



Compte- rendu

Conférence-débat
"Construire par-delà la
frontière : la coopération
territoriale en Europe"



Palais de la Porte Dorée, Paris
le 27 février 2016



COMPTE-RENDU de la Conférence-débat

"Construire par-delà la frontière : la coopération territoriale en Europe"

INTRODUCTION par Jean-Barthélemy DEBOST, chef du département du réseau et des partenariats du musée national de l'histoire de l'immigration

Cette conférence s'inscrit dans le cadre de l'exposition « [frontières](#) » centrée sur le sujet des migrants et de leurs traversées des limites nationales. Il s'agit d'appréhender l'histoire pour comprendre le présent, le sujet de la migration représentant un trou noir du roman national. L'actualité et le trajet quotidien de milliers d'individus rattrapent aujourd'hui l'exposition.

Le partenariat avec la Mission opérationnelle transfrontalière (MOT) s'attache à montrer qu'il est possible de construire par-delà la frontière. Il n'y a pas de phénomène plus contemporain que celui lié aux frontières. Le 25^{ème} anniversaire d'Interreg permet de présenter dans une perspective historique trente années de Schengen et de coopération territoriale européenne et souligne la nécessité du débat.

Quatre intervenants se succéderont :

- **Birte WASSENBERG**, professeure d'Histoire contemporaine à l'IEP de Strasbourg
- **Bernard REITEL**, professeur de Géographie à l'Université d'Artois
- **Jean PEYRONY**, directeur général de la Mission Opérationnelle Transfrontalière
- **Agnès MONFRET**, Chef d'unité à la Commission Européenne, Direction Générale de la Politique Régionale et Urbaine,

Les intervenant présenteront l'ouvrage « La coopération territoriale européenne, une perspective historique ». [Version numérique disponible ici.](#)

Le débat sera animé par **Sylvain SCHIRMANN**, professeur d'Histoire contemporaine à l'IEP de Strasbourg.

Les échanges entre universitaires et praticiens au travers de conférences permettent d'aborder des sujets complexes, mais qui intéressent le grand public comme en témoigne le succès de l'exposition enregistré par le musée.

La coopération territoriale en Europe, une perspective historique, Birte WASSENBERG, Bernard REITEL, Jean PEYRONY

Le contexte de l'ouvrage, Birte WASSENBERG

L'ouvrage « La coopération territoriale en Europe, une perspective historique » repose sur une idée originale qui associe le point de vue historique et géographique ainsi que l'expérience pratique de la MOT au sein d'un projet de recherche interdisciplinaire.

Le processus de rédaction de l'ouvrage en lui-même est original, le point de départ est en effet les cartes réalisées par **Jean RUBIO** géographe et cartographe de la MOT.

Le livre a été produit pour la Commission européenne à l'occasion des 25 ans d'Interreg. Il s'insère également dans un projet plus large de l'IEP de Strasbourg et de son cycle sur la coopération transfrontalière : *vivre et penser la coopération transfrontalière en Europe*.

Ce livre constitue un premier pas vers la publication d'un dictionnaire de la coopération transfrontalière. S'il existe en effet un dictionnaire de l'intégration européenne (Les mots de l'Europe. Lexique de l'intégration européenne, Presses de Sciences po, 2001) tout est à entreprendre pour la constitution d'un dictionnaire de la coopération transfrontalière qui intégrerait à la fois toute la terminologie et tous les espaces de l'UE.

Introduction : barrières ou intégration ? Bernard REITEL

L'idée comme le terme de frontière sont abordés quotidiennement et particulièrement aujourd'hui dans un contexte troublé. La frontière est un objet qui met de la distance dans la proximité. Construction politique et sociale, elle s'inscrit dans un temps long, avec une genèse. Elle est ambivalente, puisque elle met à distance, en relation et sépare à la fois.

La notion d'intégration renvoie à la mise en relation d'Etats et de territoires qui définissent un ensemble plus grand et cherchent à effacer les obstacles tout en conservant leurs identités et leurs spécificités.

Le géographe Claude Rafestin, dans les années 1980 montre que la frontière présente quatre propriétés, elle est à la fois :

- un marqueur de pouvoir,
- un objet de régulation assurant un filtrage et un contrôle,
- un révélateur de différence,
- et un espace de mise en contact et de mise en relation.

Ces quatre propriétés s'entremêlent sans qu'on puisse les séparer. Un poste de douane, symbolise par exemple aussi bien la régulation que l'espace de mise en contact...

L'Union européenne et ses politiques de coopération aux frontières externes et internes, Birte WASSENBERG

Le livre présenté aujourd'hui se structure en deux parties : frontières externes et internes de l'Europe. L'histoire de la construction européenne ne recouvre pas seulement l'histoire de l'Union européenne ou de la Communauté économique européenne. Les échelles des membres des institutions européennes sont très différentes : 28 Etats pour l'Union européenne, 47 pour le Conseil de l'Europe. Par ailleurs cette histoire n'est pas stable, l'Union européenne a toujours des candidats, peut-être même des Etats qui veulent la quitter.

C'est donc l'histoire d'une Europe à géométrie variable qu'il convient d'aborder : l'Europe de l'euro, l'Europe de Schengen (il ne s'agit pas que des pays de l'UE et tous les pays de l'UE ne sont pas concernés). Cette grande variabilité influe sur le caractère de la frontière : économique, monétaire...

Les forums de travail en Europe ont précédé par exemple les coopérations débutées avec Interreg : la première Euregio aux Pays-Bas et en Allemagne en 1958, la Regio Basiliensis en 1963, ou encore la Communauté des Pyrénées en 1971. Tous ces groupes se sont constitués en dehors du soutien de l'Europe et en parallèle de la construction européenne. Ils poursuivaient cependant un objectif similaire : rapprocher les peuples et sauvegarder la paix.

L'Union Européenne et ses politiques de coopération aux frontières externes et internes, Jean PEYRONY

Le volet transnational d'Interreg couvre des espaces vastes, et intermédiaires entre les échelles continentale et nationale. On peut citer la stratégie macro régionale de l'espace baltique. Cet espace naturel quasi fermé est extrêmement pollué par un apport important de nitrates provenant des rivières. La seule façon de lutter contre cette pollution réside dans la coordination de l'action des Etats présents à l'échelle du bassin versant.

Les enjeux de transfert maritime et terrestre nécessitent également une coordination renforcée à l'échelle de l'espace baltique.

On peut noter la présence d'un lien fixe : le tunnel et le pont de l'Øresund. L'Øresund est

également un lieu de vie quotidien, aujourd'hui perturbé par le renforcement des contrôles entre la Suède et le Danemark.

La carte des différentiels des PIB de la région montre une fracture est/ouest. Ce différentiel économique des Etats non membres, génère des possibilités de flux et un besoin de coopération régionale. Le travail entrepris dans cet espace, qui associe également La Norvège, Le Belarus et la Russie, se situe entre aménagement du territoire européen et politique extérieure ; il est coordonné par la commission européenne.

L'Union Européenne et ses politiques de coopération aux frontières externes et internes, Bernard REITEL

La genèse des programmes Interreg remonte à la création en 1985 du Pôle européen de développement (PED), structure de coopération trinationale franco-belgo-luxembourgeoise. Cette instance avait pour objectif de répondre à la crise sidérurgique de ces trois régions.

La première période de programmation Interreg comprenait 14 zones de coopération. L'objectif était de tisser des liens, de réduire les obstacles sur des espaces dans une logique de proximité et de construire des projets.

La commission fixe un cadre harmonisé, c'est l'échelle NUTS 3 correspondant au cadre subrégional (varie selon les Etats) qui est utilisé pour définir les périmètres de coopération.

La première période de programmation concerne en grande partie l'espace terrestre, et très peu l'espace maritime. L'espace éligible s'étend progressivement aux pays hors de l'UE (Suisse, Norvège).

Interreg V correspond à la période actuelle. Cette période marque l'extension des régions éligibles, du fait de l'élargissement de l'espace européen d'une part et de la prise en compte de l'espace maritime d'autre part.

L'exemple des frontières françaises, Jean PEYRONY

La brochure apporte un descriptif des territoires transfrontaliers européens (c'est la première fois qu'un tel travail est entrepris sur l'ensemble de ces territoires transfrontaliers). Ces territoires locaux ou régionaux de coopération peuvent être urbains (les métropoles de Strasbourg et Bâle) naturels, maritimes (le parc maritime de Corse/Sardaigne par exemple). Ils s'organisent par-delà les frontières, et associent collectivités territoriales et Etats si cela s'avère nécessaire à la gouvernance.

[La carte des travailleurs transfrontaliers](#) aux frontières françaises produite par la MOT montre que les flux de travailleurs sortants sont beaucoup plus importants que les flux entrants. Près de 400 000 travailleurs traversent quotidiennement la frontière, essentiellement en direction du Luxembourg, de la Suisse et de Monaco. Les causes peuvent être structurelles (dynamisme démographique d'un côté et économique de l'autre différentiel de fiscalité) ou liées à des phénomènes géographiques (présence de l'agglomération de Bâle par exemple).

L'hôpital de Puigcerdá en Cerdagne illustre ce que peut produire ces coopérations territoriales. L'hôpital est situé côté catalan, avec des personnels médicaux français et espagnols au bénéfice des patients français et espagnols de la région. Seule une approche transfrontalière permettait de construire un hôpital dans cette région rurale (bassin de population transfrontalier nécessaire). En l'absence de cette infrastructure les patients français devaient se rendre à Perpignan à une heure de route de là.

L'exemple du Rhin supérieur, Birte WASSENBERG

L'espace de coopération franco-germano-suisse du Rhin supérieur a été initié par des acteurs économiques locaux suisses, en raison de l'expansion de la ville de Bâle, en 1963 (sans lien avec le traité de l'Elysée). C'est aujourd'hui un espace régional de coopération. Avec peu de moyens et d'outils au départ, les acteurs vont alors faire de « la petite politique étrangère ». Les acteurs ont développé une ingénierie transfrontalière et un cadre de coopération original.

Les centres d'informations Infobest vont, par exemple, installer des lignes téléphoniques des deux côtés de la frontière en dehors de tout cadre réglementaire. La résistance des Etats à ce type de coopération va entraîner la signature du traité de Bonn rendu nécessaire car le système institutionnel français est particulièrement centralisé.

L'Eurodistrict de Bâle : une agglomération trinationale, Bernard REITEL

Le centre urbain de la ville de Bâle est en Suisse et sa banlieue se développe en Suisse, en Allemagne et en France. La ville est marquée par la présence d'un aéroport trinational et du Rhin qui traverse l'agglomération. Il est très difficile de déceler les frontières nationales à partir d'une photo aérienne, l'agglomération se situant à cheval sur la frontière.

On retrouve plusieurs dizaines d'agglomérations transfrontalières en Europe, marquées par une continuité morphologique malgré la présence d'une frontière. Ces agglomérations peuvent être de grande taille comme Genève, Bâle ou Lille, et d'autres beaucoup plus petites.

Bâle s'est par ailleurs étendue sur quatre cantons suisses. L'enjeu de gestion et de gouvernance y est donc particulièrement grand. L'espace fonctionnel est continu et cependant divisé par plusieurs limites de gouvernance. En 1996, dans le Canton de Bâle Ville, des élus des différents pays vont se rencontrer. De leur rencontre émergera l'Eurodistrict trinational de Bâle (ETB). La coopération s'articulera autour d'enjeux paysagés et de planification. Une série de dispositifs sont mis en place, notamment la création d'une agence urbaine, ayant pour but de faire émerger une vision collective de cette agglomération.

La construction d'un tram transfrontalier est un exemple marquant de la coopération. Douze trams circulent dans la partie suisse. Quatre d'entre eux s'arrêtent aux frontières. Dans le cadre de la politique suisse des agglomérations à la fin des années 1990, la Fédération suisse reconnaissait à Bâle le statut d'agglomération transfrontalière. Ce statut a permis l'extension d'un tram vers l'Allemagne avec un cofinancement allemand et suisse. Dans la période récente c'est alors le premier tram transfrontalier d'Europe (il existait une ligne de tram en service jusque dans les années 1950). L'extension d'une ligne est prévue vers la France, la mise en service se fera dans deux ans.

L'exemple de l'Allemagne, Birte WASSEBERG

La coopération transfrontalière en Allemagne est marquée par une temporalité différente entre la partie est et ouest. A l'ouest la coopération transfrontalière se met en place dans les années 1960 et 1970. A l'est la coopération ne commence que dans les années 1990.

Ces deux temporalités marquent deux temps de réconciliation, entre l'Allemagne et ses voisins de l'ouest puis avec l'ex-bloc soviétique à l'est.

L'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau, autour des villes de Strasbourg et Kehl est dû en 2003 non à l'initiative des partenaires locaux mais à celle des acteurs étatiques. La réalité locale est alors encore marquée par les cicatrices de l'histoire et l'expérience de la guerre ainsi que par une rivalité locale entre la grande ville de Strasbourg et la petite ville de Kehl. La réalisation d'une passerelle piétonne et du jardin des deux rives cofinancée par Interreg, symbolise la réconciliation. Aujourd'hui la circulation est libre en train et à pied mais pas en voiture où des contrôles s'opèrent. Le retour de la frontière est expérimenté par la population locale depuis quelques temps, avant même la crise des réfugiés ou les attentats de Paris de novembre 2015. L'organisation du nouvel an, la lutte contre la criminalité ont justifié plus de contrôle régulier.

A l'est, la coopération entre Francfort-sur-l'Oder et Słubice en Pologne est différente de celle de Strasbourg. En effet ces populations sont originaires d'autres régions de la Pologne et de l'Allemagne. Cette coopération opère une mise en relation de deux populations plus qu'une réconciliation historique.

Conclusion : l'Union Européenne et ses politiques de coopération aux frontières externes et internes, Bernard REITEL

On constate une extension des régions éligibles avec la succession des générations de programmes Interreg, de la proximité au transnational et la coopération maritime. Le cadre général de coopération et les dispositifs traduisent une inventivité des acteurs de ces territoires. Grace aux projets financés par Interreg, ces territoires sont reconnus et bénéficient d'une légitimité à agir sans se limiter aux frontières nationales.

Des interrogations subsistent sur le renforcement des liens existants. Si la coopération transfrontalière entraîne une meilleure connaissance de ce qui se passe de l'autre côté de la frontière, les différentiels transfrontaliers persistent et dans certains cas augmentent.

La coopération transfrontalière peut être vraiment formalisée dans certains cas. Par exemple les Groupements européens de coopération territoriale (GECT) sont fréquemment utilisés aux frontières françaises et hongroises. Alors qu'en Europe du nord la coopération transfrontalière est très dynamique mais plus informelle dans son organisation (cas de la coopération des villes jumelles d'Haparanda et Tornio entre la Finlande et la Suède par exemple). Les volontés et les mises en œuvre de la coopération transfrontalière sont alors très différentes.

Interreg ou la Coopération Territoriale Européenne, Agnès MONFRET

Agnès MONFRET travaille au sein de l'unité de coopération transfrontalière de la Commission européenne. Cette unité s'intéresse à la vie des habitants des régions transfrontalière. Le premier semestre 2015, sous présidence luxembourgeoise (pays particulièrement imprégné par le fait transfrontalier), marque les 25 ans du programme Interreg.

Au départ Interreg est une initiative communautaire. Aujourd'hui il n'est plus possible pour la Commission de gérer des fonds sans encadrements législatifs. La coopération transfrontalière est devenue du *hard law*. Le montant d'Interreg est stable et représente 2,7 % des fonds de la politique de cohésion communautaire. Il est difficile de résumer simplement 25 ans et plus de 20 000 projets réalisés.

Le programme Interreg a permis de développer :

- une confiance entre les partenaires, la maison de la petite enfance franco-allemande en est un bon exemple ;
- une connexion (transport, télécommunication), le déminage de la zone frontalière entre la Hongrie et la Croatie a permis de mieux connecter ces deux pays ;
- des projets de santé, comme l'hôpital transfrontalier de Cerdagne financé en partie par le programme Interreg ;
- des projets de sécurité (feu, inondation), par exemple le financement de projets de lutte contre les feux de forêts dans les Alpes ;
- de la croissance et de l'emploi, notamment l'aide à l'exploitation des ressources naturelles et locales, comme dans l'industrie fromagère du sud de l'Italie et de Malte.

Aujourd'hui se pose la question de la suite de la coopération (préparation de la période post 2020) et des obstacles à la coopération transfrontalière qui persistent. Le travail au sein de la *Cross border review* a pour objectif de cerner de façon plus systémique ces obstacles. Cette étude menée par la Commission est en cours. A l'automne 2015 une consultation a enregistré 623 réponses qui vont permettre de faire l'inventaire et d'identifier par thèmes quelles ont été les solutions trouvées sur le terrain. Un document de discussion est prévu pour 2017, assorti de mesures à prendre d'ici fin 2019. Lors de cette consultation publique on a constaté beaucoup de contributions émanant de l'Allemagne et de la France. Les obstacles particulièrement identifiés par les acteurs sont d'ordres administratifs et légaux, ou sont liés à des difficultés géographiques et aux différences culturelles et linguistiques. L'étude en cours porte aujourd'hui sur cinq axes de travail centrés sur les obstacles liés :

- au marché du travail,
- à la protection sociale et à la santé,
- aux transports,
- aux entreprises et à l'innovation,
- aux services d'intérêt général et à la planification.

L'objectif est de mieux cerner les obstacles mais aussi de mettre en exergue les bonnes pratiques. La question est de savoir sur quelles priorités doit porter le financement communautaire ? La volonté du Parlement européen est d'orienter les financements sur les résultats. Cela requiert un travail préalable important de diagnostic et de définition des objectifs à atteindre. Ce travail est difficile tant l'on constate une hétérogénéité des données disponibles.

1^{ère} intervention de la salle : Eduard Lladó Vila (Délégation générale de la Catalogne en France)

Commentaire sur la coopération des pompiers en France et en Espagne :

Il existe des difficultés légales et administratives pour la coopération transfrontalière en matière de lutte contre les feux de forêt. En effet les pompiers espagnols et français n'ont pas les mêmes cartes et ne savent pas où sont les points d'eau de l'autre côté de la frontière. Il y a un an, une tentative de coordination est établie au niveau régional en Catalogne et par le préfet des Pyrénées orientales en France. Au départ, le préfet français souhaitait travailler avec l'administration de Madrid qui en fait n'est pas compétente en la matière. Cette difficulté d'homogénéisation illustre la méconnaissance des structures de gouvernance de part et d'autre de la frontière.

Question :

Comment peut-on fixer le prix des transports collectifs transfrontaliers de Bâle alors même que le niveau de vie des suisses est plus important que celui de ses voisins ?

Réponses des intervenants :

Agnès MONFRET

Les accords sont perfectibles. Pas à pas, la coopération se développe. L'enjeu est d'acquiescer une vision du territoire à 360 degrés. La coopération transfrontalière passe par la mise en relation de deux systèmes administratifs différents. Un travail de diplomatie quotidienne est à mener, les niveaux de centralisation étant différents selon les pays européens. On retrouve ce genre de difficulté par exemple entre l'Estonie et la Lettonie.

Jean PEYRONY

Les obstacles à la coopération transfrontalière ne sont pas toujours techniques et juridiques, mais peuvent résulter d'une méconnaissance de ce qui se passe de l'autre côté de la frontière. C'est pourquoi il ne faut pas avoir une vision linéaire du processus de coopération transfrontalière (établir une confiance, puis connecter etc.) Ce processus connaît « des rechutes ». On note par exemple une baisse de l'apprentissage de l'allemand dans les régions frontalières françaises. Il est ainsi nécessaire de maintenir l'incitation à la coopération. Interreg doit favoriser cette prise de conscience.

Pour le cas du prix du ticket du tramway de Bâle, le point soulevé ne représente pas un souci important car les travailleurs frontaliers perçoivent un salaire bâlois.

Olivier DENERT (Secrétaire général de la MOT)

La tarification peut être différente selon le sens des trajets (c'est le cas des trajets sur la frontière franco-belge par exemple). Par ailleurs il existe dans la région de Genève une tarification unique : unireso. La tarification des transports collectifs transfrontaliers n'est pas un frein à la mobilité.

Bernard REITEL

Il existe une intégration tarifaire à Bâle.

Réflexion sur l'artificialité des frontières

Les cartes et la présentation des intervenants montrent que ces exemples de construction transfrontalière participent à la « déconstruction » de l'objet frontière et combien les frontières deviennent artificielles. Mais déconstruction ne veut pas dire destruction. Le développement économique transfrontalier à la frontière germano-néerlandaise se fait par exemple dans « un patois » local.

Question

Comment voyez-vous le rôle du programme Interreg dans le processus de « déconstruction » (changement de nature) de l'Etat nation ? Quel est son rôle à long terme ?

Réponses des intervenants :

Agnès MONFRET

La vision de la Commission est celle du marché intérieur, faire fonctionner des systèmes qui ne se parlent pas. Le travail du programme Interreg consiste notamment à lister les obstacles, à faire remonter l'information, à obtenir un engagement politique, dans le cadre de la réalisation des projets confiée à des instances compétentes qui de part et d'autre de la frontière relèvent de niveaux différents et qui ne se parlent pas forcément.

Jean PEYRONY

L'outil de résolution des obstacles, proposé récemment par le Luxembourg, consistant dans la possibilité pour les acteurs locaux de proposer aux Etats une solution locale avec une obligation pour ceux-ci de la valider dans un délai court, peut être perçu comme une réinterprétation du rôle de l'Etat nation.

Plus qu'une pensée, la coopération transfrontalière traduit une pratique multi niveaux. Le processus de coopération transfrontalière a besoin des Etats. Ces derniers participent eux même positivement à cette réinterprétation de leur rôle.

Bernard REITEL

Les régions transfrontalières sont-elles des laboratoires ? Il y a une réalité dans ce type de coopération. Est-ce que les Etats reconnaissent cette légitimité ? C'est plus complexe. La réforme territoriale en France par exemple modifie la répartition des compétences. En réalité, sous les discours de référence à l'Allemagne, la réforme ne prend pas en compte la logique d'harmonisation européenne. La souveraineté nationale continue d'empêcher une plus grande intégration de ces territoires notamment en termes d'aménagement du territoire.

Birte WASSENBERG

L'enjeu de la coopération transfrontalière ne réside pas seulement dans l'aménagement et l'économie (marché unique). Il concerne également la construction d'une identité européenne. Pour cela il n'est pas nécessaire de déconstruire l'Etat nation. L'important est qu'une identité commune puisse émerger et cela ne passe pas seulement par la politique économique de la Commission européenne.

3^{ème} intervention de la salle : Philippe DOUCET (Géphyres)

Remarque sur le rapide historique des générations des programmes Interreg :

Au moment d'Interreg I on ne parlait pas de coopération transfrontalière mais de développement des régions frontalières alors considérées comme des espaces périphériques. Ce qui pouvait créer

des aberrations : le développement de routes en parallèle de la frontière entre l'Espagne et le Portugal sans la traversée de cette dernière.

Il y a encore aujourd'hui énormément de progrès à faire. La cohésion territoriale figurant dans le traité est une notion peu claire, le vrai sujet est l'intégration territoriale : faire en sorte que deux entités voisines permettent de gommer l'effet frontière et fonctionnent comme une entité commune. L'intégration européenne avec les nouveaux programmes reste une notion très peu comprise et le restera tant qu'il n'y aura pas d'indicateurs pour mesurer cette intégration.

Question

Comment développer une observation transfrontalière qui utilise des données issues de centres statistiques nationaux ?

Réponses des intervenants :

Agnès MONFRET

La commission ne peut pas faire plus que les compétences qui lui sont allouées par les traités : le marché intérieur reste le principal objectif. Quant à l'observation transfrontalière, l'Insee, les centres statistiques allemands et néerlandais ont entrepris une coopération dans ce domaine.

On peut noter la production d'un premier eurobaromètre transfrontalier, qui permet une première mesure de l'intégration. Il sera nécessaire de refaire « cette photo » plus tard pour observer l'évolution et les résultats de la politique européenne.

Bernard REITEL

Concernant la question des indicateurs, on peut identifier deux éléments :

- les indicateurs doivent avoir différentes approches, prendre en compte à la fois les situations de part et d'autre de la frontière et les dynamiques transfrontalières. Le travail frontalier peut aussi bien être un indicateur d'intégration que de désintégration.
- Les indicateurs doivent être quantitatifs mais aussi qualitatifs. Dans le Rhin supérieur une intégration dans plusieurs domaines existe, cependant on constate très peu de pratique de la langue du voisin.

Jean PEYRONY

Le sociologue Emile Durkheim, père de la cohésion sociale, la définit comme une solidarité organique résultant de la division sociale du travail. Durkheim, dans son ouvrage séminal qui date de 1893, évoque déjà la division inter-régionale du travail ; la notion de cohésion territoriale est déjà là implicitement : la cohésion territoriale est synonyme d'intégration territoriale.

4^{ème} intervention de la salle : Marjorie JOUEN (Conseillère Politiques régionale et de cohésion, Institut Jacques Delors)

Le financement se fait-il en fonction des besoins ou de la politique de cohésion en général ? Quelle est l'articulation de la coopération transfrontalière aux réseaux de transport transeuropéens ?

Réponses des intervenants :

Agnès MONFRET

Le mandat est précis pour Interreg. Il intègre la notion de résultats et de besoins et la politique de cohésion est liée aux besoins, son action ne repose pas que sur des éléments subjectifs.

Les fonds structurels prennent en compte le réseau de transport transeuropéen. Interreg peut être utilisé si ces corridors de transport servent le développement transfrontalier (priorité d'investissement 7B seule possibilité de financer des transports pour cette période).

Jean PEYRONY

La pratique de l'aménagement du territoire dans le contexte français consiste à qualifier les négociations entre territoires et entre échelles en les rendant explicites, afin de construire une situation gagnant-gagnant sur le long terme. Dans le cadre national, des processus permettent d'atteindre cet objectif. Cette pratique n'émerge que lentement au niveau européen. Ainsi, pour la première fois, le réseau principal du Réseau de Transport Transeuropéen (*Core Network*), approuvé récemment, a été élaboré à partir d'une démarche européenne explicite, contrairement à ce qui s'était passé auparavant, où il résultait d'un marchandage entre Etats.

CONCLUSION par Sylvain SCHIRMANN

La conférence et les débats d'aujourd'hui ont mis en lumière la pertinence et la complexification de la coopération territoriale en Europe.

Sylvain SCHIRMANN conclut la séance par deux anecdotes historiques :

Ernest Hemingway dans sa série d'éditoriaux pour le *Toronto Star* dans les années 1920 relate le fait qu'il prenait tous les jours le tramway de Strasbourg à Kehl. « Rien de neuf sous le soleil » donc pour le projet actuel de prolongation du tramway de Strasbourg à Kehl.

Les obstacles à la coopération liés aux différences culturelles (évoquées notamment par la méconnaissance des préfets français de ce qui se passe de l'autre côté de la frontière) peuvent être illustrés par la tentative de création du premier conseil syndical interrégional entre la France et l'Allemagne. Tentative mise à mal dès le départ par l'impossibilité de la part des syndicats allemands de concevoir un salaire imposé par la Loi.