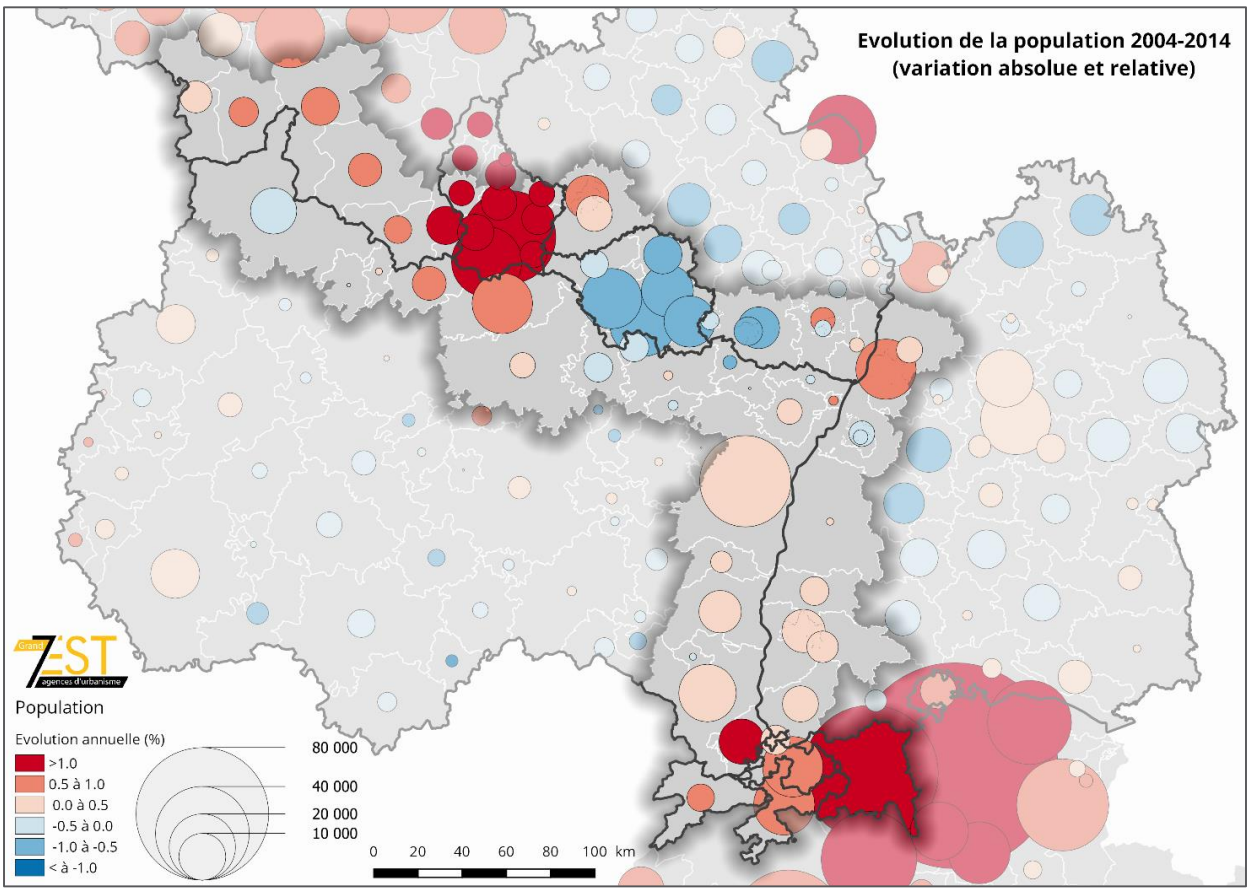
de compenser un solde naturel déficitaire (-61 000), il ne lui permet pas cependant de trouver localement la main-d'œuvre dont il a besoin.

Suisse du Nord-Ouest : une situation analogue au Luxembourg

Les cantons de Soleure, Bâle-Ville, Bâle Campagne, Jura et Argovie, ont bénéficiaient d'une situation est assez analogue à celle du Luxembourg. Ainsi, la Suisse du Nord-Ouest a connu un dynamisme économique (+170 000 emplois) très nettement supérieur à sa dynamique démographique (+81 000 habitants), reposant exclusivement sur un solde migratoire largement positif (+88 000 personnes), permettant de compenser un solde naturel déficitaire (-7 000 personnes). Elle a donc dû recourir à la main-d'œuvre des pays voisins (France et Allemagne).

ANNEXE 2
Dynamiques infraterritoriales

Démographie



Sources : INSEE (FR), STATBEL (BE), STATEC (LU), Offices statistiques de Sarre, Rhénanie-Palatinat, Bade-Wurtemberg (DE), Office Fédéral de la Statistique (CH)

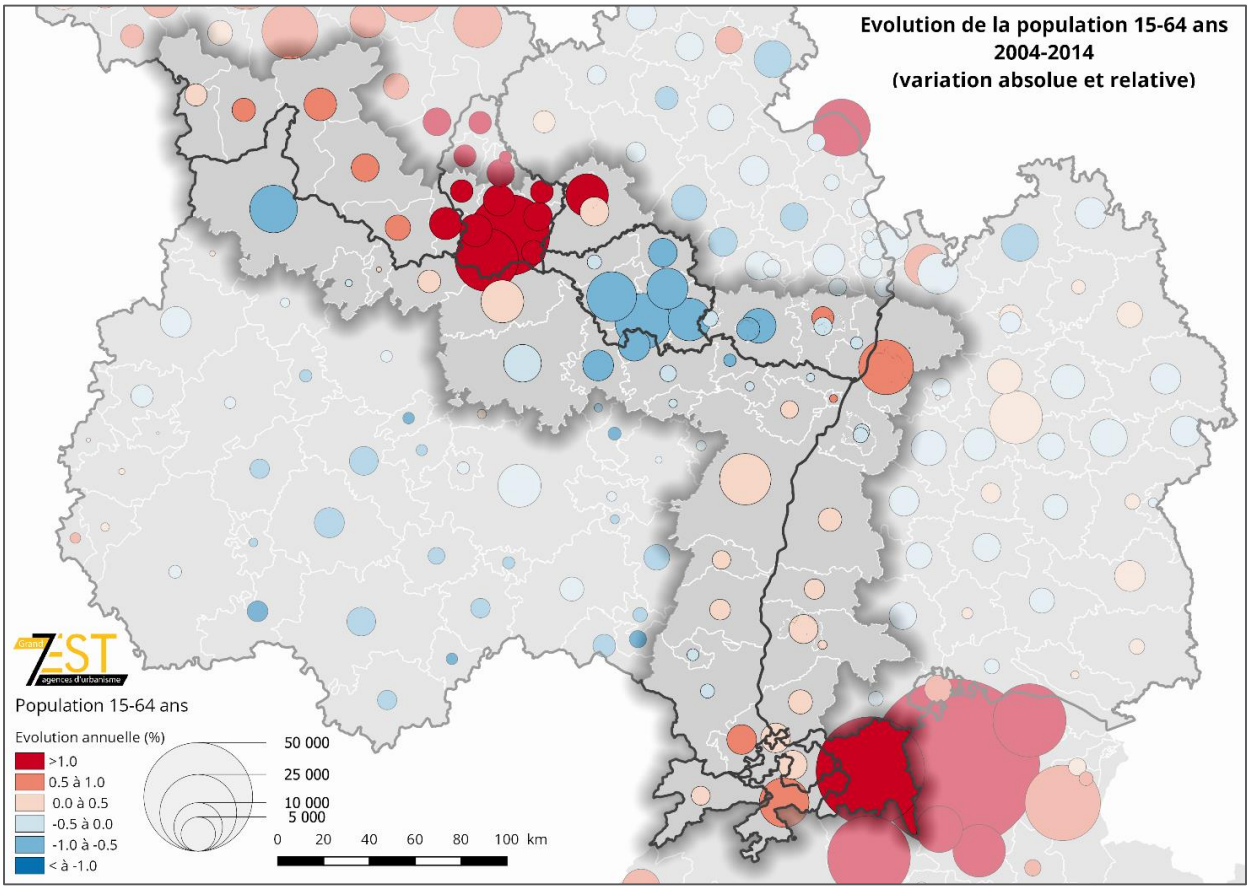
L'évolution démographique du Grand-Est recouvre de **grandes disparités à l'échelle des zones frontalières**. Sur la période 2004-2014, 3 types de zones frontalières peuvent être distinguées :

- **Des zones frontalières marquées par une croissance démographique des deux côtés de la frontière** : dans ces zones, qui regroupent le Nord lorrain, la Plaine d'Alsace et les environs de Karlsruhe, les territoires frontaliers du versant français connaissent une croissance démographique, sous l'effet de la proximité de grands pôles urbains métropolitains (Strasbourg, Bâle, Luxembourg).La croissance démographique de ces territoires (+120 000 habitants) contribue largement à celle de la région Grand Est (+94 000), grâce notamment à l'apport d'un solde migratoire positif (+21 000). Dans ces territoires, le poids du solde migratoire dans l'accroissement de la population augmente à mesure que le taux de frontaliers progresse : dans les territoires comptant au moins 15% de frontaliers, le solde migratoire représente 25% de l'accroissement. Dans les territoires comptant plus de 30% de frontaliers, cette part grimpe à près de 40% ;

- **Des zones frontalières marquées par une baisse démographique des deux côtés de la frontière** : ces zones correspondent aux territoires limitrophes de la Sarre et de la Rhénanie-Palatinat et dans lesquels le rayonnement métropolitain de Sarrebruck ne permet pas d'enrayer la baisse de la population (-12 000 habitants), liée à un solde migratoire déficitaire (-11 800 personnes) ;

- **Une zone frontalière, marquée par une rupture démographique** : il s'agit de la zone frontalière entre les Ardennes et la Wallonie, dans laquelle on observe une croissance démographique côté belge, alors que le versant français est marqué par une baisse de la population (-16 000 habitants), liée à un solde migratoire déficitaire (-14 000 personnes), le plus élevé de tous les systèmes urbains du Grand Est ;

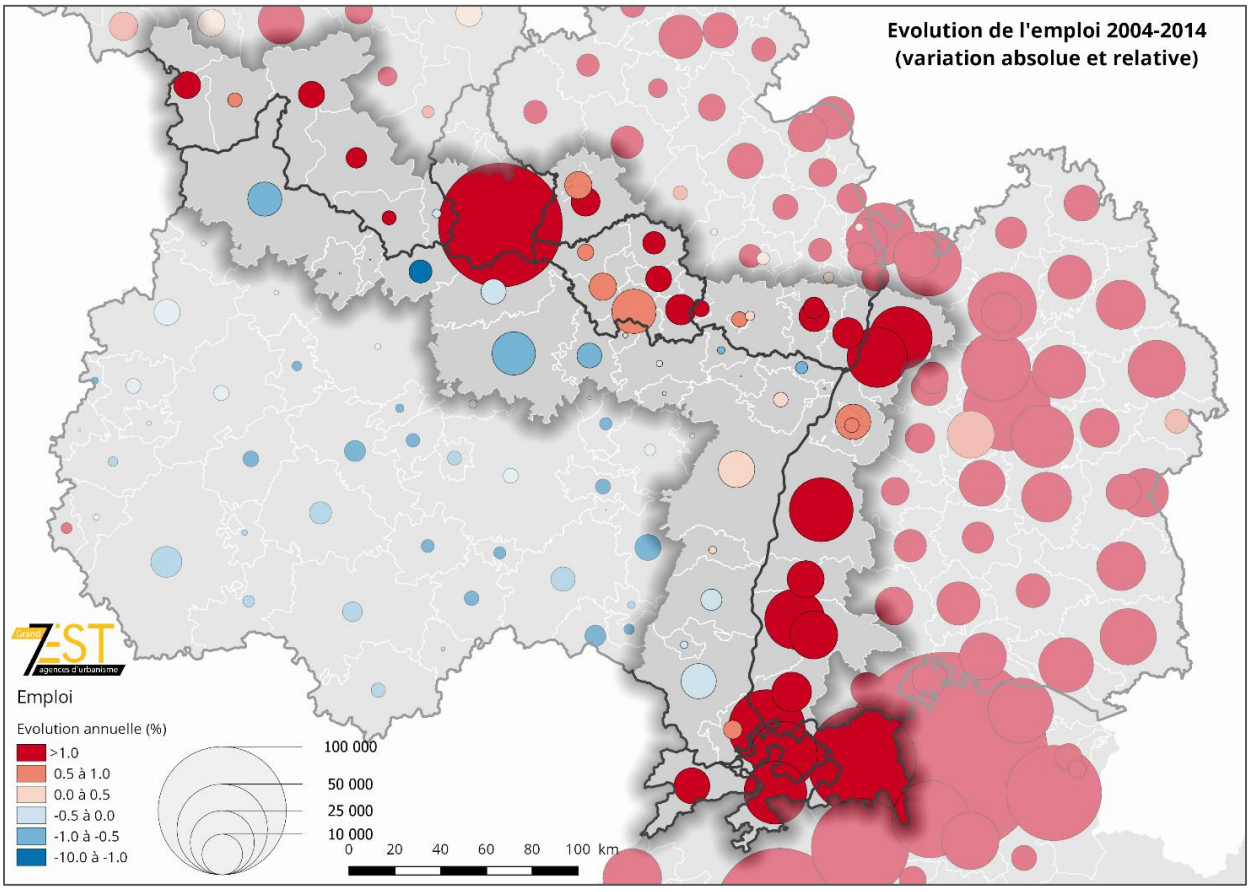
Population d'âge actif



Sources : INSEE (FR), STATBEL (BE), STATEC (LU), Offices statistiques de Sarre, Rhénanie-Palatinat, Bade-Wurtemberg (DE), Office Fédéral de la Statistique (CH)

Concernant la population âgée de 15 à 64 ans, l'évolution sur la période 2004-2014 offre les mêmes constats que l'évolution globale de la population : à nouveau, le Nord lorrain et une grande partie de l'Alsace se démarquent par une croissance de la population en âge de travailler, que l'on retrouve également de l'autre côté de la frontière, tandis que les territoires limitrophes de la Sarre et de la Rhénanie-Palatinat partagent le même constat, à savoir une baisse de leur population en âge de travailler. Enfin, on retrouve la même rupture sur la frontière belgo-ardennaise, à savoir une baisse de la population des 15-64 ans côté français, et une croissance de cette population côté belge.

Emploi



Sources : INSEE (FR), STATBEL (BE), STATEC (LU), Offices statistiques de Sarre, Rhénanie-Palatinat, Bade-Wurtemberg (DE), Office Fédéral de la Statistique (CH)

En matière d'emploi, à l'exception d'une grande partie du Bas-Rhin et de quelques situations très localisées, on observe **une situation de rupture entre des territoires frontaliers français qui perdent de l'emploi et des territoires situés de l'autre côté de la frontière qui connaissent, au contraire, une progression de l'emploi**, parfois très soutenue (+2,8% par an au Luxembourg, +2,2% par an à Bâle ou à Fribourg-en-Brisgau).
La métropolisation progressive de ces territoires (cf. 2ème partie du rapport) **n'induit donc pas, pour l'heure, de diffusion du développement économique au-delà de la frontière, bien au contraire.**

ANNEXE 3
Typologie territoriale frontalière : méthodologie

En s'appuyant sur 3 des 4 critères évoqués (évolution de la population, des 15-64 ans, et de l'emploi), il est dans un premier temps possible de déterminer, pour chaque territoire de la région Grand Est et des pays limitrophes, une première typologie territoriale laissant apparaître 7 cas de figure possibles :

- du cas n°1, supposant une hausse des 3 variables,
- au cas n°7, caractérisé par une baisse des 3 variables,
- en passant par 5 autres cas de figure induisant des évolutions contrastées.

A partir de cette première classification, on observe une grande diversité des dynamiques dans les territoires du Grand Est, puisque 6 des 7 cas de figure sont présents, dont 5 en zone frontalière, alors que dans les territoires voisins, seulement 4 cas de figure sont présents :

- **Le cas n°1** : hausse des 3 variables ;
- **Le cas n°2** : hausse de la population et des 15-64 ans, mais baisse de l'emploi, qui concerne uniquement l'arrondissement d'Arlon (Belgique), seul territoire étranger limitrophe du Grand Est à enregistrer un recul de l'emploi ;
- **Le cas n°4** : hausse de la population et de l'emploi, mais baisse des 15-64 ans, que l'on retrouve essentiellement dans une partie du Bade Wurtemberg et en Rhénanie-Palatinat, le long du Rhin ;
- **Le cas n°6** : baisse de la population et des 15-64 ans, mais hausse de l'emploi. Dans les territoires frontaliers du Grand Est, ce cas de figure ne concerne que les territoires allemands.

Afin de dessiner une « typologie territoriale frontalière », il convient de **croiser la situation socioéconomique des territoires frontaliers du Grand Est avec celle des territoires situés de l'autre côté de la frontière**, afin d'identifier des situations homogènes de part et d'autre de la frontière ou des situations plus contrastées, voire de décrochage d'un territoire par rapport à un autre.
Ce croisement est enfin **complété en intégrant l'intensité des flux frontaliers** : faible (moins de 15% de frontaliers), modérée (15 à 30% de frontaliers) ou élevée (plus de 30% de frontaliers).

In fine, en croisant 5 cas de figure de trajectoire socioéconomique côté français, 4 pour les territoires étrangers limitrophes et 3 critères d'intensité de flux de travailleurs frontaliers, **il pourrait potentiellement exister plus de 60 types de frontières différentes sur le Grand Est**.

En analysant finement les cas de figure effectivement présents et en regroupant les territoires frontaliers présentant des similitudes, on peut identifier 6 « typologies territoriales frontalières » en région Grand Est.

ANNEXE 4
Détail des prospectives à horizon 20 ans

La Wallonie devrait continuer à connaître une croissance démographique qui va se traduire par une augmentation de la population qui devrait atteindre 3,9 millions, soit plus que la Rhénanie-Palatinat. Mais il y aura peu d'actifs en plus, ce qui veut dire que le réservoir de main d'œuvre sera faible et que la Wallonie ne pourra plus subvenir au besoin de Luxembourg comme elle le fait actuellement.

La Sarre va continuer à connaitre une décroissance démographique globale.
La situation en Rhénanie Palatinat est assez similaire et le land ne pourra plus faire face à ses besoins.

Au milieu de tout cela, le Luxembourg fait figure de cas particulier puisqu'il devrait continuer à connaître un développement démographique et économique soutenu.
Le Luxembourg est le seul pays où il semble exister des projections en terme d'emplois et on observe que malgré les difficultés que prévoient ses voisins, le Luxembourg table sur une hausse plus rapide de son nombre d'emplois que de son nombre d'actifs. Ainsi, malgré son dynamisme démographique, le Luxembourg ne suffira pas à couvrir à lui seul les besoins de main d'œuvre du pays et il devra toujours avoir recours à plus de main-d'œuvre frontalière.

Une croissance démographique qui ne permettra plus de répondre aux besoins de main d'œuvre sur les secteurs situés à l'Est de la région :
Le Land du Bade-Wurtemberg va continuer de connaître une croissance démographique grâce à un excédent migratoire. Le Bade Wurtemberg, bénéficie en effet d'une forte attractivité résidentielle. Cependant, la pyramide des âges démographique aujourd'hui favorable à l'activité économique risque de ne plus l'être dans 20 ans. Aujourd'hui les classes d'âge les plus représentées sont celles des 45-60 ans alors que les moins de 20 ans sont beaucoup moins nombreux. Dans 20 ans, les actifs d'aujourd'hui seront à la retraite et il n'y a pas assez de jeunes pour les remplacer. A l'instar des 2 autres Lands allemands, le Bade Württemberg va donc voir sa population active diminuer.

La Suisse du Nord-Ouest devrait quant à elle connaître une croissance démographique comparable à la Wallonie.

ANNEXE 5
Détail des structures de coopérations en Grand-Est

Grande Région

La Grande Région est un groupement européen de coopération territoriale (GECT) regroupant des territoires allemands, belges, françaises et le Luxembourg. Il s'agit du premier GECT mis en place afin de devenir l'autorité de gestion unique pour un programme européen.
Le rôle de la Grande Région est de passer d'un espace de coopération à un espace de communauté de vie pour ses concitoyens et favoriser le « vivre ensemble ».
La Grande Région développe plusieurs projets qu'elle fait vivre au travers des 6 grandes thématiques de coopération déclinées au sein de groupes de travail :

- Mobilité et territoire
- Education et apprentissage tout au long de la vie
- Economie et compétitivité
- Tourisme et culture
- Société et citoyenneté
- Environnement et durabilité

Par ailleurs, la Grande Région est en train de définir sa stratégie de développement métropolitain via un schéma de développement territorial de la Grande Région (SDT-GR). L'élaboration de ce schéma poursuit les objectifs suivants :

- Assurer un développement intégratif et cohérent de l'ensemble de la Grande Région.
- Renforcer la cohésion économique, sociale et territoriale au service d'une croissance intelligente, durable et inclusive conformément à la stratégie Europe 2020.
- Contribuer au renforcement de la dimension métropolitaine, polycentrique et transfrontalière de la Grande Région.

Coopération transrégionale Champagne-Ardenne/Wallonie

Un protocole de collaboration entre le gouvernement Wallon et l'ex-région Champagne Ardenne a été signé en marge d'INTERREG. Cette coopération repose sur une collaboration d'intention sans ressources humaines ni moyens financiers dédiés.

Les thèmes de coopération des groupes de travaux transrégionaux reposent sur :

- Recherche, innovation, transfert de technologies
- Compétitivité des PME
- Patrimoine, ressources naturelles, gestion des risques
- Cohésion sociale, santé, formation et emploi

Région Métropolitaine Trinationale du Rhin Supérieur

La Région Métropolitaine Trinationale du Rhin Supérieur (RMT) englobe l'Alsace, la Suisse du Nord-Ouest, le Sud du Palatinat et une partie du Pays de Bade. Cet espace géographique compte quatre eurodistricts : Regio Pamina, Strasbourg-Ortenau, Trinational de Bâle et Fribourg / Centre et Sud Alsace. Ces Eurodistricts disposent d'un siège au comité politique de la Région Métropolitaine du Rhin Supérieur. Chaque année, c'est donc l'un des quatre Eurodistricts qui représente les trois autres dans les instances politiques de la Région Métropolitaine du Rhin Supérieur.

La Région Métropolitaine vise à développer le potentiel économique, social et environnemental du territoire du Rhin Supérieur et de le promouvoir au niveau européen. Le but n'est pas de créer une nouvelle structure administrative. Il s'agit avant tout d'assurer une meilleure coordination entre les acteurs traditionnels et de s'ouvrir à de nouveaux partenaires pour constituer des plateformes et des réseaux.

Adoptée en novembre 2010, la Stratégie « Agir et se développer ensemble » constitue une feuille de route pour atteindre les objectifs communs de la Région Métropolitaine et se fonde sur quatre piliers :

- Sciences
- Economie
- Société civile
- Politique

Regio TriRhena

L'association RegioTriRhena est une plate-forme d'économie mixte dont le principal objectif est le renforcement de la position et de l'identité de l'espace géographique en vue d'une meilleure compétitivité.

Elle a pris la résolution de concentrer ses activités sur :

- Une conférence thématique annuelle portant sur un enjeu économique ou culturel.
- Trois visites trinationales d'entreprises par an pour les membres de la RegioTriRhena et des associations Regio ainsi que pour d'autres personnes intéressées.

GECT Alzette-Belval

L'objectif du GECT est de faire d'Alzette Belval, une agglomération transfrontalière pour ses habitants et qui se donne un avenir commun pour s'inscrire dans des stratégies supérieures.

Ces actions sont conduites selon quatre orientations :

- S'assurer de l'émergence d'un territoire de soins transfrontalier.
- Construire des passerelles en matière de formation et d'éducation pour que les jeunes citoyens d'Alzette Belval s'approprient l'espace transfrontalier et s'ouvrent sur l'Europe.
- Poursuivre la mise en place d'actions pour une mobilité de proximité efficace et durable.
- Encourager les rencontres entre les habitants, construire l'identité commune.

Par ailleurs, le projet d'écocité « Alzette-Belval » prévoit la reconversion d'une ancienne friche sidérurgique en un pôle tertiaire majeur, véritable « ville nouvelle durable » au sud du Luxembourg.

Eurodistrict SaarMoselle

L'Eurodistrict SaarMoselle développe des projets pour encourager les échanges entre les habitants, les associations et les acteurs régionaux, mais aussi pour créer des synergies entre atouts mosellans et sarrois pour devenir à terme un territoire d'excellence de la coopération franco-allemande.

L'Eurodistrict SaarMoselle souhaite mener, au-delà de la mise en œuvre de projets, une réflexion plus globale et stratégique dans les domaines du développement territorial et urbain, des transports, du développement économique et du tourisme ou encore de l'apprentissage de la langue du voisin ainsi que de la santé. Pour cela, le GECT a instauré des conférences thématiques :

- Développement économique : soutien aux entreprises pour favoriser leur développement transfrontalier, sensibilisation auprès des jeunes pour favoriser leur ouverture vers le pays voisin, renforcement du bilinguisme, marketing territorial et économique.
- Développement territorial et urbain : mise en parallèle des documents d'urbanisme et de planification.
- Transports : amélioration des lignes de bus transfrontalières.
- Santé : coopération sanitaire transfrontalière.
- Tourisme : valorisation de l'existant, amélioration de l'accueil des touristes.

Eurodistrict PAMINA

L'Eurodistrict PAMINA a pour objet principal de faciliter et d'accroître la coopération transfrontalière en faveur d'un développement durable et équilibré du territoire afin de faciliter la vie quotidienne des habitants, quelle que soit la thématique concernée. Il entend par là être une plateforme de mutualisation des compétences, c'est-à-dire un facilitateur pour le développement d'une cohésion territoriale, sans vouloir se substituer aux autorités compétentes existantes. Il conseille les citoyens, les entreprises, les associations, les collectivités locales et territoriales sur toutes les questions liées à la coopération transfrontalières. Sa mission consiste à rassembler, synthétiser et diffuser les données susceptibles de favoriser l'information des citoyens et la coopération entre organismes publics ou privés. Ceci concerne notamment :

- L'information sur les conditions de vie et de travail dans le pays voisin et les réglementations s'appliquant en zone frontalière.
- L'information sur les procédures administratives et les compétences des acteurs publics ou privés.
- Une réponse directe aux questions des particuliers, des acteurs publics, des entreprises et une orientation vers des organismes spécialisés.

Eurodistrict Strasbourg-Ortenau

L'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau dispose d'un statut particulier qui en fait un territoire européen pilote pour favoriser les échanges transfrontaliers et développer des projets. Il a pour principaux objectifs d'éliminer les barrières administratives entre les parties française et allemande du territoire et de faciliter ainsi la vie quotidienne de ses habitants dans les domaines tels que le marché du travail, la formation professionnelle, l'économie, la culture, les transports, l'environnement.

Parmi les projets concrets envisagés dans le cadre de l'Eurodistrict figurent notamment :

- Faciliter et améliorer la vie quotidienne des citoyens en relevant des obstacles et en les contournant.
- Renforcer l'identification du citoyen avec le territoire commun.
- Expérimenter de nouvelles formes de coopération.
- Renforcer la dimension européenne de la région.
- Participer à l'intégration européenne en défendant des valeurs telles que l'égalité des chances, le développement durable, la solidarité, la tolérance, l'interculturalité…

Pour ce faire, la stratégie « à 360° » définie en 2015 a identifié une série de thématiques dont les quatre prioritaires sont : le développement économique, le bilinguisme, la mobilité et l'environnement.

Eurodistrict région Fribourg / Centre et sud Alsace

L'Eurodistrict répond à l'objectif de différents représentants des autorités communales et régionales de se réunir et de se projeter dans cette région transfrontalière. Cependant, cet Eurodistrict est assez peu actif.

Eurodistrict trinational de Bâle

L'aménagement du territoire, les transports, ainsi que les projets tournés vers les citoyens font partie de des principaux champs d'action thématiques de l'Eurodistrict. Il se base pour cela sur une stratégie de développement commune, qui vise à niveler les effets négatifs des frontières et à valoriser la diversité de la région. Il permet notamment de mener une réflexion conjointe sur l'aménagement.
L'Eurodistrict a pour objectifs de :

- Continuer à renforcer, au sein de l'Agglomération Trinationale de Bâle, un bassin de vie et un espace économique à dimension européenne.
- Promouvoir l'identification des personnes à ce territoire commun.
- Favoriser la participation démocratique des citoyens aux affaires transfrontalières.
- Améliorer et gérer plus efficacement la coopération transfrontalière.

Rhin supérieur

Le Réseau des Villes du Rhin Supérieur est une association informelle qui comprend actuellement les villes de Baden-Baden, Basel, Colmar, Freiburg, Karlsruhe, Lahr, Landau, Lörrach, Mulhouse, Offenburg et Strasbourg.

Le réseau définit plusieurs orientations stratégiques qui se déclinent en quatre grandes thématiques :

- Renforcer la capacité d'innovation par le soutien à la formation et à la recherche.
- Soutenir l'accessibilité globale et les nouvelles mobilités urbaines.
- Promouvoir un aménagement du territoire concerté et un développement urbain durable.
- Encourager la coopération culturelle et le développement touristique.

Tonicités

Les six villes du réseau Tonicités (Luxembourg, Esch/Alzette, Arlon, Metz, Thionville et Longwy) forment une alliance stratégique informelle. Le réseau a vocation à prendre des positions communes sur les aspects transfrontaliers relatifs aux dossiers nationaux des trois pays dans l'intérêt de favoriser le développement de la région frontalière.
Devant l'augmentation des flux de frontaliers vers le Luxembourg, le réseau Tonicités a décidé de se focaliser sur la thématique de la mobilité et a confié le pilotage de ce groupe à l'agence d'urbanisme Lorraine Nord (AGAPE).

Pour peser davantage mais surtout pour marquer sa « volonté de travailler sur des sujets aussi importants que la mobilité transfrontalière », le réseau réfléchit à se constituer en association.

Quattropole

Le réseau de villes QuattroPole (Luxembourg, Metz, Sarrebruck et Trèves) est devenu aujourd'hui un acteur incontournable dans la Grande Région. La coopération dans le cadre de cette structure associative a pour objectif l'élaboration de stratégies politiques communes et la pérennisation des échanges entre les administrations des quatre villes. Elle doit aider à gommer les effets séparateurs des frontières pour les habitants et leur faire prendre conscience de leurs intérêts communs.
Le document d'orientation du réseau dénommé « Vision d'avenir » repose sur 35 projets pour approfondir la coopération entre les quatre villes en matière de mobilité, d'économie, d'éducation/formation, mais aussi dans des domaines plus proches du citoyen tels que la culture, le tourisme, la politique sociale et l'environnement. Parmi tous ces projets, certains retiendront davantage l'attention comme le projet de raccordement aux réseaux ferrés à grande vitesse, ou encore l'internationalisation des universités ou la coopération dans le domaine de la gestion de l'énergie.

Iba-Basel

L'Iba-Basel rassemble des projets architecturaux et d'urbanisme se trouvant dans des collectivités proches de l'agglomération trinationale de Bâle. Il ne s'agit pas d'une structure de coopération et n'a donc pas de réelle dimension géographique. Iba-Basel correspond à la valorisation d'initiatives ayant des interactions dans les 3 pays : Allemagne, la France et la Suisse.

ANNEXE 6
L'immobilier de bureau

Luxembourg : environ 3 800 000 m² de bureaux

Le stock total d'immeubles de bureaux au Luxembourg s'élève désormais à 3 834 000 de m². Fait notable, le stock au Kirchberg dépasse désormais le million de mètres carrés construits. Et ce n'est pas fini au vu de l'importance des constructions.
Le marché des bureaux à Luxembourg en 2017 dépasse 200 000 m² pour la troisième année consécutive. La disponibilité est de 4,8%. Le volume vacant est estimé à 212 000 m². Le volume d'investissement a atteint son plus haut de la décennie à €1.2 milliards, soit une hausse de 16% en base annuelle.

Cloche d'Or - Quartier de Gasperich au sud de la ville de Luxembourg :

D'ici 2025, le quartier de Gasperich pourrait accueillir 6 000 résidents et 25 000 devraient y travailler. Dès le départ, Luxembourg a émis la volonté de faire du ban de Gasperich un quartier mixte et non pas monofonctionnel, composé à la fois de résidences, de bureaux et de commerces.
Il y aura donc 330 000m² de bureaux et 120 000m² de commerces, mais le parc résidentiel pourrait s'étendre sur plus de 150 000m², soit l'équivalent de 1 500 à 2 000 logements.
Un centre commercial de 75 000 m² où se situera l'hypermarché Auchan 2 (130 enseignes et près de 20 restaurants) va voir le jour, sans oublier le siège des sociétés Deloitte, PwC et Alter Domus et un parc paysager de 20 ha...

Le quartier de la Cloche d'or va abriter le plus grand centre commercial du Luxembourg. Les promoteurs visent 10 millions de visiteurs annuels. La zone de chalandise, dans un rayon de 45 minutes autour de la Cloche d'Or, pourrait comprendre ¼ de clients français. Reste la question du trafic automobile...

Belval

Belval permettra à l'avenir de loger environ 7 000 personnes, toutes générations confondues. Belval accueillera, en outre, près de 20 000 employés, chercheurs et étudiants.
Depuis le début de la commercialisation en 2003, Agora a commercialisé 70% de la totalité de la surface constructible totale de 1,35 millions de m². Parmi ces surfaces 602 000 m² sont dévolus aux projets de l'Etat, comme par exemple la Cité de Sciences. 370 000 m² ont été vendus aux investisseurs et promoteurs privés, soit la moitié de toutes les surfaces constructibles réservées au secteur privé. Avec 210 000 m² d'espaces de bureaux déjà livrés, Belval se situe désormais à la 5ème place des principaux sites tertiaires du Grand-Duché, derrière Kirchberg, le centre-ville, le quartier de la gare, la Cloche d'Or, exæquo avec le quartier de l'aéroport.

Le site de Belval jouxte l'OIN Alzette/Belval côté français où doit être construite la ville de demain pour accueillir de l'ordre de 20 000 habitants supplémentaires en construisant ou réhabilitant 8600 logements et contribuer par cette action au développement économique local et à (re)faire du nord lorrain un moteur de développement.

Luxembourg peut bénéficier du BREXIT car le loyer prime se situe à 45 €/m²/mois HTVA, soit à des niveaux inférieurs que d'autres capitales européennes rivales (58€/m²/mois pour Paris ou encore 52€/m²/mois pour Dublin où la ville a un niveau de stock comparable). Les villes de Frankfurt et Amsterdam sont également en lice.
Le Grand-Duché de Luxembourg offre actuellement 212 000 m² de bureaux disponibles, soit une capacité d'accueil immédiate de plus de 15 000 employés. De plus, selon InterNations, le plus grand réseau au monde pour les personnes vivant et travaillant à l'étranger, le Luxembourg se place en 5ème position dans le classement des meilleures villes pour expatriés et qu'aucune de ces 4 autres villes ne se trouve dans le TOP 10.

Canton de Bâle-Ville : environ 2 185 000 m² de bureaux

Depuis bientôt cinq ans, le marché suisse de l'immobilier de bureau est caractérisé par un volume de commercialisation tout au plus en stagnation et des difficultés à absorber les locaux nouvellement construits et qui se libèrent.
D'après les estimations de JLL, leader international en immobilier d'entreprise, en 2015, parmi les six grandes régions économiques de Suisse, la région de Zurich affiche le taux d'emplois de bureau le plus élevé (secteur des services et de l'industrie confondus), soit 61,8 %, tandis que les régions de Bâle et de Zoug enregistrent les taux les plus faibles (env. 54 %).
Actuellement, les taux d'inoccupation dans le segment des grandes surfaces de bureau sont relativement faibles dans la plupart des sous-marchés bâlois. L'achèvement de certains projets de construction de bureaux, à des fi ns de location ou d'usage propre, devrait progressivement atténuer la pénurie d'offre au cours des prochaines années.
L'offre de bureaux disponibles dans le canton de Bâle-Ville a reculé au cours des douze derniers mois pour passer de plus de 60 000 m² à environ 52 000 m², soit 2,3 % du parc.

Karlsruhe : 2 900 000 m²

Karlsruhe est après Stuttgart la deuxième ville de Bade- Württemberg avec une population de 300.000 habitants qui devrait continuer de croître dans les années à venir
La ville est attractive, notamment pour des jeunes en raison de sa fonction scientifique, tertiaire et administrative. La présence de l'université (40.000 étudiants), ainsi que l'équipement de recherche mondialement connu, le KIT (Karlsruher Institut für Technologie) renforcent cette attractivité. La proximité d'équipements scientifiques et de recherche est ainsi propice à l'installation de bureaux d'ingénieurs et d'équipements de services.
Au total, les surfaces commerciales des bureaux sont de 2,9 Millions de m². La vacance est autour de 3,5 %.
La demande est plutôt caractérisée par une demande des plus petites surfaces. Le tarif de location le plus élevé est environ 13,5 Euros / m², le tarif de location le plus bas est à 6 Euros / m².
L'offre globale des surfaces de bureau est rare, le marché est plutôt tendu.
Des projets nouveaux sont actuellement au niveau de la planification. Parmi ces projets compte aussi le secteur sud de la gare, le «südliches Bahnhofsareal»
Le marché de bureaux redémarre, après quelques années d'hésitation sur des nouveaux projets.

Freiburg : 1 350 000 m²

Freibourg fait figure de pôle économique du sud du Bade Württemberg. Avec ses 220.000 habitants, c'est une ville attractive qui poursuit sa croissance.
Les surfaces commerciales des bureaux sont de 1,35 Millions de m². La vacance est autour de
Le marché de bureau est plutôt d'une taille restreinte à Fribourg. Le marché des bureaux ne suit pas la croissance du nombre d'employés ces dernières années. En conséquence, le taux de vacance est très bas, 4,7 %, et la demande est plus importante que l'offre. Ceci a un impact sur les tarifs de locations des surfaces de bureaux, notamment celles qui ont été réalisé récemment. Avec 15 Euros /m² Freiburg est nettement au-dessus de la moyenne des centres supérieures en terme de tarifs de location.
Des nouvelles surfaces de bureaux se réaliseront, notamment dans le secteur de la gare de marchandises nord (« nördlicher Güterbahnhof »), quartier mixte mêlant bureaux, commerces et appartements. Globalement le marché devrait continuer à se développer de manière positive.

ANNEXE 7
La santé

Allemagne

La France et l'Allemagne se sont engagées dans des accords binationaux pour donner un cadre réglementaire à la coopération médicale transfrontalière. Ainsi sont nés deux textes sur lesquels repose la coopération franco-allemande en matière sanitaire : l'accord-cadre sur la coopération sanitaire transfrontalière du 22 juillet 2005, complété par un arrangement administratif qui en fixe les modalités d'application. Ce texte couvre tous les domaines de la coopération sanitaire transfrontalière, y compris les services d'urgence. Il concerne plus de 20 millions d'habitants et englobe l'Alsace, la Lorraine, le Bade-Wurtemberg, la Rhénanie-Palatinat et la Sarre.

Les objectifs de l'accord-cadre sont :

- de faciliter l'accès aux soins transfrontaliers aux habitants des régions frontalières franco-allemandes
- de garantir des soins d'urgence efficaces, en permettant le recours aux services d'aide médicale urgente les plus proches, sans se préoccuper des frontières nationales
- d'optimiser la planification sanitaire en région frontalière en favorisant la mutualisation de l'offre de soin
- d'encourager l'échange de connaissances et de bonnes pratiques entre professionnels de santé.

Eurodistrict Strasbourg – Ortenau

Après plus d'un an de recherches, l'Eurodistrict, le Centre Européen de la Consommation et le Groupe de Travail « Santé » de l'Eurodistrict livrent une étude qui dresse un état des lieux exhaustif de l'offre de soins, des possibilités de mutualisation d'équipements lourds à l'échelle transfrontalière de l'Eurodistrict, et de nombreuses pistes de coopérations. L'étude ZOAST pour « Zone Organisée d'Accès aux Soins Transfrontaliers » suggère également une série de réalisations concrètes à mettre en œuvre prochainement.
Le Groupe de Travail est quant à lui chargé de développer des projets de conventions et de coopérations dans quatre domaines identifiés comme prioritaires : l'imagerie médicale, la chirurgie ambulatoire ainsi que les domaines de l'urgence et de la cancérologie. En matière de cancérologie, les possibilités de développer des complémentarités en termes d'équipements et de savoir-faire sont nombreuses. L'offre de soins strasbourgeoise, haut de gamme et spécialisée en radiothérapie, et l'excellent système de suivi dont bénéficie l'Ortenau, pourraient se compléter efficacement. Le Conseil de l'Eurodistrict a donc décidé de mettre en œuvre ce projet en premier.[29] Des axes de coopérations potentiels ont été identifiés afin de surmonter les obstacles à l'accès aux soins pour les patients issus de l'autre rive du Rhin.

Spécialisés dans le traitement de patients atteints de cancer, le Centre d'oncologie de l'Ortenau Klinikum (OZO) et le Centre Paul Strauss de Strasbourg veulent à l'avenir coopérer davantage afin d'optimiser leurs traitements contre le cancer et les soins aux patients. Un accord de coopération entre les deux centres a été signé lors d'une réunion du Conseil de l'Eurodistrict du 6 novembre 2014 à Strasbourg.

[29] http://www.eurodistrict.eu/fr/projets/%C3%A9tude-sant%C3%A9-2013

Panel de soins pour lesquels une coopération serait envisageable :

- Dans le domaine de l'imagerie médicale
- Gynécologie-obstétrique
- Hépato-gastro-entérologie
- Ophtalmologie

Dans le domaine de l'urgence :

- Coopération dans le domaine de la chirurgie de la main
- Coopération dans le domaine de la neurologie / neurochirurgie
    - Prise en charge de patients français victimes d'AIT par des médecins libéraux francophones de Kehl
- Coopération dans le domaine de la réadaptation / renutrition
- Coopérations dans le domaine des services de maternité

Eurodistrict SaarMoselle

Lors de l'Assemblée du GECT Eurodistrict SaarMoselle qui s'est réunie le 18 mars 2015, les élus des différentes entités communales et intercommunales de l'Eurodistrict ont adopté à l'unanimité la résolution relative à la mise en place d'une ZOAST, c'est à dire d'un **territoire de santé transfrontalier entre la Sarre et la Moselle**.

Cette démarche a pour finalité d'améliorer l'accès aux soins de proximité des patients qui résident dans l'espace frontalier de l'Eurodistrict, de mutualiser l'offre de soins des deux versants frontaliers, de réduire les coûts sociaux et d'apporter une réponse constructive aux problèmes de démographie médicale.[30]

TRISAN - Centre de compétences trinational pour vos projets de santé

TRISAN est un centre de compétences pour optimiser la coopération transfrontalière et encourager les projets de coopération dans le champ de la santé dans le Rhin supérieur. L'objectif du centre de compétences est de structurer et développer la coopération en matière de santé dans le Rhin supérieur par la mise en réseau des acteurs, l'accompagnement à la structuration des idées de projet et par une production et diffusion des connaissances transfrontalières en fonction des projets.

Quelques projets transfrontaliers existants en matière de santé :

- Coopération transfrontalière – SHG-Kliniken Völklingen
- Coopération en radiologie entre l'hôpital Sankt Joseph à Prüm (Allemagne) et la Clinique Sankt Joseph à Vith (Belgique)
- Trauma-Netzwerk[31] : l'initiative TraumaNetzwerk DGU® compte actuellement 649 cliniques d'Allemagne, d'Autriche, de Suisse, des Pays-Bas, de Belgique et du Luxembourg. Les cliniques ont fusionné à l'échelle régionale et transfrontalière en 54 réseaux de traumatologie certifiés.[32]

[30] http://www.saarmoselle.org/lgde-page1670-cooperation-sanitaire-en-saarmoselle.html
[31] https://www.trisan.org/fr/systemes-de-sante/liens-utiles/
[32] http://www.traumanetzwerk-dgu.de/de/startseite_tnw.html

Belgique

Les zones frontalières franco-belges de la région Grand Est présentent de part et d'autre de la frontière une grande similitude démographique, économique et surtout culturelle, avec notamment une langue commune. De plus, la frontière ne correspond à aucun obstacle géographique naturel. La coopération entre les deux versants frontaliers est particulièrement utile pour les populations des communes frontalières essentiellement rurales.

Tout au long de la frontière franco-belge, des zones organisées d'accès aux soins transfrontaliers (ZOAST) ont été développées pour mettre en œuvre des dispositifs de simplifications administrative et financière en matière d'accès aux soins à l'étranger.
Les conventions ZOAST définissent le territoire frontalier dans lequel les résidents assurés sociaux ont la possibilité de se rendre dans l'établissement hospitalier situé de l'autre côté de la frontière faisant partie de la convention et d'y recevoir des soins hospitaliers et/ou ambulatoires sans autorisation médicale préalable de leur caisse d'assurance maladie. Sur la région Grand Est, deux ZOAST ont été créées en 2008 : la ZOAST « Ardennes » et la ZOAST « LorLux ».

ANNEXE 8
Les liens universitaires

La coopération scientifique entre l'Allemagne et la France est particulièrement active et le Grand Est y est pour beaucoup.
L'université franco-allemande qui promeut les cursus binationaux est particulièrement bien représentée dans le Grand Est. On recense 55 cursus, bi ou trinationaux dans la région soit plus de 30% des cursus entre la France et l'Allemagne.

Le Campus européen - Eucor

Eucor – Le Campus européen est un groupement trinational de cinq universités du Rhin supérieur, dans la région frontalière entre l'Allemagne, la France et la Suisse. Ses membres appartiennent à l'Université de Bâle, de Freiburg, de de Haute-Alsace, de de Strasbourg et l'Institut de technologie de Karlsruhe (KIT). En décembre 2015, les cinq universités membres ont signé les documents fondateurs d'un Groupement européen de coopération territoriale (GECT) afin de renforcer la recherche et l'enseignement transfrontaliers en les dotant d'une personnalité juridique propre. Dans le domaine de la recherche, Eucor – Le Campus européen a défini quatre priorités thématiques : les sciences et technologies quantiques, la médecine de précision, le développement durable et les humanités.
La démarche devrait logiquement améliorer les échanges entre chercheurs et limiter les obstacles administratifs inhérents à la coopération transfrontalière universitaire
Les universités membres mettront près d'un million d'euros à la disposition de projets innovants dans les domaines de la recherche et de l'enseignement d'ici 2020. Elles bénéficient également du soutien financier du programme INTERREG-VA-Rhin supérieur pour trois ans. [33]

L'Université de la Grande Région

L'Université de la Grande Région est un réseau qui regroupe six universités (Universités de Kaiserslautern, de Liège, de Lorraine, du Luxembourg, de Sarre et de Trèves) implantées sur l'espace frontalier de la Grande Région (Allemagne – Rhénanie-Palatinat et Sarre ; Belgique – Wallonie, Communautés française et germanophone de Belgique ; France – Région Grand-Est (Lorraine) ; Grand-Duché du Luxembourg).
Le Groupement UniGR s'est constitué en association de droit luxembourgeois en novembre 2015. Les membres de l'association sont les six universités fondatrices.[34]

L'UniGR s'est fixé pour objectif de faire figure de « modèle en Europe et à l'échelle internationale en participant activement à la mise en place d'un espace commun d'enseignement supérieur et de recherche dans l'espace politique Grande Région ».
Il œuvre pour la formation et la recherche « sans frontières », en améliorant et facilitant les conditions de la mobilité des étudiants, doctorants, enseignants et chercheurs des universités partenaires, en soutenant les collaborations transfrontalières grâce au réseau et à l'expertise développés et en

[33] http://www.eucor-uni.org/fr/eucor-le-campus-europeen
[34] http://www.uni-gr.eu/fr/organisation-statuts

appuyant la visibilité des initiatives transfrontalières dans les établissements. Le groupement favorise également le multilinguisme dans la région transfrontalière et prépare les étudiants et doctorants au marché du travail de la Grande Région.[35]

Le projet « Université de la Grande Région » était subventionné par l'Union européenne dans le cadre du programme Interreg IV A Grande Région. Ce projet s'est terminé au printemps 2013. Outre le co-financement de l'Union européenne, il bénéficiait du soutien des six universités partenaires ainsi que le Land de Sarre, la Wallonie, la région Lorraine et le Land de Rhénanie-Palatinat. Depuis la fin de la phase projet, l'Université de la Grande Région continue de bénéficier du soutien du Land de Sarre, de la Lorraine (Région Grand-Est) et du Grand-Duché du Luxembourg.

[35] http://www.uni-gr.eu/fr/objectifs

ANNEXE 9
Les projets d'infrastructures

Parmi les projets identifiés par le groupe de travail « politique régionale des transports » on note principalement :

- L'amélioration des relations ferroviaires
    - Entre Bâle et Saint Louis (extension de la ligne 3 du tramway de Bâle sur 2,8 km et raccordement ferroviaire de l'Euroairport)
    - Entre Worth et Strasbourg (amélioration des services avec correspondance à Lauterbourg pour bénéficier du tram Worth Karlsruhe)
    - Entre Freiburg et Mulhouse (amélioration des services, horaires, fréquence, capacité sur la ligne Mulheim Mulhouse réouverte à la circulation voyageurs en 2012.
    - Entre Offenburg et Strasbourg (amélioration du service)
    - Entre Karlsruhe et Nord Alsace (étude d'un nouveau service voyageurs)
    - Entre Colmar et Freiburg (étude d'un liaison TC entre Breisach et Colmar par autocar pour accéder rapidement à la ligne ferroviaire Breisach- Freiburg)
    - Entre les ports de Kehl et de Strasbourg (navette ferroviaire performante pour améliorer l'offre de service portuaire multimodale).
- La création de liaisons cyclables transfrontalières
- Le covoiturage entre le Pays de Mulhouse et les régions frontalières voisines
- L'amélioration des relations entre les plateformes portuaires du Rhin
    - La création d'une structure de guichet unique logistique entre les 9 ports
    - Le développement d'outils PAS frontière pour les trains de fret transfrontaliers

Les chambres de commerce du Rhin Supérieur ont identifié 12 priorités d'infrastructure de transport de la région métropolitaine trinationale du Rhin Supérieur dont principalement :

- L'aménagement de l'A35 en plaine d'Alsace et les connexions avec les réseaux allemand et suisse (dont liaison direct avec Karlsruhe et Bâle et le contournement ouest de Strasbourg)
- La mise à 2X3 voies de l'A5 en Allemagne et le raccordement direct à Baden-Airpark

Grand Est
ALSACE CHAMPAGNE-ARDENNE LORRAINE

Grand EST agences d'urbanisme	Pour le réseau des Agences d'Urbanisme du Grand Est	agape LORRAINE NORD agence d'urbanisme et de développement durable	AGURAM Agence d'Urbanisme d'Agglomérations de Moselle	ADEUS L'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise