

14 mars 2019

Contact MOT :
Raffaele VIAGGI
Chargé d'études
transfrontalières et projets
européens
+33 (0)1 55 80 56 87

Le Pôle métropolitain du Genevois français a sollicité la MOT pour une vue d'ensemble et un état des lieux des différentes expériences menées dans des territoires transfrontaliers, situés à la fois aux frontières françaises et européennes, dans les domaines de la mobilité durable et de la transition énergétique.

Cette recherche devrait permettre, en s'inspirant des éléments de comparaison proposés, et correspondant à des projets et des pratiques existantes, de répondre à l'appel à projets « Territoires d'innovation » en mettant en valeur l'intensité de la coopération transfrontalière au sein de l'aire métropolitaine du Grand Genève dans les domaines en question.

Pour ce faire, les bonnes pratiques développées par le Pôle métropolitain du Genevois français (PMGF) seront ici comparées aux expériences des 5 régions métropolitaines transfrontalières suivantes :

- L'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau (France/Allemagne)
- L'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai (France/Belgique)
- La région du Lac de Constance / Bodensee (Allemagne/Suisse/Autriche)
- L'Euregio Meuse-Rhin (Allemagne-Belgique-Pays-Bas)
- L'Eurodistrict Trinationnel de Bâle (France/Allemagne/Suisse)

Ces cinq territoires ont été sélectionnés sur la base des critères suivants :

- L'appartenance à un bassin de vie métropolitain, dépassant ou se rapprochant du million d'habitants du Grand Genève ;
- Pour deux d'entre eux, les spécificités liées au partage d'une frontière avec la Suisse, pays non membre de l'UE, ont également joué en faveur de leur sélection ;
- Enfin, la présence d'un lac, caractéristique morphologique centrale du Grand Genève, justifie le choix de la région trinationale autour du Lac de Constance.

Bref historique de la coopération transfrontalière dans le Grand Genève

Bassin de vie transfrontalier, l'agglomération franco-valdo-genevoise regroupe 212 communes pour 1 000 000 habitants (dont environ la moitié habite dans le PMGF) et comptabilise plus de 500 000 emplois. Née de démarches transfrontalières engagées il y a plus de 40 ans, l'agglomération transfrontalière répond à la volonté de créer un échelon de gouvernance à la mesure des solidarités qui unissent le Canton de Genève, le District de Nyon dans le Canton de Vaud et les intercommunalités voisines des départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie, regroupées au sein de l'ARC syndicat mixte, tout en associant également le Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes.

Depuis 2005, les partenaires de ces territoires se sont engagés dans l'élaboration d'un Projet d'agglomération dont la charte d'engagement a été signée le 5 décembre 2007. En 2012, avec la signature du Projet d'agglomération de 2ème génération, le territoire transfrontalier a pris l'appellation "Grand Genève".

En février 2013, le comité de pilotage du Projet d'agglomération est remplacé par un **Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT)**. Il est constitué d'une assemblée, composée de 24 représentants des partenaires du Grand Genève (12 français et 12 suisses) et de 2 membres associés (représentant la République française et la Confédération suisse), ainsi que de deux organes techniques : un comité technique et une équipe en charge des projets.

En 2016, un Projet d'agglomération de 3ème génération a été signé, intitulé "**Projet de territoire Grand Genève 2016-2030**". Ce projet englobe les politiques publiques en matière **d'urbanisation, de mobilité et d'environnement**, en leur adjoignant toutes celles qui contribuent au « bien vivre ensemble » à cette échelle.

L'exemplarité du Pôle métropolitain du Genevois français en matière de mobilité durable transfrontalière

Trois projets phares témoignent de la capacité du PMGF dans la prise en compte des besoins en mobilité des habitants de l'agglomération transfrontalière genevoise :

1. Le Léman Express
 2. L'extension du Tramway Annemasse-Genève
 3. La Voie Verte du Grand Genève
-
1. Le **Léman Express** est un RER transfrontalier qui connectera les réseaux français et suisses afin de répondre à l'augmentation des flux de travailleurs frontaliers (environ 160 000 français effectuant la navette chaque jour). 16km de lignes rejoindront le réseau du Léman Express qui comptera ainsi 230 km de voies, reliant 43 gares sur l'ensemble du bassin du Grand Genève. Le Léman Express deviendra alors **le plus grand réseau ferroviaire régional transfrontalier d'Europe**. Chaque jour, 50 000 voyageurs emprunteront le Léman Express sur les 240 trains transfrontaliers.
 2. Autre projet emblématique en matière de réduction de l'impact carbone des déplacements, **l'extension du**

Tramway Annemasse-Genève qui permettra de désengorger les routes empruntées par les travailleurs frontaliers français travaillant en Suisse, pour un tracé de 3,3 km. Avec 35 000 véhicules traversant chaque jour la frontière, cette nouvelle liaison transfrontalière de tramway permettra d'économiser 7 millions de km sur les trajets réalisés en voiture chaque année.

3. Enfin, tout comme le projet de prolongation de tramway, la « **Voie Verte du Grand Genève** » fait partie du plan d'agglomération de 1ère génération signé le 5 décembre 2007 par les membres du Comité régional franco-genevois (CRFG, désormais GLCT Grand Genève). Il s'agit d'un projet sur plusieurs années dont les travaux ont commencé en 2010 et s'achèveront en 2025. Des premiers tronçons ont déjà été réalisés de part et d'autre de la frontière. A terme, la voie verte sera étendue de Genève jusqu'à Saint-Genis-Pouilly dans l'Ain et **atteindra 37 km** dont 21 km côté Suisse et 16 km côté France.

D'autres expériences innovantes pourraient être citées en la matière, notamment l'ouverture d'une **voie dédiée au covoiturage** à la douane, en octobre 2018. Cette voie, habituellement réservée aux frontaliers de la douane de Thônex-Vallard est devenue une piste que seuls les véhicules accueillant au minimum deux personnes peuvent emprunter. Cette mesure a vocation à fluidifier le trafic à l'entrée et à la sortie du territoire cantonal aux heures de pointe : un essai d'une année **inédit au niveau européen**.

L'ampleur de ces projets témoigne d'une stratégie intégrée en matière de mobilité bas-carbone menée à l'échelle du territoire transfrontalier. Le Grand Genève est en effet marqué par des flux difficilement comparables aux cinq autres frontières étudiées : **au niveau européen, la seule frontière dépassant les flux de travailleurs transfrontaliers entre deux pays est celle entre la France et le Luxembourg.**

Éléments de parangonnage en matière de mobilité durable transfrontalière

- **Eurodistrict Strasbourg-Ortenau (France/Allemagne)**

Les objectifs de mobilité propre au sein de l'Eurodistrict s'illustrent par un projet phare en particulier, constitué de **l'extension en 2017 du tramway de Strasbourg jusqu'à Kehl** (2,7 km). En plus de permettre des déplacements plus fluides de part et d'autre de la frontière, ce tramway fonctionne au GTL, un carburant alternatif issu du gaz naturel qui permettrait de réduire les émissions de particules fines. Les résultats en termes de dynamisation de la mobilité transfrontalière sont probants : 7.100 usagers franchissent le Rhin chaque samedi avec le

tram pour se rendre à Kehl, contre 3.400 usagers par jour en semaine¹. Toutefois le succès de l'extension du tramway n'a pas déclenché un désengorgement des routes : les déplacements transfrontaliers se sont inscrits dans le quotidien d'un plus grand nombre d'habitants qui vont désormais faire leurs courses en Allemagne. Ainsi, le pont de l'Europe demeure régulièrement embouteillé, avec 42.000 véhicules y circulant chaque samedi.

Ce nouveau tronçon de la ligne D est accompagné, comme pour toutes les lignes de tramway strasbourgeoises, d'un aménagement cyclable. Citons également la voie verte transfrontalière « La piste des forts », inaugurée en 2010, qui propose un parcours de 85 km en associant patrimoine et nature. La vocation de cette voie verte est, dans ce cas, principalement touristique et moins liée à des enjeux de déplacements pendulaires actifs.

- **Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai (France/Belgique)**

En 2000, l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai a connu l'ouverture de la station de métro CH Dron, située à proximité immédiate de la frontière belge, sans la dépasser. Le service de transport de la métropole lilloise permet ainsi aux usagers de se rendre à Mouscron en Belgique via le métro et le bus, même si cela comporte une rupture de charge.

Par ailleurs, l'Eurométropole a développé une offre intitulée « Trampoline » pour les déplacements transfrontaliers en train², sur les trois lignes du triangle ferroviaire Lille-Kortrijk-Tournai. En plus des passes « journée » et « week-end », un abonnement « Trampoline » est également proposé aux habitants faisant la navette chaque jour dans l'Eurométropole³.

Citons également le projet Interreg « Green Links »⁴ qui visait à favoriser les déplacements transfrontaliers des populations et l'utilisation du vélo pour les trajets domicile-travail. (Budget total : 4.573.000 EUR / Durée : avril 2011 – septembre 2014).

- **La région trinationale du Lac de Constance (Bodensee)**

La région internationale du Lac de Constance, avec ses 4.05 millions d'habitants, demeure un pôle économique et touristique transfrontalier majeur du nord des Alpes. Le tourisme et les déplacements qu'il

¹ <https://france3-regions.francetvinfo.fr/grand-est/bas-rhin/strasbourg-0/strasbourg-tram-kehl-marche-bien-trop-bien-1373435.html>

² <http://fr.eurometropolis.eu/vivre-dans-leurometropole/se-deplacer/trajets-en-train.html>

³ <https://www.belgiantrain.be/fr/tickets-and-railcards/crossborder/new-lille-traject-abonnement>

⁴ <http://www.espaces-transfrontaliers.org/ressources/projets/projets/project/show/greenlinks-maillage-de-voies-vertes-au-sein-de-leurometropole-lille-kortrijk-tournai/>

engendre est cependant responsable de la majorité des émissions de CO2 autour du lac. Partant de ce constat, la Conférence Internationale du Lac Constance a lancé en novembre 2011 le projet « Emma – e-mobil mit anchluss ». Ce projet a permis la mise en circulation de **voitures électriques** autour du Lac Constance, développant en parallèle des **infrastructures de recharge** et un système d'autopartage. Fort du succès du projet « Emma », terminé en juin 2016, la Conférence Internationale du Lac Constance a lancé à sa suite le projet « E-Destination Lake Constance »⁵ qui vise à encourager un **tourisme écoresponsable** en développant l'e-mobilité autour du Lac Constance.

- **L'Euregio Meuse-Rhine (Allemagne-Belgique-Pays-Bas)**

Créée en 1976, l'Euregio Meuse-Rhine (4 millions d'habitants) figure parmi les premiers exemples de coopération transfrontalière à l'échelle régionale en Europe.

Le projet « **Train des trois pays** » porté par le transporteur allemand Arriva a pour objectif la création d'une liaison directe interurbaine Eindhoven-Heerlen-Aix-la-Chapelle-Cologne et d'une liaison ferroviaire directe Liège-Maastricht--Herlen- Aix-la-Chapelle. Avec des trajets émettant 95% moins de CO² que ceux effectués en voiture, ces nouvelles lignes permettront de répondre à l'importance des flux humains de l'Euregio tout en étant respectueuses de l'environnement. Toutefois, malgré les efforts des parties pour éliminer les obstacles transfrontaliers, le lancement de la ligne Liège – Aix-la-Chapelle qui devait avoir lieu en Décembre 2018 a été **repoussé, suite à un blocage des autorités belges quant aux normes de sécurité**⁶.

Le projet « EMR Connect (ECON) », lancé en octobre 2017 dans le cadre de la programmation Interreg VA Euregio Meuse-Rhine, vise à développer de nouveaux produits, services et outils afin d'améliorer le trafic transfrontalier dans l'Euregio. Parmi les actions prévues, la mise en circulation de **bus électriques** sur des lignes transfrontalières entre les Pays-Bas et l'Allemagne, et l'extension transfrontalière d'un système de partage de **vélos électriques** depuis l'Allemagne vers les Pays-Bas.

Autre projet visant à stimuler le cyclisme dans l'Euregio Meuse-Rhin, « XBMob » se concentre sur les « **chaînon manquant** » de **l'infrastructure cycliste**⁷. Parmi les objectifs du projet, il y a la promotion du cyclotourisme, l'assistance aux entreprises et l'incitation des citoyens à un changement de comportement pour utiliser le vélo plus souvent.

⁵ <https://www.zhaw.ch/en/engineering/institutes-centres/ine/sustainable-transport-systems/e-destination/>

⁶ <https://www.lecho.be/entreprises/transport/nouvel-echec-de-la-collaboration-ferroviaire-entre-la-belgique-et-les-pays-bas/10067829.html>

⁷ <https://www.interregemr.eu/projets/xbmob-1-fr>

- **Eurodistrict Trinational de Bâle (France / Allemagne / Suisse)**

La création de l'Eurodistrict trinational de Bâle (900 000 habitants) est assez récente, ayant officiellement abouti le 26 janvier 2007.

Projet phare de l'Eurodistrict Trinational en matière de mobilité propre, **l'extension du tramway 3 reliant Bâle à la gare de Saint Louis** en France est entrée en service en 2017. Le budget total de l'opération est de 48 660 000 €, pour une extension de 3 km.

Le cyclisme bénéficie lui aussi de plusieurs projets visant à développer l'utilisation quotidienne du vélo au sein de l'Eurodistrict. Citons le projet « **Trois Pays à vélo** », ayant pour objectif la promotion du **cyclotourisme** dans l'agglomération trinationale de Bâle. Il prévoit notamment le balisage de plusieurs itinéraires cyclables transfrontaliers allant d'une cinquantaine de kilomètres à près de 200 kilomètres.

Enfin, un nouvel itinéraire cyclable et piétonnier relie depuis début 2016 le centre-ville de Huningue en Alsace et le centre-ville de Bâle en Suisse. Les différents travaux d'aménagements des tronçons ont eu lieu en 2015 et la voie verte a été mise en service début 2016. A terme, elle reliera également la ville allemande de Weil-am-Rhein.⁸ Le budget total était de 1 730 000 € pour 1,8 km de tracé.

Compte tenu de ces éléments, le projet de RER transfrontalier du Grand Genève demeure le projet le plus ambitieux parmi les exemples précités. Dès de son inauguration le 15 décembre 2019, ce réseau de 230 km de voies, reliera 43 gares sur un périmètre recouvrant les cantons suisses de Genève et de Vaud, ainsi que les départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie, ce qui en fait un réseau unique en Europe.

Par ailleurs, parmi les différents projets de voies vertes transfrontalières recensés, le PMGF semble être le seul à ne pas mettre l'accent sur la mobilité touristique, en faisant de cette infrastructure dédiée aux transports non motorisés une véritable épine dorsale de l'écomobilité du quotidien pour les habitants de son territoire.

L'exemplarité du Pôle métropolitain du Genevois français en matière de transition écologique et énergétique transfrontalière

Ni le climat, ni l'énergie ne connaissent de frontières. Pourtant les politiques publiques sont mises en œuvre dans **des cadres nationaux**

⁸ <http://www.espaces-transfrontaliers.org/ressources/projets/projects/project/show/amenagement-dune-voie-verte-transfrontaliere-entre-huningue-bale-et-weil-am-rhein/>

qui diffèrent. Les territoires transfrontaliers, laboratoires de l'intégration européenne, font se rencontrer ces divergences. De plus, en tant qu'acteurs de la transition énergétique, ils peuvent profiter pleinement de ses opportunités de développement.

La Mission Opérationnelle Transfrontalière a récemment publié un Cahier⁹ sur la transition énergétique en milieu transfrontalier, mettant en avant **10 bonnes pratiques d'expériences identifiées aux frontières européennes** en la matière. La stratégie du Grand Genève dans la planification de la transition énergétique à travers les frontières y figure en tant que pratique exemplaire.

Organisateurs réguliers des **Assises européennes de la transition énergétique** (dernière édition en janvier 2018), le Grand Genève et le PMGF démontrent une véritable expertise dans la construction d'une vision transversale et partagée des enjeux environnementaux autour d'actions et d'objectifs communs.

Les principales applications concrètes de ce plan d'actions transfrontalier tournent autour des trois programmes suivants :

1. PACT'AIR
 2. G²AME
 3. GEothermie 2020
1. L'accord **«PACT'Air»**¹⁰ signé en janvier 2018 présente un plan d'actions pour la qualité de l'air du Grand Genève selon trois axes stratégiques : améliorer durablement la qualité de l'air; réagir en cas de pic de pollution en utilisant des outils communs; sensibiliser les publics. L'accord regroupe **14 actions concrètes**, comme l'identification et la surveillance des installations de chauffage au bois non performants, ou la création d'une voie réservée au covoiturage à la douane. Financé par le programme Interreg V France-Suisse, PACT'Air vise des objectifs ambitieux fixés par le «Projet de territoire franco-valdogenevois 2016-2030»
 2. Le projet **«Grand Genève Air Modèle Emissions» (G2 AME)**¹¹, financé par le programme Interreg IV France-Suisse, a permis l'élaboration d'un outil innovant d'inventaire et de modélisation de la qualité de l'air à l'échelle du territoire transfrontalier. Il permet **de localiser et de quantifier les sources et les impacts de la pollution**; sa dimension transfrontalière le rend tout à fait inédit.
 3. Le programme **GEothermie 2020**¹² vise à améliorer la connaissance du sous-sol genevois et à donner un cadre au développement durable et intelligent des projets de

⁹ http://www.espaces-transfrontaliers.org/fileadmin/user_upload/documents/Documents_MOT/Cahiers/Cahiers_de_la_Mot_10_FR.pdf

¹⁰ <http://www.grand-geneve.org/concretement/pactair>

¹¹ <http://www.grand-geneve.org/actualites/g2ame-parce-que-la-qualite-de-lair-du-grand-geneve-est-en-jeu>

¹² <https://www.geothermie2020.ch/>

géothermie. L'Etat de Genève et SIG avancent conjointement dans cette démarche, qui se distingue par son approche globale visant une intégration de la géothermie au niveau du territoire genevois dans un premier temps, mais aussi du Grand Genève.

Éléments de parangonnage en matière de transition énergétique et écologique transfrontalière

- **Eurodistrict Strasbourg-Ortenau**

L'Eurodistrict fait partie du réseau trinational "TRION-Climate"¹³ qui a pour objectif de créer des synergies transfrontalières dans le domaine du climat et de l'énergie et de créer un réseau des acteurs de l'énergie et du climat au-delà des frontières, de promouvoir l'échange des expériences et d'offrir un cadre propice à l'émergence de projets transfrontaliers.

L'association a été créée en 2015 dans le cadre de la Conférence du Rhin supérieur par l'ancienne Région Alsace et le Département du Bas-Rhin, les länder Bade-Wurtemberg et Rhénanie-Palatinat, ainsi que les cantons de Bâle-Ville, de Bâle-Campagne et du Jura.

Une cartographie dynamique¹⁴ permet de recenser les projets et les bonnes pratiques en matière de production d'énergie renouvelable. Néanmoins, cela ne permet pas d'identifier ces projets comme étant véritablement 'transfrontaliers'.

- **Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai**

La Stratégie 2020 de l'Eurométropole s'inscrit dans la stratégie 'UE 2020', affichant notamment l'ambition de devenir énergétiquement neutre (voir Objectif 9 de la Stratégie 2014-2020 de l'Eurométropole¹⁵). La stratégie évoque notamment la mise en place déployement de solutions « smart grids ».

Au sein de l'Eurométropole, la Métropole Européenne de Lille a ainsi lancé un projet de **réseaux électriques intelligents** pour consommer moins et mieux l'électricité¹⁶. Ce projet, qui n'est pas conçu à l'échelle transfrontalière, vise notamment à mettre au point des compteurs communicants, à intégrer de fortes capacités de production éolienne sur un réseau rural, ou encore à mettre en place un quartier solaire intelligent capable de stocker l'électricité pour gérer les pointes de consommation.

¹³ <https://www.trion-climate.net/text/1/fr/startseite.html>

¹⁴ https://www.trion-climate.net/text_fullwidth/291/fr/carte.html

¹⁵

http://fr.eurometropolis.eu/fileadmin/user_upload/Divers/Documentation/FR_strategie2014-2020.pdf

¹⁶ <https://hautsdefrance.cci.fr/actualites/bethune-devenue-smart-city-quoi-ca-consiste/>

Citons également la « Plateforme pollution », lieu de concertation transfrontalière tripartite permanente répondant à une volonté politique de mieux gérer les **pollutions causées par l'industrie** au sein de l'espace de l'Eurométropole.

- **La région trinationale du Lac de Constance (Bodensee)**

« LowTech Gebäude » est un projet de construction low-tech lancé en 2015. L'objectif est de favoriser la **construction de bâtiments respectueux du climat** avec un niveau de confort élevé et une faible consommation d'énergie. Bien que les normes juridiques, les financements et la consommation en énergie diffèrent d'un pays à l'autre autour du lac de Constance, une approche coordonnée a permis d'élaborer des stratégies et des solutions communes¹⁷.

- **Euregio Meuse-Rhine (Allemagne-Belgique-Pays-Bas)**

Aucun projet transfrontalier remarquable n'a pu être recensé en la matière.

- **Eurodistrict Trinational de Bâle (France / Allemagne / Suisse)**

Au-delà du réseau TRION-climate (déjà présenté dans le paragraphe sur l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau), aucun projet transfrontalier remarquable n'a pu être recensé pour ce territoire.

Pour conclure, par leur capacité à planifier leur stratégie de transition énergétique en transfrontalier autour d'un plan d'actions partagé, le Pôle métropolitain du genevois français, et plus largement le Grand Genève, représentent un territoire pionnier en Europe, ayant pris un pas d'avance sur les autres régions transfrontalières étudiées.

Principales références

- Mission Opérationnelle Transfrontalière : Fiche de territoire : Grand Genève : <http://www.espaces-transfrontaliers.org/bdd-territoires/territories/territory/show/grand-geneve/>
- Mission Opérationnelle Transfrontalière: 10^{ème} Cahier de la MOT sur la transition énergétique et la coopération transfrontalière http://www.espaces-transfrontaliers.org/fileadmin/user_upload/documents/Documents_MOT/Cahiers/Cahiers_de_la_Mot_10_FR.pdf

¹⁷ <https://www.energieinstitut.at/unternehmen/programme/low-tech-interreg-v/>