

# GRAND EST L'EUROPE ENTRE VOISINS

Pascale Braun



CORRESPONDANCES LORRAINES

# GRAND EST L'EUROPE ENTRE VOISINS

**Pascale Braun**

# SOMMAIRE

## Emploi Formation

12 / 17

**Au pays des navetteurs**

18 / 23

**Formation transfrontalière :  
des débuts laborieux**

24 / 27

**Partenariats public-privé  
pour l'emploi frontalier**

28 / 29

**Les frontaliers ont leurs maisons**

30 / 35

**Trilingues dans trente ans**

## Environnement

38 / 43

**Une faune sans frontière**

44 / 47

**Interreg, artisan  
de la construction durable**

48 / 49

**Trois leçons d'indépendance**

50 / 55

**L'eau, source d'entente**

## Urbanisme

58 / 63

**Deux-Rives : quand Strasbourg  
rejoint le Rhin**

64 / 69

**En vis-à-vis, trois villes construisent 3land**

70 / 75

**Alzette-Belval : pousser sans se déraciner**

76 / 81

**SaarMoselle :  
une harmonie à reconstruire**

## Numérique

84 / 87

**Capter le réseau aux frontières**

88 / 89

**Les universités connectent  
les gisements de matière grise**

90 / 95

**Le troisième âge, berceau  
d'une coopération numérique**

96 / 101

**Start-up et tiers-lieux surfent  
sur les frontières**

## Mobilité

104 / 109

**Luxembourg : contrer la saturation**

110 / 115

**Rhin supérieur :  
deux vallées à rapprocher**

116 / 121

**Un cœur à irriguer**

122

**Partenaires**

124

**Soutiens**

125

**Remerciements**

126

**Crédits photo**

127

**Les auteurs**

ISBN 978-2-9552647-1-3

Conception-réalisation / graphisme : Studio Hussenot

Impression : Digit'Offset – Marly

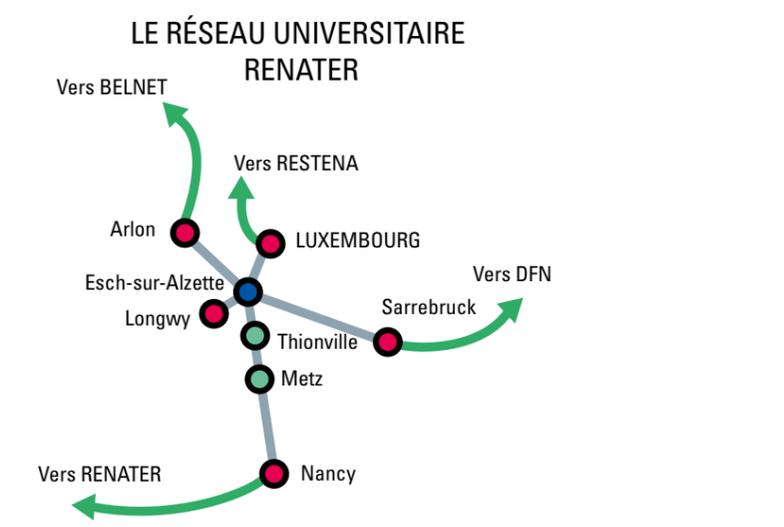
Éditions Correspondances lorraines.

Dépôt légal septembre 2016.

Révision : Séverine Osché, Christine Berkovicus, Pierre Christophe.



Frontalier de quatre pays et mitoyen de trois *länder* allemands, le Grand Est occupe sur le plan national une position unique en matière de coopération transfrontalière. Ce voisinage est une chance : l'emploi, les entraides environnementales, les grands projets urbains et les réseaux numériques se concentrent aux frontières.



# AVANT-PROPOS

On ne choisit pas ses voisins. Qu'on les apprécie ou qu'on les jalouse, qu'ils se montrent charmants ou qu'ils nous exaspèrent, ils sont présents et vivent à nos côtés.

Depuis janvier 2015, le Grand Est doit composer avec quatre états mitoyens : la Belgique, le Luxembourg, l'Allemagne et la Suisse. Aux frontières, les voisins se connaissent déjà bien. Avant même les accords de libre circulation signés en 1985 dans le village luxembourgeois de Schengen, les frontaliers franchissaient les postes de douane pour faire leurs courses, trouver du travail, aller à la piscine ou rendre visite à leur famille. Dix ans plus tard, l'entrée en vigueur de ces accords a mis fin aux contrôles, simplifiant le quotidien de milliers de citoyens.

Au cours des deux décennies suivantes, les relations entre voisins se sont renforcées, mais aussi compliquées. Dans les régions ouvrières et rurales de la Grande Région et du Rhin supérieur, les mutations industrielles se sont répercutées de manière différente. De nouvelles frontières ont remplacé celles que Schengen se proposait d'estomper. Le chômage n'a cessé de croître dans l'Est de la France. Côté allemand, La Sarre, la Rhénanie-Palatinat et le Bade-Wurtemberg ont pris conscience du risque de déclin démographique. Juxtant une Lorraine appauvrie et une Alsace moins prospère, Luxembourg et Bâle apparaissent comme des îlots d'opulence. Aucune autre frontière française, voire européenne, ne connaît de telles disparités.

Les déséquilibres ne favorisent guère l'harmonie, mais exacerbent les besoins d'échanges. Les collectivités et institutions ont elles aussi traversé les frontières. Elles ont appris à exprimer leurs besoins respectifs, à échanger leurs compétences et à envisager des développements communs. A l'échelle du Grand Est, la coopération transfrontalière peut se prévaloir d'une richesse et d'une diversité sans équivalent en France.

Ces voisinages ne sont pas pour autant idylliques. La Petite Europe qui sinue au long des 800 kilomètres de frontières concentre à bien des égards les maux de la grande. Absence de langue commune, disparité fiscale et dumping social, transpositions administratives laborieuses y affectent plus qu'ailleurs les échanges au quotidien. Les frontaliers ne disposent ni de représentants institutionnels ou politiques, ni de porte-parole. Parmi les cinq états membres de cette petite Europe, le souci de préserver les prérogatives nationales prime souvent sur l'intérêt collectif transfrontalier. Dans l'air du temps flotte la chape du chacun chez soi.

La coopération transfrontalière n'a pourtant pas reculé. Mieux, elle progresse. L'Europe ne se vit pas de la même manière entre Metz et Luxembourg qu'entre Turin et Varsovie. Entre voisins, on partage plus qu'ailleurs la géographie et l'histoire. Peu nombreux, mais pugnaces, des élus, fonctionnaires, entrepreneurs et associations s'emploient à atténuer les frontières pour élargir l'espace commun. À l'heure où l'Europe se fragmente et déçoit, ces artisans du partage œuvrent patiemment au rapprochement transfrontalier. En dépit des embûches et des vents contraires, ils ne l'ont jamais regretté.

**Pascale Braun  
Christian Robischon**

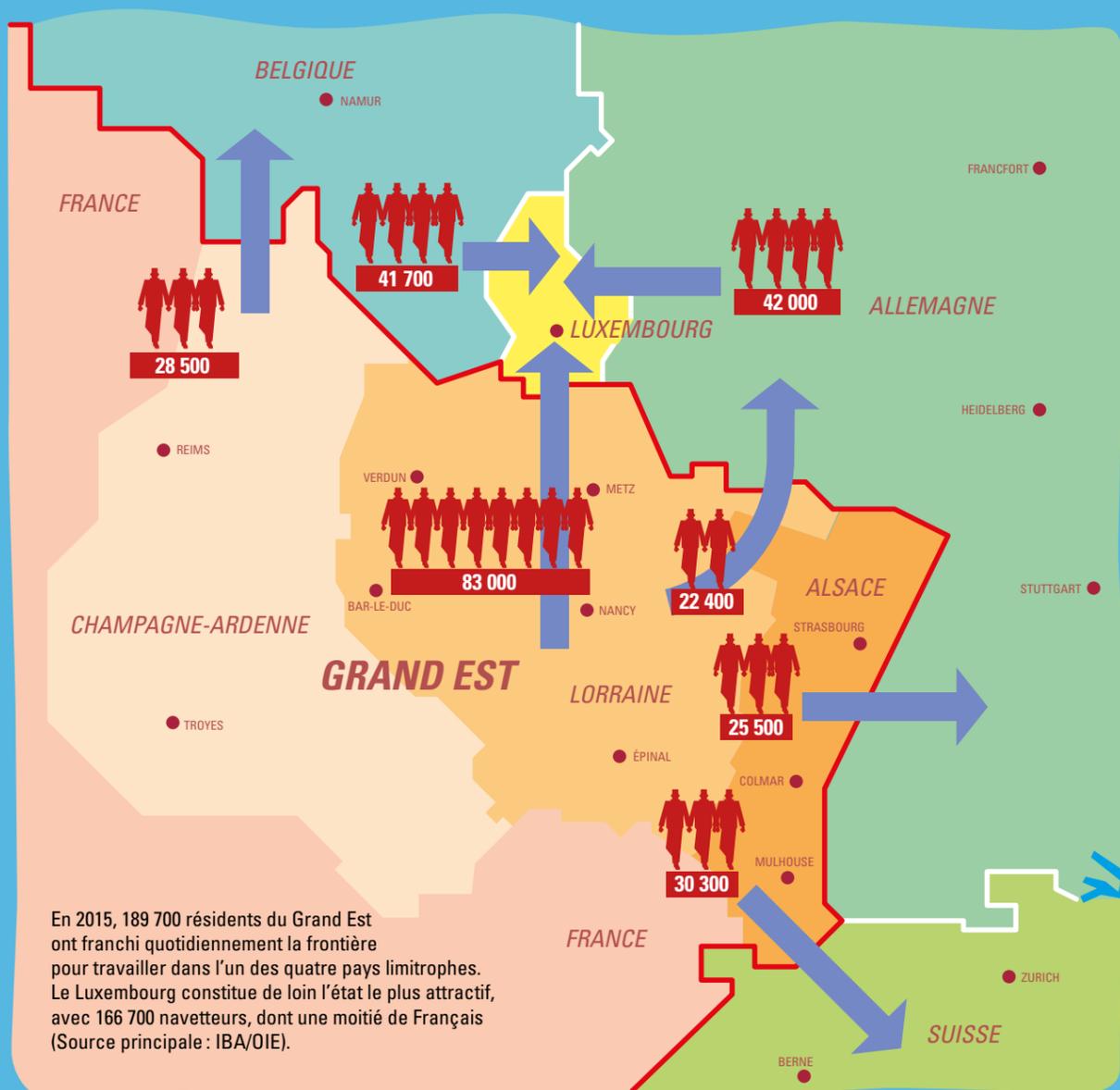
# Emploi Formation

Entre un Grand Est miné par le chômage et des régions voisines en quête permanente de main-d'œuvre, les déséquilibres se creusent. Les freins psychologiques et linguistiques perdurent, la formation transfrontalière n'en est qu'à ses débuts et la grande majorité des frontaliers n'ont pu compter que sur eux-mêmes pour trouver leur emploi.

Les stratégies territoriales, régionales et bilatérales s'esquissent pour répondre aux besoins du marché du travail. L'utopie prometteuse d'un trilinguisme français-allemand-anglais généralisé élargirait les compétences tout en rapprochant les citoyens du Grand Est de leurs voisins.



# Au pays des navetteurs



**Avec près de 200 000 navetteurs quotidiens, le Grand Est présente la plus forte densité européenne de travailleurs frontaliers. En l'espace de deux générations, le contraste entre chômage et manque de main-d'œuvre a redessiné les frontières nationales que l'accord de Schengen devait effacer. Les vases communiquent tant bien que mal entre territoires minés par le chômage et îlots de prospérité excentrés.**

L'époque paraît bien lointaine où Longwy semblait plus attractive que Bettembourg, où le bassin houiller de l'Est mosellan et la Sarre partageaient un même plein-emploi industriel et où la Suisse constituait un vivier de petits boulots d'appoint pour une Alsace prospère. Le déclin sidérurgique, la fin de l'exploitation charbonnière et des stratégies économiques différentes ont rebattu les cartes. En l'espace de deux générations, l'attractivité s'est déplacée aux frontières, engendrant des déséquilibres criants, mais aussi des opportunités nouvelles. « Le marché du travail transfrontalier comporte deux ressorts : le dynamisme économique des membres et des cadres institutionnels différents. Il trouve un sens grâce à ces forts contrastes, et c'est tant mieux : ces différences sont bénéfiques tant qu'elles permettent à des populations de se maintenir dans leur région d'origine et à condition que nous trouvions des solutions collectives pour éviter les abus », estime Rachid Belkacem, enseignant-chercheur en économie à l'université de Lorraine.

Le Grand-Duché du Luxembourg, qu'un président de la République français qualifiait naguère de sous-préfecture, s'est mué en moteur économique sans équivalent en Europe. Au 1<sup>er</sup> janvier 2016, le petit état comptait 576 249 habitants, dont 46,7% d'étrangers. Sa croissance cumulée de 13,2% entre 2013 et 2015 doit beaucoup aux 166 768 travailleurs frontaliers, dont une moitié de Lorrains, un quart d'Allemands et un quart de Belges. Ce flux n'a cessé d'augmenter au cours des 15 dernières années et la crise économique de 2008 l'a à peine ralenti.



La tradition du travail frontalier s'est estompée entre l'Alsace et le Bade-Wurtemberg, mais un boulevard s'ouvre aux jeunes qui souhaiteraient travailler en Allemagne.

Le Grand-Duché compte trois langues officielles, le français, l'allemand et le luxembourgeois. Mais aux terrasses de Luxembourg-ville, dans les restaurants du quartier d'affaires du Kirchberg ou dans les allées des anciens hauts-fourneaux de Belval, on parle essentiellement anglais – avec tous les accents du monde. Rarement polyglottes, les frontaliers lorrains occupent plus de 80 000 postes, mais pas forcément les meilleures places de cette tour de Babel. Entre les « Heckefransous » (Français de derrière la haie) et les « Lulus », les échanges se résument souvent à une transcription sans ménagement des lois de l'offre et de la demande. Le salaire minimum de 1 922 euros bruts au 1<sup>er</sup> juin 2016 aide à accepter les 40 heures de travail hebdomadaires – auxquelles s'ajoutent couramment une dizaine d'heures de trajet.

La rémunération plus confortable qu'en France ne constitue pas l'unique motivation des navetteurs. Le Luxembourg offre une profusion et une diversité d'offres que les habitants des trois pays voisins trouveraient difficilement dans leur région respective. En se démarquant d'une approche purement utilitaire du Grand-Duché, certains navetteurs découvrent par ailleurs les charmes discrets, l'histoire et la diversité culturelle de ces anciennes terres ouvrières devenues

bastion de la finance, mais qui ont conservé comme devise « Nous voulons rester ce que nous sommes ».

La prospérité du Luxembourg déstabilise le marché du travail à ses frontières, mais apporte une indéniable bouffée d'oxygène aux demandeurs d'emploi du nord lorrain. Sans le travail frontalier qui occupe 43 % de sa population active, on n'ose imaginer dans quelle situation économique se trouverait le bassin de Longwy, où le taux de chômage atteignait 10,2 % au premier semestre 2016. Les vases communiquent nettement moins entre un bassin houiller lorrain miné par le chômage et la Sarre. Le plus petit land d'Allemagne affiche certes un taux de chômage de 7,2 %, contre une moyenne fédérale de 4,5 %, mais ses besoins de main-d'œuvre sont tels qu'il n'hésite pas à recruter ses aides-soignantes en Espagne ou ses ingénieurs en Inde. Au cours des 15 prochaines années, son déclin démographique lui fera perdre 150 000 actifs que les 9 000 réfugiés accueillis en 2015 ne compenseront que de manière marginale. Les 18 000 Lorrains travaillant en Sarre sont également bien loin de compenser le déséquilibre annoncé – d'autant qu'un tiers d'entre eux sont des Allemands vivant en Moselle et travaillant dans leur pays d'origine. Au moins ce nombre repart-il timidement à la hausse

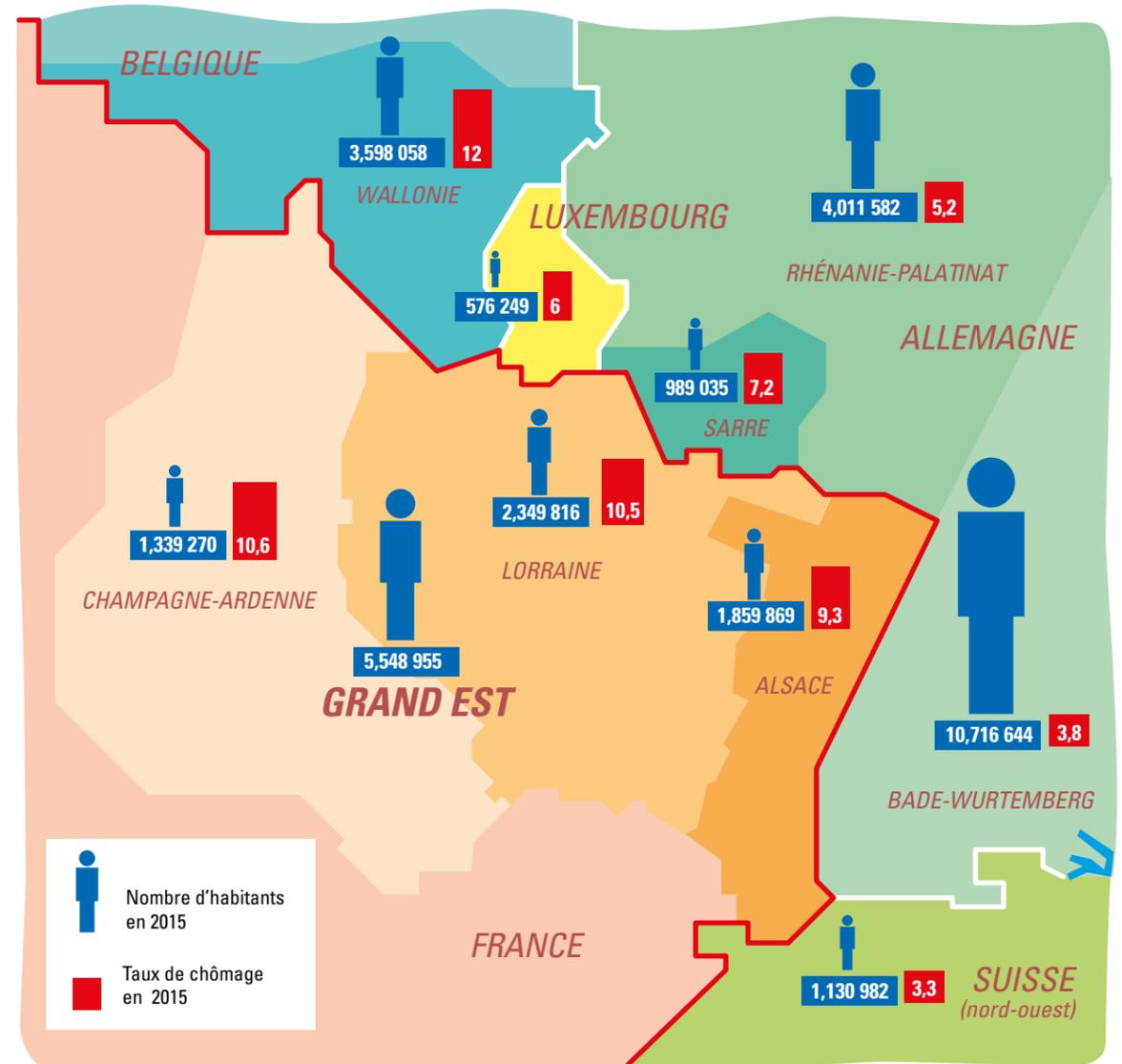


Stéphanie Bruel, directrice du département « Rencontres franco-allemandes et européennes » de l'Académie européenne d'Otzenhausen.

## Stéphanie Bruel L'ambassadrice de la mobilité

« Je suis au bon endroit. » Originaire de Tulle, chef-lieu corrèzien marqué par le massacre perpétré par la Waffen-SS le 9 juin 1944, Stéphanie Bruel a vécu jusqu'à l'adolescence un sentiment d'enclavement géographique et mémorial. Son ouverture à l'international est passée par un master de management européen, puis par un premier poste de coordinatrice de projets européens au secrétariat général de la fédération internationale des Maisons de l'Europe, à Sarrebruck. C'est ainsi, au bord de la Sarre, qu'elle découvre une Grande Région aux allures de petite Europe où Metz, Namur ou Luxembourg offrent la diversité de trois pays à moins d'une heure et demie de route.

En 2008, elle intègre le département franco-allemand de l'Académie européenne d'Otzenhausen, institution de renommée internationale spécialisée dans l'éducation à la citoyenneté. Accueillant jeunes apprentis, experts, enseignants ou chercheurs, le site constitue à la fois un observatoire et un phare de l'identité européenne. Stéphanie Bruel y concilie convictions personnelles et engagement professionnel, et milite sans relâche pour l'ouverture, la rencontre et le dialogue. Avec son collègue Daniel Horst, elle a publié en mars 2016 les actes du projet « Vivre, travailler, se former dans la Grande Région SarLorLux », qui a permis à près de 200 lycéens d'échanger avec des « ambassadeurs » à peine plus âgés qu'eux ayant franchi le pas de la formation ou du travail au-delà de leur frontière. Les ateliers ont mis en exergue des craintes vis-à-vis de l'étranger, mais aussi la prise de conscience, par les jeunes impliqués dans le projet, que la mobilité transfrontalière constitue une chance.



Sources : Insee, Pôle emploi, Office fédéral de la statistique suisse, Arbeitsämter de Sarre, de Rhénanie et du Bade-Wurtemberg, Agence pour le développement de l'emploi (Luxembourg), Forem (Belgique).

en 2015 avec une progression de 1,1 %, à la faveur d'un regain d'activité en intérim. Cette légère augmentation succède à des années de recul imputables au vieillissement des frontaliers « classiques », qui partent à la retraite sans qu'une nouvelle génération ne vienne prendre la relève. Les initiatives publiques en faveur du bilinguisme, telle la Frankreichstrategie sarroise et son versant français, sont susceptibles de relancer le travail frontalier vers la Sarre ou la Rhénanie-Palatinat. Mais dans les anciennes cités minières de l'Est mosellan, l'enclavement géographique et le faible niveau de qualification obèrent considérablement les chances de travailler dans le pays voisin.

L'Alsace s'est longtemps crue épargnée par le chômage de masse. En 2000, la région faisait encore

figure d'îlot de prospérité avec un taux de chômage limité à 5 %, soit la moitié du taux national. En quinze ans, cette proportion a doublé et la prospérité insolente du Bade-Wurtemberg voisin n'a guère contré le phénomène. Toute une génération de frontaliers « seniors » bas-rhinois occupent les postes dans la métallurgie et la mécanique allemande, chez Daimler et consorts. Mais les jeunes n'ont pas les mêmes perspectives et peinent à se placer dans l'industrie voisine.

Dans le sud de l'Alsace, la crise de 2008 a révélé des capacités de résilience alsaciennes nettement amoindries. La Maison de l'emploi et de la formation (MEF) de la région mulhousienne a analysé finement l'évolution du marché de l'emploi entre le sud-Alsace et la région de Fribourg-en-Brisgau. Entre fin 2008 et

fin 2013, le bassin haut-rhinois a perdu 9 665 emplois tandis que son versant allemand en a gagné 13 350. La tendance vaut pour chacune des catégories d'entreprises, qu'il s'agisse d'industrie, de construction ou de services marchands. « Nous n'avons trouvé aucun contre-exemple d'un secteur qui se trouverait simultanément en croissance sur la rive française et en diminution sur la rive allemande », souligne Erika Tschann, chargée de mission pour le transfrontalier à la MEF. L'organisme s'est également penché sur l'impact comparé de la crise dans les deux bassins d'emploi entre 2007 et 2010. La tourmente économique a fait perdre 1 300 emplois à l'industrie de Fribourg contre 3 200 côté alsacien. Les courbes du chômage se sont croisées, puis inversées. En 1999, Mulhouse comptait 8% de demandeurs d'emploi contre 10% à Fribourg. En 2010, on retrouvait ces mêmes chiffres, mais inversés. Au deuxième semestre 2015, le chômage se montait à 11,4% à Mulhouse contre 4% chez son voisin allemand.

La Suisse du nord-ouest constitue un exutoire pour les travailleurs alsaciens : fin 2015, 39 500 Français traversaient quotidiennement la frontière, dont 28 300 dans les cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne. Mais l'époque des petits boulots bien

payés en Suisse est révolue. Selon l'étude de la MEF, les personnes sans diplôme ne représentent plus que 5% des jeunes frontaliers haut-rhinois, qui sont pour 60% d'entre eux détenteurs d'un diplôme universitaire.

Les moins de 30 ans ne constituent eux-mêmes que 3% des travailleurs frontaliers du Haut-Rhin. Sociologue au CNRS et à l'université de Strasbourg, Vincent Goulet a interrogé 250 d'entre eux sur leur disposition à franchir la frontière. Ils y sont tout à fait enclins lorsqu'il s'agit de sorties en boîte, de shopping ou de piscine. Mais se jeter à l'eau dans le cadre professionnel est une tout autre histoire dans laquelle l'expression « Schwellenangst » (peur de la traversée) prend tout son sens. « Pour les jeunes, la mobilité transfrontalière ne va pas de soi. Ils développent un comportement plutôt casanier et leur recherche d'emploi s'effectue avant tout au plus près de chez eux. Franchir la frontière représente une prise de risque qu'ils ne sont prêts à prendre qu'en dernier recours : dans un contexte de conflit avec les parents, lorsqu'ils considèrent que leur qualification ne leur offre plus de perspective en France, ou parce qu'ils ont le sentiment qu'ils n'ont plus d'avenir en France », note le sociologue.



Patrice Harster, directeur du groupement européen de coopération territoriale Pamina.

## Patrice Harster La coopération franco-allemande, une aventure au long cours

Tous les acteurs bas-rhinois de la coopération transfrontalière avec l'Allemagne impliqués dans le sujet depuis quelques années auront un jour ou l'autre croisé Patrice Harster. L'homme affable est tout le contraire du potentat hégémonique, mais presque 30 ans de métier, ça vous fait rencontrer du monde... Et ça vous fait aussi relativiser les choses. « J'ai connu les avancées, mais aussi les reculades, les séances de surplace et surtout les points d'interrogation quand vient la question : qu'est-ce qu'on fait, juridiquement, ou concrètement ? », confie-t-il. Il en retire un penchant certain pour la modestie des projets plutôt que les grandes ambitions vite ravalées. L'aventure transfrontalière de Patrice Harster a débuté en 1988 au conseil régional d'Alsace, auprès de Pierre Meyer, autre figure du domaine, pour accompagner la naissance de Pamina, la structure de coopération entre le sud du Palatinat (PA), la région du Mittlerer Oberrhein (MI) autour de Karlsruhe et le Nord-Alsace (NA). Ce même Pamina qu'il dirige depuis 2003, sur l'ancienne plateforme douanière de Lauterbourg, est passé début 2016 du statut de groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) à celui de GECT (groupement européen de coopération territoriale). Autant de notions que Patrice Harster manie avec une dextérité rare. Il aura quand même fait un détour plus exotique : passé au département du Bas-Rhin, sous l'autorité alors d'un certain Philippe Richert, il s'y est occupé de coopération... « décentralisée » vers des contrées comme la Pologne ou, en plus ensoleillé, Madagascar.

## Welcome, des Asturies aux portes de l'Alsace

Tout en accueillant plus d'un million de réfugiés en 2015, l'Allemagne a consacré 560 millions d'euros au programme « Mobipro » pour attirer une main-d'œuvre de préférence formée et qualifiée. Les *länder* ont accueilli dans les « welcome centers » une première vague d'immigrants essentiellement venus d'Europe du Sud, espérant voir les travailleurs et leur famille occuper les postes vacants, repeupler les villes et regonfler les effectifs des écoles. Aux portes de l'Alsace, la concurrence pouvait paraître redoutable pour les frontaliers. Mais les Espagnols, les Italiens et les Portugais ne se sont guère intégrés. Nombre d'entre eux ne sont même restés que le temps de bénéficier

des cours de langue, avant de repartir au pays pour mettre à profit leurs nouvelles compétences avec les touristes allemands ! Avec le recul, l'expérience a plutôt démontré l'avantage de la proximité culturelle entre Alsaciens et Badois. L'intégration progressive des quelque 183 000 réfugiés accueillis au Bade-Wurtemberg ne devrait pas poser plus de difficulté. Dans un premier temps, les migrants occuperont sans doute des postes peu prisés par les frontaliers.



Avant de s'ouvrir aux réfugiés, les welcome centers ont accueilli une première vague de migrants venus d'Europe du Sud.

Un boulevard semble pourtant s'ouvrir à ces jeunes, tant la main-d'œuvre devrait faire défaut dans les prochaines années à une Allemagne en pleine crise de dénatalité. Les prévisions à l'horizon 2030 font état d'un manque de 450 000 actifs dans les trois *länder* frontaliers, dont 200 000 dans le Bade-Wurtemberg. La région de Karlsruhe prévoit un déficit de 5 000 ingénieurs. Celle de Fribourg détient le record allemand du plus faible taux de chômage des jeunes avec à peine 2%... Ces chiffres peuvent porter aussi bien au pessimisme qu'à l'espoir selon que le marché du travail aura réussi – ou non – son rééquilibrage transfrontalier ■



Parmi les entreprises accueillies par le centre Eurodev de Forbach figurent des centres de formation transfrontaliers et des agences d'intérim.

# Formation transfrontalière : des débuts laborieux



**Accéder aux emplois disponibles suppose de s'y former. Dans un contexte transfrontalier, cette simple logique tourne au casse-tête tant les modalités d'apprentissage, la nature des qualifications et les systèmes de financement diffèrent entre pays voisins. Les collectivités et leurs partenaires régionaux ont lancé le chantier de l'harmonisation en attendant que les États et l'Union européenne prennent le relais.**

« Jeder Anfang ist schwer. » Le vieil adage allemand qui rappelle combien tout début est difficile s'applique particulièrement à l'apprentissage et à la formation professionnelle dans un pays voisin. Les pouvoirs publics français n'ont guère été prompts à instaurer des dispositifs aidant apprentis et demandeurs d'emploi à mieux s'adapter aux besoins des *länder* allemands et États limitrophes. Jusqu'au début des années 2010, le travail frontalier s'est développé sans l'appui de formations spécifiques. Une certaine réticence se manifestait à la perspective de former des salariés pour les aider à s'expatrier. L'irrésistible ascension de la courbe du chômage côté français, la baisse tout aussi marquée de la démographie allemande et l'inadéquation de plus en plus manifeste entre les compétences des demandeurs d'emploi frontaliers et les besoins des *länder* limitrophes du Grand Est ont fini par initier les premières politiques publiques de formation.

Avant la signature de l'accord-cadre sur la formation transfrontalière de la Grande Région, le 5 novembre 2014, les collectivités du Grand Est ont dû essuyer les plâtres. « Lorsque j'étais président du conseil régional d'Alsace, il m'a paru prioritaire d'augmenter la capacité à trouver un emploi ou une formation en Allemagne. Une fois que l'on a dit cela, les difficultés commencent », admet Philippe Richert, président du conseil régional Grand Est.

En septembre 2013, un accord-cadre conclu entre l'Alsace, le Bade-Wurtemberg et une partie du Palatinat a permis pour la première fois à des



En dépit de 30 ans de progression du travail frontalier, les formations professionnelles spécifiques sont récentes et demeurent complexes.

apprentis français et allemands d'effectuer des stages dans le pays voisin. Moins d'un an plus tard, cette opportunité s'ouvrait aux jeunes de Lorraine et de Sarre grâce à l'accord du 20 juin 2014. Pour timides qu'elles soient, ces avancées n'en ont pas moins exigé des trésors de diplomatie et de technicité. Les centres de formation des apprentis (CFA) ont dû s'accorder sur les horaires, le calendrier d'alternance, les compétences à acquérir pendant la partie pratique et leur validation par le maître d'apprentissage français. Le contrat de droit allemand signé par le jeune français assure sa couverture sociale, y compris pendant les périodes d'apprentissage en CFA.

Belle avancée théorique, l'apprentissage transfrontalier n'a pour l'heure rencontré qu'un succès très mitigé. L'Alsace, qui espérait un bon millier de contrats à court terme, n'en recensait qu'environ 150 mi-2015. Non pas que les places manquent : les entreprises allemandes sont d'autant plus demandeuses que la jeunesse d'Outre-Rhin se détourne peu à peu de l'apprentissage. Mais les premières expériences ont mis en évidence les profondes différences entre le système français, où il incombe au CFA de conduire l'apprenti au degré de connaissance requis, et le fonctionnement allemand où l'employeur assure lui-même l'apprentissage technique. L'Alsace ne s'est pas découragée pour autant et a voté fin 2015 le projet « Réussir sans frontière – Erfolg ohne Grenzen », qui mobilise 4 millions d'euros en faveur de l'emploi et de la formation dans la région du Rhin supérieur.

Une autre divergence tient à la perception même de la qualification, la France raisonnant en termes d'années d'études validées tandis que l'Allemagne sanctionne la compétence dans un métier donné. Pour un jeune Français, l'obstacle est de taille : au terme de quatre années d'alternance – généralement moins bien rémunérées qu'en France – il obtiendra le titre de « Facharbeiter » reconnu et recherché en Allemagne, mais pas l'équivalence d'un BTS français. Il lui restera la possibilité de faire reconnaître ses compétences par les chambres de commerce et d'industrie françaises. Mais il existe 1 300 diplômes en France contre 350 en Allemagne. Faute d'un vaste chantier bilatéral d'harmonisation des diplômes et qualifications, le casse-tête reste entier.

Spécialisé dans la formation continue des adultes, le réseau des Greta s'efforce de contourner l'obstacle en multipliant les plateformes proposant une double qualification. Le Greta Lorraine Est forme ainsi une soixantaine de demandeurs d'emploi, majoritairement âgés de moins de 26 ans, aux métiers de la production et de la maintenance industrielle, de la santé, du bâtiment et de l'énergie. Cofinancés par Pôle emploi et l'Agefos-PME, ces cursus débouchent sur un titre professionnel reconnu en France et sur une certification validée par la Industrie und Handelskammer des Saarlandes (IHK), homologue sarroise de la CCI.



Marc Watgen, responsable de la chambre de commerce et d'industrie de Landau, dans le Palatinat.

## Marc Watgen Eurorégional par excellence

Luxembourgeois de naissance, Palatin d'adoption, marié à une Sarroise et travaillant avec l'Alsace... Marc Watgen le dit lui-même avec le sourire, difficile de faire plus eurorégional que lui. Dans les années 80, l'impossibilité de poursuivre les études post-bac au-delà d'une année au Grand-Duché l'a mené vers Kaiserslautern, pour un aller finalement sans retour qui dure depuis plus de 30 ans. « J'avais grandi avec la télé allemande et appris à lire dans cette langue. Puis le cursus scolaire au Luxembourg basculait progressivement vers le français. Se remettre à l'allemand a été un peu difficile. Aujourd'hui, c'est mon français qui est plus hésitant », évoque-t-il – dans une langue de Molière parfaitement maîtrisée. Après la direction des relations internationales de l'université de Kaiserslautern qui lui avait déjà fait tisser des relations avec ses voisines (l'Enim de Metz, l'université de Nancy, le campus d'Arlon...) il a rejoint la chambre de commerce et d'industrie du Palatinat. Depuis Landau, il poursuit aux portes de l'Alsace l'aventure de la coopération transfrontalière, dans ses thèmes de l'emploi et de la formation.



En vigueur depuis trois siècles en Allemagne, le Gesellenbrief – à mi-chemin entre le certificat d'aptitude technique et professionnelle et le brevet de compagnonnage – cherche son équivalence dans la France du XXI<sup>e</sup> siècle.

En Alsace, l'ex-conseil régional finançait mi-2015 la formation professionnelle d'environ 400 stagiaires hors apprentissage, au titre de différents dispositifs. Proche du contrat de professionnalisation, le WeGeBAU débouche sur le diplôme professionnel Gesellenbrief au terme d'une double certification franco-allemande ou d'un cursus allemand en alternance cours / entreprise. Dans ce cadre, l'Afpa forme des demandeurs d'emploi alsaciens à des métiers en tension côté allemand, tels les soudeurs, cuisiniers, électriciens ou chauffagistes. En outre, une cinquantaine d'Alsaciens suivent une formation sur-mesure conçue avec l'entreprise prête à les embaucher.

Dans le domaine des formations de haut niveau, les échanges frontaliers entre étudiants des grandes écoles sont prisés, car les dirigeants des entreprises en perçoivent la valeur ajoutée. Le Cnam Lorraine, la Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) de Sarre, la Hochschule Kaiserslautern et l'institut

technologique mosellan Iseetech postulent aux fonds européens Interreg V avec le projet Mobipro Grande Région. Chef de file, le Cnam Lorraine propose de mettre au service des porteurs de projets implantés de part et d'autre des frontières des stagiaires provenant de Lorraine, d'Allemagne, de Belgique ou du Luxembourg et travaillant en binôme. L'initiative doit ouvrir aux PME les marchés voisins tout en favorisant la mobilité professionnelle.

Pour les jeunes sans diplôme ni expérience, le passage des frontières s'avère au moins aussi enrichissant. En 2009, l'association d'insertion wallonne Mirelux, le service public d'emploi et de formation belge Forem et la chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Meurthe-et-Moselle ont initié un projet étalé sur trois ans avec l'École de la deuxième chance transfrontalière (E2CT) de Longwy. Le programme cofinancé par les fonds Interreg IV A a permis à 177 Français originaires du bassin de Longwy et

132 Belges de la région d'Arlon, d'alterner modules de remise à niveau, formation professionnelle, sports et loisirs. Encadrés, soutenus, motivés par des séjours dans le pays du voisin qui constituèrent souvent les premiers voyages de leur vie, les jeunes ont largement dépassé les taux de réussite moyens des dispositifs d'insertion avec plus de 50 % de retour à la formation ou à l'emploi. La CCI de Meurthe-et-Moselle et le centre de formation Tüv Nord Bildung de Sarre ont reconduit l'expérimentation en 2012 avec l'E2CT de Forbach. Après 18 mois de suivi, les trois quarts des 76 jeunes Mosellans et plus de la moitié des 53 Sarrois ont renoué avec l'apprentissage ou la vie professionnelle. Encore ces résultats ne tiennent-ils pas compte des succès remportés après la période de référence prise en compte lors de la restitution du projet.

À la frontière belge comme dans l'espace sarro-lorrain, les encadrants gardent des souvenirs émus des voyages en groupes durant lesquels des jeunes de Behren-lès-Forbach (Moselle) ou de Püttlingen (Sarre) ont découvert Berlin et Rouen, ou des premières sorties des frontaliers belges à Paris et à Bruxelles. Les sommes engagées – moins de 500 000 euros, contre environ 1 million d'euros initialement prévus pour le projet de Forbach – semblent bien modiques au regard du coup de pouce et du bol d'air apportés



Initié par la chambre de commerce et d'industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin, le programme « les classes sortent en boîte » rapproche les scolaires de l'entreprise et leur font parfois passer la frontière.

## L'apprentissage de l'allemand, passeport pour un CDI à l'aciérie BSW

Yassine, Yoann, Jérôme et leurs cinq camarades ont trouvé leur seconde chance professionnelle de l'autre côté du Rhin. En recherche vaine d'un emploi stable, les huit jeunes Alsaciens ont intégré le centre d'apprentissage BAG rattaché à l'aciérie BSW (Badische Stahlwerke) à Kehl, en face de Strasbourg. Le chemin sera long – quatre ans et demi au total – mais les stagiaires ont appris à être patients. Leur CAP d'électricien, leur BEP en usinage, leur bac pro en informatique ou leurs études littéraires ne leur ont pas permis de décrocher mieux que de l'intérim. Certains d'entre eux cumulent déjà trois ans de chômage. Alors, la perspective d'une embauche ferme les motive. Le parcours que leur propose BSW débute par un an de préqualification consacré à l'apprentissage de la langue et à l'évaluation de leur motivation. Les apprentis alsaciens s'engageront ensuite dans trois ans et demi de cursus technique classique au sein de la BAG pour obtenir en deux étapes des diplômes de mécanicien industriel et de technicien des procédés, reconnus en Allemagne. La Maison de l'emploi de Strasbourg, le conseil régional du Grand Est et la

Bundesagentur für Arbeit, équivalent allemand de Pôle emploi, cofinancent une rétribution mensuelle de 580 euros par apprenti au cours de l'année de préqualification. BAG finance ensuite intégralement les trois ans et demi de formation, qui représentent un coût de 75 000 euros par apprenti et par an.



Guy Keckhut, directeur adjoint du Cnam Lorraine

## Guy Keckhut L'analyste de terrain

« J'en ai assez de voir des décisions prises par des gens trop proches du pouvoir et trop éloignés du terrain. » Initiateur en 2013 du projet européen « Action Saar-Lorraine », Guy Keckhut, directeur adjoint du Cnam Lorraine, base les partenariats et le développement de sa structure sur des échanges francs et directs. Pour rester en phase avec son temps, il n'a cessé de sillonner un territoire résolument transfrontalier pour en saisir le potentiel, les opportunités et les besoins. Cette analyse constante du terrain a permis l'émergence du réseau Best (bien-être et santé au travail) initié par le Cnam Lorraine et la Chambre des salariés du Luxembourg en 2004, bien avant que cette thématique n'atteigne le grand public. En 2009, le Cnam a lancé une formation dédiée à l'efficacité énergétique, notion alors quasi-confidentielle. En 2015, l'organisme a obtenu la validation par la commission des titres d'ingénieur d'une formation à l'économie circulaire associant la HTW Saar, le Luxembourg Institute of Science and Technology (LIST) et Arts et Métiers ParisTech.

Né à Strasbourg, à 800 mètres de la frontière allemande, Guy Keckhut a tiré des récits de son grand-père Malgré-Nous la conviction qu'il faut abolir les frontières entre les pays, entre les sciences et entre les cultures. L'étudiant touche-à-tout s'est initié aux langues vivantes, à l'économie, aux sciences et à la médecine avant d'obtenir un DESS en information et communication des organisations. Cheville ouvrière de l'initiative lorraine Ardan (Action régionale pour le développement d'activités nouvelles) dans les années 90, il a étendu à l'échelon national ce dispositif conjuguant formation et conduite de projet. Toujours partant pour franchir les frontières, il puise des idées nouvelles du Québec au Sénégal en passant par le Liban.

à une jeunesse en détresse. Les projets ont pourtant pâti de carences de financement et de lourdeurs institutionnelles. L'expérience a permis d'identifier des gisements insoupçonnés d'entreprises motivées par l'enjeu sociétal. Son déroulement a également révélé que nombre de grains de sable grippaient plus ou moins gravement les échanges. Des distances de quinze ou vingt kilomètres peuvent s'avérer rédhibitoires pour des jeunes dépourvus de moyens de locomotion, mais censés arriver à leur poste à heure fixe. Les participants ont improvisé leur propre mode de transports en commun pour contrer cet obstacle. Les distorsions salariales, les variations fiscales et les complexités administratives sont autrement difficiles à résoudre. Largement dédié à l'emploi et à l'inclusion sociale, Interreg V doit permettre de relancer les initiatives en faveur d'une deuxième chance ■

L'usine Smart à Hambach, en Moselle, a signé en 2015 le premier contrat de formation professionnelle franco-allemande de Lorraine.



# Partenariats public-privé pour l'emploi frontalier



**Dans les franges frontalières du Grand Est, les personnes en recherche d'emploi ont intégré depuis longtemps le pays voisin dans leur aire de prospection. Mais la recherche individuelle ne suffit pas toujours. La coopération transfrontalière entre institutions publiques et les initiatives plus récentes d'intervenants privés guident les demandeurs pour rendre accessibles ces nombreux postes tout proches.**

Il y a belle lurette que les demandeurs d'emploi de Lorraine, d'Alsace et dans une moindre mesure, de Champagne-Ardenne, trouvent dans le travail frontalier une planche de salut. En 2015, 53 000 demandeurs d'emploi du Grand Est ont fait part à Pôle emploi de leur souhait de travailler dans un pays limitrophe – essentiellement au Luxembourg. Les pouvoirs publics n'ont pu ignorer le phénomène. Les coopérations, d'abord informelles puis institutionnelles, se sont nouées au cours des vingt dernières années. Émanation de la Commission européenne, les Eures (European Employment Services) mettent à disposition de l'ensemble des candidats à la migration professionnelle un portail d'offres et de demandes en ligne, des conseils et des points de contact. En Lorraine, les deux Eures de Metz et de Longwy ont fusionné début 2015 pour centraliser les coopérations entre services de l'emploi de Lorraine, de Wallonie, du Luxembourg et des *länder* allemands frontaliers. En Alsace, les structures locales des services publics de l'emploi français et allemands dialoguent en permanence, soit à distance grâce à un outil informatique commun, soit dans un même local dans le cas de Strasbourg-Kehl.

Entre l'Allemagne, consciente d'un déficit structurel de main-d'œuvre, et la France confrontée à un chômage endémique et croissant, un accord-cadre en date du 26 février 2013 entérine la coopération entre les Pôles emploi de Lorraine et d'Alsace et



Au Luxembourg, la société Moovijob consacre des soirées de prestige à des recrutements haut de gamme.

leurs homologues des Arbeitsagenturen de Sarre, de Rhénanie-Palatinat et du Bade-Wurtemberg. Le texte a engendré quatre services de placement transfrontalier (SPT) à Sarreguemines, Haguenau-Wissembourg, Strasbourg et Mulhouse. « Ces services apportent des conseils spécifiques pour la rédaction de CV, la préparation à l'entretien d'embauche, la justification de l'absence de l'Arbeitszeugnis, certificat de travail détaillé sur le parcours professionnel qui est un peu la bible du recruteur allemand », précise Marlyce Breun, responsable du transfrontalier à Pôle emploi Alsace.

Cette nouvelle offre a drainé un public qui ne postulait guère à l'étranger. À Mulhouse, où le SPT couvre l'ensemble du Haut-Rhin et travaille avec le bassin de Fribourg-en-Brisgau, « quatre embauchés sur dix sont des nouveaux frontaliers », relève Jean-Luc Kientz, directeur délégué Pôle emploi Haut-Rhin. L'activité s'accélère : après 852 retours à l'emploi réalisés en 2014, les quatre SPT en ont totalisé 1 528 en 2015, essentiellement en CDI et en contrats temporaires de longue durée. Il est vrai que les candidats ont été également plus nombreux : ils ont doublé en un an. Les chiffres de placement restent néanmoins tenus par rapport aux 46 000 frontaliers alsaciens et lorrains travaillant en Allemagne ou encore, au regard des 100 000 demandeurs d'emploi alsaciens.

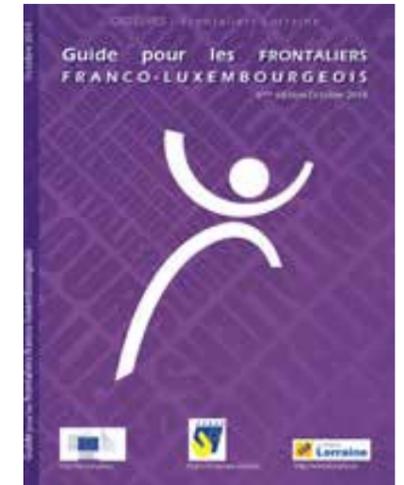
Les SPT présentent un taux de placement élevé – 60 % en 2015 – résultant à la fois de la santé florissante de l'économie allemande et du mode opératoire de Pôle emploi reposant sur un filtrage assez strict : le

demandeur d'emploi ne postule pas directement auprès du service transfrontalier, mais passe systématiquement par l'intermédiaire de son agence Pôle emploi « classique ». Celle-ci le réoriente vers les SPT lorsqu'elle estime ses chances réalistes du fait de son parcours professionnel, de sa qualification, du type de poste visé, et aussi, voire surtout, de sa maîtrise de l'allemand.

L'agence Pôle emploi de Saint-Louis mène un travail similaire avec la Suisse depuis plusieurs décennies, en dépit de l'absence d'accord-cadre entre les États. De même, il n'existe pas de convention bilatérale sur le placement entre la Lorraine et le Luxembourg, car une telle initiative risquerait d'être mal ressentie par l'opinion publique : le chômage a considérablement progressé au Grand-Duché au cours des dernières années en dépit d'un fort besoin de main-d'œuvre. Les agences de Pôle emploi frontalières du Luxembourg effectuent néanmoins un travail comparable à celui des SPT, avec des résultats aussi probants. Elles proposent aux candidats une phase de diagnostic, une information sur les conditions de vie et de travail dans le pays envisagé et un accompagnement technique pour faciliter la recherche. En 2015, 1 800 demandeurs d'emploi lorrains ont participé à des ateliers de formation préparant à la recherche d'emploi au Luxembourg, en Belgique ou en Allemagne, avec un taux de placement global supérieur à 60 %. En Alsace, le réseau Eures – T-Rhin supérieur dispense aux demandeurs d'emploi et aux travailleurs frontaliers des informations sur les marchés du travail français, allemand et suisse.

Étudiants, salariés et demandeurs d'emploi tentés par l'aventure transfrontalière disposent également de services privés pour faciliter leurs recherches. Pionnière du genre, la société luxembourgeoise Moovijob propose depuis 2007 une plateforme d'emploi transfrontalière couplée à une activité événementielle. Résolument généraliste, le site recensait en juin 2016 quelque 7 500 annonces, du chauffeur-livreur au médecin urgentiste en passant par un job d'été d'agent de nettoyage ou une mission de conseil logistique. Le Moovijob Tour fait étape chaque année à Luxembourg, Metz et Strasbourg, et les soirées de prestige Plug&Work mettent en contact des employeurs luxembourgeois et leurs futures recrues. À Sarrebruck, le salon Jobmesse a tenu en mai 2016 sa septième édition, qui a réuni 120 entreprises. À Thionville, le centre commercial Géric organise fin novembre le salon des frontaliers Lor&Lux, qui rencontre un succès croissant.

L'accès à l'emploi dans un pays voisin passe également par les salons. À Mulhouse, par exemple, Warum nicht (« Pourquoi pas ? »), coordonné par la Maison de l'emploi et de la formation, rapproche depuis 2013 avec succès les candidats alsaciens et les employeurs de la région de Fribourg-en-Brisgau. D'autres informations proviennent de la lecture des quotidiens et périodiques régionaux, des réseaux associatifs et du bouche-à-oreille. Autant de méthodes éprouvées par les frontaliers du Grand Est depuis trois décennies ■



Partie prenante du réseau Eures, le Centre de ressources et de documentation (CRD) Eures Lorraine assure depuis près de vingt ans une mission d'information gratuite auprès des frontaliers. La structure composée de six salariés, dont trois juristes, réédite son best-seller « Guide pour les frontaliers franco-luxembourgeois », régulièrement diffusé à plus de 5 000 exemplaires sur demande ou à l'occasion de salons spécialisés. La réactualisation des guides franco-belges et franco-allemands est en cours.



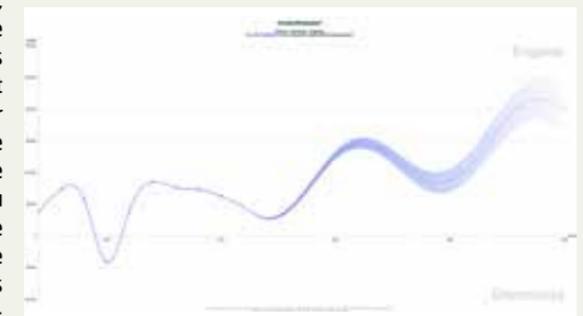
Norbert Mattusch, chargé des affaires transfrontalières à l'Agentur für Arbeit de Fribourg.

## Norbert Mattusch, la mémoire du placement franco-allemand

Le parcours professionnel de Norbert Mattusch aurait pu suivre un train-train banal dans les arcanes des Arbeitsagenturen, les Pôles emploi allemands. L'international l'a rendu bien plus palpitant. Il lui a fait faire des détours par la Norvège et la Suède avant de le ramener à son centre d'intérêt de toujours : le marché de l'emploi franco-allemand. Depuis plusieurs années, Norbert Mattusch est le Monsieur transfrontalier du sujet dans le Rhin supérieur, l'homme incontournable des conférences de presse, le pilier des salons de l'emploi et autres *job datings*, l'interlocuteur privilégié des pouvoirs publics. Bref, celui dont on ne peut se passer ! Pour quelques années du moins : né en 1954, l'expert se prépare doucement à sa sortie de la vie publique. « La création des services de placement transfrontaliers a été l'aboutissement d'un vieux rêve : nous faisons là quelque chose qui n'existe à nul point de la frontière de l'Allemagne, que ce soit avec les Pays-Bas, la Tchéquie ou la Pologne. Nous avons fait fonctionner le pragmatisme, sans chercher à monter des usines à gaz. J'espère concrétiser encore un autre rêve : la naissance de formations vraiment communes entre les deux pays. J'ai le sentiment qu'il n'est plus si irréaliste que cela. »

## En Allemagne, des métiers en tension continue

Électriciens, soudeurs, vendeurs en magasin, logisticiens, métalliers, installateurs sanitaires : ce sont quelques-uns des métiers « en tension » dans le Pays de Bade, ceux où les employeurs éprouvent le plus de difficultés à recruter. Pour quantifier l'état des lieux et anticiper l'avenir, la chambre de commerce et d'industrie de Fribourg s'est dotée d'un outil impressionnant : le Fachkräftemonitor. La plateforme web mouline les données pour produire courbes et tableaux traçant le manque prévisible de main-d'œuvre qualifiée aujourd'hui, en 2020 puis en 2025, pour plusieurs dizaines de métiers infra-bac et post-bac. Dans cinq puis dix ans, les déficits les plus préoccupants toucheront les techniques d'automatisation et la mécatronique, la R&D, la construction mécanique et la céramique/verrerie. ([www.fachkraeftemonitoring-bw.de](http://www.fachkraeftemonitoring-bw.de))



Le Fachkräftemonitor mesure au quotidien les métiers en manque de main-d'œuvre.

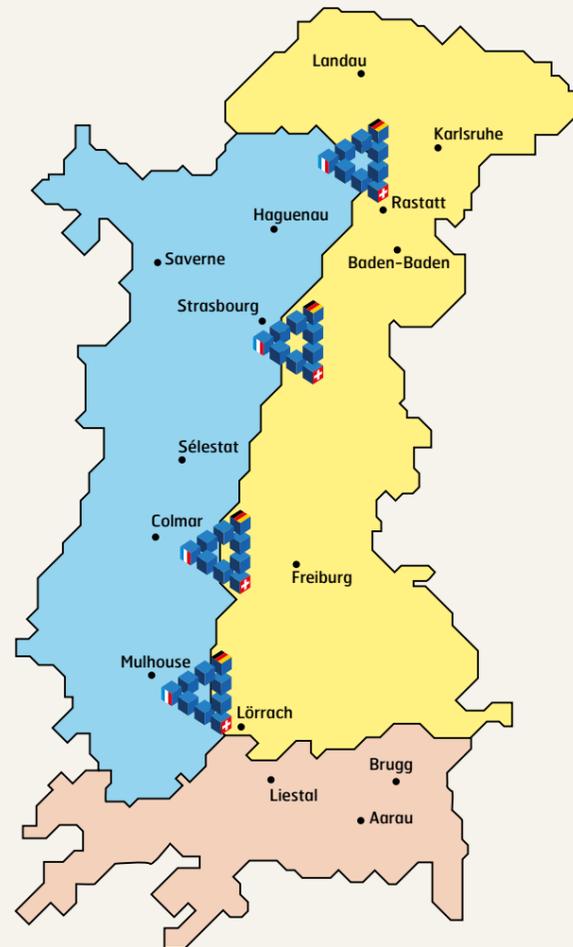
# Les frontaliers ont leurs maisons



**Le propre des frontaliers est de se situer à la marge des législations et réglementations de deux pays – et donc, de servir de révélateur lorsque surviennent des bugs entre les textes en vigueur dans les deux pays. Du Luxembourg à Bâle, des points d'accueil leur indiquent les accès au droit du voisin et les guident dans les labyrinthes législatifs.**

Heureux qui peut se targuer de maîtriser les arcanes des régimes d'assurance, de chômage, d'imposition ou de retraite de son propre pays ! De tels dossiers deviennent inextricables lorsque s'applique tout ou partie du droit du pays voisin. En Alsace, les centres Infobest se sont créés au long du Rhin dès les années 90 pour répondre le plus concrètement possible au besoin d'information des travailleurs frontaliers. À Lauterbourg pour le territoire Pamina, entre Strasbourg et Kehl, sur le site Palmrain pour le bassin de Saint-Louis et Lörrach, et enfin à Vogelgrun entre le pays de Brisach français et son quasi-homonyme Breisach, quatre instances assurent une mission de conseil et de réponse aux questions transfrontalières. Une fois par mois, les caisses d'assurance-maladie, les caisses de retraite, les services de l'emploi et les spécialistes du droit du travail du réseau Eures-T viennent à la rencontre des usagers pour répondre aux cas les plus complexes. Formulaire 50-11 pour éviter la double imposition des revenus, formulaire PDU 1 pour l'indemnisation chômage en France... Les pièges de la jungle bureaucratique sont nombreux. Un exemple parmi d'autres : la résiliation à l'amiable du contrat de travail en Allemagne n'est pas l'exact pendant de la rupture conventionnelle à la française, ce qui peut amener des agences Pôle emploi à la considérer comme une démission ne donnant pas droit à indemnité.

Certains bugs agissent à retardement et empoisonnent soudainement la vie de milliers de travailleurs frontaliers. Ainsi, en 2010, cinq ans après la réforme des retraites en Allemagne, l'administration fiscale française s'est rappelée à leur bon souvenir en leur réclamant des retards de paiement. Les quatre Infobest ont été submergés de demandes.



Le réseau Infobest répond aux demandes des frontaliers tout au long du Rhin.



Le centre Infobest de Vogelgrun a centralisé le traitement des différends liés à la réforme allemande des retraites.

Le site de Vogelgrun a été désigné pour centraliser le traitement et le sujet a pris de telles proportions que la Région Alsace a mobilisé une task-force pour le résoudre. Une convention fiscale franco-allemande a été signée et ratifiée, mais nombre de dossiers restent pendants.

À Thionville, la municipalité ne savait pas exactement à quelles demandes allait répondre la Maison du Luxembourg lors de son inauguration le 19 septembre 2006, en présence du couple grand-ducal luxembourgeois. Les besoins latents n'ont pas tardé à se faire jour et les trois agents d'accueil répondent chaque année à quelque 15 000 demandes exprimées par téléphone, par mail ou de vive voix. Comme en Alsace, les questions se sont d'abord focalisées sur les prestations familiales, la couverture sociale et le droit du travail. Au fil des ans, la régression du marché de l'emploi en Lorraine et la persistance des offres luxembourgeoises ont conduit vers la Maison une population nouvelle. Désormais, nombre d'étudiants lorrains envisagent d'emblée une carrière au Grand-Duché. Ils s'intéressent en conséquence à l'apprentissage de la langue luxembourgeoise ainsi qu'aux offres culturelles et touristiques du pays.

En lisière de Sarrebruck, la Maison ouverte des services pour l'Allemagne (Mosa) inaugurée le 9 juillet 2015 à Forbach constitue un outil de plus en plus apprécié, tant par les candidats est-mosellans au travail frontalier que par les travailleurs en poste. En moins d'un an, le site implanté dans les locaux de la communauté d'agglomération Forbach-Porte de France a répondu à 1 800 demandes portant sur la fiscalité, la protection sociale ou l'équivalence des diplômes. La Mosa fait également office de porte d'entrée vers l'emploi en Allemagne, en orientant ses visiteurs vers des acteurs locaux de l'emploi telle l'Ageme (Agence pour l'expansion de la Moselle-Est) ou vers le réseau des Eures.



L'inauguration de la Maison ouverte des services pour la Sarre (Mosa) a rassemblé la classe politique sarroise et mosellane à Forbach le 9 juillet 2015. La Maison du Luxembourg accueille les frontaliers depuis septembre 2006.

# Trilingues dans trente ans



**Faire sienne la langue du voisin revient à élargir sa culture, ses marchés, son espace. Transcrite dans la Frankreichstrategie, cette intuition visionnaire d'Annegret Kramp-Karrenbauer, présidente du land de Sarre, a trouvé son pendant en Lorraine et imprègne peu à peu la nouvelle région Grand Est. Au cours des 30 prochaines années, un bassin de population de 17 millions d'habitants pourrait relever le défi du trilinguisme.**

Jamais une région européenne ne s'était engagée dans un tel défi. Initiée en décembre 2013 par Annegret Kramp-Karrenbauer, ministre-présidente CDU de la Sarre, la Frankreichstrategie entend faire du français la deuxième langue officielle du land d'ici à 2043. L'ambition s'appuie sur une feuille de route en 13 points impliquant l'administration et les entreprises, mais aussi les associations et les citoyens. L'apprentissage du français – sans préjudice de celui de l'anglais – se décline de la crèche à l'université. Les enfants des *Kindergärten*, équivalents allemands des maternelles, découvrent le français grâce à des locuteurs natifs. Dans le domaine de hautes études, la Deutsch-Französisches Hochschulinstitut für Technik und Wirtschaft (DFHI), institut commun à la Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlandes (HTW) et à l'université de Lorraine, élabore des cycles de conférences sur l'environnement transfrontalier. Le gouvernement sarrois a instauré un label « partenaire de la Frankreichstrategie » assorti d'une table ronde qui réunit régulièrement les partenaires de la démarche.

«La Frankreichstrategie est à la fois visionnaire et réaliste. Elle s'avère tout à fait exemplaire des objectifs de cohésion économique, sociale et territoriale que poursuit l'Union européenne et fait de la Sarre une région européenne de référence», estime Stephan Koppelberg, directeur de la représentation régionale de la Commission européenne à Bonn.



Metz en Scènes et le Centre dramatique national Nancy Lorraine s'associent pour le festival Neue Stücke, un temps fort autour de la culture allemande en Lorraine organisé en partenariat avec le Goethe Institut de Nancy.

La Frankreichstrategie constitue un signal politique interne autant que transfrontalier. Entourée de puissants voisins et redoutant une fusion avec la Rhénanie-Palatinat, la Sarre voit dans la compétence linguistique la possibilité de renforcer ses échanges avec la Moselle toute proche et de s'imposer à terme comme tête de pont du commerce allemand vers la France, voire vers la francophonie tout entière.

Côté français, la promotion du bilinguisme apparaît comme un atout pour l'emploi transfrontalier indéniablement de toute stratégie transfrontalière. Le conseil régional d'Alsace a initié en 2011 le programme Allemand Pro destiné à aider les candidats susceptibles de décrocher un emploi en Allemagne, mais handicapés par la mauvaise maîtrise de la langue. Confiée au Greta, la formation de 140 heures a bénéficié à 620 demandeurs d'emploi, apprentis ou salariés à temps partiel. La première phase a permis à 40 % des stagiaires de trouver un emploi durant la période 2011/2014. En Lorraine, le conseil régional a distribué des kits pédagogiques aux écoles primaires frontalières, soutenu la douzaine de lycées préparant au baccalauréat franco-allemand AbiBac et dédié des aides à la mobilité des apprentis.

L'ambition est montée d'un cran avec la Stratégie Allemagne de la Lorraine confiée fin 2014 par Jean-Pierre Masseret, alors président du conseil régional de Lorraine, à Mathieu Klein, président du conseil départemental de Meurthe-et-Moselle. Au-delà d'une réponse positive et favorable à la Frankreichstrategie de la Sarre, le document présenté mi-2015 entendait coordonner l'ensemble des acteurs lorrains en vue d'une stratégie tournée vers la Sarre, mais aussi vers les *länder* frontaliers de Rhénanie-Palatinat et du Bade-Wurtemberg et vers l'Allemagne tout entière. Le conseil régional de Lorraine a associé à sa démarche les quatre départements lorrains, le conseil économique, social et environnemental, le Grand Nancy, Metz Métropole, les quatre villes du Sillon lorrain, le rectorat et l'université de Lorraine, les chambres consulaires et le Centre national de la fonction publique territoriale. La feuille de route de la Stratégie Allemagne de la Lorraine s'appuie sur les fortes coopérations établies dans les zones frontalières, mais ne s'y limite pas. Elle répertorie parmi les atouts de la coopération le Goethe Institut de Nancy, spécialisé dans l'apprentissage de l'allemand, Science Po Nancy, qui constitue le campus franco-allemand le plus actif de France, ou encore le festival



Mathieu Klein, président du conseil départemental de Meurthe-et-Moselle.

## Mathieu Klein Héraut d'une citoyenneté trilingue

« Le trilinguisme peut devenir une ambition collective. Je me propose d'être l'ambassadeur de cette mission-là. » Discret, mais déterminé, Mathieu Klein tire une synthèse convaincante d'une identité complexe. Né en 1976 à Phalsbourg, ce fils d'instituteurs a vécu une enfance villageoise à Holving, dans la zone dialectophone du sud-est mosellan, avant d'opter pour la vie citadine en Meurthe-et-Moselle. Élu à 28 ans conseiller général de Nancy Nord, puis réélu en 2011, l'ex vice-président à l'éducation et à l'innovation citoyenne du conseil général de Meurthe-et-Moselle a succédé en avril 2014 à Michel Dinet, président socialiste de l'institution, mort brutalement dans un accident de voiture.

Mathieu Klein n'est plus directement frontalier, mais n'en cultive pas moins le *platt* dans lequel l'ont élevé ses grands-parents et la langue allemande dont il s'est fait le héraut. Franchissant à la fois les frontières et les clivages gauche-droite, le jeune homme élégant démontre à ses interlocuteurs l'intérêt d'apprendre simultanément et dès le plus jeune âge la langue du voisin et celle du monde. Accueilli dans les cabinets ministériels et par les présidences régionales, il tient également à présenter sa stratégie pour le trilinguisme à autant d'acteurs de terrain que possible. Président d'un département mi-urbain, mi rural en voie de métropolisation, l'élu compte convaincre les territoires de la façade Est de la France de saisir une opportunité à la fois géographique, économique et culturelle. Peu de carrières politiques se fixent à long terme un enjeu aussi concret que celui d'une citoyenneté trilingue.



Annegret Kramp-Karrenbauer, ministre-présidente de la Sarre.

## Annegret Kramp-Karrenbauer Polyglotte, la Sarre devient visible

Annegret Kramp-Karrenbauer elle-même ne s'attendait pas à ce que la Frankreichstrategie de la Sarre rencontre un tel écho. L'initiative a conféré à la Sarre une visibilité inédite sur le plan fédéral et au-delà des frontières. L'objectif initial de la ministre-présidente n'était pourtant pas de faire sensation, mais de lever l'obstacle de la langue de la manière la plus pragmatique possible pour élargir l'horizon du plus petit *land* d'Allemagne. Pour promouvoir l'apprentissage du français à grande échelle, elle-même pris des cours et s'exprime à présent de manière irréprochable dans la langue du voisin.

Née en 1962 à Völklingen, près de Sarrebruck, la jeune diplômée de sciences politiques et de droit public a intégré la CDU au début des années 80 et s'est réellement engagée dans le parti chrétien-démocrate dans les années 90, époque à laquelle les Allemandes étaient encore peu nombreuses en politique. Discrète, sérieuse et travailleuse, Annegret Kramp-Karrenbauer, dite AKK, n'a jamais donné l'impression de rechercher une notoriété particulière. Successivement ministre de l'Intérieur et des Sports en 2000, de l'Éducation, de la Culture, de la Famille et des Femmes en 2007, puis du Travail, de la Famille, de la Prévention, des Affaires sociales et des Sports en 2009, AKK a accédé à la présidence du *land* de Sarre en 2011. Membre de la direction de la CDU, elle pourrait prétendre à une carrière nationale, mais semble pour l'heure trop attachée aux destinées de son *land* pour laisser en souffrance ses projets sarrois et transfrontaliers. « Ici, nous construisons une région européenne sans frontière. Nous voulons donner à nos enfants et petits-enfants la chance que nos parents et grands-parents n'ont pas eue », affirme la ministre-présidente, qui compte à son actif l'ouverture d'une représentation commune de la région Grand Est et de la Sarre à Bruxelles et celle d'une antenne du gouvernement sarrois rue Saint-Honoré à Paris.

berlinois Neue Stücke, temps fort du théâtre contemporain allemand auquel sont associées les scènes de Metz et de Nancy.

Le changement d'échelle induit par la réforme territoriale repositionne la stratégie Allemagne au cœur de deux grands espaces frontaliers européens, la Grande Région et la région métropolitaine du Rhin supérieur. L'ambition du bilinguisme prend toute son ampleur dans ce bassin fortement germanophone de 17 millions d'habitants. Mi-2015, la remise en question des classes bilangues et biculturelles par l'Éducation nationale française a fait craindre un recul du nombre de collégiens germanistes. Ardent promoteur de l'apprentissage des langues étrangères, Gilles Pécot, ex-recteur de l'académie Nancy-Metz devenu recteur de la région Grand Est, a obtenu le maintien de la majorité des classes

bilangues allemand-anglais, accessibles aux collégiens initiés à l'allemand à l'école primaire. Une convention signée avec l'Éducation nationale vise par ailleurs à faciliter le recrutement de locuteurs allemands dans le premier degré pour conforter l'enseignement bilangues. Décliné de Troyes à Colmar, ce dispositif pourrait être étendu à l'anglais et donner corps à l'ambition du trilinguisme, qui paraît aujourd'hui utopique. La maîtrise de l'allemand, en complément de celle de l'anglais, conférerait à la jeunesse des outils supplémentaires pour construire une vie professionnelle en France, en Allemagne, en Belgique ou au Luxembourg. Au-delà de son aspect utilitaire, l'ambition du multilinguisme insuffle à un vaste territoire transfrontalier cet élan fédérateur dont l'Europe a grand besoin ■

## Le Val de Rosselle part à la reconquête de la culture germanophone

Immédiatement frontalier de la Sarre, le syndicat mixte du Val de Rosselle mise sur l'apprentissage de l'allemand dès le plus jeune âge pour réduire un chômage massif. Soutenues par le conseil départemental de la Moselle, les intercommunalités de la communauté d'agglomération Forbach-Porte de France et des communautés de communes du Pays naborien, de Freyming-Merlebach et du Warndt expérimentent depuis la rentrée 2015 un dispositif d'apprentissage précoce de l'allemand dans douze écoles maternelles, autant d'écoles primaires et huit collèges. L'initiative reprend les modalités du programme européen Trilingua, qui cofinçait depuis l'an 2000 l'embauche de locuteurs natifs dans le cadre des fonds Interreg IV A. Englobant la Moselle, la Sarre et la Rhénanie-Palatinat, le programme a permis à 67 assistants éducatifs allemands de sensibiliser 8 400 élèves mosellans à leur langue et à leur culture à raison de 6 à 9 heures par semaine. À l'expiration du programme en juin 2015, le conseil départemental a pris le relais en cofinçant 20% du dispositif, soit un budget global de 170 000 euros.

L'Éducation nationale mobilise cinq conseillers pédagogiques pour affiner les dispositifs. Le centre transfrontalier de Saint-Avold élabore des supports spécifiques, telle une version française des Schultüten, pochettes coniques contenant du matériel scolaire traditionnellement offertes aux écoliers allemands lors de la rentrée scolaire. Le rectorat expérimente également depuis septembre 2015 le Pass lingua, plateforme numérique dédiée aux professeurs de collège. L'ensemble de ces dispositifs doit permettre au Val de Rosselle de passer de 6 à 10% le nombre d'enfants initiés à la langue du voisin à l'horizon 2020.

Le territoire mise également sur les échanges économiques et culturels pour reconquérir une partie de la culture germanophone naguère fortement ancrée de part et d'autre de la frontière. Des films institutionnels présentent aux jeunes les besoins en personnel des entreprises allemandes implantées en Sarre et dans l'Est mosellan. Des spectacles et des sorties scolaires communes se multiplient pour ancrer de bons souvenirs dans l'esprit des enfants des deux pays.



Les enfants du Val de Rosselle se voient offrir des Schultüten, cornets en carton comportant du matériel scolaire.

## Hervé Atamaniuk « On n'a jamais parlé aussi bien l'allemand que lorsque l'on parlait *platt* »

**Co-auteur du *platt* lorrain pour les Nuls et intervenant à l'université de Lorraine, Hervé Atamaniuk, directeur des services culturels de la ville de Sarreguemines, voit dans le dialecte francique – le *platt* – une précieuse passerelle vers l'allemand et le luxembourgeois.**

« La question de l'identité est centrale au sein de notre nouvelle région. Les langues en présence – l'alsacien et le francique, mais aussi le roman (le welsch en Alsace) tout comme les langues non territorialisées comme le yiddish ou les langues issues de la migration – en font partie intégrante. Depuis 20 ans, l'Alsace a mis en place sous l'impulsion d'Adrien Zeller, aujourd'hui décédé, une série d'outils pour la transmission de la culture alsacienne et allemande. En Lorraine, le *platt* reste un marqueur d'identité dans la frange germanophone, même si cette langue régionale est moins revendiquée. Or le *platt* constitue une passerelle précieuse vers le hochdeutsch et le luxembourgeois. On n'a jamais parlé aussi bien l'allemand en Moselle que lorsque l'on y parlait bien le *platt*.

Il ne suffit pas de dire qu'il faut apprendre l'allemand pour trouver du travail. Il faut rendre l'apprentissage de la langue attrayant, rappeler que nous sommes imprégnés de cette culture germanique. On fait tout l'inverse depuis 50 ans. Il faut un grand travail d'explication pour préserver les langues et inviter les personnes à continuer à les transmettre, qu'elles soient nationales, régionales ou locales. Pour valoriser le multilinguisme, je préconise que l'on ajoute un feuillet au carnet de naissance pour conseiller aux parents de parler leurs langues à leurs enfants, qu'il s'agisse d'une langue régionale ou d'une autre, et leur donner des conseils pour une éducation bilingue.

Grâce à une bonne prise en compte des langues en présence, les Luxembourgeois parviennent bien à être trilingues, voire quadrilingues. Pourquoi n'y parvenons-nous pas ? Plutôt que d'inventer des méthodes, il suffit parfois de copier les bonnes pratiques de nos voisins. »



# Environnement



**La faune, la flore, l'air et les cours d'eau ignorent les frontières. Pas l'administration.**

**Les défenseurs de l'environnement ont appris à s'entendre pour préserver les richesses naturelles, limiter les pollutions et anticiper les conséquences du changement climatique. Les programmes européens jouent un rôle majeur dans l'harmonisation des données, l'accompagnement à la transition énergétique et l'émergence de la construction durable.**

**À Beckerich, Fribourg ou Weil-am-Rhein, élus visionnaires et citoyens engagés ont parsemé l'espace transfrontalier de références européennes du développement durable.**

# Une faune sans frontière



**Bloqué par les barrages depuis près de 60 ans, le saumon devrait à nouveau franchir le Rhin jusqu'à Bâle en 2020. Le castor suisse passe par les berges allemandes pour rejoindre la ripisylve de la Petite Camargue alsacienne. Le lynx est de retour en Rhénanie-Palatinat et chassera bientôt dans l'immense massif forestier des Vosges du Nord. Dans le sillage de ces espèces emblématiques, une faune plus discrète survit, prospère ou réapparaît dans la mosaïque d'habitats naturels transfrontaliers.**

Au début du XX<sup>ème</sup> siècle, un million de saumons traversaient le Rhin chaque année pour regagner les Alpes suisses. Nés dans la région de Bâle, ils revenaient y frayer, puis y mourir, après quatre à cinq ans d'un périple maritime qui les avait conduits jusqu'au Groenland. Mais dans les années 50, la dégradation de la qualité de l'eau et surtout, la construction de dix barrages hydroélectriques leur a fermé la route du Rhin. Les riverains du fleuve auraient sans doute pris leur parti de cette disparition si, en 1986, le spectaculaire désastre de l'usine chimique Sandoz de Bâle n'avait réveillé les consciences. Le « Tchernobâle » qui déversa plus de 1 200 tonnes d'insecticides, pesticides et mercure dans le Rhin a uni les défenseurs de l'environnement suisses, allemands, français et néerlandais dans une même colère, puis imposé des mesures de protection sur le plan européen. *Salmo salar*, le saumon de l'Atlantique, a indirectement bénéficié de la catastrophe : en 1991, la Commission internationale pour la protection du Rhin (CIPR) a décidé de réintroduire cette espèce et fixé l'objectif d'une libre migration jusqu'à Bâle en 2020.

Des exploits humains et techniques ont permis de franchir les premières étapes de ce défi animalier. Dans les années 90, des militants se sont relayés pour anesthésier les saumons par électrification aux abords de la centrale EDF d'Iffezheim, les capturer à la main et les relâcher de l'autre côté du barrage, jusqu'à la mise en service de la première passe à poissons en 2000. Six ans plus tard, un nouveau passage s'ouvrait à Gamsheim, à 15 km au nord-est de Strasbourg. En mai 2016, EDF a inauguré un ouvrage d'un coût de 20 millions d'euros pour permettre aux poissons de contourner la centrale hydroélectrique de Strasbourg. Selon les derniers comptages, 20 000 poissons, dont



Cinq des dix barrages hydroélectriques sur le Rhin permettent désormais le passage des poissons, mais la partie centrale du fleuve demeure infranchissable.

230 saumons et 15 000 non-migrateurs se sont frayé un passage en amont du Rhin.

En 2018, la voie sera libre jusqu'à Gertsheim, où EDF lance la construction d'une nouvelle passe à poissons. Mais elle reste bloquée par trois barrages au centre du parcours. Pour contourner les barrages de Rhinau, Markolsheim et Vogelgrun, EDF compte proposer aux grands migrateurs un étonnant système de transports en commun : piégés dans une grande nasse, les poissons seront tractés par bateaux jusqu'à Neuf-Brisach, puis relâchés dans le Vieux Rhin. À ce stade, une ultime passe à poissons prévue à hauteur de la centrale hydroélectrique de Kembs leur ouvrira un libre accès jusqu'à Bâle.

Cette option n'enchanté guère les défenseurs de l'environnement, qui n'accepteront le transport par piégeage qu'à titre provisoire. La coalition « Salmoncomeback », qui regroupe une trentaine d'associations françaises, allemandes et suisses, maintient la pression pour obtenir d'EDF un calendrier des

aménagement permettant la migration naturelle des saumons. Les travaux risquent de s'avérer complexes et coûteux, mais cet engagement a bel et bien été souscrit auprès de la Commission internationale pour la protection du Rhin.

Pour l'heure, EDF concentre ses efforts sur l'aval du Rhin, dans la zone frontalière de l'Allemagne et de la Suisse. En juin 2015, l'électricien a inauguré le « Petit Rhin », qui irrigue sur 7 kilomètres l'un des plus grands projets de renaturation d'Europe. Un an et demi de travaux ont été nécessaires pour déplacer 380 000 mètres cubes de terre et effectuer 150 000 plantations. La jeune rivière irrigue l'Île du Rhin, où 100 hectares de maïs sont retournés à la nature. L'association La Petite Camargue, qui gère depuis 2008 cette réserve naturelle haut-rhinoise de 904 hectares, dénombre déjà 17 espèces de batraciens, dont des tritons crêtés et des crapauds à ventre jaune. Les couples de hérons pourprés nidifient dans les 20 hectares de roselière.



Camille Gira, secrétaire d'État au Développement durable et aux Infrastructures du Grand-Duché du Luxembourg.

## Camille Gira Une transition d'avance

Nommé en décembre 2013 secrétaire d'État au Développement durable et aux Infrastructures du Grand-Duché, Camille Gira apporte au gouvernement de coalition entre le Parti démocratique, le Parti ouvrier socialiste luxembourgeois et les Verts (déi gréng) l'expérience concrète de 25 ans d'avancées vers l'indépendance énergétique. Élu échevin de Beckerich en 1982 à l'âge de 24 ans, puis bourgmestre huit ans plus tard, le jeune contrôleur aérien a engagé cette commune rurale et conservatrice dans la voie du développement durable jusqu'à l'ériger en modèle européen du genre (voir page 48).

Dans ses fonctions actuelles, Camille Gira revendique une nouvelle approche de la mobilité. « On a trop souvent raisonné de causes à effets. Puisqu'il y avait plus de trafic, il fallait construire plus de routes. Ce n'est pas la bonne réponse. Il faut au contraire diminuer les besoins de transport en regroupant les fonctions de travail, de loisirs et d'habitat. » Convaincu que tout projet n'emportant pas l'adhésion populaire est voué à l'échec, il observe avec satisfaction que la circonscription Nord, dont il fut député écologiste durant deux décennies, a vu des citoyens de tous les bords politiques se tourner peu à peu vers des modes de consommation plus locaux. À l'échelle du pays, 100 des 105 communes grand-ducales ont adhéré au plan d'action pour l'efficacité énergétique qui associe l'ensemble de la population aux objectifs de la transition.

Son ancien métier a doté Camille Gira d'une grande capacité de concentration, tout en forgeant sa socialisation politique. À la fin des années 80, il a pris part au conflit qui a permis aux aiguilleurs du ciel d'obtenir à l'arrachée la construction d'une nouvelle tour de contrôle à l'aéroport du Findel. De l'ensemble de sa carrière aéronautique, il a appris à intégrer une multitude de paramètres pour rester maître du jeu.

Lorsqu'il parviendra au Petit Rhin, le saumon trouvera 64 hectares propices à l'alevinage. Il pourra également emprunter les ouvrages de dévalaison de la « centrale B » de Kembs. L'ouvrage, qui a mobilisé un investissement de 60 millions d'euros partiellement cofinancé par l'Agence de l'eau Rhin-Meuse, constitue à la fois un site de production électrique de 8,4 MW et une infrastructure de dévalaison pour les poissons et d'alimentation du bras renaturé. Les castors venus de Suisse accéderont pour leur part à l'Île du Rhin par une passe construite à hauteur du barrage de Märkt, sur la rive allemande.

La mosaïque de milieux naturels du Rhin supérieur a donné lieu, de 2009 à 2012, au premier plan de gestion transfrontalier associant le Conservatoire des sites alsaciens et l'Institut für Landschaftsökologie und Naturschutz mandaté par le Regierungspräsidium de Fribourg dans le cadre des fonds Interreg IV A. Portant sur 4 400 hectares, (3 132 côté allemand et 1 267 côté français), le programme a permis aux naturalistes français et allemands de mettre en cohérence des méthodes, outils et conceptions différents. « L'approche allemande est plus directe que la nôtre : le concept d'espèces-cibles va droit au but, là où la France privilégie des diagnostics plus complets. Mais entre gestionnaires d'espaces naturels, on s'observe, on se comprend et on trouve des compromis », assure Luc Dietrich, directeur du Conservatoire des sites alsaciens. La Ligue de protection des oiseaux coopère pour sa part avec l'Institut für Landschaftsökologie und Naturschutz du Bade-Wurtemberg (ILN) et le

Nabu (Naturschutzbund Deutschland) dans un projet de conservation de 17 espèces d'oiseaux – auxquelles s'ajoutent chauves-souris, castors et batraciens. Au-delà des coopérations ponctuelles, les partenaires ont ressenti le besoin d'identifier les acteurs de la protection de l'environnement, de mutualiser leurs observations et de repérer les programmes transférables dans le cadre d'un programme soutenu par Interreg Rhin supérieur.

La réserve de biosphère transfrontalière Vosges du Nord / Pfälzerwald bénéficie pour sa part d'un projet européen Life portant sur la réintroduction du lynx dans l'un des plus beaux massifs forestiers d'Europe de l'Ouest. Fondée en 2010, l'association Luchs-Projekt a soigneusement préparé le terrain en instaurant un « parlement du lynx » où chasseurs, agriculteurs et élus ont pu s'informer et se concerter. Émanation du ministère de l'Environnement de Rhénanie-Palatinat, la Fondation Nature et Environnement a recueilli une douzaine d'engagements écrits promettant de faire bon accueil au grand félin. Mi-2016, un mâle et deux femelles originaires de Slovaquie ont découvert la forêt palatine, cinq autres lynx originaires de Suisse étant attendus d'ici à début 2017. Au total, une vingtaine de ces animaux seront réintroduits en cinq ans. Partenaire du projet Life, le parc naturel des Vosges du Nord a lancé en 2015 une campagne d'information et de sensibilisation pour préparer la population au retour du félin. Le parlement français du lynx s'attache à expliquer que l'animal ne présente aucun danger pour l'homme et



L'association Luchs-Projekt prépare depuis 2010 le retour du lynx dans la réserve de biosphère transfrontalière des Vosges du Nord / Pfälzerwald.

que sa consommation de chevreuils ne risque pas d'épuiser les lots des chasseurs : à raison d'une bête dévorée chaque semaine dans un immense territoire de 100 kilomètres carrés, le lynx s'avère nettement moins meurtrier que les accidents de la route pour les populations de cervidés. Seule une réelle acceptation de la population – et tout particulièrement des chasseurs – permettra d'éviter aux lynx des Vosges du Nord/Pfälzerwald le sort de leurs congénères du sud vosgien. Après une réintroduction apparemment réussie dans les années 1983/1993, l'animal s'est peu à peu raréfié jusqu'à disparition complète. Victime de braconnage, il a sans doute fait les frais de la rancœur de chasseurs n'ayant jamais accepté son retour.

Les deux parcs ont également obtenu début 2016 la validation d'un projet Life dénommé Biocorridors, visant à rétablir ou à améliorer les couloirs écologiques dans le massif forestier, dans les milieux ouverts et dans les zones aquatiques. Dix-huit mois de coopération préalable ont permis d'établir un inventaire des espèces protégées dans le cadre de la directive européenne Habitat faune flore et des réseaux Natura 2000. La trame verte et bleue à la française ne se superpose pas complètement à la notion allemande de *biotopverbund*, mais la bonne santé générale du massif témoigne d'une aspiration intuitive à préserver depuis des siècles le cœur de la forêt. Le programme d'un montant de 3,6 millions d'euros permettra de mettre en réseau les îlots de sénescence où les arbres seront préservés jusqu'à leur mort. Les plans de gestion veilleront également à la continuité écologique entre haies, vergers et zones humides. Le retour des hiboux grand-duc, des cigognes noires et des faucons pèlerins atteste déjà de l'efficacité de ces efforts ■



Dans la nouvelle passe à poissons de Strasbourg, une rivière à double entrée de 500 mètres de longueur assure une transition paisible entre l'amont et l'aval. Les remous d'une microturbine attirent les grands migrateurs vers une voie centrale. Ils parcourent alors deux séries de marches de 20 centimètres de hauteur pour franchir 13 mètres de dénivelé.



Grèbes huppés et crapauds accoucheurs comptent parmi les espèces protégées de l'espace transfrontalier.

## Biodiversum, arche des richesses naturelles grand-ducales

Posé sur l'une des presqu'îles de la réserve naturelle Haff Réimech, au sud du Luxembourg, le Biodiversum évoque de prime abord un navire renversé en bordure d'un étang. Inauguré en juin 2016 en présence de nombreux membres du gouvernement luxembourgeois, le bâtiment d'un coût de 6 millions d'euros abrite sur 1 300 mètres carrés une exposition permanente dédiée à la fois à la biodiversité et au patrimoine archéologique de la vallée de la Moselle, de la Préhistoire jusqu'à nos jours. Ouvert au public et aux scolaires de la Grande Région, le bâtiment s'ouvre sur deux parcours pédagogiques sillonnant l'un des espaces naturels les plus riches du Luxembourg. Les anciennes gravières du sud du pays couvrent 330 hectares, dont 100 hectares classés Natura 2000 et Ramsar (zones humides d'importance internationale). Cet espace ne représente que 0,1% de la superficie du pays, mais abrite, selon les espèces, entre 36% et 76% de la biodiversité nationale. La station ornithologique du site dénombre 256 espèces d'oiseaux, dont 156 migrateurs. En hiver, 1 500 oiseaux y trouvent abri, repos et nourriture.



L'agence Hermann & Valentiny et Associés a conçu le Biodiversum en forme de coque de bateau renversée.



L'inauguration du site s'est déroulée le 3 juin 2016 à Remerschen, au sud du Luxembourg.

# Interreg, artisan de la construction durable



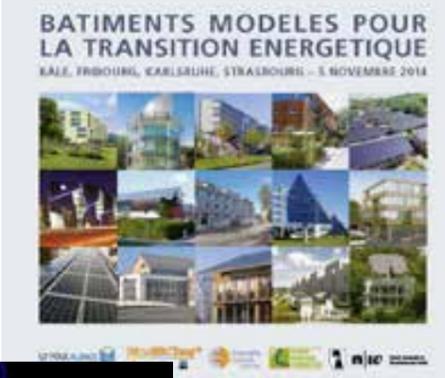
**De part et d'autre des frontières du Grand Est, les régions partagent un climat continental commun, un habitat rural et ouvrier comparable et un même souci d'économiser l'énergie. Les programmes Interreg jouent un rôle essentiel dans la construction de bâtiments plus performants et dans l'essor de nouvelles énergies.**

La maison du voisin inspire toujours de la curiosité, souvent teintée d'envie ou de condescendance. Ce constat séculaire reste de mise à l'heure de la construction durable : depuis le début du millénaire, collectivités et professionnels du bâtiment des anciennes régions d'Alsace, de Lorraine et de Champagne-Ardenne multiplient les incursions transfrontalières pour jauger les réalisations des voisins, s'en inspirer, puis, éventuellement, échanger leur savoir-faire. Ces échanges ont peu à peu bousculé les préjugés et ouvert la voie à de nouvelles coopérations.

Dans l'espace de jonction entre l'Alsace, l'Allemagne et la Suisse, la commission climat-énergie de la Conférence du Rhin supérieur a instauré en 2007 un réseau trinational dédié à l'efficacité énergétique. L'initiative a débouché sur le programme Interreg IV Trion, centré sur l'accélération de la transition énergétique et sur les énergies renouvelables. En veillant scrupuleusement à l'équité dans les nationalités et dans le poids des composantes représentées, le réseau est parvenu à concrétiser la plus-value transfrontalière. Il a progressivement élargi ses cibles pour sortir de la thématique de la qualité du bâti, où les partenaires allemands apparaissaient comme les éternels champions de l'efficacité énergétique. « Les économies d'énergie restent la base du projet, mais n'en sont plus le cœur. Nous avons retenu les thématiques qui permettent à chacun des partenaires d'apprendre les uns des autres. C'est le cas des réseaux de chaleur, de la méthanisation ou de la géothermie, moins celui des parcs éoliens », explique Vulla Parasote-Matziri, directrice générale de Trion Climate.

Fin 2015, le réseau s'est mué en association de droit allemand. Ce nouveau statut permet aux partenaires de s'affranchir partiellement des financements publics. Aux sept membres fondateurs – la Région Alsace, le département du Bas-Rhin, les cantons

suisse de Bâle-Ville, Bâle-Campagne et Jura, et les *länder* allemands du Bade-Wurtemberg – et de Rhénanie-Palatinat se sont rapidement ajoutés une trentaine de nouveaux adhérents, dont un tiers de collectivités et d'organismes consulaires et une vingtaine d'entreprises et bureaux d'études spécialisés dans la transition énergétique. Trion-Climat s'associe désormais à certains projets Interreg V en tant que partenaire. L'association assure ainsi la communication du projet Clim'ability, qui regroupe onze universités et institutions alsaciennes, suisses



L'association Trion s'est centrée sur l'isolation des bâtiments, puis s'est étendue aux énergies renouvelables.

et allemandes pour aider les entreprises à affronter la vulnérabilité liée au changement climatique.

Aux confins de la Meurthe-et-Moselle, de la Wallonie et du Luxembourg, l'écoconstruction et l'écorénovation ont fédéré une douzaine de partenaires autour du groupement d'intérêt économique Ecotransfaire en 2013. Cofinancé dans le cadre du programme Interreg IV, le GIE s'est attaché dans une première phase à mettre en réseau des « grappes » d'entreprises spécialisées, à mutualiser les expériences les plus convaincantes et à explorer le potentiel de l'écoconstruction en matière de formation et d'insertion. En juin 2015, la restitution du programme a mis en exergue l'augmentation des compétences requises dans les métiers liés à la haute qualité environnementale. Au Luxembourg, l'Institut de formation sectoriel du bâtiment (ISFB) a mis en place une formation spécifique d'un an destinée aux ouvriers de la construction inscrits à l'Adem, équivalent grand-ducal de Pôle emploi. En Wallonie, l'association Le Trusquin a proposé à des personnes très peu formées, voire faiblement alphabétisées, une formation qualifiante de 18 mois dont les résultats se sont avérés probants. Pionner des clauses d'insertion dans les marchés publics, le département de Meurthe-et-Moselle a posé les jalons d'un guichet transfrontalier des métiers du bâtiment durable.

Les échanges opérés dans le cadre d'Interreg IV ont permis de relativiser les atouts respectifs des trois composantes représentées. Grand pourvoyeur d'emplois bien rémunérés, le Luxembourg peut revendiquer une attractivité imbattable, mais les « navetteurs » belges et lorrains lassés par les embouteillages peuvent fort bien revenir à terme dans leur région d'origine. La Lorraine compte parmi ses professionnels du bâtiment des pépites au savoir-faire reconnu et exportable. Rurale et habituée à ne compter que sur elle-même, la Wallonie présente une nette avance en matière d'écomatériaux et de filières courtes.

Estimant avoir démontré la viabilité économique de l'écorénovation, Ecotransfaire se propose de passer de la théorie à la pratique dans le cadre d'Interreg V. Le GIE a identifié au Luxembourg, en Wallonie, en Meurthe-et-Moselle et en Rhénanie-Palatinat quatre chantiers-écoles où la formation pourrait s'exercer à tous les échelons, des migrants venus d'Europe ou du Moyen-Orient jusqu'aux techniciens des entreprises d'écorénovation. Le GIE mise également sur les fonds Interreg Western Europe pour accélérer la rénovation de l'habitat dans la Grande Région et au-delà.

En Champagne-Ardenne, la chambre de commerce et d'industrie des Ardennes, naguère seul département

éligible aux fonds Interreg France-Wallonie-Flandres, a joué un rôle moteur dans la coopération entre entreprises ardennaises et wallonnes. Le projet Bâti D2 a ainsi rapproché les acteurs de la construction durable. Les clusters impliqués dans ces premiers échanges envisagent désormais de poursuivre leur coopération sur les thématiques du recyclage et de l'insertion ■



La géothermie figure parmi les thématiques transfrontalières du Rhin supérieur.

## La Sarre et l'Est mosellan méthanisent en duo

Les législations européennes prévues pour contrôler les flux des acteurs privés du recyclage s'adaptent mal à la coopération transfrontalière publique. Le Sydeme (Syndicat mixte de transport et de déchets ménagers de Moselle-Est) et son homologue sarrois, le EntsorgungsVerband Saar, surmontent au quotidien des montagnes de paperasse et de contraintes administratives pour échanger leurs déchets. Au début de la décennie, le Sydeme a intégré 15 000 tonnes annuelles de matières fermentescibles en provenance de la Sarre pour dimensionner son usine de méthanisation Méthavalor, située à Morsbach, près de Forbach. La Sarre dispose pour sa part d'une unité

de valorisation thermique qui traite chaque année 50 000 tonnes de déchets ultimes émanant de l'Est mosellan. Cette coopération s'est encore renforcée début 2016 avec la mise en service de l'unité de méthanisation de déchets verts Méthavos à Sarreguemines. La Sarre a intégré ce nouvel équipement dans son propre schéma de traitement des déchets et confie à Méthavos la méthanisation de 5 000 tonnes de matières végétales par an. Ce rapprochement en annonce d'autres. Ainsi, la partie ligneuse de ces végétaux, naguère expédiée en Belgique, sera bientôt utilisée dans les chaufferies bois de Lorraine.



Bernard Lahure, fondateur d'Ecotransfaire.

## Bernard Lahure Cultiver la transition

Né français de parents d'ascendance belge et luxembourgeoise, Bernard Lahure se souvient que ses grands-parents ont changé de nationalité à plusieurs reprises sans bouger de chez eux. L'ancien maire de Villers-la-Chèvre (600 habitants en Meurthe-et-Moselle, aux portes du Luxembourg et de la Belgique) en tire la conviction qu'une identité ne se résume pas à un état civil.

Conquis par le programme Erasmus, l'étudiant formé à l'industrie agro-alimentaire et au génie génétique a longuement parcouru l'Europe, de la Grande-Bretagne à l'Allemagne en passant par l'Espagne, avant de retourner sur l'exploitation agricole familiale. L'enfant de Villers-la-Chèvre a commencé à mettre en œuvre ses convictions écologistes et transfrontalières au cours d'un unique mandat municipal (2008-2013). Non réélu, il a choisi de poursuivre son engagement en constituant le groupement Ecotransfaire. « Ce ne sont pas les politiques qui porteront la transition écologique. Il me paraît plus efficace de m'impliquer dans un projet apolitique, mais fédérateur et sociétal », estime Bernard Lahure.

Combinant filières courtes et programmes internationaux, écoconstruction et agro-industrie, haute performance énergétique et chantiers d'insertion, Ecotransfaire constitue un laboratoire transfrontalier atypique du développement durable. Resté fidèle à la ferme familiale, Bernard Lahure admet avoir besoin de ses vaches pour être sûr de garder les pieds sur terre.



La station de méthanisation des déchets verts de Sarreguemines traite 5 000 tonnes de matières végétales sarroises.

# Trois leçons d'indépendance

**Le village de Beckerich au Luxembourg, l'arrondissement de Rhein-Hunsrück en Rhénanie-Palatinat et le quartier Vauban de Fribourg comptent parmi les références européennes du développement durable.**

Aux confins du Luxembourg et de la Belgique, la discrète commune rurale de Beckerich n'en finit pas d'étonner ses voisins. Des centaines de délégations venues de l'Europe entière viennent chaque année visiter cette bourgade de 2 300 habitants devenue démonstrateur de l'indépendance énergétique. Le paysage banal d'un village-rue entouré de forêts et de pâturages recèle les clés d'une économie circulaire largement transposable. En 2004, une vingtaine d'agriculteurs a investi 4 millions d'euros dans la construction d'une usine de méthanisation implantée en pleins champs. L'installation fournit une puissance de 600 kW électriques revendus à l'opérateur national et de 750 kW thermiques injectés dans le réseau de chauffage urbain. Exceptionnelle en milieu rural, cette infrastructure atteint 14 kilomètres de long, desservant près de 300 maisons, une demi-douzaine d'entreprises et la totalité des bâtiments municipaux. Prévu sur une quarantaine d'années, le retour sur investissement s'inscrit dans une aspiration collective à l'indépendance énergétique, indépendamment des échéances politiques. La commune a par ailleurs ouvert les toitures de ses bâtiments à un système de copropriété, chaque habitant pouvant se porter acquéreur d'une surface de panneaux photovoltaïques. Fluctuant en fonction des tarifs de rachat, le système assure un rendement de près de 4 % sur 15 ans.

La dimension économique a joué un rôle prépondérant dans la conversion de l'arrondissement de Rhein-Hunsrück (Rhénanie-Palatinat) à la transition énergétique. « Notre principal argument n'a pas été le changement climatique ou le gaspillage, en quelques décennies, d'énergies fossiles accumulées

durant des millénaires. Nous sommes partis du principe de l'économie, qui met tout le monde d'accord », témoigne Bertram Fleck, président CDU de l'arrondissement de 1990 à 2015. Lancée en 1999, la démarche a valu à Rhein-Hunsrück de nombreuses distinctions, dont le Prix européen de l'énergie solaire, en 2011. Elle a également permis au territoire d'engranger 1,3 milliard d'euros d'investissements, essentiellement dans l'éolien, et 250 millions d'euros économisés et réinjectés dans l'économie locale.

Le district a commencé par un diagnostic minutieux des bâtiments publics, qui a généré 1 500 projets de rénovation. La dépense d'énergie fossile a ainsi diminué de 12 millions d'euros par an. Ces économies se sont doublées d'un prodigieux effort de production publique et privée d'énergies renouvelables. Profitant d'un tarif de rachat garanti sur 20 ans, les grands groupes ont constellé le paysage de 300 éoliennes représentant une manne annuelle de 38 millions d'euros. Un cadastre solaire mis en ligne par une banque locale a popularisé des offres de crédit pour l'installation de panneaux photovoltaïques. Une communication constante a peu à peu ancré la transition énergétique dans les esprits. Une devinette maintes fois répétée démontre l'intérêt financier de la rénovation énergétique : en partant d'une augmentation annuelle de 6 %, à combien s'élèveront en 30 ans les coûts de chauffage d'un logement dont la facture actuelle se situe à 2 500 euros par an ? La réponse (200 000 euros) convainc facilement les propriétaires du bien-fondé d'un investissement de 60 000 euros qui générera 100 000 euros d'économie et donc 40 000 euros de gain.



Dans l'arrondissement de Rhein-Hunsrück (Rhénanie-Palatinat), les grands groupes ont constellé le paysage de 300 éoliennes.



À Fribourg-en-Brigau, les squatters de la caserne Vauban sont devenus constructeurs.

À Fribourg-en-Brigau (Bade-Wurtemberg), les squatters de la caserne Vauban, désaffectée depuis le retrait des Forces françaises stationnées en Allemagne (FFSA), ont fondé l'un des modèles d'habitat alternatif et écologique les plus aboutis d'Europe. Tolérés, puis soutenus par la municipalité, les *baugruppen* (groupes de construction) ont rénové douze bâtiments pour y implanter 200 logements familiaux et 600 logements étudiants, ainsi qu'une maison de quartier et un centre socio-culturel. Ils ont ensuite porté un programme de 2 000 logements neufs construits selon les règles de construction passive et alimentés par l'énergie solaire. Desservi par une ligne de tramway et de larges pistes cyclables, le quartier Vauban est également devenu un laboratoire à ciel ouvert de la mobilité sans voiture.



Dans les alentours de Beckerich, l'énergie renouvelable va de pair avec la monnaie alternative. Lancé en janvier 2013, le Beki a cours dans le canton de Redange. Soixante-dix enseignes acceptent cette monnaie locale convertible en euro qui vise à relancer le commerce de proximité.

# L'eau, source d'entente



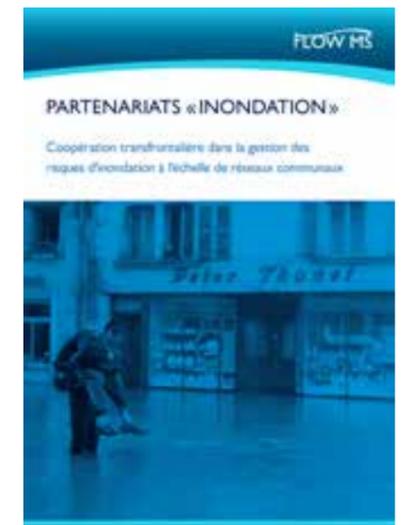
**L'eau constitue un élément trop vital pour laisser prise aux chamailleries. Dans le bassin Rhin-Meuse, États et collectivités coopèrent de longue date pour prévenir les inondations, signaler les pollutions accidentelles et limiter la dégradation des cours d'eau. Moins bien ancrée, la surveillance transfrontalière de l'air s'avère techniquement complexe et se déroule parfois dans un climat plombé.**

Les tout premiers échanges humains s'effectuèrent sans doute au fil de l'eau et le caractère vital de ces contacts ne s'est jamais démenti. En Europe, la Commission centrale pour la navigation du Rhin fondée en 1815 apparaît comme la plus ancienne organisation internationale des temps modernes. En 1950, la création de la Commission internationale pour la protection du Rhin a précédé de sept ans celle de la Communauté économique européenne. Ses homologues, les CIP de la Sarre et de la Moselle datant de 1961 et celle de la Meuse, instaurée en 1994, répondent au même souci d'instaurer des dispositifs transfrontaliers d'alerte en cas d'inondation ou de pollution accidentelle. L'adoption de la directive-cadre européenne sur l'eau en 2000, puis celle sur la prévention des inondations sept ans plus tard, ont tout naturellement transformé ces commissions en outils de coopération transfrontalière au long cours.

L'Alsace et le Pays de Bade sont conscients de partager un trésor naturel : la nappe phréatique du Rhin supérieur. Dans ce réservoir de 80 kilomètres cubes, dimension unique en Europe, les populations et les industries viennent puiser l'eau de leur consommation courante. L'enjeu de sa qualité a rapidement été perçu comme majeur, si bien que le sujet fait partie des pionniers de la coopération entre les deux rives du Rhin. Financées grâce aux fonds Interreg, les premières cartographies hydrogéologiques transfrontalières remontent à 1993 et font désormais l'objet d'une convention pérenne entre l'État, la Région, l'Agence de l'eau Rhin-Meuse, le Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM) et diverses instances du Bade-Wurtemberg. Depuis quelques années, la Liaison opérationnelle pour la gestion de l'aquifère rhénan (Logar) centralise les outils transfrontaliers d'analyse et de gestion de la nappe. En parallèle de la cartographie, qui indique la qualité de la nappe à un instant T, les acteurs de la coopération ont mis au point un outil



Le projet européen Flow MS a formalisé la coopération transfrontalière au long de la Sarre.



Le réseau Logar modélise la nappe phréatique rhénane.

dynamique : la modélisation de l'écoulement. La technique permet de suivre l'impact des sources de pollution dans l'espace et dans le temps. Les nitrates, les phytosanitaires, les chlorures et les solvants chlorés sont suivis en priorité. En 2006, l'outil Monit (Modélisation de la pollution des eaux souterraines par les nitrates) a révélé que 9% de la nappe du Rhin supérieur dépassait la norme de potabilité de 50 milligrammes par litre. Depuis, cette proportion a été ramenée à 6%, mais la « valeur-guide » européenne de 25 milligrammes par litre reste dépassée sur plus d'un tiers du fleuve.

Entre la Lorraine, la Sarre, la Rhénanie-Palatinat et le Luxembourg, le souvenir des grandes inondations a ravivé les aspirations à une coopération plus étroite. En 1947, la crue centennale de la Moselle a accentué les séquelles de l'Après-Guerre, transformant les rues de Metz et de Sarreguemines en canaux. Nombre de Messins se souviennent également des ravages des inondations de 1983. Dix ans plus tard, la Sarre déborda à tel point que le théâtre de Sarrebruck parut planté au milieu de la rivière. Amorcé en 2009 dans le cadre d'Interreg IV A, le programme Flow MS a permis d'instaurer une coordination durable entre les trois États et les communes du bassin de la Moselle et de la Sarre, sous l'égide de la CIP. Les cartographies des risques ont progressé, mais ne sont pas encore intégrées aux plans d'urbanisme. De même, les

zones de ralentissement dynamique qui écrèteraient les crues en amont des rivières restent au stade de projets. Ces vastes bassins de rétention ont pourtant fait la preuve de leur efficacité au bord du Rhin et de la Meuse. Au long de la Moselle, la pollution à l'Isoproturon, un herbicide puissant en voie d'interdiction, a permis d'amorcer une nouvelle coopération: les chambres d'agriculture de Lorraine, du Luxembourg, de Sarre et de Rhénanie-Palatinat étudient des actions concertées de réduction des pesticides qui pourraient déboucher sur un programme européen.

Riverains de la Meuse, la France, l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas renforcent leur coopération depuis le début de la décennie. Le projet européen Amice (Adaptation of the Meuse to the Impacts of Climate Evolutions) engagé en 2009 par quatre de ces cinq pays, exception faite du Luxembourg, moins concerné, a conforté la solidarité de bassin à l'échelle transnationale tout en explorant les conséquences possibles du réchauffement climatique et la raréfaction de la ressource.

Au préalable, les experts ont dû résoudre un casse-tête révélateur : sur un même point frontalier et à un même instant T, les mesures de débit effectuées par les différents partenaires pouvaient varier d'un, voire de deux mètres ! Les mesures étaient pourtant justes, mais les modes de géoréférencement des pays



Philippe Richert, président du conseil régional du Grand Est.

## Philippe Richert Président es sciences naturelles

Parlez-lui du grand hamster ou de la protection de tel insecte au nom latin imprononçable, et l'ancien professeur de collège en sciences naturelles se fait loquace pour s'offrir, d'un air amusé, une longue digression devant un auditoire venu pour tout autre chose que s'instruire sur la chaîne alimentaire de la faune des prairies alsaciennes. Le professionnel de la politique qu'est devenu Philippe Richert n'a pas oublié sa spécialité d'origine. Son engagement pour l'environnement ne date pas d'hier et il a porté la thématique dans ses différentes fonctions électives. Président du conseil général du Bas-Rhin de 1998 à 2008, il fit par exemple de cette collectivité une pionnière de l'Agenda 21 et des plans sur la qualité de l'air. À la tête du conseil régional d'Alsace à partir de 2010, il a poursuivi l'œuvre de son prédécesseur et mentor centriste Adrien Zeller en faveur de la protection de la ressource en eau ou encore des énergies renouvelables, dans un contexte devenu différent – le solaire n'est plus aussi porteur par exemple. Depuis son fief de Wingen-sur-Moder, le frontalier de la Lorraine s'est fort bien accommodé de l'élargissement de son territoire, qu'il n'avait pourtant pas appelé de ses vœux. Mais dans le vaste ensemble du Grand Est, la coopération transfrontalière cherche encore sa place. La priorité du président va aux équilibres territoriaux à l'intérieur des frontières françaises de la nouvelle région.



La Meuse déborde à Bras-sur-Meuse.

partenaires différaient. Une fois les systèmes de coordonnées bien calés, les données se sont avérées fiables et transposables.

Pour autant, cette harmonisation n'a pas conduit à l'uniformisation des outils. Chaque pays a conservé ses propres systèmes de mesure, conformément aux législations en vigueur, mais aussi en fonction de différents usages du fleuve. Peu propice à la navigation commerciale sur son parcours français, la Meuse contribue de manière importante au transport des marchandises en Belgique et aux Pays-Bas. Bordé par deux centrales nucléaires, Chooz dans les Ardennes et Tihange en Belgique, le fleuve constitue également une source d'énergie majeure pour la Wallonie, qui exploite six centrales hydroélectriques. Les Pays-Bas y puisent l'essentiel de leur eau potable et l'irrigation de leurs grandes cultures. Les prévisions des climatologues du Giec en matière de réchauffement climatique évoquent une incidence sur toutes les activités ancrées le long de la Meuse, incitant les pays riverains à une réflexion sur les aménagements

actuels et futurs. Irrégulier par nature, le débit de la Meuse pourrait connaître des pics en hiver et des étiages drastiques en été.

«L'impact du réchauffement climatique sur l'agriculture est certain, mais difficile à modéliser. Les exploitants des centrales nucléaires doivent s'attendre à une augmentation des arrêts de production liés à un débit insuffisant pour le refroidissement», souligne Blanca Linz, chef de projet International à l'Epama (Établissement public d'aménagement de la Meuse et de ses affluents). Regroupant 17 partenaires, Amice a constitué l'un des projets phares d'Interreg IV A. Au terme de leurs travaux, les partenaires institutionnels, les chercheurs et les associations impliquées ont proposé de réaliser de nouvelles recherches sur l'impact économique et social de la raréfaction de la ressource. Déposé dans le cadre des fonds européens Northern Europe, le projet a essuyé une fin de non-recevoir, mais ses porteurs n'entendent pas jeter l'éponge.

Moins ancienne et moins développée que la coopération en matière d'eau, la surveillance transfrontalière de l'air progresse à mesure que s'élève la conscience des risques sanitaires liés à la pollution. En la matière, l'Alsace, le Bade-Wurtemberg et la région de Bâle font figure de précurseurs, grâce à l'abnégation de scientifiques qui ont pris leur courage à deux mains pour harmoniser au mieux des données qui semblaient inconciliables d'un pays à l'autre.

La petite mais valeureuse équipe de l'Aspa, la structure de surveillance de la qualité de l'air en Alsace, occupe les bâtiments anonymes d'une zone tertiaire en périphérie de Strasbourg. « Il n'y a qu'un fossé rhénan, mais à peu près tout diffère entre France et Allemagne : les méthodes de mesure, la classification des polluants, les facteurs d'émission, les modes de calculs », énumère Raphaële Deprost, ingénieure à l'Aspa. Malgré tout, les experts alsaciens et leurs partenaires de la Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz du Bade-Wurtemberg et du Lufthygieneamt de Bâle ont mis au point des outils communs. Édifié entre fin 2001 et fin 2006 dans le cadre du programme de coopération « Atmo-Rhena » doté de 3 millions d'euros, le site [www.atmo-rhinsuperieur.net](http://www.atmo-rhinsuperieur.net) apporte une mine d'informations et de prévisions en direct à l'échelle d'un bassin de 6 millions d'habitants. Commune par commune et heure par heure, il dresse l'inventaire commun des rejets atmosphériques par types de polluants et par sources (les habitations, l'industrie, les transports, l'agriculture). Une plateforme simule également différents scénarios d'évolution des émissions de polluants en fonction des politiques susceptibles de voir le jour à l'avenir, comme la réduction de vitesse, la circulation alternée ou l'interdiction du trafic de transit poids lourds.

Au fil de leur collaboration, les organismes français, allemands et suisses ont affiné leur outil et élargi leur espace d'investigation. Ils ont visiblement pris goût aux défis, puisqu'ils ont abordé en 2012 un sujet encore plus complexe : la pollution transfrontalière potentielle que générerait un industriel par la création ou l'extension d'un site. Ainsi est né Atmo-IDEE, autre programme européen Interreg (741 600 euros). « Il s'agit d'optimiser le volet "air" d'une étude d'impact déclenchée par la demande de création ou de modification d'une installation classée (ICPE) en zone frontalière, en tenant compte des procédures prévues par la législation du pays voisin », résume Joseph Kleinpeter, le directeur de l'Aspa.

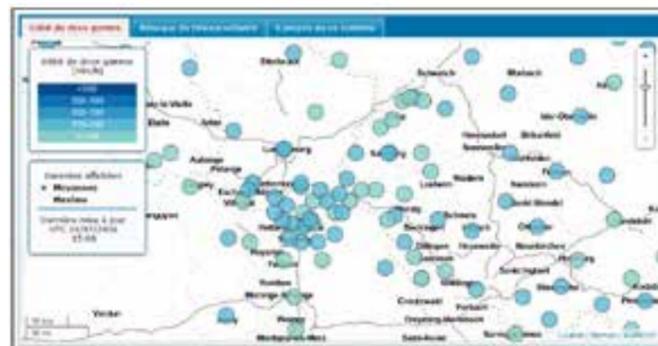
L'outil web qui en résulte matérialise d'abord le périmètre d'impact d'un projet, afin de vérifier s'il débord de la frontière. Puis il dresse la situation initiale de la qualité de l'air pour 13 polluants (particules fines, dioxyde de soufre, benzène, etc.). Dans un troisième temps, Atmo-IDEE intègre les émissions spécifiquement générées par le projet avant d'en



Le réseau de coordination transfrontalière pour la protection de la nappe phréatique du Rhin supérieur mobilise une dizaine d'acteurs.

déduire l'éventuelle pollution supplémentaire, puis d'indiquer si ces émissions entraîneraient un dépassement des normes en matière de qualité de l'air. Précieuses pour les experts et techniciens, les données doivent aider à objectiver des débats souvent passionnés. Atmo-IDEE les rend assez aisément compréhensibles pour les associations de protection de l'environnement, grâce un tableau synthétique fait de pictogrammes et de panneaux de signalisation inspirés du Code de la route.

Dans la Grande Région, les centrales nucléaires de Cattenom en Moselle et de Tihange en Wallonie empoisonnent depuis plusieurs décennies les relations transfrontalières. Cette crispation a débouché en juillet 2016 sur la création d'un site bilingue répertoriant heure par heure les taux de radioactivité mesurés par 300 stations implantées en



Le site internet de la Grande Région répertorie les taux de radioactivité dans l'espace frontalier.

Lorraine, au Luxembourg, en Rhénanie-Palatinat, en Sarre et en Wallonie. Intégrée au Système d'information géographique de la Grande Région (SIG-GR), la carte interactive indique les doses de rayon gamma émises par la radioactivité naturelle et servirait d'alerte rapide en cas d'accident nucléaire.

Trente ans après l'accident de Tchernobyl, le lancement du portail s'est déroulé dans un contexte tendu. Ministre écologiste de l'Environnement de Rhénanie-Palatinat, Ulrike Höfken a rappelé que la radioactivité ne connaît pas de frontière et demandé l'arrêt des « centrales nucléaires dangereuses et dépassées de la Grande Région ».

La Rhénanie-Palatinat, la Sarre et le Luxembourg exigent de plus en plus fermement le démantèlement de la centrale nucléaire de Cattenom. L'inquiétude est au moins aussi vive pour les riverains de Tihange, où le réacteur 2 a été arrêté en 2014 suite à la découverte de microfissures. La remise en service du réacteur fin 2015 a provoqué un tollé notamment côté allemand, où plusieurs collectivités envisagent des recours en justice. En Alsace, on ne compte plus les protestations des pays riverains contre la centrale de Fessenheim. Parmi les dernières plaintes en date figure celle de l'association trinationale de protection nucléaire, qui estime que la centrale alsacienne viole plusieurs règlements communautaires.

## Wissembourg, une épuration au très lent cours

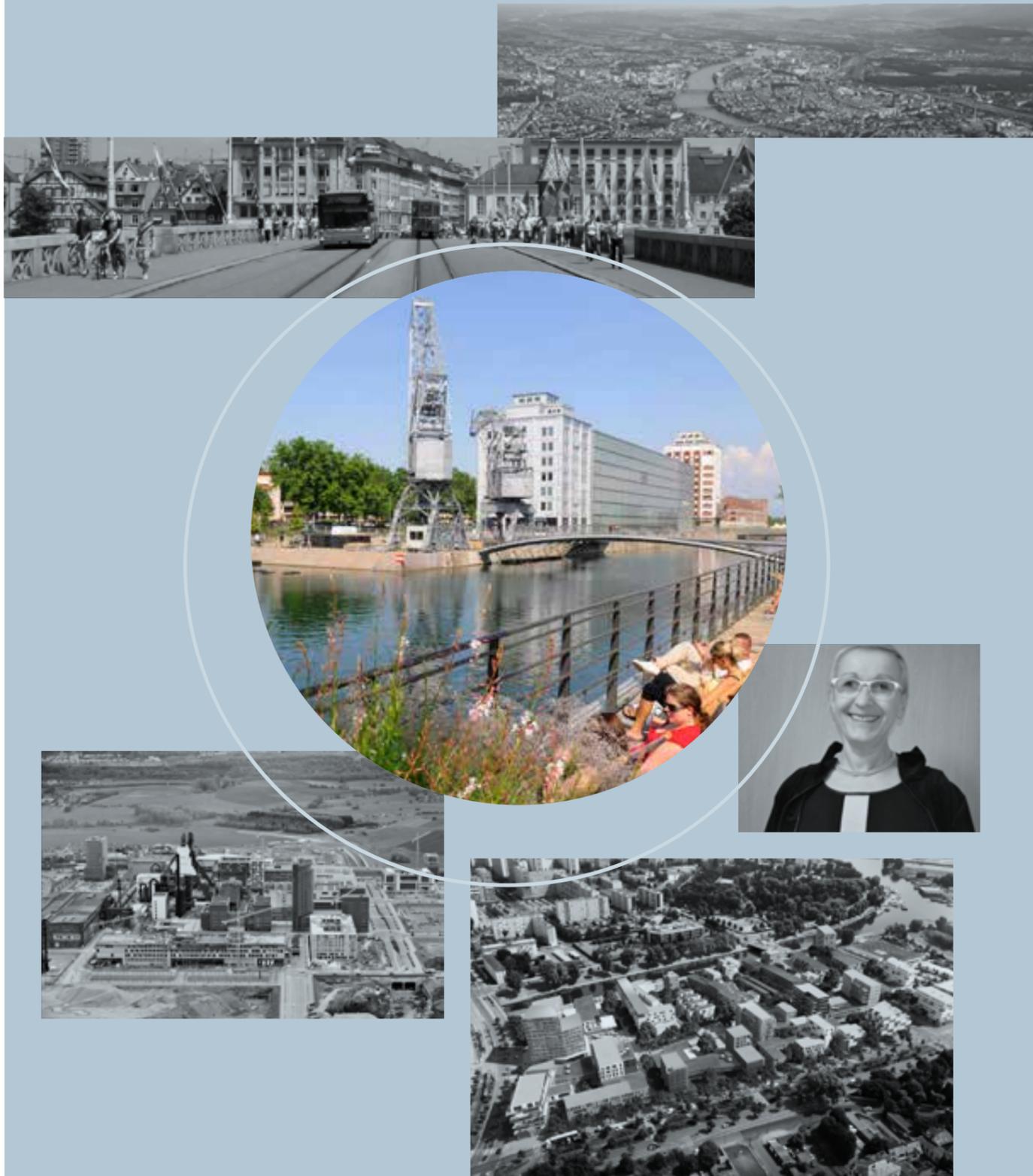
Oh bien sûr, ce n'est pas le genre d'équipement dont on vous indique généreusement la localisation. Pour trouver la station d'épuration de Wissembourg, mieux vaut s'y prendre à deux fois. Caché au fond de la forêt de la coquette petite ville à l'extrême nord de l'Alsace, le site se distingue par la zone tampon végétalisée qui protège la rivière Lauter, mais surtout, par sa spécificité transfrontalière. La station permet le raccordement de deux communes et d'un hameau allemands voisins, issus du territoire de Bad Bergzabern. Leur connexion à une station côté Rhénanie-Palatinat aurait nécessité d'aménager plusieurs stations de relevage alors que le raccordement à Wissembourg se limite à tirer 7 kilomètres de réseaux.

Pour parvenir à cette solution de bon sens, il a fallu passer par des réunions sans fin. Vingt-deux ans se sont écoulés entre les premières réflexions et la mise en service, à l'automne 2014. La maîtrise d'ouvrage a été confiée entièrement à la Ville de Wissembourg et le SDEA (Syndicat des eaux et de l'assainissement) d'Alsace-Moselle exploite la station au quotidien. Les eaux usées allemandes mobilisent 30% de la capacité située à 35 000 équivalents-habitants, la station traitant aussi ponctuellement les effluents viticoles des communes rhénan-palatinates. L'Allemagne a contribué pour près d'un quart aux 7,5 millions d'euros d'investissements, aux côtés des fonds Interreg et de l'Agence de l'eau Rhin-Meuse.



Mise en service fin 2014, la station d'épuration de Wissembourg assainit les eaux usées françaises et allemandes.

# Urbanisme



**À l'ère des frontières-barrières a succédé le temps des métropoles transfrontalières.**

**À Strasbourg, le projet urbain Deux-Rives enjambe le Rhin pour relier la capitale alsacienne à sa voisine allemande Kehl.**

**Entre Huningue, Weil-am-Rhein et Bâle, 3land efface les frontières pour ériger une ville trinationale.**

**L'Eurodistrict SaarMoselle ressoude un espace marqué par une histoire commune singulière et tourmentée.**

**Entre le nord lorrain et le Luxembourg, l'opération d'intérêt national Alzette-Belval pose les jalons d'un urbanisme concerté.**

# Deux-Rives : quand Strasbourg rejoint le Rhin



Deux-Rives constitue le plus gros projet urbain de France hors région parisienne.

**Strasbourg devient une métropole transfrontalière qui envisage enfin son développement à 360 degrés. Depuis plusieurs années, la capitale alsacienne reconquiert son bassin portuaire désaffecté. Le projet urbain qui l'a menée aux portes de l'ancienne frontière la conduit aujourd'hui à franchir le Rhin pour rejoindre la commune allemande voisine de Kehl. Symbole des conflits d'antan, le glacis qui séparait les deux villes a fondu pour réunir les deux rives du fleuve.**

Quand il parle de Deux-Rives, le mesuré maire socialiste Roland Ries retrouve quelques-uns des accents lyriques qu'on attendrait plus souvent du professeur de lettres qu'il fut : « Strasbourg, qui tournait le dos au Rhin redécouvre son fleuve ! », « La Métropole à 360 degrés voit le jour ! », « Nous bâtissons la neue Neustadt ! », « Une nouvelle ville sur le Rhin ! »...

Reconnaissons que le sujet peut prédisposer à l'emballlement. Pour la capitale alsacienne, il s'agit ni plus ni moins de réussir sa plus grande extension urbaine depuis la période allemande, qui vit l'édification de la fameuse « Neustadt ». Qui plus est, et c'est l'autre point commun avec la parenthèse 1870-1914, de la réussir jusqu'au Rhin et au-delà, jusqu'à l'intérieur de la ville allemande limitrophe de Kehl. En somme, toujours pour paraphraser le maire de Strasbourg, de reconstruire à l'entrée Est de la ville que les conflits successifs avaient couvert d'une sorte de glacis, encore récemment occupé par un stand de tir. « À croire que la guerre n'était pas finie », plaisante-t-il.

Tel est donc l'enjeu majeur de ce projet urbain Deux-Rives, dont on peut faire remonter l'origine aux années 1960 et 1970, mais qui a pris sa véritable dimension depuis une quinzaine d'années, survivant dans ses grands principes aux alternances politiques. Pour une fois, la Ville et la Communauté urbaine, devenue Eurométropole en janvier 2015, ne jouent pas petit bras. Sur 5 kilomètres de long, elles prévoient la construction d'1,4 million de mètres carrés pour abriter 20 000 nouveaux habitants et 8 500 emplois. C'est tout simplement le plus grand projet urbanistique de province pour l'heure, dans la lignée d'un Confluence à Lyon, d'un Euroméditerranée à Marseille ou d'une Île de Nantes, qui attirent davantage la lumière médiatique.



La presqu'île Malraux est à la fois l'épicentre de Deux-Rives et la gardienne de la mémoire portuaire du site.

En tenant compte des projets déjà dans les tuyaux, 800 000 m<sup>2</sup> auront été construits ou seront en chantier en 2019, correspondant à 1,6 milliard d'investissements publics (450 millions d'euros) et surtout privés. Ces réalisations ont démarré ou sont achevées dans les portions les plus éloignées de la frontière, pour s'en rapprocher petit à petit. Désormais, le projet toque à la porte des anciens postes douaniers. Il lui reste en effet, pour l'essentiel, à urbaniser le secteur « port du Rhin », qu'un grand nom français de l'urbanisme, Bernard Reichen, a décomposé en sept « bulles » thématiques. « Des pièces nouvelles dans l'imaginaire strasbourgeois qui créeront le rapport à l'eau et puiseront dans la mémoire portuaire et industrielle », tente de nous faire comprendre le maître. Alfred Peter, son

partenaire strasbourgeois, ajoute un geste décisif : comme le tramway desservira le quartier du port et Kehl, cet urbaniste-paysagiste le détourne de sa trajectoire rectiligne naturelle parallèle à l'avenue du Rhin routière, pour le faire « entrer » à l'intérieur de ces bulles... avant qu'elles n'aient éclos. Audacieuse ? Erronée ? « Hors-sol », cette approche qui consiste à créer le transport en commun avant l'urbanisation qui va avec ? « Quand il s'agit d'aménager une route avant que la zone pavillonnaire soit sortie de terre, personne ne s'étonne », répond Alfred Peter aux critiques et aux sceptiques.

Ce tramway aboutira en 2017 à la gare de Kehl et l'espace autour de la Bahnhof deviendra la septième des « bulles Reichen ». Que sera-t-elle concrètement ? Les élus allemands ont encore du mal à répondre précisément à la question. Deux secteurs sont clairement identifiés : l'ancienne caserne Grossherzog-Friedrich de 5 hectares et l'ancienne cour douanière (Zollhof) dévastée par les manifestations anti-sommet de l'Otan en 2009. En ce début 2016, Kehl s'en tient à des généralités sur la constitution de « fronts urbains » de logements, commerces et bureaux. Mais promet des avancées plus consistantes en 2017.

Ce nouveau quartier à Kehl devrait faire écho aux développements urbains sur la rive française. À cet endroit, la Ville de Strasbourg entend donner corps à quatre des « bulles » jusqu'au début de la décennie 2020 pour faire émerger plus de 4 000 logements et 150 000 m<sup>2</sup> de locaux d'activités, commerces, hôtels et autres équipements. La bulle « Coop », du nom de feu l'un des derniers groupes régionaux de distribution, est promise à une transformation voulue emblématique. En écho aux artistes qui l'ont déjà investie sans attendre un feu vert politique, « nous avons décidé d'en faire un lieu de création artistique, animé en permanence, mêlant musiques actuelles, spectacles et concepts à inventer comme les cafés-conservatoires », décrit Alain Fontanel, le premier adjoint et dauphin désigné de Roland Ries.

Le défi est de taille. Transformer, « gentrifier » en un ensemble coquet de 5 000 habitants, ce « port du Rhin » qui n'est aujourd'hui qu'un petit quartier populaire de 1 500 habitants identifié par la population du centre-ville comme un « fond de ville » sans intérêt. Le site est de plus coincé entre les deux terminaux du Port autonome, deuxième



Le dernier grand secteur à urbaniser, celui du port du Rhin, sera irrigué par le tramway en 2017. Son tracé quittera sa trajectoire rectiligne pour entrer au cœur du quartier.



Yves Gendron, directeur-adjoint de l'agence d'urbanisme strasbourgeoise Adeus.

## Yves Gendron La théorie des dominos

Yves Gendron revendique la paternité de l'idée de remplir de proche en proche l'axe Strasbourg-Kehl devenu Deux-Rives. « Nous étions à la fin des années 1990 et le projet se trouvait dans une impasse méthodologique. Un moyen d'en sortir consistait à identifier au milieu des 250 hectares les quelques opérations qui, par leur réalisation, allaient en déclencher d'autres dans leur environnement immédiat, et ainsi de suite. Ce fut le projet d'aménagement paysager transfrontalier Jardin des Deux-Rives pour l'urbanisation du secteur du port le plus proche du Rhin. Ou encore la requalification de la RN4 en un boulevard urbain au bord duquel se développeraient un front bâti, ainsi que la construction d'équipements moteurs comme le centre Rivétoile. »

L'air du Grand Nord qui l'a vu grandir lui a-t-il soufflé l'inspiration salvatrice ? Il lui a conservé en tout cas son savoureux accent québécois. Né en 1962 au Canada, Yves Gendron a débuté sa carrière à Montréal dont il a rédigé le règlement d'urbanisme au moment où la ville voyait pousser les gratte-ciel. Il pensait ne séjourner dans la capitale alsacienne que le temps d'un stage de six mois à la Communauté urbaine, au début des années 1990. Ses rencontres avec quelques figures marquantes de l'aménagement / urbanisme local l'ont conduit à rester.

Son recrutement en 1999 comme directeur d'études à l'agence d'urbanisme Adeus l'a définitivement arrimé au grand projet d'extension urbaine Strasbourg-Kehl, qu'il avait abordé pendant quelques années sous l'angle du consultant externe. Il n'a cessé de plaider, avec succès, pour l'abaissement des cloisons traditionnelles entre les spécialités (transport, environnement, aménagement, construction). De ce projet urbain, il est devenu la mémoire.

infrastructure fluviale de France en termes de trafic et poumon économique de la ville, qui n'a pas envie de se laisser brider. Jusqu'à présent, la collectivité et le Port autonome ont su soigneusement éviter les conflits d'intérêts, avantagés en cela par le fait que leurs territoires respectifs se côtoient mais ne s'entremêlent pas, sauf exception.

Plusieurs projets ont déjà émergé et force est de reconnaître qu'ils créent une entrée de ville cohérente en venant d'Allemagne. Outre des logements, la maison de la petite enfance franco-allemande donne le premier signal transfrontalier depuis 2014. Fin 2016, le regroupement de trois cliniques confessionnelles strasbourgeoises (la catholique Sainte-Odile, la protestante Diaconesses et la juive Adessa) en « Rhéna » amènera l'équipement de référence drainant une nouvelle circulation au port du Rhin. « Ce projet est peut-être moins emballant que le Zénith, l'Opéra franco-allemand ou même une gare TGV sur le Rhin un temps envisagés pour remplir cette fonction, mais il est assurément efficace. Les flux réguliers seront plus simples à gérer qu'une arrivée / sortie simultanée de 10 000 personnes pour un concert rock », commente Yves Gendron, directeur adjoint de l'agence d'urbanisme Adeus.

En revanche, la Ville et l'Eurométropole n'ont pas – pour l'instant ? – poussé l'audace jusqu'à réactiver le projet d'une tour de 65 mètres au bord du Rhin, qui répondrait à la Zweiländertor de Kehl.

L'idée d'une agglomération transfrontalière ne date pas d'hier. Comme par le passé, elle se fonde sur un rapport de forces inégal, motivé par la différence de taille entre les deux parties : elle se conçoit comme l'extension de la ville-centre française vers sa périphérie allemande. Cette perspective n'a pas toujours mis en joie l'autre rive. Entre Strasbourg et Kehl, l'ambiance a varié entre chaud, tiède et froid, selon que les élus de la petite ville ont vécu les projets comme une tentative d'annexion ou comme l'opportunité de se rapprocher à une métropole, certes étrangère, plutôt que de se voir délaissés au bout du Bade-Wurtemberg, à mille lieues de Stuttgart. Le nouveau maire, Toni Vetrano, met, de ce point de vue, ses pas prudents dans ceux de ses prédécesseurs. S'il s'avoue impressionné par la transformation côté Strasbourg des vieilles friches qui bordaient la frontière, il rappelle avec une pointe d'inquiétude que « 20 000 nouveaux habitants à Deux-Rives, c'est presque la moitié de la population actuelle de Kehl ».

Globalement toutefois, les lignes ont bougé. Quelques événements ont servi de déclic. En 1990, un premier concours d'urbanisme transfrontalier a produit une vision commune, mais aux budgets démesurés. Pour y remédier, Strasbourg a adopté la stratégie des dominos : elle consiste à commencer par créer un bout de ville pour entraîner logiquement la construction du suivant, et ainsi de suite jusqu'à Kehl, ce qui lisse la réalisation dans le temps.

Ensuite, ce fut la candidature commune Strasbourg-Kehl au Landesgartenschau 2004, festival régional du paysage. Cette manifestation prise très au sérieux en Allemagne impose de pérenniser dans le temps des aménagements imaginés à l'occasion d'événements ponctuels, à la manière des Jeux olympiques, toutes proportions gardées. Ainsi naquit le «Jardin des Deux-Rives» signé du cabinet Rüdiger Brosk. «Il a provoqué le basculement dans les têtes. Il a fait prendre conscience du potentiel de développement de Strasbourg sur sa frange Est après la longue période d'expansion à l'Ouest. La compétition pour désigner



L'un des défis du nouveau quartier : créer une animation permanente.

Au bord de l'avenue du Rhin, l'écoquartier Danube de 650 logements à terme, aménagé par la société d'économie mixte Sers, est conçu pour limiter au maximum la circulation automobile.



Le centre commercial Rivétoile (architectes Chapman Taylor – Merat).

le concepteur du Jardin a également occasionné une concertation publique d'envergure», relate Yves Gendron. Le nouvel espace a en quelque sorte imposé naturellement la construction d'un ouvrage de franchissement du Rhin, le premier depuis trente ans. Signée de l'architecte Marc Mimram, la passerelle des Deux-Rives s'est dressée. Non sans susciter une guéguerre de financement entre les deux villes. Un épisode de plus dans une relation complexe. Mais les habitants qui l'empruntent à pied ou à vélo n'en ont cure. La ville transfrontalière, ils veulent croquer dedans à pleines dents ■

L'ancien étudiant de retour à Strasbourg qui se promènerait du côté de l'Étoile aurait du mal à reconnaître le quartier de sa jeunesse. La métamorphose du bout de ville au sud du centre historique peut faire débat, mais elle est incontestable. Avant, le massif centre administratif de la communauté urbaine dominait un entrelacs de routes comme seul savait en produire l'urbanisme des Trente Glorieuses : un paquebot de béton perdu au milieu d'entrepôts délaissés et de concessions automobiles. Aujourd'hui, il est devenu la tête de pont de l'armada de constructions et d'aménagements annonciatrice de Deux-Rives. Nombre de projets s'accompagnent d'innovations en matière d'énergie ou de mobilité, inscrites dans le programme «EcoCités Strasbourg – métropole des Deux Rives», financé par le Programme des investissements d'avenir (PIA) que gère la Caisse des dépôts.



De gauche à droite, deux des trois anciens entrepôts portuaires reconvertis : la Maison universitaire internationale (architecte Weber & Keiling), lieu d'hébergement et d'accueil pour des étudiants étrangers en séjour temporaire à Strasbourg et les Dock's (promoteur Icade, architecte Heintz-Kehr) abritant l'espace de création culturelle et numérique Shadok.

# En vis-à-vis, trois villes construisent 3land



Le Campus Novartis, pôle mondial de recherche du géant pharmaceutique bâlois, a catalysé le réaménagement urbain qui s'amorce.



3land propose la prolongation à Huningue du tram de Bâle par un pont sur le Rhin, comme il en existe déjà dans la ville suisse.

**Entre Huningue, Weil-am-Rhein et Bâle, trois frontières s'effacent pour édifier 3land. Dans trente ans, si tout se passe comme prévu, une nouvelle ville placera en vis-à-vis logements, zone d'emploi, campus et loisirs, dans un entrelacs d'espaces verts irrigués par le Rhin. Les trois villes ont su contrer la logique du chacun pour soi.**

Au sud de Mulhouse, les Trois Frontières ne le sont plus tout à fait. Une fois votre voiture déposée à Huningue au bout de l'Alsace, la passerelle par-dessus le Rhin vous conduit à pied ou à vélo à Weil-am-Rhein en Allemagne. De là, vous prendrez le tramway pour rejoindre Bâle. Quelques haltes plus loin dans la ville suisse, une marche à pied plus soutenue sur quelques centaines de mètres peut même vous ramener en France à Saint-Louis. Fin 2017, une nouvelle ligne de Trämli bâloise vous dispensera de cette trotte. Au cours de ce petit périple, quelques postes de douanes vous rappelleront que vous avez pour un temps quitté l'Union européenne. Et Bâle deviendra une destination dépayssante lorsqu'au moment de prendre votre ticket de tram et votre petit pain, le buraliste et la boulangère refuseront vos euros, vous rappelant qu'ici, on n'est pas tout à fait en Europe.

C'est dans cet espace à cheval sur trois pays qu'une ville transfrontalière logiquement nommée « 3land » commence à se bâtir. Comme toujours, Bâle n'a pas fait les choses à moitié. La surface qu'elle compte remodeler équivaut à 600 terrains de foot. À l'intérieur de ce périmètre, 82 hectares doivent complètement changer d'apparence à l'horizon 2030 afin d'accueillir 13 000 emplois et 10 000 nouveaux habitants, soit 5 % de plus que les 230 000 habitants que cumulent aujourd'hui Bâle, Weil et Huningue.

Ces terrains abritent depuis des décennies le port de la ville ? Qu'à cela ne tienne, cette pompe à pétrole de la Suisse va déplacer une à une ses installations pour se réimplanter un peu plus loin en retrait du fleuve.

Exit donc grosses cuves, grues de manutention et entrepôts gris, bonjour petites fleurs, corridors verts, promenades le long des berges, embarcadères de canoës, kiosques et buvettes, terrains de beach-volley et de pétanque. Mais aussi tours de bureaux, laboratoires de recherche, lofts et « pavillons sur l'eau ». Ces futures constructions valent déjà au projet le surnom de Rheinhattan, alors qu'il a à peine esquissé le début de la métamorphose. Il est sans doute un peu tôt pour s'extasier.

En tout cas, 3land a déjà fait bouger les lignes qui subsistaient dans les esprits. Pour une fois, Bâle pense transfrontalier. Son penchant naturel l'aurait amenée à garder tout ce développement urbain à son seul bénéfice. Éventuellement en concédant ses aspects les moins glamours à ses voisines étrangères. D'ailleurs, elle avait commencé par procéder de la sorte. Jean-Marc Deichtmann, le maire de Huningue,

Le port de Bâle est déplacé de plusieurs centaines de mètres pour faire place aux nouvelles constructions.



n'a pas oublié cette désagréable réunion de juillet 2010 où des responsables bâlois sont venus la bouche en cœur et les cartes à la main lui expliquer que sa commune pourrait se satisfaire de logements et de jolis terrains bucoliques en lieu et place de ses entreprises : la zone industrielle de la commune n'entraîne plus dans le moule de la nouvelle expansion de la métropole suisse. « Il a fallu faire comprendre, poliment mais fermement, qu'une telle conception était inacceptable », rappelle le maire.

Cinq ans plus tard, Jean-Marc Deichtmann a été réélu et sa commune a su se faire entendre. Le nouveau concept urbain de 3land présente une vision bien plus équilibrée, issue début 2015 des travaux d'une équipe franco-germano-suisse d'architectes, urbanistes, paysagistes et autres experts de la conception des villes.

Dessiné par l'équipe Lin, mandataire du projet, le plan-guide de 3land crée la notion de « vis-à-vis » consistant à aménager de nouveaux espaces urbains mixtes de part et d'autre du Rhin, comme si le fleuve-frontière n'était plus qu'une ligne de séparation à l'intérieur d'une même ville, sans discrimination de statut entre ses quartiers. « En somme, il s'agit de sortir du schéma : on travaille en Suisse, on achète en Allemagne et on dort en France », commentent en chœur Jean-Marc Deichtmann, Wolfgang Dietz, le maire de Weil-am-Rhein, et Hans-Peter Wessels, l'élu à l'urbanisme du canton de Bâle-Ville. Un premier « vis-à-vis » se constituerait entre Huningue et Bâle autour de logements, de lieux de travail et de formation. Un second, orienté habitat /loisirs /hôtellerie, verrait le jour entre Huningue et Weil-am-Rhein, grâce aux activités liées à l'eau.



Le plan-guide dessiné par l'agence berlinoise Lin Architects Urbanists ancre la notion de « vis-à-vis » de part et d'autre du Rhin.

Enfin, à la commune haut-rhinoise est promis un « campus innovant tourné vers l'éducation, la recherche et les nouvelles industries ». Il doit se créer dans le prolongement du Biotech de Huningue où le géant pharmaceutique bâlois Novartis fabrique ses premiers médicaments issus des biotechnologies. Il jouxtera le Novartis Campus, bâti par les plus grandes stars de l'architecture, où le groupe rassemble progressivement la matière grise de 10 000 cracks de la pharma de toutes nationalités. Une vraie forteresse jalousement gardée par le groupe, au point qu'il a purement et simplement annexé une ancienne rue reliant Bâle à Huningue !



Jean-Marc Deichtmann, maire de Huningue.

## Jean-Marc Deichtmann La stratégie de la modestie

La « petite Huningue » qui sait se faire entendre du « grand Bâle » : Jean-Marc Deichtmann adopte une posture modeste pour avancer ses pions sur l'échiquier complexe du dialogue avec la métropole de stature internationale. Sous son égide, la commune de 7 000 habitants assume plus que par le passé l'ombre tutélaire du voisin... dans le but d'en tirer le meilleur profit et pour se démarquer de sa double casquette d'ancienne ville de garnison et de pôle chimique. « Mais je ne veux pas que nous grandissions à l'excès. On ne sera jamais 10 000 », assure le directeur d'école qui tient à préserver l'« âme de village » de Huningue.

Réélu maire une première fois en 2014, incontestable porte-drapeau français de 3land et président pour deux ans de l'Eurodistrict trinational, Jean-Marc Deichtmann a su conforter sa stature politique. L'élu sans étiquette assure que son horizon se bornera à son territoire transfrontalier pour préserver vie de famille, aspirations personnelles et sa passion connue pour l'œnologie.

Selon les rédacteurs du plan-guide, la clé de la future agglomération 3land tient dans les espaces paysagers. Les urbanistes proposent de « refaire du Rhin le lieu central, visible de partout et aisément accessible ». Tel n'est pas le cas aujourd'hui, tant les activités industrielles et portuaires ont créé une série de coupures urbaines.

Et comme il faudra toujours franchir le Rhin, la future agglomération trinationale ne peut se concevoir sans nouveaux ponts. « Celui qui voudrait traverser le territoire à pied ou à vélo en est aujourd'hui largement empêché », rappelle le plan-guide de 3land. Trois ouvrages sont proposés : deux passerelles piétons-cyclistes dans Bâle et vers Weil-am-Rhein, et surtout un pont de 500 mètres entre Bâle et Huningue. Il serait le support d'une nouvelle liaison en transports en commun, sans doute le tramway, et le point d'intersection d'un réseau transfrontalier de type RER. Ce tram a tout pour devenir l'emblème du projet.

Reste à le concevoir et à le financer... Pour le début de sa construction, les élus français, allemands et suisses donnent prudemment rendez-vous en 2020 au plus tôt. Pourtant, 3land aura besoin de traductions concrètes assez rapides pour le rendre crédible aux yeux des populations. Et ne pas augmenter le scepticisme bien palpable surtout côté helvétique, y compris parmi une bonne part de la classe politique habituée à raisonner dans son pré carré. Parfois, Hans-Peter Wessels doit se sentir bien seul.

D'ici à la fin de la décennie, une première phase de 3land prévoit de lancer les études du pont, d'ouvrir une école internationale et de créer des équipements nautiques et de loisirs.

3land est devenue la figure de proue de deux structures locales : Iba Basel 2020 et son pilote technique, l'Eurodistrict national de Bâle (ETB). La première exporte en Suisse un concept original de « fabrication



Un fleuve, trois pays. Sur une rive du Rhin : Huningue (au premier plan), sur l'autre : Bâle et Weil-am-Rhein.

de territoire» né en Allemagne au début du XX<sup>ème</sup> siècle. Loin de figer des projets ficelés sur maquettes à un instant T, Iba entend stimuler en continu sur une dizaine d'années la transformation de quartiers et de friches en suscitant des concours d'urbanistes ainsi que des débats et manifestations plus festives, entre spécialistes et avec le grand public. 3land est l'un des 43 projets Iba Basel retenus par un jury scientifique parmi 130 candidatures. Ces projets se consacrent à la rénovation urbaine mais plus encore à la mise en valeur des paysages et espaces naturels. Ainsi est née l'idée de transformer d'anciennes carrières à cheval entre Bâle, Saint-Louis, Hégenheim et Allschwil en un réseau de lieux de détente le long des cours d'eau.

L'Eurodistrict, lui, s'efforce de prolonger depuis 2007 l'ambition d'une agglomération trinationale née

en 1995 de la volonté des élus des trois versants. L'«avenir à trois» alors brandi rompait avec des décennies passées à s'ignorer mutuellement. Selon cette vision, Bâle deviendrait la ville-centre d'une métropole irriguée par des villes moyennes suisses, allemandes et françaises, par onze parcs urbains et plusieurs lignes de tramway transfrontalières.

Mais pour que l'agglomération trinationale prenne consistance, il faudra qu'un quatrième larron définisse sans trop tarder sa vision : Saint-Louis, la ville principale côté français. Celle-ci hésite encore sur l'affectation des terrains à urbaniser dans sa périphérie. C'est là qu'après 48 millions d'euros d'investissements, le tramway bâlois passera à partir de fin 2017, et non en centre-ville. Un choix audacieux de Saint-Louis devant lequel la Suisse a fini par se



Un million de personnes traversent chaque année la passerelle entre Huningue et Bâle ouverte en 2007.

ranger. Le maire, Jean-Marie Zoellé, a pleinement conscience du formidable potentiel que renferme ce pôle « quartier des Lys/Technoport » de 110 hectares, calé entre l'Euroairport, la gare et la frontière. Que deviendront ces surfaces : un centre d'affaires international ? Un golf ? Un vaste centre commercial ? Tout cela à la fois ? Les choix des prochaines années seront lourds de conséquences. Ils impliquent la nouvelle communauté d'agglomération des Trois Frontières. Son président, Alain Girny, par ailleurs premier adjoint à Saint-Louis, est explicite : « Il est dans notre plein intérêt de nous appuyer sur la dynamique exceptionnelle en Europe que représente 3land. Nous prendrons donc toute notre part possible à ce développement. » Dans un territoire qui a toujours eu des difficultés à se situer par rapport à la ville suisse – ne parlez surtout pas de lui comme la « banlieue » de Bâle ! – ça va mieux en le disant ■



À Bâle, la «promenade sur le Rhin» en phase de chantier. L'agglomération trinationale est en devenir.



## Regio Basiliensis : la coopération à la carte

Un pied dedans, un pied dehors, en fonction de ce qui l'arrange. Côté français, difficile de percevoir autrement l'implication de la Suisse du Nord-Ouest, qui regroupe les cinq cantons de Bâle-ville et Bâle-campagne, du Jura, de l'Argovie et de Soleure, dans la coopération transfrontalière du Rhin supérieur. Porte-drapeau du sujet depuis sa création en 1963, Regio Basiliensis invite à une autre lecture, plus positive. « Cette partie de la Suisse est de loin la plus ouverte du pays. Elle a toujours exprimé une sensibilité plus européenne lors des votations populaires ayant trait au rapport avec l'étranger et l'Union européenne », rappelle son secrétaire général Manuel Friesecke. « Fondamentalement, elle n'a aucun doute sur la nécessité de cet échange. C'est pour elle un enjeu économique, car les frontaliers représentent 10 % des actifs de la Suisse du nord-ouest et 20 % à Bâle, mais aussi un enjeu lié à l'environnement et au climat. La stratégie transfrontalière 2014-2018 prend bien cette dimension en compte. Mais la culture suisse n'est pas la vôtre. Elle est beaucoup plus pragmatique, moins attachée aux symboles. Elle conduit à raisonner projet par projet, pour les analyser sous l'angle de leur valeur ajoutée. Pour, en somme, choisir "à la carte", en prenant son temps. Mais depuis dix ans, les responsables politiques bâlois font preuve de constance dans la coopération transfrontalière. Même si on peut trouver qu'elle s'exprime trop discrètement », poursuit Manuel Friesecke.

Association privée, Regio Basiliensis cumule une action de lobbying pour la coopération et les échanges transfrontaliers avec un mandat parfaitement officiel de représentation des cantons dans les instances transfrontalières et de gestion des fonds de la coopération. Le RER trinational de Bâle ou le raccordement ferroviaire de l'Euroairport comptent parmi ses chevaux de bataille. La Suisse du nord-ouest et l'État fédéral apportent respectivement 10,5 et 8,5 millions d'euros au programme Interreg V 2015-2020.

Militante de la coopération, Regio Basiliensis ne cache pas son inquiétude, ni quant aux conséquences du « oui » suisse au référendum de février 2014 pour la limitation de l'immigration, ni quant aux risques de marginalisation de son territoire, à l'extrémité sud-est du vaste territoire Grand Est de son versant français.

# Alzette-Belval : pousser sans se déraciner



**Aux confins de la Lorraine et du Luxembourg, deux friches sidérurgiques se faisaient face. À Esch-sur-Alzette, l'État grand-ducal a converti ses anciens haut-fourneaux en creusets technologiques et universitaires. Côté lorrain, l'opération d'intérêt national Alzette-Belval aménage une écocité pour accueillir 20 000 habitants supplémentaires dans huit communes ouvrières et rurales. Le territoire se prépare à une métamorphose urbaine, technologique et culturelle.**



Au début du troisième millénaire, les hommes avaient abandonné l'industrie du fer aux confins de la Lorraine et du Luxembourg. L'ancien crassier de Micheville s'était mué en repaire de chats sauvages, de hiboux grand-duc et de tritons crêtés. À Belval, les biches broutaient entre les hauts-fourneaux éteints et les renards guettaient les lièvres à la sortie des soufflantes.

Quinze ans plus tard, la faune a dû battre en retraite et refluer dans les corridors qui lui sont impartis. Côté luxembourgeois, le Grand-Duché a constitué le Fonds Belval, qui mobilise un milliard d'euros pour reconverter l'ancienne friche sidérurgique d'ArcelorMittal. À cheval entre les bans communaux d'Esch-sur-Alzette et de Sanem, le quartier de Belval constitue un laboratoire urbain unique en Europe. Préservés et confortés, deux hauts-fourneaux abritent une vaste cité des sciences. Encastrés dans les anciennes installations industrielles, start-ups et fab-labs carburent comme des usines à idées. Le quartier compte déjà 1 200 habitants, 150 entreprises et 4 000 salariés. À ses portes, la monumentale Maison du savoir abrite sur 62 000 mètres carrés une extension de l'université du Luxembourg, qui doit accueillir à terme 7 000 étudiants et 3 000 chercheurs.

Le versant lorrain de la friche sidérurgique reste pour l'heure à peu près vierge. Freinée par moult considérations administratives et financières durant un quart de siècle, la route à quatre voies contournant Audun-le-Tiche pour rejoindre l'autoroute luxembourgeoise A30 est achevée, mais la liaison ne sera complètement terminée que fin 2016. Les premiers engins de chantier ont pris position sur l'ancienne usine de Micheville. Ils amorcent une vaste opération

d'urbanisme qui doit faire émerger 8 300 logements neufs et un demi-millier de réhabilitations au cours des 20 prochaines années. Longtemps miné par le déclin, le bassin post-sidérurgique rural se transforme peu à peu en l'un des territoires les plus attractifs de Lorraine. La communauté de communes Pays-Haut-Val d'Alzette (CCPHVA), qui regroupe 28 000 habitants dans huit communes mosellanes et meurthe-et-mosellanes, compte en accueillir 20 000 de plus d'ici à 2020.



L'ancien territoire sidérurgique échappera au déclin.

Une succession de bonnes fées, qui prirent successivement l'apparence d'un président de la République, de hauts fonctionnaires, d'élus et de ministres enfants du pays, ont œuvré à cette métamorphose. Soucieux d'atténuer l'impact des plans sociaux d'ArcelorMittal à Gandrange, puis à Florange, Nicolas Sarkozy a marqué un coup d'envoi décisif le 9 octobre 2009 en lançant une opération d'intérêt national (OIN) à caractère transfrontalier sur le territoire d'Alzette-Belval. Ce programme d'aménagement d'un montant de 360 millions d'euros doit permettre de mobiliser 1,8 milliard d'euros d'investissements publics et privés d'ici à 2030. Sans ce soutien, les communes de la CCPHVA n'auraient pas eu les moyens de constituer le pendant du programme luxembourgeois. Les méchantes langues n'ont vu dans les premiers projets d'aménagement de la bande frontalière que les parkings de Belval.

Chargé d'une mission de préfiguration, Pascal Gauthier, alors directeur de l'Établissement public

fonder de Lorraine, a présenté en 2011 une feuille de route misant sur l'économie résidentielle, la haute technologie et la culture pour contrer le risque d'une cité dortoir. Successivement maire de Trieux, député de Meurthe-et-Moselle et vice-président du conseil régional de Lorraine, Christian Eckert, secrétaire d'État chargé du Budget, s'est impliqué dans l'OIN depuis les premières esquisses jusqu'à la validation du contrat de plan État-Région 2015/2020, qui inclut la liaison routière vers Belval et la création d'un pôle culturel à Micheville. Présenté en 2014, le projet stratégique opérationnel de l'Établissement public d'aménagement (EPA) Alzette-Belval détermine un schéma directeur englobant 26 zones d'aménagement, soit 210 hectares, autour des pôles de Micheville, des Portes de Belval et d'Audun-le-Tiche.

« Ce projet constitue un démonstrateur sans équivalent que le ministère du Logement suit avec intérêt. Nous mettons en place un écoquartier périurbain transfrontalier diffus dans la périphérie

du Luxembourg. Le territoire, qui compte 28 000 habitants, expérimente des projets dont l'ingénierie technique, juridique et économique relève d'ordinaire des grandes agglomérations », souligne Jean-Christophe Courtin, directeur de l'EPA. Les 8 300 logements neufs, dont une première tranche de 230 appartements et résidences étudiantes est entrée en chantier début 2016, respecteront les critères des écoquartiers. L'EPA donnera le la de la haute qualité environnementale en convertissant son propre siège, un ancien laboratoire de la sidérurgie particulièrement mal isolé, en bâtiment à énergie positive. La rénovation-extension de 2 000 m<sup>2</sup> abritera en 2018 les équipes de l'EPA, celles de la CCPHVA et des plateaux tertiaires. Exigeant quant à la qualité du bâti neuf, l'EPA veillera également à ne pas « boboïser » le territoire et à éviter les césures entre habitat moderne et ancien. Les premières réhabilitations porteront sur 130 maisons accolées caractéristiques de l'habitat sidérurgique pour les transformer en 88 habitations à haute performance énergétique.

Labellisé EcoCité depuis 2009 et Territoire à énergie positive pour la croissance verte depuis 2015, Alzette-Belval compte réaliser des prouesses dans les domaines de l'énergie et de la mobilité. Parmi les études actées figurent un îlot à énergie positive à Redange, la valorisation du potentiel géothermique des galeries de mines ennoyées ou encore l'un des premiers projets de méthanation de France. Cette technique, qui couple de l'hydrogène à une source



L'atelier innovation urbaine de l'université de Lorraine a monté les réalisations des élèves du collège Lionel-Terray d'Audun-le-Tiche.

de CO<sup>2</sup> pour produire du gaz naturel, constitue une piste particulièrement prometteuse de stockage de l'électricité excédentaire produite par les énergies renouvelables.

Certains projets de l'OIN, dont celui de datacenters de petite dimension fonctionnant en réseaux, pourraient s'ouvrir à la clientèle de Belval. Mais le développement des deux territoires demeure cloisonné. L'EPA et son homologue Agora, filiale de l'État luxembourgeois et d'ArcelorMittal chargée d'aménager le site de Belval, fonctionnent néanmoins en bonne intelligence, évitant la concurrence frontale et veillant à un développement harmonieux de part et d'autre de la frontière. « Chaque aménageur répond au déficit de logements de son propre pays. Il



L'ancien habitat ouvrier sera rénové pour accueillir de nouveaux frontaliers.



## Michel Dinet, Patrick Weiten Deux présidences d'intérêt général

Depuis son lancement en 2009, l'opération d'intérêt national (OIN) a été présidée par deux fortes carrures aussi dissemblables que complémentaires. Ni Michel Dinet, ancien instituteur socialiste, ni Patrick Weiten, ingénieur centriste, n'ont vu le jour dans le plateau agricole et minier du Pays-Haut. L'ancien président du conseil général de Meurthe-et-Moselle et le président du conseil départemental de la Moselle et brièvement premier vice-président du conseil régional du Grand Est ont pourtant cru l'un et l'autre en les chances de renouveau d'une frange frontalière que 40 ans de déprise sidérurgique semblaient condamner au déclin.

Un mois avant son décès accidentel le 29 mars 2014, Michel Dinet avait présenté le projet opérationnel stratégique de l'OIN. Rédigé en moins d'un an, le document de 224 pages a laissé sur le territoire une empreinte durable. L'ancien maire de Colombey-les-Belles avait balayé la plupart des 90 documents d'urbanisme antérieurs pour se fier à ses propres capacités d'écoute et d'analyse. Inscrit dans une logique d'intérêt général et de redéploiement, le projet réserve une large place à la concertation, à l'éducation populaire et à la jeunesse.

Ancien directeur d'une société d'aménagement nord-mosellane, frontalier de naissance et européen de conviction, Patrick Weiten apparaît comme l'homme de la situation pour mettre en œuvre le projet de son prédécesseur. Maire de la commune de Yutz durant 16 ans, il perçoit l'urgence d'accords bilatéraux pour rétablir l'équité entre territoires nord-mosellans et luxembourgeois. Président du conseil départemental de la Moselle, il ne désespère pas d'obtenir du Grand-Duché les retombées fiscales de proximité dont bénéficient certaines communes limitrophes de la Suisse. Suppléant de la députée Les Républicains Anne Grommerch, décédée en avril 2016, il lui a succédé au Palais Bourbon. Fervent admirateur de Robert Schuman, il promet de défendre la cause transfrontalière dans cette nouvelle fonction.



serait vain de s'opposer, car la réponse à cette carence passe par l'attractivité globale du territoire», estime Robert Kocian, directeur marketing d'Agora.

Constitué en 2013, le groupement européen de coopération transfrontalière (GECT) Alzette-Belval entend harmoniser le développement d'une agglomération regroupant d'un seul tenant les huit communes de la CCPHVA et les localités luxembourgeoises de Sanem, Esch-sur-Alzette, Schifflange et Mondercange. «La culture a longtemps été identique de part et d'autre de la frontière, les travailleurs immigrés étant affectés indifféremment soit dans les mines de Lorraine, soit dans les installations de transformation du minerai situées côté luxembourgeois. Les communes ont amorcé la coopération transfrontalière bien avant la création de l'OIN, qui n'aurait elle-même été qu'une coquille vide sans l'implication des collectivités», souligne André Parthenay, président de la CCPHVA. Le GECT assure un rôle d'interface entre les États, les institutions et les douze communes membres pour faciliter les échanges en matière de mobilité, de santé et de formation professionnelle. La structure compte également s'investir sur la thématique du vivre ensemble pour rapprocher les habitants d'une agglomération transfrontalière qui passera de 90 000 à 130 000 habitants au cours des 15 prochaines années.

La culture joue déjà un rôle majeur dans cette unification et confortera sa dimension fédératrice à l'avenir. Fierté du nord lorrain depuis près de 40 ans, le Festival du film italien de Villerupt délocalise une partie de ses projections à Esch-sur-Alzette et à Dudelange. Impulsé par Aurélie Filippetti, alors ministre de la Culture, le Pôle culturel de Micheville prévu à l'horizon 2018 se veut complémentaire des deux autres hauts-lieux artistiques du territoire, la Rockhal de Belval et la Kulturfabrik d'Esch-sur-Alzette. Candidate au titre de capitale culturelle européenne en 2022, la ville d'Esch-sur-Alzette entend bien impliquer l'intercommunalité lorraine ainsi que les communes du sud du Luxembourg dans son ambition.

Laboratoire de la coopération juxtafrontalière, le petit territoire reste tributaire d'accords bilatéraux pour parfaire son intégration. La commission intergouvernementale franco-luxembourgeoise a permis des progrès en matière d'apprentissage, mais la possibilité d'effectuer des stages dans le pays voisin s'arrête au niveau CAP. Les réglementations européennes conjuguées au jacobinisme français rendent parfois ubuesque la desserte transfrontalière en car, les lignes affrétées par le Luxembourg étant interdites de cabotage sur le versant lorrain. En matière

de coopération sanitaire, l'aide médicale d'urgence, déjà garantie aux travailleurs frontaliers, pourrait s'étendre à l'ensemble des résidents du nord lorrain. Engagées au long d'une quinzaine de kilomètres de frontières, de telles avancées feraient progresser la coopération à l'échelle du Grand Est tout entier ■



Le futur pôle culturel de Micheville conçu par K-Architecture s'intégrera au réseau transfrontalier des salles de spectacle.

## Isabelle Chaigne Raviver les mémoires par-delà les frontières

Cheveux courts, idées larges et gestuelle chaleureuse, Isabelle Chaigne insuffle depuis l'été 2014 son énergie débordante à la communauté de communes du Pays-Haut-Val d'Alzette et à ses frontières. Chargée de gérer le projet du Pôle culturel de Micheville qui ouvrira en 2018, elle prépare le terrain en initiant la jeunesse aux arts et à l'image. Début 2015, la tournée transfrontalière du Musée mobile d'art contemporain (Mumo) a permis à 2 200 enfants lorrains et luxembourgeois de monter à bord d'un grand car chatoyant regorgeant d'œuvres d'art. Le festival Clown in progress organisé par la Kulturfabrik d'Esch-sur-Alzette a pour sa part effectué des escales transfrontalières dans les collèges de Villerupt, d'Audun-le-Tiche et d'Aumetz.

Dès son arrivée, Isabelle Chaigne s'est également rapprochée des partenaires potentiels d'un projet transfrontalier sur les questions mémorielles. «Les mines, la sidérurgie, l'immigration, la Résistance constituent un point commun entre les populations du nord lorrain, du Luxembourg et de la Belgique. Ce passé pas si lointain est resté très présent», estime Isabelle Chaigne. Le premier travail a associé des collégiens à une création artistique inspirée de l'épopée véridique de 37 prisonnières russes évadées de la mine de Thil, qui ont fondé en mai 1944 le bataillon Rodina. Poitevine d'origine, Isabelle Chaigne est convaincue de longue date que la culture peut transfigurer un territoire et y ancrer ses habitants. Dans les années

80, elle a cofondé, puis dirigé le Confort moderne, ancien magasin d'électroménager reconverti en emblème du renouveau artistique et musical de Poitiers. Le site a adhéré au réseau européen Trans Europe Halles qui fédère une quinzaine de friches industrielles transformées en lieu de culture. Recrutée en 2000 par la mairie de Nancy, Isabelle Chaigne a mené à bien la réalisation de la salle de concerts et de création l'Autre Canal, conférant au lieu une dimension régionale et transfrontalière. Le Pôle culturel de Micheville, qui constitue son troisième projet d'envergure, doit à la fois ancrer la mémoire ouvrière et plurielle de l'ancien bassin sidérurgique et marquer la transition du territoire vers une ère nouvelle.



Les anciens hauts-fourneaux de Belval sont devenus les creusets de la science et de la recherche.

# SaarMoselle : une harmonie à reconstruire



**En dépit des déchirures de l'Histoire, la Sarre et l'Est mosellan aspirent à reconstruire un espace homogène soudé par une culture industrielle commune. La fermeture des mines a révélé des failles et des déséquilibres, mais elle a aussi dessiné un nouveau potentiel économique, urbain et touristique commun. Les membres de l'Eurodistrict SaarMoselle misent sur la solidarité pour reconstruire un territoire prospère et harmonieux.**

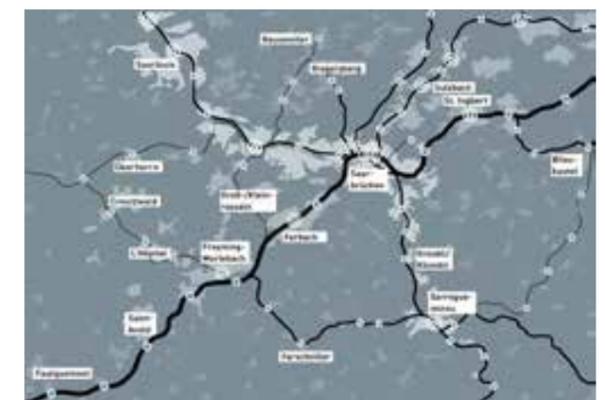
Rarement un intitulé aussi technocratique qu'Eurodistrict aura recouvert autant de rêve, d'espoir et de solidarité. Le groupement européen de coopération transfrontalière qui a fondé l'Eurodistrict SaarMoselle en mai 2010 concrétise six décennies de réconciliation progressive portée par les aspirations de militants pacifistes et écologistes, par la solidarité unissant les mineurs de charbon et par la conscience d'une culture populaire commune de part et d'autre de la frontière. De jumelages en marches forestières, le territoire déchiré par la Deuxième Guerre mondiale, puis découpé par le rattachement de la Sarre à l'Allemagne en 1955, a peu à peu retrouvé les chemins de la cohésion. « Nous ne sommes pas frontaliers, nous sommes un même espace. La frontière a déformé le territoire, plaçant l'essentiel de la population et toutes les institutions côté sarrois tandis que l'Est mosellan est adossé à un *no man's land*. Si l'espace se reconstitue, le territoire se recolle et redevient une conurbation dense et bien répartie », analyse Charles Stirnweiss, ancien maire de Forbach et artisan de la réunification.

Dans les années 1990, le déclin des industries charbonnières et sidérurgiques a révélé de nouvelles fractures. En dépit de ses pépites technologiques et universitaires, la Sarre, qui constituait déjà le plus petit *land* d'Allemagne, est aussi devenu le plus endetté. Côté est-mosellan, le chômage a explosé, dépassant parfois 30 % parmi les jeunes des anciennes cités minières gagnées par la misère.

De part et d'autre de la Sarre, de la Rosselle et de la Blies, élus et fonctionnaires ont choisi de relever ensemble les défis de l'après-mine. En 1997, l'association Zukunft SaarMoselle Avenir, constituée d'une

soixantaine de fonctionnaires territoriaux sarrois et est-mosellans, a posé les jalons de la métropole européenne SaarMoselle entérinée en 2005, avant de se muer en groupement européen de coopération transfrontalière. Regroupant 62 délégués, l'Eurodistrict SaarMoselle englobe les 350 000 habitants de la communauté urbaine de Sarrebruck et les 250 000 habitants de sept intercommunalités est-mosellanes.

« En 2010, le passage de l'association Zukunft SaarMoselle Avenir à l'Eurodistrict, qui concrétisait 15 ans de coopération, a été perçu comme un grand bond en avant et comme une grande réussite. Cette perception était juste : SaarMoselle a remporté de nombreux succès, même si beaucoup de chemin reste à parcourir », estime Peter Gillo, directeur de la communauté urbaine de Sarrebruck et président jusqu'en juin 2016 de SaarMoselle, présidé alternativement par des représentants français et allemands.



Dans la continuité de son prédécesseur associatif, SaarMoselle a poursuivi ou lancé une dizaine de projets touristiques dont des randonnées cyclistes et pédestres très populaires dans la forêt du Warndt. Le réseau Vélo visavis parcourt 264 kilomètres d'itinéraires cyclables que l'office du tourisme de Sarre et les intercommunalités mosellanes aménagent progressivement pour proposer aux randonneurs des séjours de plusieurs jours agrémentés de haltes thermales et culturelles. Dans le même registre, la Route du feu dessert dix sites industriels franco-allemands témoignant des flamboyances passées des aciéries de Völklingen, du carreau Wendel à Petite-Rosselle ou des faïenceries de Sarreguemines, mais aussi de la pérennité de la céramique et des arts verriers.

L'Eurodistrict compte également à son actif la maîtrise d'ouvrage du projet européen «la Bande bleue, das blaue Band», qui positionne la Sarre comme trait d'union du territoire. Finalisé en juin 2015, ce programme européen financé pour moitié par les fonds Interreg IVA a permis de mener à bien 26 projets d'embellissement de la rivière pour un montant de 5,6 millions d'euros. À elle seule, la ville de Sarrebruck a conduit cinq projets pour conférer une nouvelle attractivité à son port fluvial, embellir l'accès à la rivière en certains endroits jusqu'alors peu engageants et conforter le projet «Stadtmitte am Fluss» visant à recentrer son urbanisme au long de son cours d'eau. En Moselle, la ville de Sarreguemines a utilisé le programme pour réhabiliter des chemins de halage et décorer de graffitis artistiques les murs de son port. Le programme a également bénéficié à



L'Établissement public foncier de Lorraine a désigné l'Atelier Cap Paysage pour aménager les espaces extérieurs de l'ancien carreau Wendel de Petite-Rosselle.

de petites villes telles que Grosbliederstroff, qui a pu achever sa zone de loisirs. «La Bande bleue a constitué l'une de nos plus belles réussites. Nous comptons demander de nouveaux concours européens dans le cadre d'Interreg V pour poursuivre la valorisation urbaine et touristique de la vallée de la Sarre», indique Isabelle Prianon, directrice de l'Eurodistrict.

Le programme d'action 2015/2020 comporte 18 projets portés par quatre conférences thématiques. Le marketing territorial lancé dès 2010 a permis à l'Eurodistrict de participer à des salons de l'immobilier d'entreprise que ni la Sarre, ni l'Est de la Moselle n'auraient pu aborder seuls. La présentation de zones industrielles situées au cœur des marchés français et allemand a suscité des marques d'intérêt que la conférence dédiée au développement économique espère concrétiser. Sur la thématique de la cohésion sociale, l'Eurodistrict se propose de contribuer à l'apprentissage de la langue du voisin avant l'entrée en maternelle, de faciliter les immersions des jeunes sarrois et mosellans dans le pays du voisin et de multiplier les opportunités d'échanges culturels.



Le port Est de Sarrebruck.

Accolée à Sarrebruck, Forbach constitue pour les Sarrois la porte de la France.



Isabelle Prianon, directrice de l'Eurodistrict SaarMoselle.

## Isabelle Prianon SaarMoselle comme port d'attache

Après 20 déménagements en 30 ans, Isabelle Prianon s'est durablement ancrée entre Sarre et Moselle. Fille d'un militaire réunionnais et d'une mère vosgienne, la jeune diplômée de Sciences Po Lyon, spécialiste des fonds européens, a conforté son bilinguisme dans ses fonctions d'assesseur à Münster, en Rhénanie du Nord – Wesphalie, avant d'accéder en 2004 à la direction de l'association Zukunft SaarMoselle Avenir. Devenue en 2010 la première directrice de l'Eurodistrict SaarMoselle, elle déploie des trésors de technicité et de diplomatie pour faire progresser pas à pas une conurbation urbaine en quête d'image et de reconnaissance.

En plus d'une décennie de travail de terrain sur une quinzaine de sites, la fonctionnaire s'est éprise des paysages émouvants et parfois grandioses de l'espace sarro-mosellan. «Je suis définitivement attachée à cette double culture franco-allemande qui a fini par engendrer une troisième, dotée d'une identité propre», assure Isabelle Prianon, qui salue également la constance et la sincérité des élus et des fonctionnaires territoriaux qui portent depuis 30 ans l'utopie transfrontalière. Sa patience et sa ténacité l'inscrivent dans cette lignée.



Les paysages de l'Est mosellan restent profondément marqués par l'ère du charbon.

Les projets d'aménagement urbain et territorial incluent la mobilité sur un territoire vaste et polycentrique. L'Eurodistrict gère la ligne de bus Saint-Avold-Sarrebruck qui transporte chaque année 80 000 voyageurs et compte améliorer la desserte en transports en commun entre Saint-Avold et Sarrelouis. Le projet de tram-train Forbach-Sarrebruck, qui doit connecter les principales zones urbaines de la vallée de la Rosselle à la capitale sarroise, a failli caler définitivement en 2013 lorsque le *land* de Sarre s'est retiré des études de préfiguration. Fin 2015, de nouvelles études témoignant de la pugnacité des partisans du projet ont relancé l'espoir de cette desserte à fort enjeu.

En dépit de ces avancées, l'Eurodistrict reste en retrait des préfigurations esquissées au début des années 2000 par le cabinet d'urbanisme Urbanis-Dergermann-Wirtz sous maîtrise d'ouvrage de l'Établissement public foncier de Lorraine. Ce travail a abouti au «Leitbild», à la fois feuille de route et vision d'avenir, qui imaginait à l'horizon 2025 une métropole biculturelle ressoudée autour de grands projets. Ce manifeste ambitieux imaginait de recentrer l'urbanisme de l'agglomération d'une «Sarreville», d'y accoler un vaste parc naturel transfrontalier reliant une mosaïque de paysages naturels et urbains depuis le Bliesgau, à l'est de Sarrebruck,



Les axes de mobilité prévus dans le Leitbild restent à l'ordre du jour.

jusqu'au pays de Bitche, et de jalonner l'ensemble du territoire de boulevards urbains et de transports en commun en site propre. Un équipement touristique phare devait s'y ériger sur le modèle du musée Guggenheim de Bilbao. L'ancien bassin houiller revendiquait son savoir-faire énergétique, qu'il comptait mettre au service d'énergies nouvelles. L'Eurodistrict se voulait également le creuset du bilinguisme franco-allemand et de la recherche / développement.

Les réalités administratives, financières et politiques n'ont pas tardé à rattraper ce rêve. Dès 2008, la Sarre s'est trouvée confrontée à des contraintes

budgétaires d'une rigueur encore inédite en France. En Moselle-Est, l'ancien bassin houiller a autant souffert de ses divisions internes que de sa paupérisation. En 2013, un projet de plateau technique hospitalier unique qui aurait regroupé l'offre hospitalière à Béning, à mi-chemin entre Saint-Avold et Forbach, a capoté au terme de cinq ans de dissensions. Cet échec, particulièrement regrettable pour une population d'anciens mineurs fortement touchés par des cancers et maladies respiratoires, a ouvert la voie à des coopérations entre les hôpitaux de Forbach et de Völklingen dans le traitement et le suivi des maladies cardiaques. Mais cette entraide sanitaire, loin de se développer, bloque sur de nouvelles dissensions transfrontalières.

Disposant d'un budget annuel de 1,5 million d'euros, SaarMoselle compte parmi les mieux dotés des sept Eurodistricts français. Outil de coopération apprécié, la structure emploie une équipe franco-allemande de six personnes – ingénieurs, interprètes ou spécialistes du marketing territorial. Plus qu'aux contraintes budgétaires, elle s'est souvent heurtée à des problèmes de limite de compétences. Qu'il s'agisse de transports, de formation ou d'énergie, les intercommunalités lorraines et la communauté urbaine de Sarrebruck ont dû admettre l'impossibilité de certaines initiatives pour des raisons juridiques. Seul un choc de simplification de portée européenne pourrait desserrer leurs carcans technocratiques et préserver leur part de rêve ■

## La Vöklinger Hütte et le Carreau Wendel, monumentaux points d'ancrage d'une nouvelle culture

En bordure de l'autoroute menant à Sarrebruck, six hauts-fourneaux émergent d'un spectaculaire enchevêtrement d'acier dominant Völklingen. Dans la périphérie de Forbach, Petite-Rosselle présente un complexe minier intact au cœur de 130 hectares de friche. Distants d'une dizaine de kilomètres, la Vöklinger Hütte et le Carreau Wendel de Petite-Rosselle témoignent de la mémoire encore vive d'une ère industrielle révolue.

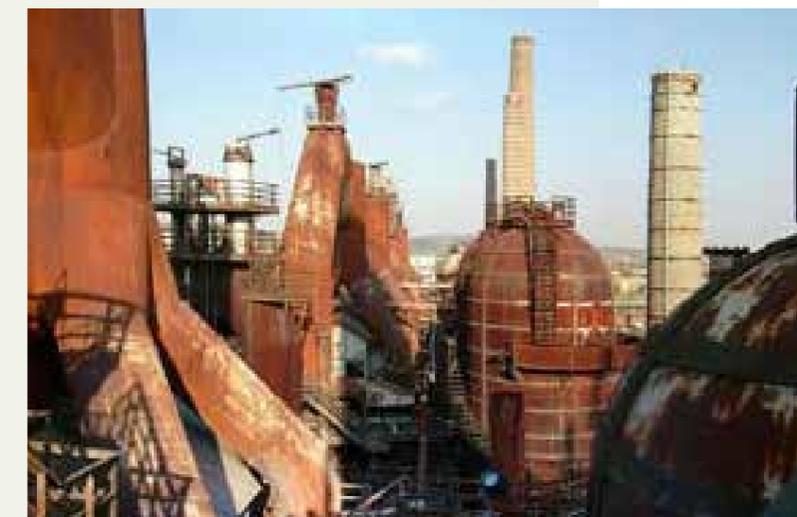
Érigés l'un et l'autre dans la deuxième moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, le complexe sidérurgique et le carreau de mine ont respectivement drainé jusqu'à 17 000 ouvriers et 5 000 mineurs dans les années 60. 1986 marqua à la fois l'extinction définitive des aciéries de Völklingen et l'arrêt du lavoir, du carreau et du chevalement du Carreau Wendel, prélude d'une fermeture échelonnée sur 15 ans. Depuis, le destin des deux sites n'a cessé de converger en accusant néanmoins un décalage marqué en termes d'ambitions et de moyens.

Dès l'arrêt de l'activité, la Dillinger-Hütter-Saarstahl AG a cédé les aciéries au *land* de Sarre, qui les a promues au rang de monument culturel. Inscrite en 1994 au Patrimoine mondial de l'Unesco, la Vöklinger Hütte s'est convertie en salle de concert, en hall d'exposition et en galerie d'art. Elle constitue aujourd'hui l'un des sites les plus attractifs d'Allemagne avec 251 000 visiteurs en 2015.

À Petite-Rosselle, le Carreau Wendel aurait sans doute fini en ruine si la Mission An 2000 n'y avait pas organisé une exposition d'envergure européenne. Ce premier sauvetage a impulsé la création en 2003 du musée de la Mine, qui reconstitue un chantier de creusement grandeur nature. Neuf ans plus tard,

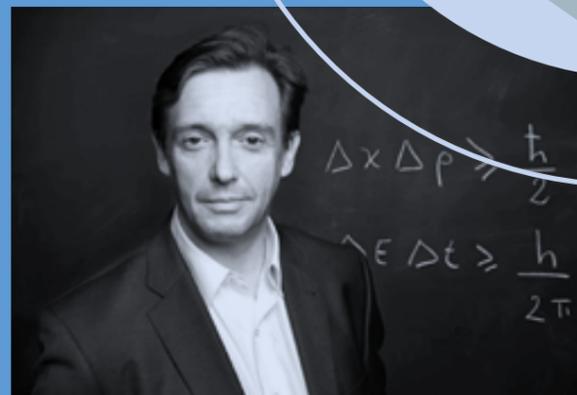
le site s'est enrichi d'un espace de 1 800 mètres carrés, «les Mineurs Wendel». Lieu de mémoire et de spectacle vivant, le Carreau Wendel a accueilli 70 000 visiteurs en 2015.

Trente ans après leur fermeture, l'aciérie et le carreau demeurent les témoins indissociables d'une même histoire du charbon et de l'acier. La dynamique transfrontalière qui les rapprocherait reste pour l'heure en suspens, mais les deux monuments, forts d'un siècle et demi d'existence, peuvent compter sur le temps.



Inscrites au patrimoine de l'Unesco, les anciennes aciéries de Völklingen se sont muées en haut lieu culturel.

# Numérique



Si virtuels soient-ils, les échanges numériques s'appuient sur des infrastructures physiques. À l'heure du Net universel, les frontières régionales demeurent fort tangibles. Pour les franchir, les pionniers privés ont fait preuve d'audace et les universitaires de pugnacité.

L'accompagnement du troisième âge a ouvert la voie à une coopération institutionnelle avec le cluster franco-allemand dédié à la *Silver* économie. Les pépinières et les tiers-lieux qui jalonnent les frontières constituent, de surcroît, un terreau fertile pour les jeunes pousses du numérique.

# Capter le réseau aux frontières

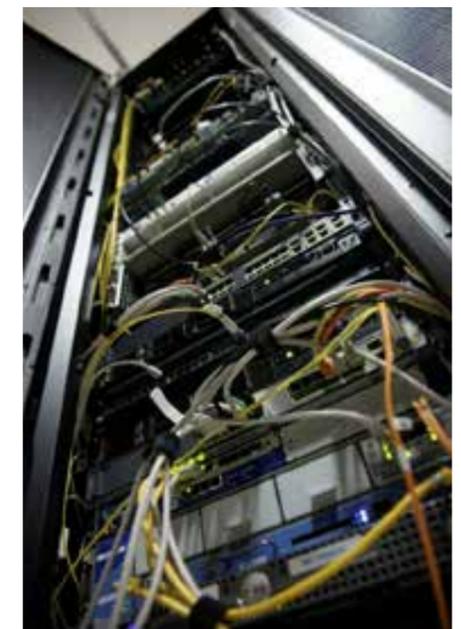


**Si mondial soit-il, le Net doit s'ancrer physiquement pour irriguer les territoires. Les lourds investissements programmés dans le Grand Est préfigurent un réseau plus fluide et mieux connecté à ses quatre frontières. Le très haut débit induit des besoins de stockage, mais il faudra une grande ouverture d'esprit pour concrétiser les échanges de données.**

Mi-2015, le Grand Est numérique se caractérisait par des connexions disparates achoppant aux frontières. Six mois plus tard, la configuration a changé. Lancé en avril 2016, le réseau d'initiative publique Rosace assurera un accès équitable de tous les Alsaciens au très haut débit tout en ouvrant la perspective de liaisons transfrontalières moins onéreuses. Au cours de ce même printemps, le sarrois Inexio s'est raccordé à la boucle à très haut débit mosellane Tubéo à Bitche. Le déploiement alsacien et l'incursion sarroise posent les jalons d'un territoire mieux irrigué et plus perméable aux échanges. Le Net est mondialisé par essence, mais il n'a pas aboli les frontières et les infrastructures locales restent la condition d'échanges virtuels de qualité.

De prime abord, Strasbourg paraît bénéficier pleinement de sa position géographique. Située à la croisée de l'axe Paris-Francfort et de la liaison européenne nord-sud qui se prolonge jusqu'à Genève, puis jusqu'en Italie, la ville constitue un relais incontournable des réseaux internationaux. Elle regroupe au long du Rhin les principaux opérateurs du numérique. Faute de dessertes et de services explicitement régionaux et transfrontaliers, elle constitue une plaque tournante où les opérateurs ne s'ancrent pas. Depuis le début de l'ère numérique, la capitale alsacienne souffre de l'absence d'investissements locaux qui lui auraient permis de s'imposer entre Paris et Lyon. Le coût du gigabit y est longtemps resté prohibitif, les données transitant systématiquement par d'autres grands pôles avant de revenir en local.

Cependant, les rares opérateurs ayant misé sur le marché local et transfrontalier ne regrettent pas leur choix. Fondée à Strasbourg en 1995, Actimage s'est implantée deux ans plus tard à Luxembourg, puis à Kehl, avant de gagner la Suisse et les États-Unis. L'entreprise se prévaut d'une équipe d'une trentaine de personnes bilingues allemand et français et propose des services d'ingénierie logicielle et de



Des points relais proposent des équipements et des hébergements.

développement d'applications mobiles. Autre pionnier du numérique transfrontalier, l'opérateur de télécommunications strasbourgeois Widevoip a implanté ses équipements et stocké ses données à Francfort dès sa création en 2004, avant d'ouvrir des connexions entre l'Allemagne, la France et la Suisse. L'entreprise a déployé un réseau de neuf datacenters entre Paris, Nancy, Metz, Strasbourg, Lyon, Francfort, Genève et Sophia-Antipolis et défend une vision paneuropéenne du numérique.

Le lancement de Rosace, qui constitue au premier trimestre 2016 le plus grand réseau d'initiative publique de France, assure le désenclavement de l'Alsace, préfigure une meilleure desserte du Grand

Est et facilite les liaisons transfrontalières. «Jusqu'à présent, une entreprise basée à Cernay, dans le Haut-Rhin, souhaitant se connecter avec un partenaire à Bâle, devait faire transiter ses données jusqu'à Strasbourg, puis Francfort et enfin Bâle, en empruntant cinq liaisons dont deux au tarif de l'international. Raccordé aux réseaux suisse et allemand, Rosace permettra aux PME de gommer le surcoût de l'international», explique Alain Sommerlatt, son directeur général. Lancée en délégation de service public pour une durée de trente ans, l'infrastructure desservira la moitié la moins densément peuplée du territoire alsacien d'ici à 2022. L'investissement de 450 millions d'euros prévu pour la première tranche pourrait s'élever à 1,5 milliard d'euros pour étendre le très haut débit à l'ensemble du Grand Est hors département de la Moselle, qui a déjà lancé son infrastructure sous forme de syndicat mixte. La Caisse des dépôts cofinancera à hauteur de 20% la desserte alsacienne et s'engage à accompagner le déploiement du très haut débit à l'échelle régionale.

L'expansion du réseau suppose celle des capacités de stockage. Le coût de datacenters sécurisés justifierait les mutualisations transfrontalières, mais la crainte reste vive d'entreposer des données dans un coffre-fort situé dans le pays voisin. Véritable forteresse numérique, le Grand-Duché se garde

bien d'externaliser ses données, revendiquant au contraire le mot d'ordre « Safe in Luxembourg ». « Le Grand-Duché présente des garanties formelles en matière de stockage : la confidentialité des données y est assurée. En cas d'enquête, seuls les ordinateurs visés par une commission rogatoire peuvent être perquisitionnés. L'État garantit par ailleurs qu'il n'y aura ni coupure de courant, ni dispersion des données si l'un des acteurs de la chaîne présente une défaillance », souligne Jerry Wagner, managing partner de CMD (Cloud Managed Data). Cette spin-off du groupe Wagner, acteur historique de la téléphonie grand-ducale, détient son propre datacenter de tiers 4 – le plus haut niveau de sécurisation – dans le quartier luxembourgeois de la Cloche d'or. À la frontière entre le Luxembourg et la Lorraine, l'opération d'intérêt national Alzette-Belval porte un projet de datacenter de nouvelle génération ne prétendant pas à l'extrême sécurisation des clouds luxembourgeois, mais visant les marchés de la redondance, du stockage de courte durée et des données moins sensibles.

En Belgique, l'association de développement économique wallonne Idelux a ouvert plusieurs datacenters près de Bastogne, dans la province du Luxembourg belge. L'offre a déjà séduit le groupe BNP Paribas, qui compte y occuper 50 000 mètres carrés de stockage

sécurisés à haute performance écologique d'ici à 2025. En-dehors de gros opérateurs allemands venus bénéficier des tarifs avantageux de l'énergie en France, la bande frontalière du Rhin n'accueille pas encore de cloud partagé. Disposant de clusters et de datacenters décentralisés soutenus par les *länder*, les entreprises allemandes sont d'autant moins demandeuses de stockage mutualisé que l'opinion publique se montre particulièrement sensible à la protection des données.

« Pour l'heure, il n'y a pas encore de stratégie transfrontalière entre l'Alsace et l'Allemagne. Les opérateurs se contentent de répondre aux demandes ponctuelles et ils n'iront pas intuitivement vers le cloud, qui suppose des investissements lourds. Mais si l'on attend indéfiniment la demande pour constituer l'offre, on ne sortira pas du débat. Il est temps de définir une infrastructure dont on connaîtra le coût, le dimensionnement et le positionnement », estime Jean-Marc Kolb, directeur de l'économie numérique à la chambre de commerce et d'industrie d'Alsace. À l'ère du Net, l'éternelle question de la poule et de l'œuf n'est toujours pas résolue ■



Le Grand Est s'équipe du plus grand réseau d'initiative publique en fibre optique très haut débit de France.



Christophe Megel, président d'Eurogix.

## Christophe Megel «Internet n'a pas aboli les distances»

**CIO de la SSII Actimage, Christophe Megel préside l'association Eurogix, hub transfrontalier basé à Strasbourg. Membre de Rezopole, qui gère des nœuds d'échanges internet en Rhône-Alpes, cette structure héberge une dizaine d'opérateurs convaincus du bien-fondé d'une offre régionale ouverte sur les frontières.**

« Nous avons créé le réseau Eurogix en 1999, car il était alors impossible de trouver du réseau et des capacités de stockage ailleurs qu'à Paris. Nous sommes bien placés sur le réseau européen des Gix (Global Internet Exchange) : nous sommes tout proches du DE-CIX de Francfort, qui constitue le plus grand hub d'Europe et bientôt le plus grand du monde, et nous nous situons à équidistance du luxembourgeois Lu-Cix, du parisien France IX et du lyonnais Lyon IX. Internet n'a pas aboli les distances : la proximité physique se répercute sur les prix et sur la rapidité des échanges ; les grands opérateurs échangent gratuitement de la bande passante entre eux, mais ils la font payer aux petits acteurs auxquels ils n'offrent pas toujours le transit le plus rapide. La nouvelle offre de très haut débit du Grand Est engendrera forcément davantage d'échanges et de débit. EuroGix persiste depuis près de 20 ans sur le mode du best-effort grâce au bon-vouloir de ses membres, tous convaincus qu'il est indispensable de proposer une alternative locale aux grands groupes. »

## Les magasins Vauban, bastion numérique de Strasbourg

Rigoureuse procédure d'identification à l'accueil, succession de galeries souterraines, salles anonymes sans signe distinctif... Bienvenue dans le Net center du groupe Numéricable-SFR à Strasbourg. Le local, qui occupe 15 000 mètres carrés d'une ancienne manufacture de tabacs reconvertie en entrepôt, se veut le plus discret possible tant son activité est stratégique dans l'économie de l'information. Il abrite les serveurs d'une cinquantaine de clients dont les sites web de nombreux journaux quotidiens ainsi que la téléphonie et la vidéo à la demande du groupe Numéricable-SFR. Sa position frontalière ne doit rien au hasard : la moitié des clients sont allemands. L'opérateur plusserver.de y a implanté plusieurs milliers de serveurs pour bénéficier de tarifs d'électricité plus avantageux en France, mais son cloud strasbourgeois pourvoit à ses propres besoins et n'ouvre pas ses services aux entreprises régionales.



# Les universités connectent les gisements de matière grise

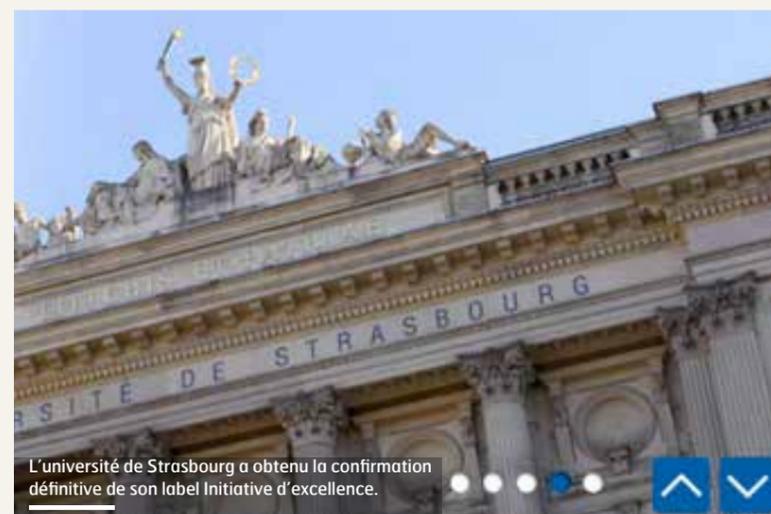
Les universités frontalières ne pouvaient pas se cantonner à leur pré carré. L'instauration d'un campus européen dans le Rhin supérieur et le déploiement de l'université de la Grande Région contribuent à l'essor de pôles scientifiques de dimension européenne.

La première université européenne est transfrontalière. Ratifié en décembre 2015, le groupement européen de coopération territoriale (GECT) Eucor a débouché le 11 mai suivant sur l'inauguration du Campus européen au palais universitaire de Strasbourg. Le réseau universitaire du Rhin supérieur regroupe les universités de Bâle, Fribourg-en-Brigau, Haute-Alsace et Strasbourg ainsi que le Karlsruher Institut für Technologie de Karlsruhe. Dans l'intervalle, l'université de Strasbourg a obtenu la confirmation définitive de son label Initiative d'excellence (IdEx), qui lui vaut un financement de 12 millions d'euros par an dans le cadre des investissements d'avenir de l'État français. Alain Beretz, président de l'université de Strasbourg, et Hans-Jochen Schiewer, recteur de l'université de Fribourg et président d'Eucor, se félicitent de concert de l'obtention de cette distinction qui confortera le rayonnement du Campus européen. Confédération de cinq universités autonomes coopérant depuis trois décennies, Eucor représente un potentiel de 15 000 enseignants-chercheurs, 11 000 doctorants et 115 000 étudiants. Forte d'un budget global de 2,3 milliards d'euros, la nouvelle entité bénéficie à compter de 2016 du programme Interreg V Rhin supérieur qui lui allouera 2 millions d'euros sur une durée de trois ans. Gérés par le GECT, ces fonds permettront entre autres d'enclencher de nouvelles dynamiques en matière de formation, d'insertion professionnelle et de mobilité.

«Les universités se sont adaptées à la réalité de leurs étudiants, qui expriment un très fort besoin d'échanges et ne conçoivent plus de se cogner à la frontière», estime François Werner, délégué au numérique au conseil régional du Grand Est et vice-président en charge de l'enseignement

supérieur au Grand Nancy. L'université de Lorraine s'est associée en 2008 à ses homologues de Trèves, Sarrebruck, Kaiserslautern, Liège et Luxembourg pour fonder l'université de la Grande Région (UniGR). La structure s'est dotée à l'automne 2015 du statut associatif de droit luxembourgeois et mise sur le numérique pour faciliter les travaux des étudiants et des doctorants.

Financée lors de son lancement par les fonds Interreg IVA, associée dans le cadre d'un projet Interreg VA, l'UniGR porte à présent un projet de plateforme de formations transverses dédiées aux doctorants en Grande Région piloté par l'université de Lorraine. Les six partenaires disposent d'un site internet commun, d'un portail mutualisant les données bibliographiques et d'une plateforme de gestion documentaire collaborative.



L'université de Strasbourg a obtenu la confirmation définitive de son label Initiative d'excellence.

Le projet européen iot@ crée un nœud optique d'interconnexion transfrontalière reliant la Sarre, la Wallonie, la Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg. L'infrastructure complètera le réseau universitaire européen Geant.



Catherine Ledig, professeure associée à l'université de Strasbourg, enseignante en master économie numérique et développement durable à la faculté de droit.

**Catherine Ledig**  
« Entre germanophiles et francophiles, on se comprend très bien en anglais ! »

« Dans le contexte universitaire transfrontalier du Rhin supérieur, l'essentiel est d'apprendre à se connaître et à se reconnaître. Mes cours de master 2 intègrent systématiquement une dizaine d'heures sur la culture allemande en rapport avec la matière enseignée, le numérique ou les énergies renouvelables. La langue ne doit pas être un obstacle pour traverser le Rhin : entre germanophiles et francophiles, on se comprend très bien en anglais ! Si nous manions les mêmes concepts et partageons la même démarche, il n'y a aucun problème. La difficulté vient plutôt du financement des projets. Aujourd'hui, il n'y a plus d'argent ailleurs qu'à la Commission européenne pour développer des projets de coopération. Mais le montage des projets européens demande une ingénierie fine et beaucoup de patience. Cela devient si complexe que certains acteurs proposent de changer de système : chaque pays apporterait directement ses propres fonds et consacrerait obligatoirement 20% de ces sommes à la coopération. J'ai l'expérience de trois générations de fonds européens et je suis convaincue que cela nous faciliterait la vie ! »

# Le troisième âge, berceau d'une coopération numérique



**L'aspiration à bien vieillir chez soi est sans doute universelle, mais la question se pose avec une acuité particulière à la frontière franco-allemande. Fin 2015, l'un des premiers clusters binationaux s'est constitué sur la thématique de la *Silver* économie pour rapprocher groupes industriels, start-up et experts partageant une vision à la fois technologique et humaniste de l'accompagnement des personnes âgées.**

La *Silver* économie constitue-t-elle un business ou une charge sociale, un enjeu technologique ou un casse-tête de solvabilité ? La question reste ouverte et mobilise de plus en plus d'acteurs. Le comité de filière créé en 2013 par le ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique a rencontré un écho particulier dans le Grand Est, où 27% de la population aura dépassé l'âge de 65 ans en 2040. Chacune à sa manière, l'Alsace, la Lorraine et la Champagne-Ardenne ont tenté d'anticiper cette nouvelle donne. Le conseil régional du Grand Est entend fédérer leurs expériences pour ériger la *Silver* économie au rang d'ambition commune. La proximité de l'Allemagne, où le vieillissement constitue une préoccupation majeure, a engendré fin 2015 un cluster sarro-lorrain que la réforme territoriale pourrait bien élargir. L'implication de grands groupes, de PME, de start-up et d'universités conforte la perspective d'une *Silver* économie transfrontalière enrichie par la diversité des initiatives locales.

Souhait partagé par la quasi-totalité des personnes âgées, le maintien à domicile repose en bonne partie sur l'adaptation technique du bâtiment. Une étude allemande conduite sur 750 000 résidents de maisons de retraite a révélé qu'un tiers d'entre eux auraient pu rester chez eux si leur logement avait été doté des équipements nécessaires. Des monte-escalier aux portes s'ouvrant automatiquement, des parcours lumineux s'allumant sans contact aux stores pilotables à distance, les solutions techniques ne manquent pas pour soulager le quotidien de personnes âgées et handicapées – et simplifier la



Adapté au grand âge, le numérique peut aider à mieux vieillir.

vie de tout un chacun. Caractérisé par une approche thématique du vieillissement, le Gérontopole « Bien vieillir en Champagne-Ardenne » consacre un groupe de travail à l'habitat évolutif et adapté. Le Pôle aménagement de la maison en Alsace (Pama) a structuré dès 2010 une grappe d'une quinzaine d'entreprises spécialisées dans les produits et services destinés aux personnes âgées qui présentent leur offre sur la plateforme mieuxvivrechezmoi.fr. Le Grand Nancy entend créer une filière *Silver* économie dans le cadre de sa métropolisation.

Les artisans tentés par le marché des seniors ont vite constaté que son potentiel ne s'arrêtait pas à l'agencement technique des logements. L'habitat adapté englobe la prévention des chutes, les dispositifs d'alerte, voire l'assistance médicale et le maintien des liens familiaux à distance. Ces solutions ne se résument pas à une kyrielle de capteurs : destinées à des personnes âgées et fragilisées, les technologies digitales ne sont acceptables que si elles s'avèrent discrètes, efficaces et respectueuses de l'individu. « L'enjeu de la *Silver* économie est à la fois économique, technologique et sociétal. La question éthique y est incontournable », rappelle Lilla Merabet,

vice-présidente du conseil régional du Grand Est en charge de l'Innovation et de la Recherche.

Pilote du cluster alsacien Pama et partie prenante du réseau sarrois Ambient Assisted Living (AAL), le fabricant de matériel électrique Hager a joué un rôle moteur dans le développement de solutions adaptées au grand âge et dans l'extension transfrontalière de la *Silver* économie. Partageant son siège entre la Sarre et le Bas-Rhin, ce groupe franco-allemand de dimension mondiale a répondu en 2010 à l'appel d'offres du département alsacien qui souhaitait édifier à Obernai la maison Adhora, bâtiment démonstrateur de la domotique évolutive. Convaincu de l'intérêt d'inscrire l'accompagnement du vieillissement parmi ses pistes de diversification, Hager s'est également impliqué dans le projet sarrois AAL dès son lancement par le professeur Wolfgang Langguth en 2013. En l'espace de deux ans, ce réseau a fédéré 65 membres dont 45 entreprises. Initiative de référence sur le plan fédéral, AAL associe domotique et services. À terme, artisans et commerçants seront invités à cofinancer les installations domotiques aux côtés des caisses de retraite et des assurances santé afin de conserver la clientèle âgée de leur



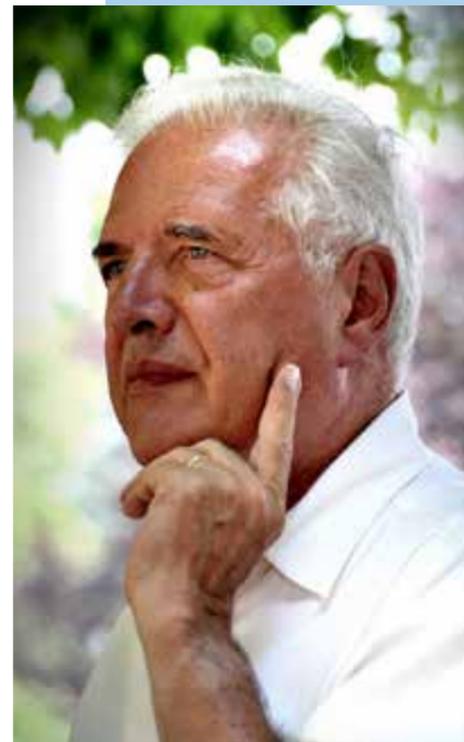
Wolfgang Langguth, fondateur du réseau sarrois Ambient Assisted Living.

## Wolfgang Langguth Les réseaux de l'empathie

« Les professionnels du numérique ciblent les geeks quadragénaires solvables et bien installés. Moi, je m'intéresse aux gens qui ont plus de 80 ans et 500 euros de revenus par mois. » En élaborant le concept d'Ambient Assisted Living (AAL), le professeur Wolfgang Langguth ne s'est pas focalisé uniquement sur les personnes âgées. À la fois simple et complexe, son système intégrant information, conseils, produits connectés, services, formation et recherche, s'adresse également aux personnes handicapées, aux migrants, et plus généralement à quiconque mise sur le numérique pour surmonter difficultés et isolement.

Physicien de formation et spécialiste des champs électromagnétiques, l'enseignant de la Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlandes (HTW) de Sarrebruck dirige depuis 2000 l'institut de transfert de technologie sarrois FITT GmbH et le département de l'ingénierie biomédicale de l'institut de recherche et de technologie de la santé du *land*. Il s'est peu à peu écarté de ces disciplines qu'il juge trop techniques pour mieux connecter technologie, santé et thématiques sociales.

Rompant aux normes les plus restrictives, le chercheur ne doute pas que les carcans réglementaires tomberont bientôt sous la pression conjuguée de la transition démographique et de la révolution numérique. Il prône l'instauration d'une commission éthique à laquelle se plierait l'ensemble du secteur privé. Il croit à l'émergence d'un monde numérique pragmatique, solidaire et prospère.



Pascal Ickx, ancien secrétaire général de l'Institut de la Grande Région.

## Pascal Ickx Vitesse et sagesse

Le journaliste sportif et coureur automobile Jacques Ickx croyait en la jeunesse. Son fils Jacky a débuté à 18 ans une longue et riche carrière en Formule 1, en endurance et en rallye, qui a fait de lui l'un des sportifs belges les plus populaires de l'histoire. Plus discrètement, l'aîné Pascal est devenu le plus jeune pilote d'avion du monde à l'âge de 13 ans, en 1950.

Six décennies après son premier exploit, Pascal Ickx aime toujours concilier vitesse et sagesse. L'instantanéité des services numériques l'enthousiasme et la rapidité de la transition numérique le captive. Mais l'ancien secrétaire général de l'Institut de la Grande Région, également conseiller de l'association sarroise Europ'Age, espère voir les réseaux converger pour rompre l'isolement des zones rurales et des personnes âgées. Au terme d'une carrière d'acheteur international menée au Luxembourg, ce natif de la province du Brabant a choisi de s'installer dans la campagne messine. La villégiature fut de courte durée : en 2006, Charles-Ferdinand Nothomb, ministre d'État belge et président de l'Institut de la Grande Région Sarre Lorraine Luxembourg Rhénanie-Palatinat Wallonie, a nommé le nouveau retraité au poste de secrétaire général de l'institution transfrontalière. Cinq ans durant, Pascal Ickx a sillonné le territoire de Mayence à Tournai et de Trèves à Épinal pour observer la vie quotidienne de ses habitants, déceler les dysfonctionnements et rapprocher ses acteurs.

« Les hommes politiques ne consacrent pas beaucoup de crédits aux coopérations transfrontalières, car elles génèrent peu de votes. Il suffit pourtant de petites choses – l'ouverture d'une ligne de bus, des échanges entre deux hôpitaux, ou encore, la gestion commune d'un cours d'eau – pour faire progresser des relations internationales de proximité », estime Pascal Ickx. Au cours des dernières années, l'Institut de la Grande Région s'est recentré sur les espaces ruraux menacés d'isolement physique, matériel et numérique. Ces risques rejoignent en grande partie les thématiques d'Europ'Age, qui a choisi pour devise « Bien vieillir en Sarre-Lor-Lux ». Attentive au développement de la *Silver* économie depuis un quart de siècle, l'association initie ses membres au fonctionnement des tablettes, des smartphones et des ordinateurs. Conseiller d'Europ'Age, Pascal Ickx voit dans une numérique une chance de cohésion et dans les échanges transfrontaliers un gage d'enrichissement mutuel.

quartier. Association implantée dans les locaux de la Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) de Sarrebruck, AAL regroupe quatre intercommunalités représentant 60 % du *land* de Sarre et compte se muer en fondation ouverte aux partenaires français, belges et luxembourgeois.

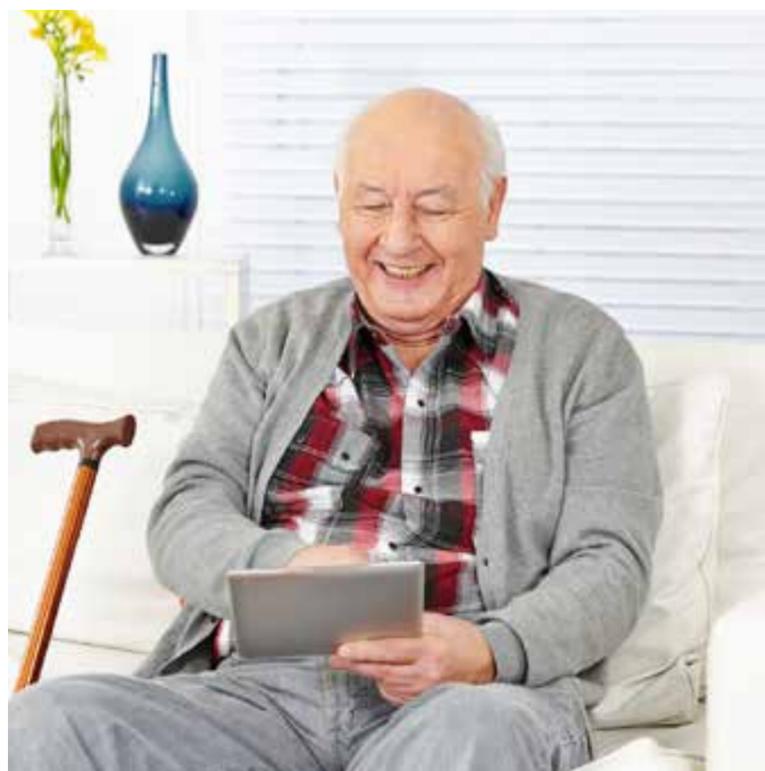
Incubée à Strasbourg et désormais basée à Meisenthal, aux confins de la Moselle, du Bas-Rhin et de la Sarre, la start-up Hakisa s'est appuyée à la fois sur les technologies de Hager et sur les réflexions d'AAL pour déployer un « hub social » dédié au troisième âge. Ses offres se répartissent entre le Smart home destiné aux bailleurs sociaux, résidences services et maisons de retraite essentiellement en Moselle, le Smart

Care développé avec des associations de maintien à domicile alsaciennes et le Smart Service, plateforme technologique à l'étude avec La Poste. « Le marché du Smart home arrive à maturité : les industriels sont prêts à y investir, les composants électroniques coûtent de moins en moins cher et les acteurs de l'habitat sont de plus en plus concernés. Mais la *Silver* économie repose sur un écosystème nécessairement local basé sur des liens de proximité et de confiance », estime Eric Gehl, cofondateur de Hakisa.

À Nancy, le groupe Pharmagest Interactive, leader national des solutions informatiques dédiées aux pharmacies, a piloté le programme de recherche « 36 mois de plus » pour doubler la période de 18 mois

qui s'écoule en moyenne entre les premiers signes de dépendance et le départ de la personne âgée en maison de retraite. Inventeur de l'e-pilulier Do Pill, qui permet de limiter le risque de non-observance des traitements médicaux grâce à des systèmes d'alerte, le groupe s'engage aujourd'hui dans un consortium de maîtrise d'œuvre pour édifier à Pulnoy (Meurthe-et-Moselle) une résidence services largement connectée. Les flux d'informations générés par des capteurs permettront non seulement de signaler les chutes ou autres anomalies, mais aussi d'éviter la présence d'aliments périmés dans le réfrigérateur ou d'assurer la coordination entre soignants et aidants. Déjà présent dans les officines belges et luxembourgeoises, Pharmagest Interactive entend dupliquer ses solutions de *Silver économie* à l'échelle de la Grande Région. Une fois surmontées les difficultés liées au multilinguisme, aux spécificités des systèmes de santé et aux différences culturelles concentrées au long de ces frontières, l'opérateur s'estimera bien préparé pour se lancer à la conquête du marché européen ■

Tablettes, piluliers connectés et applications dédiées intègrent peu à peu le quotidien des personnes âgées.



## Les seniors, fil conducteur de Hager group

En septembre 2015, Hager Group, fabricant de matériel électrique de dimension mondiale a organisé à Obernai (Bas-Rhin) une manifestation inédite. Tout juste inauguré, son bâtiment Le Forum a accueilli 200 participants français et allemands aux journées AAL (Ambiant Assisted Living). Centrés sur les technologies destinées aux seniors, les expositions, débats et ateliers n'affichaient pas de motivation strictement commerciale. Pour se positionner à long terme sur la *Silver économie*, le groupe familial a jugé nécessaire d'inventorier les technologies numériques et leur potentiel. Ses études comparent les âges et les revenus des retraités en France et en Allemagne, les modes de financement de l'aide à l'autonomie et les notions d'acceptabilité qui divergent considérablement de part et d'autre de la frontière. Études et sondages mettent en évidence des revenus légèrement plus élevés côté français, un système d'assurance dépendance plus centralisé côté allemand et plus d'affinité des retraités français avec les nouvelles technologies, les aînés allemands privilégiant l'assistance humaine.

Encouragé par le succès de ses premières journées AAL, Hager Group entend reconduire la manifestation en 2017 et se propose, dans l'intervalle, de répertorier et de mettre en valeur les réalisations les plus probantes de la *Silver économie* de part et d'autre du Rhin. «Au-delà des réflexions et des constats partagés, nous voulons arriver dans la partie opérationnelle de la *Silver économie*», explique Stephan Kreutzer, directeur du développement AAL chez Hager Group. L'industriel ne méconnaît pas les obstacles psychologiques, techniques et financiers qui freinent le déploiement de la connectivité à grande échelle, mais estime qu'ils sont tous en voie de s'aplanir. Outre les progrès technologiques et les avancées en termes de solvabilité, la *Silver économie* bénéficie d'une sensibilité sociétale toute particulière : les acteurs de ce marché partagent les préoccupations du grand public, car ils se réfèrent à l'accompagnement de leurs propres parents.



Hager a organisé ses premières journées AAL dans son nouveau forum d'Obernai en septembre 2015.

# Start-up et tiers-lieux surfent sur les frontières



**Encore jeunes, les nouvelles technologies ignorent la sclérose. Ciblant d'entrée le monde entier, les créateurs du numérique ne se laissent pas contrer par les anciennes frontières. À la faveur de la croissance exponentielle du marché digital luxembourgeois, la Grande Région offre aux start-up un terreau fertile et des pépinières accueillantes.**

Le 6 avril 2016, 42 jeunes pousses ont participé au «Startup show 42» organisé au tiers-lieu messin TCRM Blida pour étrenner le concept de rassemblement numérique transfrontalier. Organisé sous l'égide de Lor'N'Tech, seul cluster transfrontalier du label French Tech du Grand Est et du réseau Quattropole qui associe les villes de Metz, Sarrebruck, Trèves et Luxembourg, le show a rassemblé une bonne douzaine de jeunes pousses venues des pays voisins. Le parcours des fondateurs démontre leur aisance à surfer sur les marchés transfrontaliers. Développée simultanément à Sarrebruck et à Metz, Up2life propose aux employeurs un dispositif complet pour accueillir les salariés recrutés hors région. Incluant recherche d'appartement et inscription des enfants à l'école, ce service de «relocation» en vogue en Allemagne demeure inconnu en Lorraine et a toutes ses chances au Luxembourg, grand recruteur de cadres internationaux. Basé à Maxéville, dans la banlieue de Nancy, Citizecam émane d'ex-étudiants lorrains partis travailler au Luxembourg avant de fonder leur start-up dans leur région d'origine. Spécialisée dans la restitution intégrale de conseils municipaux, de concerts ou de matches de foot en vidéo, l'entreprise a décroché ses premiers marchés au Luxembourg et les suivants en Lorraine. Originaire d'Alsace, Sesamm, créateur d'un outil de prévision boursière basé sur l'analyse des réseaux sociaux, s'est implanté à Metz grâce à l'attractivité de Lor'N'Tech. Ses algorithmes d'analyse ont séduit la place financière luxembourgeoise. Accueillie à bras ouverts par l'incubateur Khube de KPMG Luxembourg et par le Lux Future Lab de la BGL BNP Paribas Luxembourg, la start-up a ouvert une succursale à Luxembourg-ville en mars 2016.



Le tiers-lieu messin TCRM-Blida a accueilli le premier «Startup show» transfrontalier.

Confronté au début de la décennie à de nouvelles obligations en matière de transparence financière, le Luxembourg s'est recentré sur l'économie numérique – et couple de plus belle finance et nouvelles technologies. Pour faire fructifier un en-cours évalué à plus de 3 500 milliards d'euros d'actifs, le Grand-Duché bichonne ses Fin Techs à grand renfort de concours, de sites et de fonds d'investissement dédiés. Son ambition numérique ne se limite pas à la finance. En 2015, le petit état de 549 000 habitants s'est classé au 9<sup>ème</sup> rang mondial de l'économie numérique au Global Information of Technology Report du forum économique mondial devant l'Allemagne (13<sup>ème</sup>), la Belgique (24<sup>ème</sup>) et la France (26<sup>ème</sup>), mais derrière la Suisse (3<sup>ème</sup>). Il accueille sur son territoire des géants tels Amazon.com, eBay ou PayPal, tout en développant ses propres activités de distribution de contenu, de paiement électronique et de cloud.

«Le secteur du numérique luxembourgeois progresse à une telle vitesse que le pays ne pourra pas tout absorber. Région frontalière la mieux placée, la Lorraine bénéficie déjà largement de cette croissance», estime Frédéric Schnur, président de l'association Grand Est Numérique. Les deux voisins développent des activités différentes, mais complémentaires, au sein d'un bassin d'emploi quasi-intégré. Les entreprises luxembourgeoises recrutent en Lorraine des développeurs bien formés auxquels ils proposent des salaires nettement supérieurs à ceux pratiqués en France. Les frontaliers français partent créer leur start-up au Luxembourg, où ils trouvent des circuits de décision courts et des ouvertures immédiates sur l'international, puis rejoignent souvent leurs pénates lorrains.

Fonds d'investissements et *business angels* ont perçu la manne potentielle que représente cette créativité. En 2011, le spécialiste du capital-risque belge Be Angel, les luxembourgeois Luxinnovation et Lban et le lorrain CCI O2bilan ont utilisé les aides d'Interreg IV pour lancer Seed4Start, fonds d'investissement créé par des *business angels* s'estimant à l'étroit dans leurs frontières respectives. En cinq ans, 370 jeunes entreprises ont concouru à cette course de fonds transfrontalière et récolté 13 millions d'euros, dont 8 millions d'euros en fonds propres. Plus de la moitié des projets soutenus relèvent du numérique. Les start-ups retenues participent aux Road Show Pitching Days qui font escale au Luxembourg, en Wallonie et en Lorraine pour permettre aux dirigeants d'exposer leur projet au cercle des investisseurs. Des liens de confiance se sont tissés au fil des éditions. L'effet de levier induit par les clubs de financeurs permet aujourd'hui de toucher jusqu'à 500 *business angels*, qui se montrent de plus en plus enclins à co-investir dans des projets frontaliers.

Héritier du concours de création d'entreprise 1,2,3 Go, Nyuko propose aux start-up luxembourgeoises, allemandes, belges et françaises un parcours

d'accompagnement et un point d'ancrage dans un hall de 400 mètres carrés à Hollerich, le quartier sud-ouest de Luxembourg-ville. À Metz, l'ILP-Sadepar, spécialiste historique du renforcement des fonds propres des entreprises lorraines, a fondé en 2015 le Fonds venture numérique lorrain, doté de 7 millions d'euros. En moins d'un an, la structure a engagé la moitié de cette somme pour soutenir des start-up affichant souvent des ambitions transfrontalières. Le *land* de Sarre n'est pas en reste : le ministère de l'Économie propose pas moins de dix programmes d'aide à la création, au financement et à la croissance de ses jeunes pousses.

Les collectivités rivalisent de prévenance pour convaincre les start-up de s'enraciner sur leur territoire. Les jeunes entreprises tertiaires sont d'autant mieux accueillies que leur fondateurs sont disposés à mutualiser leurs espaces et leur équipement. Le Luxembourg compte une demi-douzaine d'incubateurs dont le plus connu, le Technoport de Belval, aime les pépites numériques bien au-delà de la Grande Région. En Sarre, l'université incube les projets de ses étudiants au sein du Gründer-Campus Saar. Construit sur les friches ferroviaires du centre de Sarrebruck, le nouveau quartier Eurobahnhof accueille l'espace de co-working Ligatura tandis que Sar.factory, également en centre-ville, revendique un statut de *hot spot* des créateurs du sud-ouest de l'Allemagne.

Lor'N'Tech a essaimé quatre tiers-lieux rebaptisés totems au long du Sillon lorrain. À Metz, l'ancien entrepôt de bus TCRM Blida s'est érigé en 2014 en haut-lieu de la créativité numérique. Les start-up se trouvent déjà à l'étroit sur 6 000 mètres carrés, qui passeront à 13 000 mètres carrés au cours des prochaines années. La dynamique de la labellisation French Tech de Lor'N'Tech a conduit le Grand Nancy à ouvrir fin 2015 un «Paddock» provisoire de 500 mètres carrés dans le quartier Meurthe-Canal en attendant l'ouverture, prévue en 2017, d'un

## Technoport, la machine à inventer de Belval

Niché dans l'une des ailes des hauts-fourneaux de Belval, reconvertis en creuset du savoir, le Technoport SA symbolise un écosystème numérique sans équivalent tant la science, l'industrie et la créativité numérique s'y trouvent imbriquées. Issu en 2012 du rapprochement entre un incubateur orienté technologie, le centre de recherche public luxembourgeois Henri Tudor et les services de soutien du ministère de l'Économie et du Commerce extérieur, l'espace de 4 000 mètres carrés héberge aujourd'hui une trentaine de start-up. Il a ouvert un second «hub créatif» début 2016. À la fois incubateur, espace de coworking et *fab lab*, le Technoport met son équipement complet de prototypage à disposition des entreprises et des chercheurs, mais aussi des simples citoyens et des scolaires. Les «start-up week-ends» durant lesquels des équipes de créateurs s'affrontent pour convaincre le jury de la pertinence de leur projet sont devenus récurrents.

Le magnifique décor des hauts-fourneaux inspire des équipes du monde entier, conférant aux vestiges sidérurgiques les allures d'une nouvelle tour de Babel. Nulle part ailleurs ne peuvent se croiser et coopérer avec autant d'aisance un professeur grec, un diplômé de Harvard, un ingénieur allemand, un étudiant lorrain et un informaticien belge. Machine à inventer, le Technoport a vu une dizaine de ses start-up rachetées par des groupes internationaux. Le site développe le concept «Design by Technoport», qui externalise déjà les services d'incubation de l'industriel luxembourgeois Paul Wurth, groupe sidérurgique de dimension mondiale. Collaborant avec 15 laboratoires de recherche internationaux et impliqué dans plusieurs programmes de recherche européens, le Technoport mise sur la proximité de la Maison de l'innovation ouverte en 2015 pour renforcer son rayonnement. Ce nouveau complexe de la Cité du Savoir contribue à imposer Esch-Belval comme place forte européenne de la recherche.

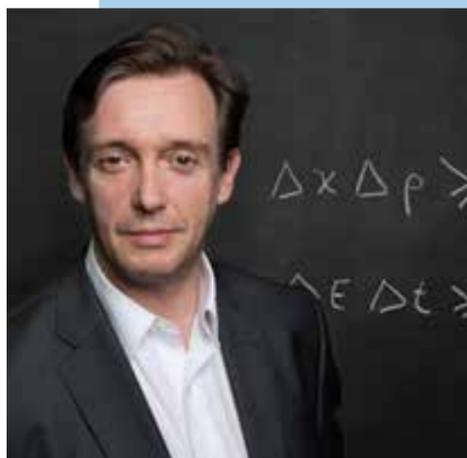


À Mulhouse, l'ancienne usine SACM abritera le Km0, point de départ d'une nouvelle industrie numérique.

nouveau bâtiment de 1 800 mètres carrés dans ce même quartier. Épinal a ouvert en mai 2016 son Institut lorrain du numérique, espace de co-working complété par l'école Simplon, labellisée Grande école du numérique, dans les locaux de la chambre de commerce et d'industrie des Vosges. Le totem thionvillois ouvrira pour sa part dans les anciens ateliers jouxtant la gare pour proposer aux start-up et aux travailleurs frontaliers 1 500 mètres carrés dédiés au coworking. Dans l'intervalle, les passionnés thionvillois de sciences et de nouvelles technologies se retrouvent dans les locaux de l'association Tech'Tic&co, qui met à leur disposition un *fab lab* et un outillage numérique complet. Largement ouverte à la jeunesse, la structure, qui a fêté ses cinq ans début 2016, organise des hackatons passionnés mettant en compétition les collégiens d'une trentaine d'établissements du bassin thionvillois.

L'Alsace a accueilli en 2015 le premier espace de coworking transfrontalier d'Europe avec l'ouverture d'un Kiosk Office entre Strasbourg et Offenbourg, de l'autre côté du Rhin. Soutenues par l'Eurodistrict de Strasbourg-Ortenau, deux structures, la société de conseil à la création d'entreprise Start'hop côté

alsacien et la pépinière d'entreprises Technologie Park Offenbourg dans le Bade-Wurtemberg, facilitent les démarches des porteurs de projet pour leur permettre de s'installer sur l'une ou l'autre rive du Rhin. Les locaux strasbourgeois du Neuhof peuvent accueillir simultanément une dizaine de nouveaux entrepreneurs. Le site d'Offenbourg offre huit places et entend relancer l'esprit de création quelque peu engourdi par une situation de quasi-plein emploi. Au sein du Kiosk, l'émulation entre jeunes entrepreneurs stimule la créativité. À Mulhouse, c'est le Kmo qui constituera en 2017 le trait d'union entre un passé industriel toujours vivant et un futur numérisé. Les vastes bâtiments en briques rouges de la Fonderie, qui virent naître Alstom, ouvriront leurs 11 000 mètres carrés réhabilités à des espaces de formation, à des start-up et à des *fab lab* accessibles aux entreprises. Porte-drapeau de « l'usine du futur », le projet porté par six acteurs privés de l'économie locale bénéficie du soutien de la Caisse des dépôts. Implanté sur le point de départ de la première ligne de chemin de fer transfrontalière vers Bâle en 1841, le Kmo espère bien ouvrir la voie à un Km1 ou un Km2 en Suisse ou en Allemagne ■



Vincent Gross, délégué général du Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain.

## Vincent Gross Avancée collective

Délégué général du Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain, Vincent Gross a conduit à bon port la labellisation French Tech du réseau numérique lorrain Lor'N'Tech reconduite et élargie en 2016. Centralien, professeur d'algorithmique à l'École supérieure d'ingénieurs en technique de la construction de Metz et intervenant à Sciences Po Paris, l'ancien directeur général du Grand Nancy prône une approche inédite du lien collectif. Partisan d'un écosystème numérique fluide et réactif, il s'inscrit dans une logique interurbaine englobant dans une même dynamique Metz, Nancy, Thionville, Épinal, Luxembourg et Sarrebruck. Sans tenir compte des frontières, il se propose de mailler ce territoire de totems numériques accessibles à tous en moins de 20 minutes. La cohésion de l'ensemble repose sur un socle de compétences, une ambition de recherche-développement et un enracinement dans le développement durable.

« Paris considère que l'État s'arrête aux frontières et qu'il serait préjudiciable de voir le Luxembourg capter la ressource ou les compétences lorraines. Or il faut démystifier le Luxembourg. Les modalités de création d'une entreprise y sont à peu près les mêmes qu'en Lorraine, le délai de délivrance d'un brevet y est plus court, mais les conditions de développement de l'entreprise sont plus favorables en Lorraine. L'enjeu réel est de développer un bassin de vie proposant compétences de proximité, financement, tissu universitaire et centres de recherches, afin que les cadres s'y fixent plutôt que de partir à Londres », estime Vincent Gross. Dans cette perspective, le Sillon lorrain, qui représente un potentiel de métropolisation transfrontalier de 1,2 million d'habitants, conserve des atouts.

## Numéricall, un campus à la campagne

Naguère, Piennes n'était guère connu que pour les séquelles laissées dans son sous-sol par l'exploitation sidérurgique. Fin 2015, ce village meurthe-et-mosellan de 3 000 habitants a focalisé une attention de tout autre nature en accueillant le premier campus numérique du Grand Est. Implanté par Yves et Brigitte Lepage et Laurent Probst dans un ancien magasin de meubles du village, Numéricall constitue à la fois un centre de formation professionnelle, un espace de co-working et un forum de rencontres. Desservi par le très haut débit, le local de 1 200 mètres carrés comporte des imprimantes 3D, des drones et des robots. L'école parisienne Webforce3, qui se propose de former des salariés en reconversion ou des jeunes sortis du système scolaire sans diplôme aux métiers du numérique, a implanté sa première

franchise rurale à Piennes. Début 2016, elle a lancé une formation à destination des demandeurs d'emploi luxembourgeois dans les locaux du Technoport à Esch-Belval. En un semestre, l'équipe de Numéricall a formé une soixantaine de stagiaires aux métiers de codeur et de développeur web. Les stagiaires des deux pays ont l'occasion de rencontrer des patrons du numérique parmi lesquels se trouve peut-être leur futur employeur. Implanté à 20 kilomètres du Luxembourg et à équidistance entre Strasbourg, Paris et Bruxelles, le campus rural compte revitaliser le village et ses alentours en proposant aux étudiants et aux fondateurs de start-up des logements à moins de 500 euros par mois.



Basé à Piennes, Numéricall forme des stagiaires français et luxembourgeois aux métiers du numérique.

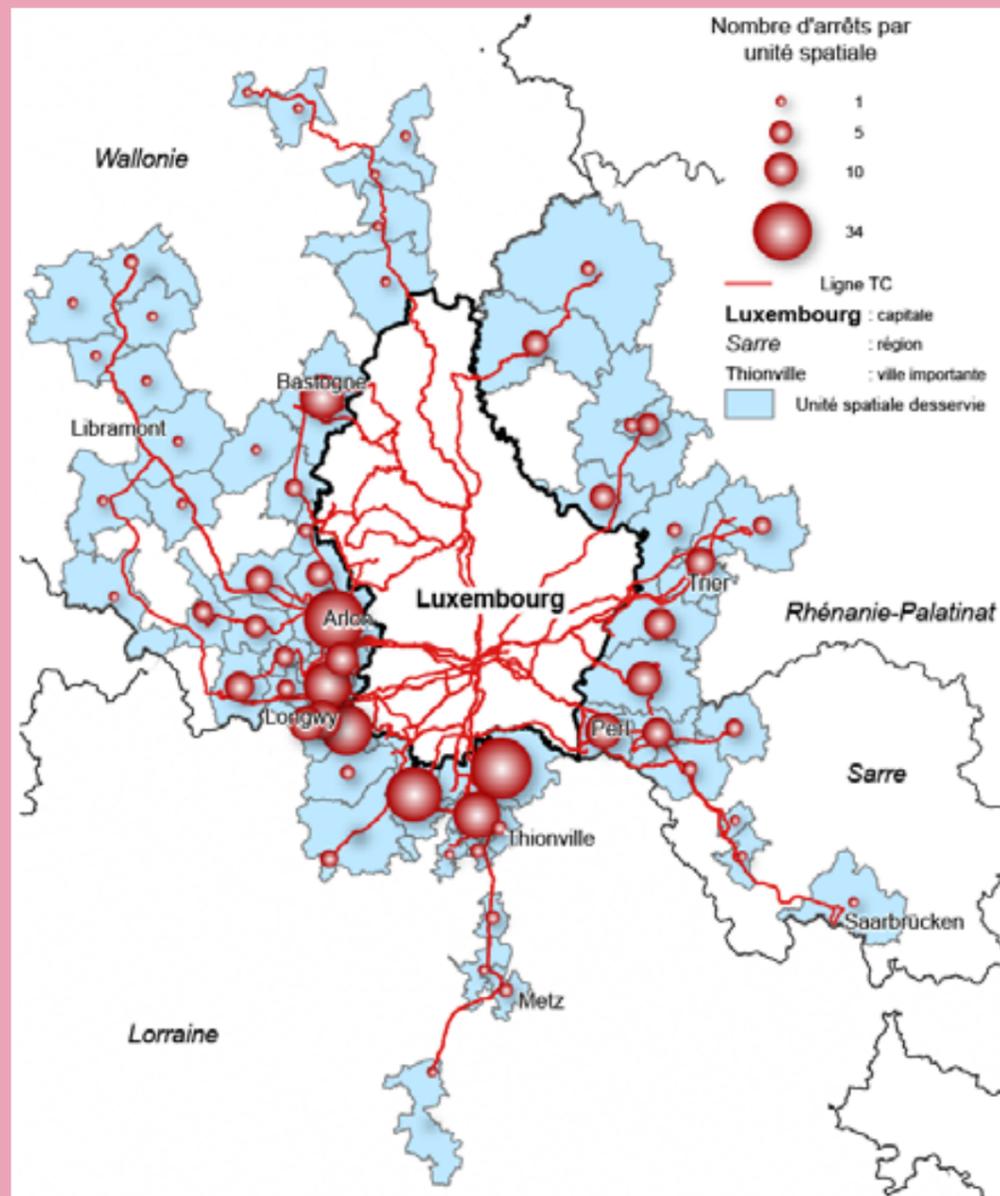
# Mobilité



**Dans l'espace du Rhin supérieur, la conjonction entre des moyens financiers considérables et un fort volontarisme politique permet parfois de poser de nouvelles passerelles entre deux collines inégalement peuplées et séparées par le fleuve.**

**Aux frontières du Luxembourg, les voies de circulation peinent à absorber un flux de travailleurs frontaliers en progression constante. En dépit des efforts engagés pour améliorer les dessertes routières et ferroviaires, le Grand-Duché risque de voir sa croissance triomphale compromise par la thrombose de ses accès. Institutions et collectivités lorraines plaident pour une gouvernance mieux structurée et une répartition plus équitable des richesses.**

# Luxembourg : contrer la saturation

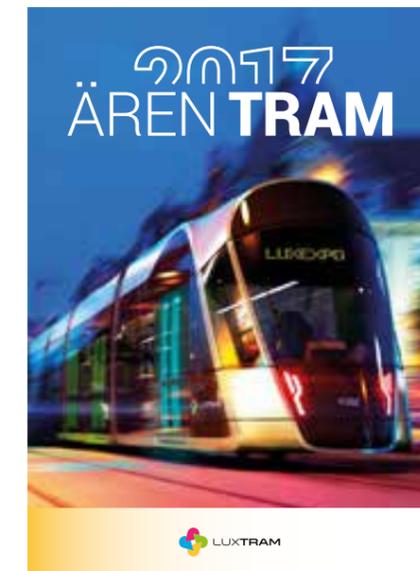


Les 83 000 frontaliers lorrains qui convergent chaque jour vers le Luxembourg seront peut-être 180 000 dans 20 ans. Le Grand-Duché engage un investissement d'un milliard et demi d'euros pour développer ses transports en commun et la Lorraine s'apprête à renforcer ses dessertes routières et ferroviaires, mais ces efforts ne suffiront pas à contenir un tel flux. Pour éviter l'engorgement, les pouvoirs publics devront trouver les voies d'une gouvernance transfrontalière efficiente et explorer de nouvelles pistes.

Entre le Luxembourg et la Lorraine se pose un problème de robinets d'apparence insoluble : sachant que 180 000 frontaliers français sont attendus en 2035, que l'A31 bis pourra accueillir au plus une moyenne de 73 000 véhicules par jour et que la SNCF sera en mesure de transporter quotidiennement 45 000 frontaliers, comment et par où faire passer les 62 000 déplacements manquants ? Posée par le Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain dans le cadre des prochaines commissions intergouvernementales franco-luxembourgeoises, la question appelle une multitude de réponses, dont aucune n'est décisive ou suffisante.

Conscient du risque d'engorgement de ses accès – et à terme, de la thrombose de sa croissance – le Luxembourg a lancé une stratégie pour une Mobilité durable (Modu) qui doit permettre de réaliser un quart de ses déplacements en transports en commun d'ici à 2021. Le petit état part de loin : il détenait en 2010 le record européen des déplacements motorisés, ses habitants parcourant en voiture 60 % des trajets de moins d'un kilomètre. La stratégie Modu mobilisera entre 1,5 et 2 milliards d'euros. Elle s'articulera autour d'une ligne de tramway de 16 kilomètres au centre-ville de Luxembourg et d'une recomposition globale de l'offre ferroviaire, des lignes de bus, des parkings-relais et des liaisons douces.

« Le train constitue l'épine dorsale des futurs transports en commun luxembourgeois. Le Modu apporte une réponse à la fois nationale et transfrontalière aux questions de mobilité », assure Marie-José Vidal, chargée des Affaires transfrontalières au ministère du Développement durable et des Infrastructures du Grand-Duché. La ville de Luxembourg, qui concentre



Conçu, réalisé et exploité par la société anonyme à capitaux publics Luxtram, un tramway électrique de 32 rames desservira 16 kilomètres doté de 9 pôles d'échanges. Le coût du projet se monte à 565 millions d'euros.

40% des emplois du pays, est entrée en chantier pour mettre en service au deuxième trimestre 2017 le premier tronçon du tram entre le Pont-Rouge et Luxexpo, à l'est du Kirchberg. En 2021, la gare centrale se dotera de quatre nouvelles voies à quai. Deux gares supplémentaires seront créées en amont, à Hohwald, en périphérie nord, et en aval, au Pont-Rouge, pour desservir directement le plateau du Kirchberg via un funiculaire.



La gare routière actuelle sera remplacée par le nouveau pôle d'échange Hamilius parallèle au boulevard Royal. Il permettra aux voyageurs d'emprunter le tram et les lignes de bus urbaines et interurbaines.

Les frontaliers transitant par la gare de Bettembourg devront quant à eux s'armer de patience. La mise en service d'une nouvelle ligne à double voie vers Luxembourg est prévue en 2022 et la modernisation de la gare elle-même attendra 2025. La création d'une nouvelle voie entre Rodange et Luxembourg, qui aurait soulagé les conditions de transport des travailleurs belges d'Athus et de Virton et des Lorrains de Longwy, est repoussée au-delà de 2030.

Côté lorrain, les TER Thionville-Luxembourg en période de pointe sont passés de quatre départs par heure en 2014 à 6 en avril 2016. Les aménagements prévus en gare de Luxembourg permettront de faire circuler des trains plus longs proposant jusqu'à 1 017 places assises, soit une augmentation de 126 % du nombre de place en heures de pointe en 6 ans. En 2022, la mise en service de la nouvelle ligne Bettembourg-Luxembourg améliorera encore la capacité de l'axe. Épicentre des flux frontaliers, la ville de Thionville envisage de créer une nouvelle entrée de gare et des parkings relais pour en décongestionner l'accès. Mais tous ces progrès ne suffiront pas à absorber le flux des 25 000 frontaliers supplémentaires attendus au long du sillon lorrain en 2030. SNCF Réseau Alsace-Lorraine-Champagne-Ardenne, la Région Grand Est

et l'État engagent d'ores et déjà une nouvelle étude de capacité franco-luxembourgeoise pour envisager l'augmentation du nombre de départs horaires entre Thionville et Luxembourg au-delà de 2022.

Si le *modal split* (transition d'un mode de transport à l'autre) a le vent en poupe, force est de constater qu'en 2016, 90 % des déplacements vers le Luxembourg s'effectuent en voiture. Au cours des deux dernières décennies, les bouchons sont devenus chroniques au long de l'A31. Aucun aménagement notable n'est venu soulager le trafic sur une autoroute vieillissante, dangereuse et saturée. Mi-2016, le ministère français de l'Environnement et le secrétariat d'État aux Transports ont validé le principe d'un aménagement progressif sur 90 kilomètres entre Gye (Meurthe-et-Moselle) et la frontière luxembourgeoise pour un coût compris entre 1,1 et 1,4 milliard d'euros. Le texte ministériel du 15 février 2016 constitue un feu vert, mais pas un démarrage effectif. Sur sa partie nord, le projet d'A31 bis comporte une liaison de 10 kilomètres entre l'A30 et l'A31 nord via Florange pour contourner Thionville, puis une liaison de 14 kilomètres entre Thionville et la frontière luxembourgeoise. De nombreuses inconnues subsistent quant au tracé, au calendrier des travaux et au mode de financement.

Dès son annonce, le choix d'une concession – en clair, le recours au péage – a provoqué un tollé. La ville de Florange rejette catégoriquement un tracé qui couperait son ban communal en deux. Nombre d'élus dénoncent « un choix du passé » et promettent une guérilla juridique. « La condition de la faisabilité de l'élargissement de l'A 31 sera trouvée ou ne le sera pas. Il ne faut pas oublier que l'État a exhumé ce dossier des tiroirs – où il pourrait retourner », prévient Jacques Garau, secrétaire général des Affaires régionales et européennes à la préfecture du Grand Est.

La décision ministérielle avalisant l'A31 bis n'exclut pas l'hypothèse d'une troisième voie longeant l'autoroute et réservée aux transports en commun. Patrick Luxembourg, maire de Terville, milite depuis deux décennies pour ce type de desserte. Députée-maire Les Républicains de la Moselle, présidente de la communauté d'agglomération Thionville Portes de France et ex-travailleuse frontalière, décédée en cours de mandat en avril 2016, Anne Grommerch défendait l'option d'un monorail suspendu au-dessus de l'autoroute. Ce mode de transport peu commun fonctionne dans une demi-douzaine de pays dont la Grande-Bretagne, le Japon et les États-Unis. Plus audacieuse encore, une proposition émanant du débat public sur l'A31 bis consiste à ouvrir aux heures de pointe une des voies Luxembourg-Thionville à la circulation vers le



À Luxembourg-ville, la démultiplication des interconnexions permettra de passer d'un système en forme d'étoile à un maillage proposant des trajets plus directs.

## L'Eurohub de Bettembourg place 600 000 semi-remorques et conteneurs sur les rails ou sur la route

Pionnier de la logistique intermodale rail-route, l'Eurohub sud de Bettembourg lance une extension sur 33 hectares pour un montant de 121 millions d'euros. Deux nouveaux terminaux porteront la capacité de l'infrastructure de 150 000 à 600 000 conteneurs ou semi-remorques par an – dont une partie circulera fatalement au long de l'autoroute A31. Ces travaux permettent à CFL Terminals, filiale de CFL, de conforter sa position de pivot du ferroutage européen. L'opérateur, qui utilise la technologie Modalohr permettant le chargement horizontal de semi-remorques, a mis en service des lignes reliant le sud du Luxembourg à Duisbourg (Allemagne), Anvers (Belgique), Trieste (Italie), Lyon et Le Boulou (France). Il se positionne à présent sur des lignes plus septentrionales en Pologne et en Tchéquie ainsi qu'en Turquie.



Luxembourg – et inversement, à l’heure des retours. L’instauration d’horaires décalés, le développement du télétravail transfrontalier ou encore le perfectionnement des applications spécifiquement dédiées à l’évitement des bouchons au Grand-Duché et à ses abords constituent autant d’alternatives peu onéreuses que l’initiative citoyenne pourrait populariser.

Pour l’heure, la France, l’Allemagne, le Luxembourg et la Belgique peinent à orchestrer la mobilité dans une Grande Région couvrant 65 000 kilomètres carrés pour 11,4 millions d’habitants. La diversité des autorités de planification et de régulation des transports, la multiplicité des transporteurs et l’hétérogénéité des tarifications contribuent à rendre les réseaux inextricables. « Le Luxembourg veille avant tout à organiser la mobilité à l’intérieur de ses propres frontières. Au-delà, il existe un faisceau d’initiatives portées tantôt par les États, tantôt par les groupements européens. La formule conjuguant gouvernance stable et mobilité transfrontalière reste à trouver », observe Aurélien Biscuit, directeur de l’Agape, l’agence d’urbanisme du nord Lorrain. Le GECT Alzette-Belval, qui regroupe 90 000 habitants répartis dans 12 communes de Lorraine et du

Luxembourg, se propose de partager les informations entre opérateurs pour élaborer des solutions locales. À une échelle plus large, le Luxembourg a successivement acté des schémas de mobilité transfrontalière (Smot) avec la Lorraine en 2009, puis avec la Wallonie en 2015. Ces instances ont permis des améliorations, mais elles ne constituent en aucun cas l’outil de concertation politique qui organiserait les transports en commun à l’échelle de la Grande Région. Les échanges d’informations restent lacunaires : les études sur l’A31 bis n’ont pris en compte ni l’essor du quartier de Belval à Esch-sur-Alzette, ni l’augmentation prochaine du fret luxembourgeois – pas plus que la Cellule modèle de transport luxembourgeoise ne modélise les projets lorrains. De ce constat de carence émerge un projet de modèle multimodal de trafic franco-luxembourgeois inspiré de l’exemple de l’agglomération franco-valdo-génévoise autour de Genève. Cette structure utiliserait une même méthodologie de part et d’autre de la frontière pour homogénéiser l’état des connaissances, tester de nouveaux projets et étayer les prises de décision.

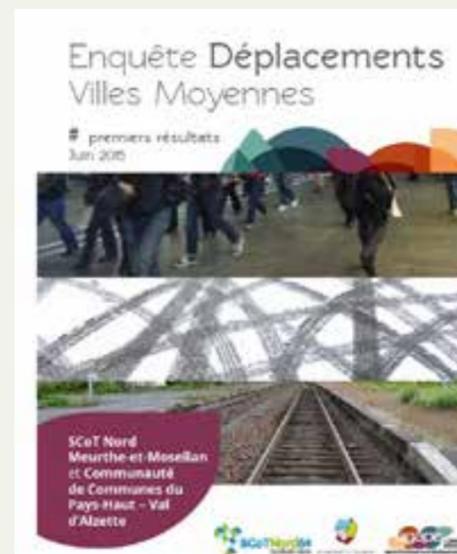
## Le contournement d’Audun-le-Tiche sort de l’impasse

Fin 2017, les frontaliers du Nord-lorrain pourront emprunter dans son intégralité la nouvelle liaison contournant Villerupt, Thil et Audun-le-Tiche, à partir de la RD26, pour rejoindre le nouveau quartier luxembourgeois de Belval. Ouvert en juillet 2016 sur la partie meurthe-et-mosellane, un premier tronçon de 6,5 kilomètres soulage le quotidien de 4 000 à 6 000 automobilistes. Déclaré d’utilité publique en 2005, le parcours de 11 kilomètres, qui devrait connaître une fréquentation de 25 000 véhicules par jour, aura mis plus de 10 ans à aboutir tant la clé de financement entre les États français et luxembourgeois, les départements de Moselle et de Meurthe-et-Moselle, et les fonds européens aura été difficile à trouver.



## Dans le Nord lorrain, 77 minutes pour 46 kilomètres

Le Scot Nord-Meurthe-et-Moselle et la communauté de communes du Pays Haut – Val d’Alzette ont commandité une enquête Déplacements villes moyennes réalisée auprès de 3 558 personnes, de novembre 2013 à janvier 2014. Dans 124 communes proches du Luxembourg, le groupement d’études Test – LH2 décompte 68% des déplacements effectués en voiture. Cette proportion monte à 90% pour les déplacements transfrontaliers. Sur une journée complète, la population du Nord-lorrain consacre 77 minutes à ses déplacements pour parcourir 44 km, le travail occasionnant les temps et les distances de déplacement les plus longs. Les 590 000 déplacements réalisés chaque jour par les habitants représentent 6,5 millions de kilomètres, démontrant l’urgence de développer l’offre de transports en commun.



## Pierre Cuny, maire de Thionville « Nous sommes aussi une chance pour le Grand-Duché »



Pierre Cuny, maire de Thionville et président de la communauté d’agglomération Portes de France – Thionville.

**Successeur d’Anne Grommerch, décédée en avril 2016, à la mairie de Thionville et à la présidence de la communauté d’agglomération Portes de France – Thionville, Pierre Cuny espère un démarrage rapide du chantier de l’A31 bis et compte bien voir le Grand-Duché contribuer à cette infrastructure**

« Si nous misons uniquement sur l’État pour financer l’A31 bis, nous en serons encore au même stade dans 30 ans. L’option du péage pose un problème, car on ne peut pas accepter que les frontaliers payent pour aller travailler. Je vois trois solutions : soit les employeurs luxembourgeois compensent le coût du péage, soit l’état luxembourgeois cofinance le nouveau tronçon entre Thionville et sa frontière, soit on relance le principe d’une écotaxe régionale pour financer l’infrastructure. L’autre problème porte sur le tracé. Il me semble que l’on n’a pas suffisamment exploré le schéma d’un barreau RN52/A30, avec un ouvrage sur la Chiers. L’état luxembourgeois doit participer sous une forme ou sous une autre à cet aménagement. Une rétrocession fiscale du type de celle qu’accorde la Suisse à la région d’Annecy doit être envisagée. Certes, le Luxembourg est une chance pour nous, mais nous sommes aussi une chance pour le Luxembourg. Si les axes de communication s’engluent, l’économie grand-ducale elle-même se trouvera en danger. Sur le dossier de la mobilité, le Luxembourg et le nord lorrain doivent travailler de manière fusionnelle. »

# Rhin supérieur : deux vallées à rapprocher



Deux vallées nord-sud séparées par un fleuve : la configuration géographique du Rhin supérieur n'est guère propice à la mobilité transfrontalière. Son développement passe par la conjonction (rare) entre volontarisme politique et disponibilités budgétaires. Ou, plus efficace encore, par la pression qu'exercent les flux quotidiens de travailleurs ou de consommateurs.

Il n'est pas fréquent de voir un nouveau pont enjambrer le Rhin. La livraison du dernier ouvrage d'art remonte à 2004 avec le pont routier Pflimlin au sud de Strasbourg. Fréquenté quotidiennement par 12 500 véhicules (chiffres de 2013), il est devenu le second point de franchissement entre France et Allemagne après le pont de l'Europe entre Strasbourg et Kehl (plus de 34 000 véhicules/jour). Ce célèbre ouvrage est doublé du pont ferroviaire dédié au TGV-Est européen et il le sera à partir de 2017 par deux autres ouvrages permettant le prolongement du tram strasbourgeois.

Aucun projet de nouveau pont routier n'est à l'ordre du jour entre les deux pays. C'est à Bâle qu'un autre goulot d'étranglement doit se desserrer, grâce à la « tangente Est » qui désengorgerait le trafic de 90 000 VL/jour sur l'autoroute suisse A2, en provenance notamment de la France frontalière. Pour ces travaux d'un montant de plus d'un milliard d'euros, il faudra toutefois attendre 2025.

Un développement à grande échelle s'esquisse de part et d'autre du Rhin. La rive germano-suisse abrite un projet pharaonique de 7 milliards d'euros pour doubler les voies entre Karlsruhe et Bâle. Engagé dans les années 90 pour un achèvement vers 2035, le tracé parcourt 182 kilomètres de voies existantes ou nouvelles dont 60 sont en service ou en chantier mi-2016. L'infrastructure est dimensionnée pour constituer le point d'accès nord vers les nouveaux tunnels alpins suisses du Lötschberg (34 kilomètres mis en service en 2007) et du Gothard (57 kilomètres inaugurés en 2016). Ce corridor de fret européen Rhin-Alpes de Rotterdam à Gênes constitue le plus important des quatre axes continentaux d'avenir identifiés par l'Union européenne au long du Rhin supérieur.

À l'échelle plus modeste du transport transfrontalier de voyageurs, une longue période de disette a pris fin en décembre 2012 avec la réouverture de la liaison Mulhouse-Müllheim-Fribourg (30 millions d'euros de travaux). Mais les cadences trop faibles vers Fribourg-en-Brigau obligent souvent à un long crochet par Bâle et rendent la fréquentation décevante. Une réouverture similaire entre Colmar et Fribourg via Breisach (22 km) a des partisans qui savent se faire entendre, mais elle se heurte à des perspectives de rentabilité très faibles.



Le pont Citadelle sera l'un des deux ouvrages sur le Rhin pour prolonger le tramway de Strasbourg à Kehl.

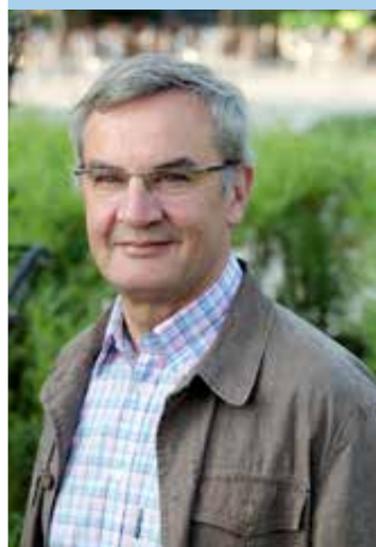
Le ferroviaire a pour lui l'argument du développement durable, mais contre lui l'inconvénient de ses coûts et d'une gouvernance encore très nationale qui complique la coopération. En règle générale, les systèmes d'abonnement et de billetterie renchérissent les tarifs. Les trains régionaux, qui s'empruntent sans problème jusqu'à Bâle avec un titre de transport « alsacien », constituent une heureuse exception. Dans ce secteur, sept autorités organisatrices de transport de France, d'Allemagne et de Suisse unissent leurs efforts pour édifier à l'horizon 2030 l'association AggloBasel. « Cent mille travailleurs s'arrêtent à Bâle ou transitent par la ville chaque jour. Neuf sur dix le font en voiture. De Liestal, dans la banlieue de Bâle, à la ville frontalière allemande de Lörrach, il faut 13 minutes en voiture... quand tout va bien. En train, la norme, c'est 50 minutes », relève Patrick Leypoldt, directeur d'AggloBasel.

Le RER (ou S-Bahn) trinational reposerait sur une billettique commune, ou au moins la mieux harmonisée possible, et sur un triple cadencement : un train passerait toutes les 5 minutes dans le cœur de Bâle, toutes les 15 minutes dans le reste de la ville et toutes les demi-heures au-delà dans l'agglomération trinationale. « Les études préalables ont montré que c'est faisable, à condition de créer les infrastructures idoines », poursuit Götz Schackenberg, chef du projet à AggloBasel. C'est l'affaire de quelques milliards... Mais côté suisse, on semble prêt à débloquer l'argent nécessaire. Le projet-clé très pertinemment baptisé « Herzstück » créera un tunnel de 5 kilomètres à partir de la gare centrale de Bâle, pour faire sauter les verrous. Le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport Bâle-Mulhouse fait partie des autres projets qui contribueraient à atteindre le cadencement. À condition de trouver un financement de 300 millions d'euros.

## EuroAirport, un mariage de raison franco-suisse

L'aéroport de Bâle-Mulhouse, qui a transporté plus de 7 millions de passagers en 2015, offre un exemple abouti de coopération transfrontalière selon un cadre juridique, la Convention franco-suisse de juillet 1949, dont nombre d'acteurs souhaiteraient s'inspirer. La France a apporté ses terrains, la Suisse a financé les dépenses initiales dites de « premier établissement ». Le président du conseil d'administration est Français, le vice-président Suisse. À l'inverse le directeur est helvétique et son adjoint vient de l'Hexagone. La parité règne également au conseil d'administration qui s'adjoint deux représentants allemands dotés de voix consultatives. Les compagnies aériennes peuvent choisir d'appliquer les droits de trafic de l'un des deux pays. Comme par hasard, 90% du trafic relève du tarif helvétique, plus avantageux pour elles.

Le modèle s'est adapté : la coutume a abouti à créer un secteur « suisse » qui applique le droit du travail et fiscal de ce pays aux entreprises de nationalité helvétique, bien qu'elles soient situées sur le territoire français, à l'instar de tout l'aéroport. Il concentre les trois quarts des 6 200 emplois. Cette particularité a fini par faire sourciller l'état français en quête de recettes, déclenchant une levée de boucliers des Suisses. Les longues négociations ont abouti en 2012 à un premier accord-cadre sur le droit du travail, mais le texte ne paraît pas devoir garantir contre une mauvaise surprise en cas de recours devant les prud'hommes. Un accord similaire sur la question fiscale est en cours de finalisation.



Alfred Peter, fondateur de l'Atelier Alfred Peter Paysagiste.

## Alfred Peter L'aspiration à la sobriété

« Nous sommes trop riches. Si nous parvenions à réaliser nos projets avec 20% de moyens en moins, cela vaudrait bien mieux. » La vision iconoclaste d'Alfred Peter a cueilli à froid plus d'un élu, mais le paysagiste alsacien a su convaincre les agglomérations alsaciennes, lorraines, frontalières, puis européennes, sud-américaines et asiatiques du bien-fondé de son approche. Depuis sa création à Strasbourg en 1985, l'Atelier Alfred Peter paysagiste a mené à bien une centaine de grands projets relevant de l'urbanisme, des infrastructures et des espaces publics.

À l'occasion de ses missions lointaines, de plus en plus fréquentes, Alfred Peter conforte cette aspiration à la sobriété. « En Europe, on dépense beaucoup d'énergie pour perfectionner la perfection. Le monde entier nous regarde comme un paradis. Mais il ne faut pas oublier que les pays émergents représentent les trois quarts du monde et que les besoins y sont autrement plus urgents », estime le paysagiste. Envisageant de réaliser à moyen terme la moitié de son activité à l'étranger, Alfred Peter n'oublie pas pour autant les projets du Grand Est qu'il suit, pour certains, depuis plusieurs décennies. Il accompagne ainsi depuis le début des années 80 la progression du tramway de Strasbourg. Retenu, entre autres, pour l'intégration du tramway de Karlsruhe et pour l'extension de celui de Mulhouse, le paysagiste observe au cœur de cet espace frontalier une profusion d'infrastructures qu'il juge unique au monde. « Entre Strasbourg, Bâle, Mulhouse, Karlsruhe et Baden-Baden, nous trouvons sept voies ferrées et 18 voies routières quasi-parallèles. Cette profusion, que l'on ne retrouve même pas aux États-Unis, prouve que nous nous situons au cœur de l'une des plus grandes concentrations de richesses du monde », souligne Alfred Peter. « Mais il manque encore des couloirs transversaux pour passer plus facilement d'un point à l'autre et mettre les spots de cet espace en résonance. »



L'État français, qui plaide pour une parité avec la Suisse, devra convaincre son voisin...

Dans l'immédiat, le transport en commun s'enrichira du prolongement du tram de Bâle à Saint-Louis. La première phase sera mise en service fin 2017 au terme d'un investissement 48 millions d'euros de travaux, entre l'ancien poste douanier de Bourgfelden et la gare de Saint-Louis. La communauté d'agglomération des Trois Frontières a acté en mai 2016 le principe d'une extension de 35 millions d'euros en deux phases jusqu'à l'EuroAirport, projet qu'elle considère comme complémentaire du raccordement ferroviaire.

En ces périodes financièrement contraintes, deux attitudes peuvent se combiner: soit continuer à militer pour des projets à long terme pour qu'ils ne tombent pas dans les oubliettes, soit faire preuve de pragmatisme. Les chambres de commerce et d'industrie du Rhin supérieur conçoivent depuis 2014 leurs 12 travaux (d'Hercule ?) dans un schéma directeur. Côté usagers, les associations réunies dans le Forum Trans-Pamina ont remis au printemps

2016 à l'Eurodistrict Pamina un livre blanc identifiant des solutions à moindre coût. Pour soulager le trafic de 22 000 véhicules/jour sur les ponts-frontière de Roppenheim et Beinheim, le texte propose de prolonger des lignes de bus allemandes côté français, d'améliorer les cadencements des liaisons ferroviaires existantes et de faire de Roeschwoog (Bas-Rhin) un point d'interconnexion, en attendant, un jour, l'éventuelle réouverture de la ligne Rastatt-Haguenuau ■

Le port de Strasbourg, deuxième port fluvial de France.



Le terminal conteneurs du port d'Ottmarshem (Haut-Rhin).



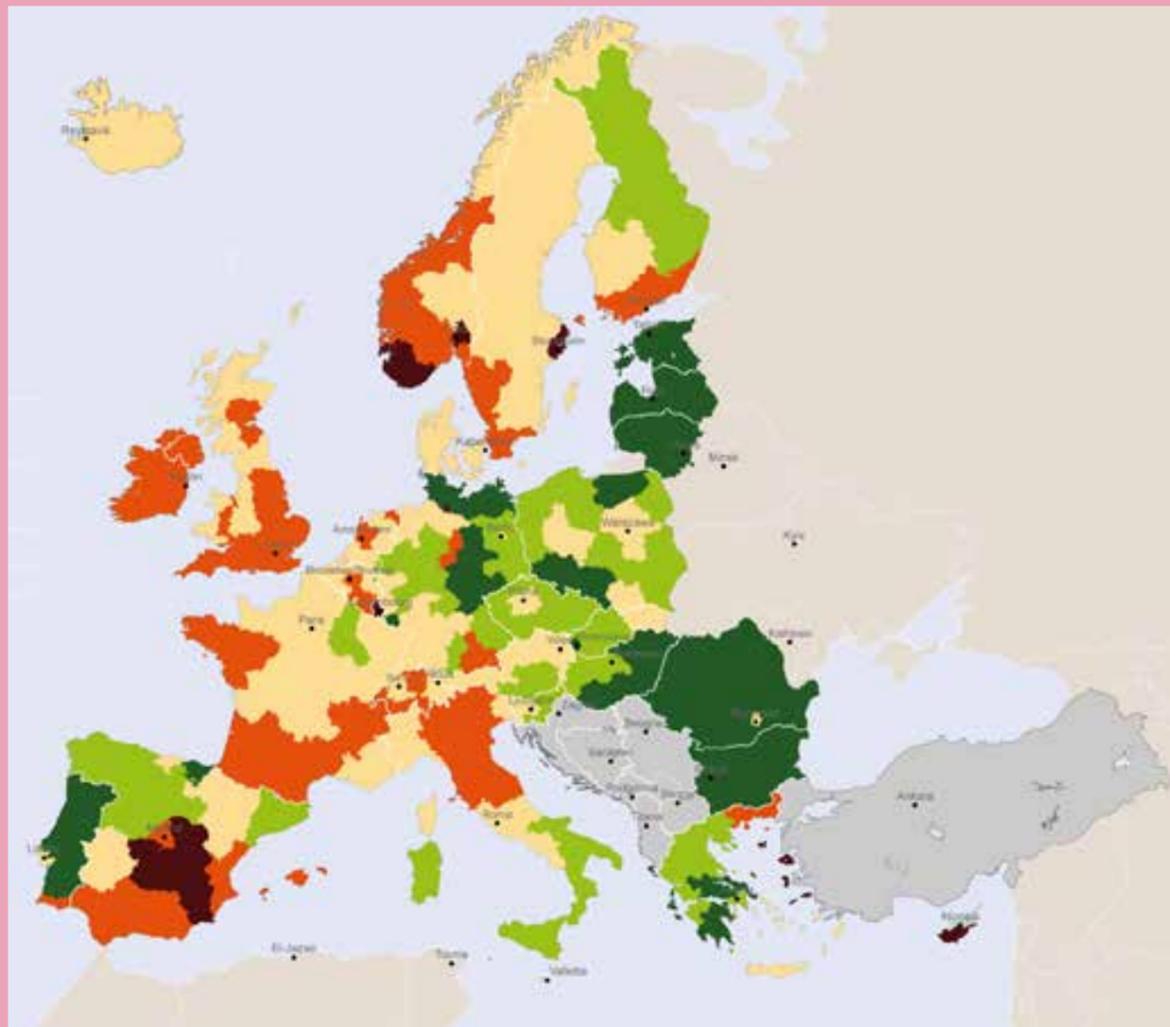
## Neuf ports complémentaires

Véritable autoroute portuaire, le Rhin connecte une grande partie du fret européen aux ports maritimes d'Anvers et de Rotterdam, vastes ouvertures maritimes sur le commerce mondial. Les neuf ports du Rhin supérieur concentrent un quart du trafic le long du fleuve, soit 500 millions de tonnes de vrac, avec une perspective de croissance que les instituts CTS et Prognos évaluent à 13% jusqu'en 2025. Le trafic spécifique des conteneurs progresserait de 70% en dix ans et frôlerait le triplement à l'horizon 2035.

Historiquement concurrents, ces ports – Bâle, Mulhouse, Weil-am-Rhein, Colmar, Strasbourg, Kehl, Wörth-am-Rhein, Karlsruhe et Ludwigshafen – esquisent une convergence depuis le programme de coopération «Upper Rhine Ports» engagé en 2012. Selon l'étude préalable du cabinet Mensia Conseil, «l'ensemble présente une complémentarité très propice à une stratégie commune de développement : produits agricoles le long de la rive française, pôle chimie à Ludwigshafen, déchets métallurgiques à Kehl, trafic pétrolier surtout présents à Karlsruhe, Strasbourg, Bâle et Ludwigshafen». À terme, l'objectif consisterait notamment à proposer aux logisticiens de s'installer en fonction de l'espace disponible, sans distinction de frontière. Les ports partenaires assurent leur promotion en commun lors de salons internationaux spécialisés. Leur coopération concrète a démarré en 2015 par l'échange de données entre les ports de Bâle, de Mulhouse et Weil-am-Rhein, réunis sous la bannière commune RheinPorts. La plateforme web de planification des trafics de conteneurs entre les sept terminaux de ces trois ports permet de diriger les chargements de barges vers le site immédiatement disponible pour l'accueil de capacités.



# Un cœur à irriguer



Selon les projections de l'Union européenne, l'espace Bruxelles-Luxembourg drainera en 2050 le seul pôle de croissance démographique aux frontières de l'Est de la France.

**Le 1<sup>er</sup> janvier 2016, la réforme territoriale a donné naissance à la plus frontalière des régions françaises. Voisin immédiat du Luxembourg, de la Belgique, de l'Allemagne et de la Suisse, le Grand Est représente plus que la fusion entre l'Alsace, la Lorraine et la Champagne-Ardenne. Incluant la Grande Région et le Rhin supérieur, un nouvel espace européen pose non sans mal les bases de la mobilité, de l'équité et de la solidarité qui construiront sa cohésion.**

Une carte ferroviaire des dessertes transfrontalières et nationales du Grand Est fait apparaître une situation paradoxale. Situé au cœur de l'Europe, le nouvel espace bordé par 600 kilomètres de frontières est pourtant loin d'être central : les grands axes nationaux et européens contournent plus qu'ils n'irriguent un territoire qui compte pourtant deux capitales communautaires, Strasbourg et Luxembourg. Technocratique à souhait, l'intitulé de Région métropolitaine polycentrique transfrontalière (RMPT) utilisé par la direction lorraine de SNCF Réseau résume la problématique de villes de taille moyenne mal connectées et souvent désunies. « La région transfrontalière souffre de son inexistence politique. Les dessertes actuelles ne résultent pas d'une négociation transfrontalière globale, mais de décisions nationales et régionales prises sans lien les unes avec les autres. Lorsque le Luxembourg a négocié avec la Belgique la réalisation du barreau Bruxelles-Luxembourg, Sarrebruck et le Sillon lorrain, qui totalisent trois millions d'habitants, n'étaient pas à la table des négociations. Et quand le Grand-Duché a donné son accord pour réduire de 4 à 2 allers-retours Luxembourg-Strasbourg au profit de 6 allers-retours vers Paris, nous n'étions pas invités non plus », regrette Dominique Gros, maire de Metz.

L'ouverture de la Lorraine vers le sud reste tributaire d'une liaison TGV Rhin-Rhône dont la réalisation est sujette à caution. La deuxième phase de la branche Est, qui doit prolonger la ligne existante entre Belfort et Mulhouse à l'est et entre Dijon et Villers-les-Pots (Côte-d'Or) à l'ouest, connecterait le Grand Est à la Méditerranée. La réalisation de ces deux tronçons totalisant 50 kilomètres pour un coût d'un milliard d'euros est continuellement différée depuis le début de la décennie. Pour l'heure, les cadencements privilégient clairement le passage par Paris. Au sud et à l'ouest, la liaison TGV Strasbourg-Bruxelles via Roissy-Charles-de-Gaulle prend le pas sur la ligne EuroCapRail



Strasbourg-Luxembourg-Bruxelles, grande infrastructure européenne toujours inachevée. La Magistrale, qui doit relier à grande vitesse Paris, Strasbourg, Stuttgart, Vienne et Bratislava, puis Budapest, constitue l'axe prioritaire 17 du programme TEN-T (Trans-European Transport Network) de l'Union européenne, mais l'objectif de relier en 6 heures Paris et Bratislava ne sera pas réalisable avant 2020.

Au nord et de l'axe Londres-Bruxelles-Francfort-Strasbourg est censé répondre aux aspirations de mobilité de la Grande Région – au détriment de ses deux principales métropoles, Sarrebruck et Luxembourg. La mise en service de la deuxième partie de la ligne de la LGV Est facilite la liaison entre Strasbourg et Luxembourg et deux allers quotidiens relie (en trois heures) Luxembourg à Bruxelles. La compétition entre les trois capitales européennes n'est pas de nature à favoriser les interconnexions.



Les ministres européens des Transports se sont réunis en juin 2016 à Rotterdam pour redéfinir les ambitions du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

En apparence, cette carte reste figée faute d'instance de concertation entre opérateurs nationaux français, luxembourgeois, belges et allemands, mais une remise en marche s'amorce. Les cadres techniques des quatre réseaux militent à l'unisson pour une meilleure coordination. L'Union européenne paraît encline à réactiver ses réseaux transfrontaliers tant sur les grands tracés internationaux que dans leur dimension de proximité. Les politiques nationales et européennes convergent pour structurer des métropoles. Dans cette optique, le pôle Metz-Nancy-Luxembourg-Sarrebruck constitue déjà une métropole transfrontalière et les difficultés de gouvernance ne pourront pas différer indéfiniment la recherche de solutions concertées. Les partenaires sont d'autant plus disposés à faire preuve de bonne volonté que le co-développement présente désormais un caractère vital, tant pour le Luxembourg que pour ses voisins. Deuxième pays le plus riche du monde selon un classement du magazine *Global Finance* en 2016, le Grand-Duché ne peut maintenir ce rang qu'en sécurisant son accès à la main-d'œuvre régionale,



La Fondation pour l'économie et le développement durable des régions d'Europe (Fedre) a analysé les pratiques fiscales transfrontalières au long d'un axe allant de Genève à Aix-la-Chapelle, en passant par le Jura, Bâle, Strasbourg, la Sarre et le Luxembourg.

nationale et internationale. Les régions voisines – et tout particulièrement la Lorraine – ne peuvent plus guère envisager leur avenir indépendamment de cette locomotive.

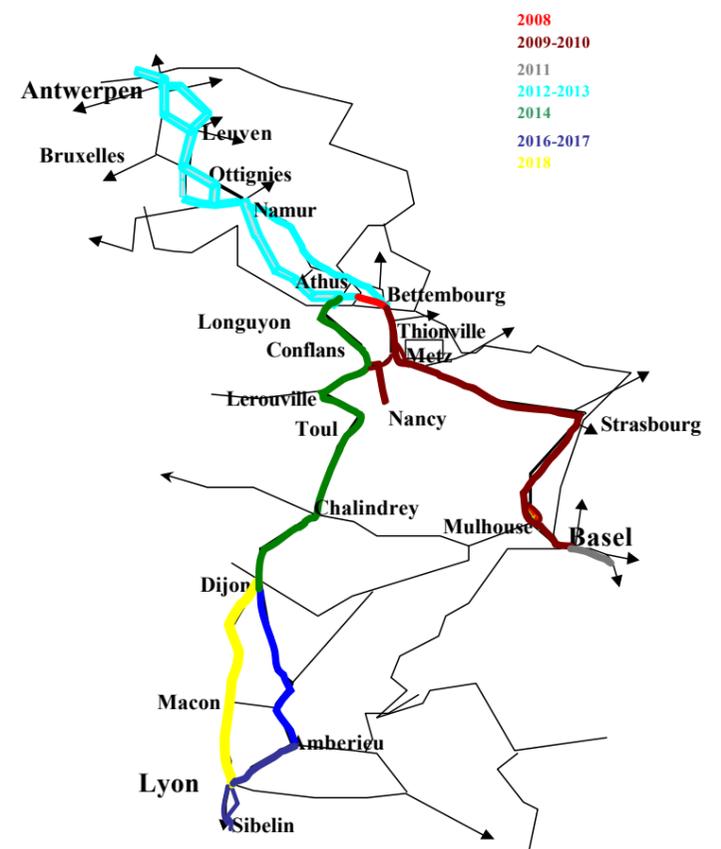
La richesse ne vaut que si elle est partagée. Or les déséquilibres fiscaux confortent la partie française dans le sentiment de constituer la banlieue pauvre d'un état prospère. N'accueillant plus guère d'entreprises sur leur territoire, les collectivités du Nord lorrain n'en perçoivent pas les taxes et sont contraintes d'augmenter la fiscalité sur les ménages. Situés en territoire français, les 86 000 emplois frontaliers généreraient une recette annuelle de 90 millions d'euros. Prélevés à la source, les travailleurs lorrains apportent 500 millions d'euros au budget grand-ducal. Ils contribuent par ailleurs à la prospérité des sociétés luxembourgeoises et à l'impôt commercial afférant. Leurs dépenses annuelles en essence (1 milliard d'euros) et en tabac (800 millions d'euros) constituent par ailleurs un colossal impôt indirect.

Dans ce contexte, la question d'une péréquation fiscale devient lancinante. La France a conclu avec la Belgique, l'Allemagne et huit cantons suisses frontaliers des accords de rétrocession partielle de l'impôt sur le revenu des travailleurs frontaliers imposés dans leur pays de résidence. Elle reverse ainsi à ses voisins un montant global de 338 millions d'euros, dont 283 millions d'euros à l'espace suisse. La convention conclue avec le canton de Genève présente l'intéressante particularité de prévoir l'imposition des 82 000 frontaliers français en Suisse, le canton genevois reversant 257 millions d'euros aux départements de l'Ain et de Haute-Savoie. Appliqué au Luxembourg, un accord de rétrocession de même nature représenterait pour les collectivités lorraines une manne annuelle de 279 millions d'euros, soit de quoi financer l'A31 bis en l'espace de cinq ans.

Le Grand-Duché a accepté en janvier 2015 de renégocier les compensations fiscales accordées aux communes limitrophes belges pour tenir compte de l'augmentation de 46% en 12 ans du nombre de travailleurs frontaliers. La rétrocession est ainsi passée de 18 à 30 millions d'euros par an – une majoration qui traduit néanmoins une baisse du montant forfaitaire par frontalier, passé de 844 euros en 2002 à 722 euros en 2015. Dictée par l'équité, cette augmentation s'inscrit dans la continuité d'accords fiscaux préexistants. Entre la France et le Luxembourg, aucun accord de rétrocession n'a jamais été conclu et le Grand-Duché ne se montre guère ouvert à cette hypothèse.

La Fondation pour l'économie et le développement durable des régions d'Europe (Fedre) a étudié les pratiques fiscales transfrontalières au long d'un axe Genève/Aix-la-Chapelle incluant le Jura, Bâle, Strasbourg, la Sarre et le Luxembourg. Consacré au

« juste partage de la fiscalité transfrontalière et des charges », le rapport plaide pour un fonctionnement basé sur les besoins des territoires, quel que soit le lieu d'imposition. Il juge hasardeux d'engager des rapports de force fiscaux qui risqueraient de nuire à la construction régionale, mais rappelle que les rétrocessions ne sont pas des cadeaux. Le Grand-Duché contribue à hauteur de 14 millions d'euros au financement des TER lorrains et a apporté 80 millions d'euros à la deuxième phase de la LGV Est, mais laisse à la charge de ses voisins les dépenses liées à la petite enfance, à la scolarité, à la formation et aux loisirs.



Le Grand Est et ses voisins disposent d'un couloir de fret ferroviaire de grande ampleur : le corridor C Anvers – Bâle – Lyon, qui parcourt 1 840 kilomètres dont 1 250 en France, 510 en Belgique, 70 au Luxembourg et 8 en Suisse. La fluidification de cet axe passe par l'harmonisation des cinq systèmes de signalisation nationaux pour passer au système européen de surveillance du trafic ferroviaire (en anglais, European Rail Traffic Management System, ERTMS).



Louis-François Reitz, directeur général délégué à la coopération institutionnelle à la Ville de Metz.

## Louis-François Reitz Gagner une longueur d'avance

Chargé de la prospective et des enjeux métropolitains, Louis-François Reitz achève à la mairie de Metz une carrière tout entière dédiée à l'anticipation. « Je n'ai jamais vécu de statut aussi heureux. Avec le maire Dominique Gros, les analyses métropolitaines trouvent un porte-voix de premier choix. Le Sillon lorrain, les réseaux transfrontaliers Quattropole et Tonicité démultiplient ces messages. Pour la première fois de ma carrière, je peux consacrer tout mon temps à réfléchir, à proposer et à agir. » L'ancien étudiant de l'École d'architecture de Nancy a fait ses premières armes dans l'urbanisme territorial avant de tenter une incursion de cinq ans dans l'immobilier industriel et commercial en Île-de-France. Revenu en Lorraine, il se fixe aux frontières en dirigeant le Pôle européen de développement positionné à la jonction de la France, de la Belgique et du Luxembourg. Il fonde en 2000 l'agence d'urbanisme Agape, devenue une structure d'études de référence tant pour l'État et les collectivités locales françaises que pour les acteurs transfrontaliers du gouvernement luxembourgeois. Devenu en 2009 directeur général délégué de la Ville de Metz, il travaille avec une conviction inchangée à la constitution d'une métropole transfrontalière qu'il perçoit comme une chance à la fois nationale et régionale. Il voit dans l'espace interstitiel grand-régional un potentiel économique comparable à celui de l'agglomération lyonnaise. Virtuose de la statistique, Louis-François Reitz trouve dans l'essor démographique luxembourgeois concomitant de la dénatalité sarroise une équation passionnante où les Lorrains jouent un rôle charnière. Fier de l'ingénierie territoriale développée par les trois agences d'urbanisme régionales, l'Aduan (Nancy), l'Aguram (Metz) et l'Agape (Nord lorrain), il définit les schémas qui permettraient à la Lorraine d'avoir une longueur d'avance.

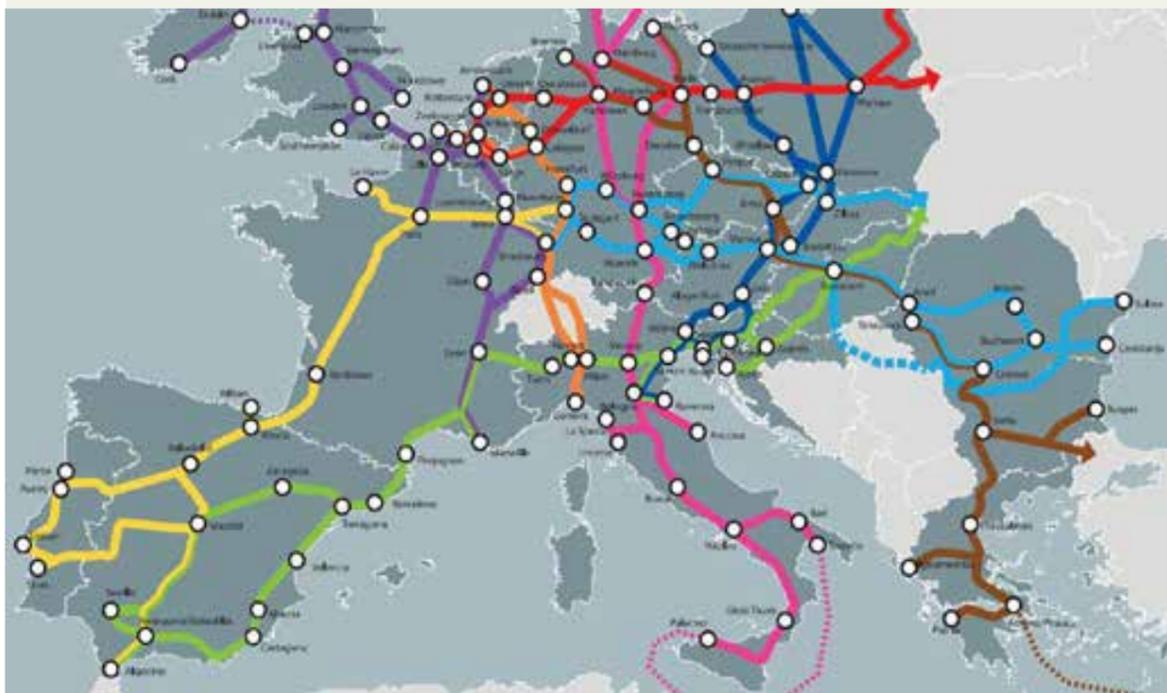
A défaut de rétrocession directe, la jeune région Grand Est compte plaider pour un fonds de co-développement franco-luxembourgeois géré de manière paritaire. La masse financière ainsi mobilisée sera affectée à des projets précis. Si cette piste se concrétise, il est permis d'espérer que les citoyens auront voix au chapitre. La démocratie participative transfrontalière reste à inventer et cette nouvelle ressource permettrait de l'expérimenter.

La mobilité et la fiscalité ne sauraient résumer à elles seules les enjeux de la Grande Région. « Il ne suffit pas d'additionner les dossiers : il faut mettre la partition en musique, donner du souffle à l'espace transfrontalier pour créer le sentiment d'un destin commun, faute de quoi nous verrons s'aggraver la rupture sociale qui menace », estime Roger Cayzelle,

ex-président du conseil économique, social et environnemental de Lorraine, qui se consacre désormais à la présidence de l'Institut de la Grande Région. Les rares échanges entre jeunes défavorisés de part et d'autre des frontières ont démontré combien les voyages, même de proximité, forment la jeunesse. Dépoussiérée, la tradition des jumelages, qui associe souvent des villes et pays éloignés, pourrait s'inspirer des filières courtes pour offrir à tous les habitants l'occasion de se rapprocher de communes étrangères voisines. Différents, mais proches, les usages, les parlers, la cuisine et des paysages rappelleraient aux citoyens combien il peut faire bon vivre en terres transfrontalières ■

## Le Grand Est, centre de gravité des corridors européens

Sur les cinq corridors français concernés par le réseau central RTE-T (réseaux transeuropéens de transports), quatre traversent le Grand Est. Le corridor Rhin-Alpes, qui constitue l'une des routes de fret les plus chargées d'Europe, relie les ports maritimes de Rotterdam et d'Anvers à la Méditerranée en desservant le Rhin Inférieur, le Rhin Supérieur et l'Italie du Nord. Au long de l'axe Irlande-Angleterre-Benelux-sud de la France, le corridor Mer du Nord-Méditerranée englobe les voies fluviales de la Meuse, du Rhin, de la Seine, de la Saône et du Rhône. Le corridor Atlantique connecte les ports de Rouen, du Havre et de Paris à la Baltique via Mannheim et Strasbourg. Rhin-Danube parcourt les régions centrales d'Europe, à partir de Strasbourg et Francfort, avant de rejoindre la mer Noire.



## La chance d'être voisins

Depuis l'Après-Guerre, la coopération transfrontalière n'a cessé de progresser entre membres de la Grande Région et du Rhin supérieur. Mais plusieurs coups de semonce indiquent que cette belle entente se trouve menacée par un climat peu propice à l'harmonie entre les peuples. Dans le Grand Est, le vote xénophobe progresse dangereusement, tout particulièrement aux frontières. Début 2014, les Suisses se sont prononcés à une courte majorité pour la « fin de l'immigration de masse » qui assure leur prospérité depuis des décennies. En juin 2015, les Luxembourgeois consultés par référendum ont massivement refusé d'étendre le droit de vote aux résidents étrangers installés depuis plus de dix ans. En novembre de la même année, les contrôles aux frontières brièvement réintroduits dans la foulée des attentats de Paris sont venus rappeler qu'il faut bien peu de temps pour voir ressurgir les barrières.

En l'espace de trois générations, l'aspiration à la réconciliation à l'ouverture et à la paix qui fondèrent l'Europe semble s'être diluée. « Nous assistons à une pénétration tentaculaire au cœur de l'Europe des problèmes de violence, de xénophobie et de fragilité de l'espace Schengen. La dimension transfrontalière n'est qu'un aspect parmi d'autres des relations européennes et elle peut être affectée par ce qui se passe en Europe », estime André Rossinot, président de la métropole du Grand Nancy et du Sillon lorrain. Également vice-président de la Mission opérationnelle transfrontalière (Mot), l'ancien ministre de la Fonction publique plaide pour un renouvellement des pratiques transfrontalières et espère voir le Grand Est définir les méthodes et outils d'une mitoyenneté européenne consolidée.

Regroupant une soixantaine de collectivités françaises et européennes sous l'égide du Commissariat général à l'Égalité des Territoires, de la Caisse des dépôts et des ministères des Affaires étrangères et de l'Intérieur, la Mot voit dans le Grand Est une région de référence de la coopération transfrontalière. Tant pour les citoyens que pour les collectivités, la frontière demeure une ressource qui n'a pas fini de démontrer son potentiel.



## Partenaires

Projet éditorial indépendant, *Grand Est–l'Europe entre voisins* doit son aboutissement à la confiance de multiples partenaires. Les institutions, collectivités, associations et entreprises qui figurent dans ces pages n'ont demandé aucun droit de regard ni sur l'ensemble de l'ouvrage, ni sur les textes qui leur étaient consacrés. Leur présence dans ces dernières pages témoigne de leur engagement à acquiescer et à diffuser le présent ouvrage. Elle manifeste également une implication concrète et sincère dans la coopération transfrontalière. Qu'ils en soient remerciés.



### Caisse des dépôts



Investisseur de long terme aux côtés des collectivités territoriales, la Caisse des dépôts s'est impliquée dans les coopérations transfrontalières institutionnelles et se propose d'accompagner les projets détectés dans leur phase opérationnelle. Dans le cadre de son dispositif de financement « Croissance verte », elle a cofinancé les extensions de trams entre Strasbourg et Kehl et entre Bâle et Saint-Louis. A Strasbourg, elle accompagne le projet Eucor Entrepreneurship porté par le GECT Eucor-Le Campus européen ainsi que le projet Deux Rives dans le cadre du Programme investissements d'avenir. En Lorraine, elle soutient le rayonnement international du Grand Nancy et le déploiement de l'opération d'intérêt national Alzette-Belval. Via bpifrance, elle participe au capital de fonds d'investissements à vocation régionale et transfrontalière dont Alsace Croissance, Eurefi ou encore le Fonds européen des matériaux (FEM).

### Sillon lorrain



Premier Pôle métropolitain européen de France, le Sillon lorrain orchestre la synergie de quatre agglomérations lorraines – Thionville, Metz, Nancy et Epinal – dans un bassin de vie de 1,4 million d'habitants englobant les frontières luxembourgeoises, belges et allemandes. Vecteur de savoir, de culture et d'idées, le Sillon lorrain a structuré l'écosystème numérique Lor'N'Tech, labellisé French Tech en juin 2015. Confirmé en juillet 2016 comme seule métropole French Tech de la région Grand Est, le Sillon lorrain a intégré les réseaux thématiques FinTech et IoT and Manufacturing (Internet des objets et fabrication). Les projets portés par le Pôle Strasbourg-Mulhouse-Colmar sont labellisés dans les réseaux thématiques « santé » et « IoT and Manufacturing » tandis que Reims intègre le réseau « Sport Tech ».

### Région Grand Est



Avec plus de 5,5 millions d'habitants sur un territoire vaste de 57 800 km<sup>2</sup> et un positionnement stratégique au cœur de l'Europe, la Région née le 1er janvier 2016 de la fusion entre l'Alsace, la Champagne-Ardenne et la Lorraine, dispose d'un potentiel de développement et d'attractivité particulièrement remarquable. Seule région de France à disposer d'une frontière commune avec 4 pays (Belgique, Luxembourg, Allemagne et Suisse), le Grand Est entretient au quotidien avec les régions voisines étrangères des coopérations et des synergies en matière d'économie, d'emploi, de formation, de culture, de tourisme et d'environnement. Facilement accessible depuis les grands pôles européens comme à une échelle internationale plus large, c'est une région ouverte, solidement ancrée dans les dynamiques d'échanges nationaux, européens et mondiaux.

### Conseil départemental de la Moselle



Pivot de la relation franco-allemande, le conseil départemental de la Moselle s'investit dans le rapprochement transfrontalier en matière de culture, de tourisme, d'éducation, de développement durable, d'aménagement du territoire et de mobilité. Disposant d'une antenne à la représentation de la Sarre à Berlin, il a initié la Maison des services pour l'Allemagne à Forbach et déploie le dispositif linguistique Trilingua dans le Val de Rosselle. La Moselle et la Sarre valorisent conjointement un réseau de jardins et de sentiers pédestres. Président du conseil départemental de la Moselle et de l'Etablissement public d'aménagement Alzette-Belval, Patrick Weiten relaie la cause transfrontalière à l'Assemblée nationale où il siège depuis avril 2016.

### Conseil départemental de Meurthe-et-Moselle



Le Grand Est est la seule région de France quatre fois frontalière. Belgique, Luxembourg, Allemagne, Suisse : si pour certains de nos compatriotes il s'agit de destinations lointaines, il n'en est rien pour les Lorrains. Travailleurs frontaliers, chefs d'entreprise, étudiants, acteurs engagés dans la culture ou la protection de l'environnement : ici, l'Europe se vit au quotidien. Un quotidien aux multiples défis. Partenaire de plusieurs programmes Interreg et membre des exécutifs de la Grande Région, le conseil départemental de Meurthe-et-Moselle soutient des initiatives liées au développement durable et solidaire, tant sur les champs des solidarités, de l'éducation que de l'aménagement. Son président, Mathieu Klein, a initié la Stratégie Allemagne de la Lorraine, puis du Grand Est, avec en fer de lance le développement du trilinguisme français-allemand-anglais.

## Soutiens

ville de  
**Nancy**

**métropole  
GrandNancy**

**M**  
metz

**Metz Métropole**  
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

**t**  
THIONVILLE

**Portes  
de France**  
THIONVILLE  
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

**agape**  
LORRAINE  
NORD  
agence d'urbanisme et de développement durable

**agape**  
LORRAINE  
NORD  
agence d'urbanisme et de développement durable

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES  
pays HAUT VAL d'ALZETTE

**saar  
moselle**  
LORRAINE

**SCoT  
ROSSELLE**

**sydème**

**le cnam**  
Lorraine

**hagergroup**

## Remerciements

**Académie européenne d'Otzenhausen**

**Actine**

**Adira**

**Agora**

**Atelier Alfred Peter Paysagiste**

**Banque populaire Alsace Lorraine Champagne**

**Badische Stahlwerke GmbH**

**Caisse d'épargne Lorraine-Champagne-Ardenne**

**Chambre de commerce et d'industrie de Meurthe-et-Moselle**

**CIZM**

**Conseil économique, social et environnemental du Grand Est**

**Crédit mutuel**

**Communauté de communes de Freyming-Merlebach**

**Ecotransfaire**

**Fédération française du bâtiment de Lorraine**

**Meurthe-et-Moselle Habitat**

**Mairie de Terville**

**Maison de l'emploi et de la formation de Mulhouse**

**Ministère du Développement durable et des Infrastructures du Luxembourg**

**Mirabelle TV**

**Mirelux**

**Pôle emploi Alsace-Lorraine-Champagne-Ardenne.**

## Crédits photos

P. 12 : A. Faber.  
P. 13 : C. Robischon.  
P. 14 : P. Braun.  
P. 15 : A. Faber.  
P. 16 : Eurodistrict Pamina.  
P. 17 : Welcome Center Freiburg Oberrhein ; L. Damiani/Eurodev Center.  
P. 18 : A. Faber.  
P. 19 : EAO.  
P. 20 : IHK Landau.  
P. 21 : Wikipedia.  
P. 22 : CCI Alsace ; C. Robischon.  
P. 23 : C. Brice/Cnam Lorraine ; P. Braun.  
P. 24 : A. Faber.  
P. 25 : Imagolino.  
P. 26 : CCI Alsace.  
P. 27 : CRD Eurea Lorraine ; IHK Freiburg-in-Breisgau.  
P. 28 : Infobest/A. Hussenot.  
P. 29 : Infobest ; CA Forbach ; Maison du Luxembourg.  
P. 30 : A. Faber.  
P. 31 : A.-K. Domfors/Théâtre de la Manufacture.  
P. 32 : B. Pavot, CD 54.  
P. 33 : Land de Sarre.  
P. 34 : B. Sichelstiel, CD 57.  
P. 35 : F. Kochert.  
P. 38 : A. Faber.  
P. 39 : M. Vuillermoz pour EDF /A. Hussenot.  
P. 40 : Y. Kortum – MAT Luxembourg.  
P. 41 : O. Anders ; Pronatura.  
P. 42 : EDF ; R. Gladen – Biodiversum.  
P. 43 : Hermann&VValentiny ; Biodiversum.  
P. 44 : A. Faber.  
P. 45 : Trion ; Flir.  
P. 46 : P. Braun.  
P. 47 : R. Perdok/Visual Scout ; Fly Pixel.  
P. 49 : G. Zinnkann ; Wikipedia ; Beki ; Advantic Systemhaus.  
P. 50 : A. Faber.  
P. 51 : CIPMS ; Logar.  
P. 52 : J.-L. Stadler, Région Grand Est.  
P. 53 : AERM/ J.-L. Matte.  
P. 54 : Logar ; SIG Grande Région.  
P. 55 : C. Mangin, SDEA Alsace-Moselle.  
P. 58 : J. Dorkel, Eurométropole.  
P. 59 : P. 55 : J. Dorkel, Eurométropole.  
P. 60 : C. Robischon.  
P. 61 : Reichen et Robert & Associés.  
P. 62 : Agence Devillers & Associés ; Eurométropole.  
P. 63 : C. Robischon ; Heintz-Kehr & Associés.  
P. 64 : Novartis.  
P. 65 : A. Groff ; Wikipédia.  
P. 66 : LIN Architects Urbanists ; Ville de Huningue.  
P. 67 : J. bittner & co  
P. 68 : C. Robischon ; Eurodistrict trinational de Bâle.  
P. 69 : Ville de Huningue.  
P. 70 : www.leuropevueduciel.com – Moselle Développement.  
P. 71 : EPA.  
P. 72 : CD 54 ; CD 57.  
P. 73 : EPA ; EPA.  
P. 74 : Agora.  
P. 75 : K-Architecture ; CCPHVA.  
P. 76 : A. Spaeter, Eurodistrict.  
P. 77 : D. Betzinger ; Eurodistrict.  
P. 78 : Atelier Cap Paysage ; Eurodistrict.  
P. 79 : A. Spaeter ; Fly Pixel/ CA Forbach.  
P. 80 : Scot Val de Rosselle ; Scot Val de Rosselle.  
P. 81 : sc2vm.com.  
P. 84 : A. Faber.  
P. 85 : LyonIX.  
P. 86 : Eurogix.  
P. 87 : J.-M. Biadati, Sag France ; S. Peha.  
P. 88 : Unistra.  
P. 89 : iot@ ; Adira.  
P. 90 : A. Faber.  
P. 91 : Hakisa.  
P. 92 : P. Braun.  
P. 93 : G. Legrand.  
P. 94 : Hakisa ; Pharmagest interactive ; Hakisa.  
P. 95 : Hager.  
P. 96 : A. Faber.  
P. 97 : P. Braun.  
P. 97 : KMO.  
P. 99 : Technoport.  
P. 100 : D. Denise  
P. 101 : Numéricall.  
P. 104 : CEPS/Instead.  
P. 105 : LuxTram.  
P. 106 : Ville de Luxembourg / Forster&Partners.  
P. 107 : Modu Luxembourg ; CFL.  
P. 108 : P. Braun.  
P. 109 : Dircom – CDS4 ; SCoT Nord 54 & CCPHVA.  
P. 110 : CCI Sud-Alsace-Mulhouse.  
P. 111 : Eiffage Métal.  
P. 112 : F. Avanzinelli.  
P. 113 : Euroairport.  
P. 114 : Rothan – Airdiasol / C.Robischon.  
P. 115 : Upper Rhine Ports.  
P. 116 : Espon.  
P. 117 : T. Dijkstra.  
P. 118 : Fèdre ; P. Braun.  
P. 119 : SNCB.  
P. 120 : RTE-T.  
P. 121 : Cooperation day.  
P. 127 : A. Picore, Alexandre Studio Photo, M. Marcon, F. Darley.

## Les auteurs



Ex-rédactrice en chef de l'agence de presse régionale ID Lorraine et de la lettre d'information économique *la Lettre lorraine*, **Pascale Braun** assure la correspondance en région d'une dizaine de titres de la presse nationale. Elle a fondé en 2013 *Correspondanceslorraines.fr*, site d'information indépendant dédié à l'économie régionale et transfrontalière et publié la même année son premier ouvrage économique régional, *Valeurs lorraines*. Intervenante en licence professionnelle de journalisme à l'université de Lorraine, elle prépare une série thématique transfrontalière intitulée *Carnets de Correspondances*.



Journaliste en presse économique et professionnelle depuis plus de 20 ans, d'abord en Lorraine puis en Alsace, **Christian Robischon** a assuré successivement dans ces deux régions la correspondance de nombreux titres dont *La Tribune*, *Entreprise & Carrières*, *Environnement Magazine*, *Traits urbains* (urbanisme) ainsi que le *Moniteur des travaux publics et du bâtiment*. Au sein de ce magazine spécialisé dans la construction, il a été nommé en octobre 2015 responsable de la rédaction dans l'Est (régions Grand Est et Bourgogne-Franche-Comté). Auparavant, il a contribué à la rédaction des pages consacrées au Rhin supérieur dans l'ouvrage.



**André Faber** est illustrateur de presse. Une première formation en mécanique générale le conduit tout d'abord à travailler en usine. Après un passage en école d'art, il devient graphiste, journaliste, puis auteur indépendant. Ses dessins sont notamment publiés dans *Courrier international* et dans l'hebdomadaire luxembourgeois *le Jeudi*. Sa série *Monsieur l'Homme* est publiée dans de nombreux supports de presse. Il réalise plusieurs albums illustrés dont *Le Chat sourit à Metz*. Il débute sa carrière d'écrivain en 2013 avec *Fensch, les hauts-fourneaux ne repoussent pas*, suivi de *Tous les grands-pères sont poilus* (2014) et plus récemment *La Quiche était froide* (2016)



Graphiste réputé sur la place messine depuis plus de vingt ans, **Arnaud Hussenot** a créé le studio de photographisme Hussenot en 2003. L'agence réalise des supports de communication pour les principales collectivités et institutions de Lorraine. Elle se spécialise dans les catalogues d'exposition, livres d'art, revues culturelles et ouvrages documentaires. Artiste autant que graphiste, Arnaud Hussenot est également photographe et musicien.

**Premier ouvrage consacré aux coopérations transfrontalières de la jeune région, *Grand Est – l'Europe entre voisins* met en lumière des réalisations concrètes, présente leurs acteurs et relate les expériences de territoires qui, en dépit de leurs différences et de leurs divergences, ne cessent de se rapprocher.**

**Journaliste indépendante, Pascale Braun édite le site *Correspondances lorraines* et collabore à une dizaine de titres de la presse nationale.**

**Responsable des pages Est du *Moniteur des travaux publics et du bâtiment*, Christian Robischon a contribué aux pages de l'ouvrage concernant le Rhin supérieur.**



**Illustration : André Faber**

**Prix : 20 € TTC**

**Éditions Correspondances lorraines**

**<http://correspondanceslorraines.fr>**



ISBN 978-2-9552647-1-3