



# Actes

## Conférence

### « Les investissements transfrontaliers »

Table-ronde 1 « De la planification à la gestion »

Table-ronde 2 « Le soutien des Etats et de l'UE »

Le 21 mars 2019 à Annemasse et Genève



# COMPTE-RENDU DE LA TABLE RONDE 1

## LE 21 MARS 2019 – ANNEMASSE

---

Dans le cadre de sa 22<sup>ème</sup> Assemblée Générale, la MOT a organisé à l'invitation d'Annemasse Agglo, du Pôle métropolitain du Genevois français, du GLCT Grand Genève et de la République et Canton de Genève, une conférence sur le thème « Les investissements transfrontaliers », ainsi qu'une visite de terrain sur le même thème. Celles-ci s'inscrivent dans un contexte de coopération avancée entre les acteurs locaux et régionaux, français, suisses et même européens, avec la réalisation de grands projets d'infrastructures transfrontalières. Près de 90 personnes se sont réunies à Annemasse et Genève pour assister aux deux tables rondes et à la visite de terrain.

---

## Les investissements transfrontaliers : De la planification à la gestion

Animation par **Manuel NARDIN**, Président de MLN Conseil

### Annemasse Agglo

**Christian DUPESSEY**, Président d'Annemasse Agglo, Vice-président de la MOT

### République et Canton de Genève

#### GLCT Grand Genève

**Anna-Karina KOLB**, Directrice du Service des affaires extérieures et fédérales de la République et Canton de Genève, Représentante du GLCT Grand Genève

### Pôle métropolitain du Genevois français

**Gabriel DOUBLET**, Vice-président

### Préfecture de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

**Elisabeth BARSACQ**, Ambassadrice, Conseillère diplomatique auprès du Préfet de Région

### Département de Haute-Savoie

**Virginie DUBY-MULLER**, Conseillère départementale, députée

### Caisse des Dépôts

**Catherine BARROT**, Directrice déléguée, Direction régionale Auvergne-Rhône-Alpes

### Lémanis, opérateur transport du Léman Express

**Mario WERREN**, Directeur général

**Christian DUPESSEY** ouvre la séance et souhaite la bienvenue aux participants dans les locaux d'Annemasse Agglo.

**Manuel NARDIN**, modérateur de cette table ronde, explique que la table ronde sera découpée en 3 temps. Une première séquence abordera l'histoire récente des projets transfrontaliers du territoire avec le passage d'une planification orientée sur les infrastructures et la mobilité, à des enjeux de gestion dans divers domaines. La deuxième séquence permettra de s'emparer du cas pratique du Léman Express afin de débattre des enjeux de cette nouvelle étape dans le développement du territoire. La table-ronde se conclura par un temps d'échanges avec la salle.

Il s'adresse alors à Christian DUPESSEY et lui demande comment est-on passé d'une approche planificatrice de ces projets transfrontaliers, autour d'une vision très urbaniste, à la gestion concrète.



**Christian DUPESSEY** remonte à la genèse de la coopération transfrontalière sur le territoire du Grand Genève. Il indique que la coopération franco-suisse s'est développée sur les bases d'une histoire et d'une géographie communes assez lointaine, mais également avec la conviction de partager un avenir commun. Il évoque le premier accord franco-suisse de juillet 1973 avec la création du Comité régional franco-genevois (CRFG) et l'évolution de la coopération dans les années 1980-90 qui se limitait cependant principalement à des accords bilatéraux de coopération. Progressivement un « besoin de parler de la vie des gens » a conduit en 2004 à la création de l'Assemblée Régionale de Coopération du Genevois (ARC), sous l'impulsion des élus locaux français. Cette

assemblée est devenue syndicat mixte en 2010 puis le Pôle métropolitain du Genevois français depuis 2017. Le projet transfrontalier en lui-même provient d'un projet d'agglomération signé en décembre 2007. Il précise que le Grand Genève en est aujourd'hui à son 4<sup>ème</sup> projet d'agglomération.

Concernant la vision très urbaniste du projet, il répond que cela était nécessaire dans la mesure où le Grand Genève devait rattraper des retards en termes d'infrastructures, notamment en matière de mobilité. En parallèle, l'aménagement urbain s'est structuré autour des grands axes de transports. Il y a eu un grand travail sur l'environnement également avec PACT'Air, Programme d'ACTions Transfrontalier pour la qualité de l'Air du Grand Genève. Il précise que pour développer ces projets transfrontaliers, il faut que les acteurs aient une même vision du territoire qu'ils envisagent comme une colocation.

**Manuel NARDIN** s'adresse à Anna-Karina KOLB et demande quelle est la vision de cette histoire récente des projets transfrontaliers côté Suisse, notamment sur l'évolution dans la méthode de mise en œuvre des projets.

**Anna-Karina KOLB** souligne que le projet d'agglomération est un outil développé depuis 15 ans qui dégage les priorités du bassin de vie transfrontalier du Grand Genève. Il a évolué et va encore être amené à évoluer. Le défi du 4<sup>ème</sup> projet d'agglomération, actuellement en cours de réalisation, est de faire un document plus concis. Contrairement aux projets d'agglomération précédents qui se focalisaient principalement sur les infrastructures, le prochain projet d'agglomération prendra également en compte les questions de gestion et de fonctionnement qui vont nécessiter la mise en place d'outils concrets. La question de la mobilité avec les flux pendulaires entraîne des problématiques de tarification, notamment avec la présence de deux monnaies, mais aussi de sécurité, de santé, de culture. Une fois la construction des infrastructures assurées, émergent de nombreuses questions sociales.

**Manuel NARDIN** donne la parole à Elisabeth BARSACQ et l'interroge sur le regard qu'elle porte en tant que Conseillère diplomatique auprès du Préfet de région sur cette histoire transfrontalière, notamment considérant son arrivée récente à ce poste et son passé diplomatique à l'international.

**Elisabeth BARSACQ** considère ce territoire comme une frontière où la coopération est facile. Elle explique les outils dont dispose l'Etat en région pour participer au travail, dans lequel elle note que les élus sont au premier plan. Elle présente 2 outils importants : les sous-préfectures et le Secrétariat général aux affaires régionales (SGAR). Les sous-préfectures représentent l'Etat de proximité et sont en relation permanente avec les structures étatiques locales. Elles sont le point de contact à privilégier. Le SGAR possède une expertise dans le domaine des infrastructures et des travaux publics et agit auprès du Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET). Elle revient enfin sur les problématiques de gestion et de fonctionnement qui vont apparaître lors de la mise en service des infrastructures de transport. Elle indique que le projet d'agglomération a « constitué le squelette mais il manque la chair ».



**Manuel NARDIN** demande à Virginie DUBY-MULLER en tant que conseillère départementale de la Haute-Savoie, la vision du département sur ce qui a été dit précédemment.

**Virginie DUBY-MULLER** rejoint Elisabeth BARSACQ et précise qu'au niveau de l'Etat l'interlocuteur privilégié est souvent le préfet de Région, mais couramment ce sont les sous-préfets qui sont les experts pour un projet. Elle ajoute qu'il n'y a pas toujours de stabilité pour savoir à qui s'adresser pour monter un projet, notamment avec les nombreuses réformes en cours côté français. Au niveau de la coopération franco-suisse, elle souligne qu'il y a une certaine complexité due à la diversité du système hiérarchique suisse par rapport au système français. En Suisse, il n'y a qu'un seul interlocuteur contrairement en France où une panoplie d'interlocuteurs est présente. Le département n'a pas les mêmes compétences que son équivalent côté suisse. Il y a eu une forte volonté politique du département de s'engager dans la coopération transfrontalière, notamment pour désengorger les routes. Le département a investi à hauteur de 60 millions d'euros dans le projet d'infrastructure ferroviaire créant la ligne Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) bien qu'il ne possède pas de compétences ferroviaires.



**Manuel NARDIN** s'adresse à Gabriel DOUBLET sur le rôle du Pôle métropolitain du Genevois français dans cette histoire transfrontalière compte tenu de sa création récente.

**Gabriel DOUBLET** répond que le Pôle métropolitain est jeune, puisque sa création date de 2017, mais qu'il est l'aboutissement d'une démarche plus lointaine comme l'a exposé Christian DUPESSEY. Les élus de ce territoire se devaient de parler d'une voix commune pour faciliter les discussions avec Genève qui n'a qu'un seul interlocuteur. L'activité du pôle métropolitain concerne aujourd'hui principalement l'aménagement du territoire à l'échelle du Grand Genève français, avec la réalisation d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) unique en remplacement des 8 SCOT actuels à l'horizon 2025, dans l'objectif d'aboutir à un projet de territoire commun. Le Pôle métropolitain va être amené à se développer sur d'autres domaines tels que la transition énergétique et particulièrement la rénovation énergétique, ou encore la culture avec le montage d'une exposition photographique du Grand Genève afin de créer des lieux de rencontres entre habitants du territoire. L'objectif du Pôle métropolitain est de travailler sur les questions de vivre ensemble.

**Manuel NARDIN** demande à Catherine BARROT comment la Banque des Territoires peut être partenaire de projets transfrontaliers et en quoi le projet du Grand Genève est particulier.



**Catherine BARROT** indique que la Banque des Territoires accompagne tous les territoires qu'ils soient urbains ou ruraux. La mission de la Banque des Territoires reste cependant sur la partie française. Elle souligne que le projet transfrontalier du Grand Genève est atypique parce qu'il est transfrontalier et qu'il est né d'un désir et d'un destin commun qui va au-delà de ce que requièrent les lois. La stratégie de la Banque des Territoires suit 4 thèmes de projets : durable, attractif, inclusif et connecté. Cela suppose par exemple d'accompagner les start-ups, de développer les espaces de coworking ou des tiers-lieux afin d'éviter aux personnes des trajets inutiles, ou encore de fournir un foncier qui permette l'inclusion. Le Grand Genève est un terrain d'expérimentation enrichissant en adéquation avec cette stratégie.

**Manuel NARDIN** interroge Mario WERREN sur sa lecture de cette histoire transfrontalière en tant que directeur général de Lémanis, opérateur du Léman Express, et sur l'anticipation des problématiques de gestion et de fonctionnement après la mise en service du Léman Express.



**Mario WERREN** indique que le Léman Express sera le plus grand RER transfrontalier d'Europe lors de sa mise en service en décembre 2019. Il explique que le projet d'une connexion ferroviaire transfrontalière date de 1881 avec la signature d'une convention pour relier Annemasse à Genève. Finalement les premiers travaux n'ont débuté qu'en 2011. Ce projet a été rendu possible grâce à des visionnaires, des gens qui y ont cru. Il représente l'aboutissement de la volonté de deux nations et de deux gestionnaires d'infrastructures ferroviaires (SNCF et CFF). Il précise cependant qu'il est important d'avoir l'appui des élus locaux dans la mesure où les problématiques sont parfois très locales. Leur soutien est aussi important dans l'objectif de fournir un service proche des futurs usagers du Léman Express.

Sur la question des problématiques de gestion et de fonctionnement, il souligne que le projet du Léman Express est technologiquement complexe. Bien que l'écartement des voies entre la Suisse et la France soit le même, il reste de nombreux obstacles tels que la différence des systèmes tarifaires ou de voltage des lignes. Il y a pourtant une vraie volonté de résoudre les obstacles. Il y aura un support tarifaire commun entre la France et la Suisse. Concernant, le fonctionnement du Léman Express, il précise que plusieurs scénarios sont possibles. Il existe le risque que peu d'habitants utilisent ce service et cela suppose de faire changer leurs habitudes, de garantir un accès facilité aux gares avec notamment des parkings. Il y a aussi le risque inverse

que le Léman Express fonctionne trop bien, d'autant plus que lors de sa mise en service, le Léman express fonctionnera déjà au maximum de sa capacité.

D'autres modes de transports vont également être mis en place. Le prolongement de la ligne de Tramway 15 jusqu'à Annemasse, mais qui ne sera pas concurrent du Léman Express, car il a été conçu pour compléter l'offre. C'est aussi le cas pour l'offre de Bus à Haut de niveau de Service (BHNS) et la voie verte du Grand Genève.

**Manuel NARDIN** s'adresse à nouveau à Catherine BARROT pour débiter la deuxième partie de cette table ronde. Il demande dans quel rôle se positionne la Banque des Territoires sur un projet tel que le Léman Express, équipement structurant du territoire.

Pour **Catherine BARROT** le projet du Léman Express permet une structuration de la mobilité mais aussi la structuration du vivre-ensemble. Mais des enjeux d'habitat, multimodal, économique ou foncier persistent. Le Léman Express va changer la vie des habitants. Dans ce cadre, la Banque des Territoires peut se positionner sur l'accompagnement d'outils innovants. Elle peut proposer un accompagnement en termes d'investissement sur des projets structurants avec les collectivités locales. Elle peut également accompagner dans la gestion du matériel roulant. Cet accompagnement s'effectue soit par son ingénierie, soit par des investissements directs, soit sous forme de prêts.

**Manuel NARDIN** interroge Elisabeth BARSACQ sur le rôle de l'Etat une fois le Léman Express mis en service.

**Elisabeth BARSACQ** répond que son rôle doit être d'éviter les lourdeurs administratives. Il faut montrer que le Léman Express, ou plus largement le projet transfrontalier du Grand Genève est un sujet d'importance dans la région.



**Manuel NARDIN** s'adresse à Virginie DUBY-MULLER et rappelle que le Département de Haute-Savoie est l'un des financeur du CEVA, et a donc contribué à poser les rails pour le Léman Express. Il demande alors quels sont les autres chantiers qui s'ouvrent autour de cette nouvelle offre de transport et quelles sont les attentes transfrontalières.

**Virginie DUBY-MULLER** indique que le Département est un partenaire incontournable du Léman Express mais est également présent pour les autres infrastructures comme le tramway et les bus à haut niveau de service (BHNS). Elle rejoint Mario WERREN sur le fait qu'il faudra faire changer les habitudes. C'est pour cela que le Département s'engage dans la construction de parking P+R et dans la promotion du covoiturage. Elle salue les événements portes ouvertes et affirme qu'il est nécessaire de favoriser les liens au niveau de la jeunesse. Il faut tout faire pour créer du lien dans ce bassin de vie et que les habitants s'emparent du projet en privilégiant les transports en communs à la voiture.

**Manuel NARDIN** donne ensuite la parole à Gabriel DOUBLET en l'interrogeant sur le rôle du Pôle métropolitain de Genevois français dans l'accompagnement du Léman Express et ce que cela signifie pour les populations du pôle.



**Gabriel DOUBLET** constate que c'est le début d'une nouvelle ère. Il explique qu'à l'échelle du Pôle métropolitain, c'est plus d'un milliard d'euros qui ont été investis sur la mobilité. Cela inclut la voie verte, les parkings, les bus BHNS et les tramways en plus du Léman Express. Il y a aussi un travail sur les mobilités nouvelles, l'auto-partage, le covoiturage... parce que l'autosolisme est particulièrement important sur le territoire. Il précise enfin, que l'infrastructure majeure qu'est le Léman Express va être mise en service en décembre, que beaucoup reste encore à faire en termes d'infrastructures de mobilité et d'aménagement.

**Manuel NARDIN** interroge alors Anne-Karina KOLB sur les attentes et les contributions de la Suisse vis-à-vis du Léman Express et comment la République et Canton de Genève s'inscrit dans cette nouvelle étape ?

**Anna-Karina KOLB** souligne que le Grand Genève est une des régions les plus intégrées d'Europe même si la Suisse n'est pas membre de l'Union européenne, elle coopère avec la France qui est membre. Le Léman Express est un catalyseur d'ambition. Il est le 1<sup>er</sup> RER transfrontalier international. Elle indique qu'il faut assurer la construction des infrastructures et assurer le succès de cette offre de transport sans précédent. Il faut également s'attaquer aux mentalités, dans la mesure où il y a en effet beaucoup d'autosolisme. Le Léman Express pose un défi d'innovation dans le changement des mentalités. C'est ce sur quoi l'ensemble des partenaires travaillent. Elle souligne qu'Annemasse ne sera plus qu'à quelques minutes du centre-ville de Genève et qu'il faut ainsi adopter une nouvelle géographie d'esprit. Elle pose la question de l'après Léman Express et se demande quels sont les ambitions pour l'agglomération franco-valdo-genevoise dans l'avenir et quels sont les futurs projets ?



Avant d'ouvrir la table-ronde aux échanges avec la salle, **Manuel NARDIN** demande comment Annemasse Agglo a su s'emparer de ce projet et quels enjeux sociaux cela soulève.

**Christian DUPESSEY** répond que le Léman Express représente une révolution dans la manière de se déplacer mais aussi dans la manière de vivre. Annemasse va devenir un quartier du Grand Genève. Concernant les enjeux d'inégalités, il reconnaît qu'elles sont nombreuses sur le territoire, mais qu'il ne doit pas y avoir d'inégalité d'accès à la mobilité. Les tarifs sont un enjeu majeur et doivent rester accessibles pour les personnes travaillant côté français. Les tarifs seront déterminés en fonction du quotient familial afin que personne ne soit exclu.



**Manuel NARDIN** ouvre les questions à la salle.

**Guy LARMANJAT**, conseiller départemental de l'Ain, s'adresse à Anna-Karina KOLB concernant l'adhésion de la population suisse au projet. Il demande quelles actions entreprennent la République et le Canton de Genève pour responsabiliser et sensibiliser la population tandis qu'il y a une montée des mouvements francophobes qui remettent en cause le projet.

**Anna-Karina KOLB** indique qu'une politique de communication et de sensibilisation est en préparation ces prochains mois avec l'ensemble des partenaires français et vaudois. Concernant les mouvements politiques francophobes, ils sont aujourd'hui moins représentés. Elle ajoute que les prochaines élections genevoises donneront certainement des résultats positifs pour continuer de construire le projet du Grand Genève.

**Anne Catherine GIESHOFF**, chargée de mission à l'Eurodistrict Trinational de Bâle, note que les problématiques liées à la mobilité et au projet d'agglomération dans le Grand Genève sont également présentes à Bâle, avec notamment un obstacle au niveau de la tarification.



**Jacques-André TSCHOUMY**, ancien président et membre du Forum transfrontalier de l'Arc jurassien, pose la question de la mise en œuvre d'une boîte à outil pour résoudre les obstacles attendus une fois la mise en service du Léman Express, avec un inventaire des bonnes et mauvaises pratiques. Il explique le cas de la liaison entre Delle et Belfort, située dans le Territoire de Belfort à la frontière avec le Canton du Jura suisse, où le succès n'est pas au rendez-vous, les gens prenant encore largement la voiture. Il demande également si les intervenants envisagent le 15 décembre 2019, date de mise en service du Léman Express, comme une fin ou un début.

**Jean-Marc DURIEZ**, président de l'Agence d'urbanisme et de développement durable Lorraine Nord (AGAPE), s'interroge sur la tarification prévue pour le Léman Express. Il évoque le cas du Luxembourg où les transports sont désormais gratuits. Seuls certains français bénéficient également de la gratuité des transports ce qui forme une inégalité. Il souhaite savoir comment cela va se passer concrètement pour un usager qui se rendra d'Annemasse à Genève et inversement pour un genevois se rendant à Annemasse.

**Hicheme LEHMICI**, chargé de mission à la métropole du Grand Nancy, souhaiterait connaître la position et l'engagement de la Confédération Suisse quant à la facilitation des projets transfrontaliers et plus largement l'ouverture du niveau fédéral au développement transfrontalier.

Sur la question d'une boîte à outils, **Mario WERREN** indique qu'un manuel de 469 pages a été réalisé pour faire face aux éventuels obstacles une fois le Léman Express mis en service. Contrairement à la liaison Delle-Belfort, il précise que 600 000 personnes se déplacent chaque jour sur le Grand Genève. Il y a donc un risque peu élevé que le succès ne soit pas au rendez-vous. Concernant la tarification, il explique que l'utilisateur aura accès à un abonnement sous forme de carte. Depuis Annemasse l'utilisateur pourra se déplacer sur tout le réseau Uniréso et probablement au-delà. Il ajoute que pour que les habitants choisissent le train, il faut présenter une offre simple. La discussion des tarifs est en cours pour trouver des solutions.

**Christian DUPESSEY** affirme qu'une boîte à outils est prévue. Il est optimiste quant au succès du Léman Express. Il explique qu'à la Gare d'Annemasse, 4 à 4,5 millions de voyageurs seront attendus par an d'ici quelques années du fait du report modal. Il y a un risque d'être dépassé par le succès du Léman Express plus que l'inverse. Sur la question de la date du 15 décembre marquant un début et non une fin, il répond que le Léman Express est bien le début d'une vision et d'un projet plus large. Sur la tarification, il ajoute que celle-ci est la prérogative des Autorités Organisatrices des Transports (AOT), la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour la France et la République et le Canton de Genève côté suisse. Elle fonctionnera sur un système de zones. Il y a une véritable volonté de simplification pour l'utilisateur avec notamment des outils numériques qui seront mis en place.



**Anna-Karina KOLB** intervient sur la question du rôle de la Confédération Suisse dans les projets transfrontaliers et indique que la confédération est un facteur essentiel des projets d'agglomération du Grand Genève. Elle a compris qu'investir en France signifie aussi investir pour la Suisse. Investir dans des projets de mobilité permet de limiter la pollution en réduisant le nombre de voitures entrant en Suisse, ou encore d'attirer plus de travailleurs frontaliers français.

**Manuel NARDIN** remercie tous les participants et clôt la séquence. Il indique qu'une deuxième table ronde sur le thème « Les investissements transfrontaliers : Le soutien de l'Etat et de l'Union européenne » suivra dans l'après-midi du même jour, côté suisse, après une visite de terrain des infrastructures transfrontalières évoquées ce matin.



# COMPTE-RENDU DE LA TABLE RONDE 2 LE 21 MARS 2019 – GENÈVE

---

## Les investissements transfrontaliers : Le soutien de l'Etat et de l'Union européenne

Animation par **Jean PEYRONY**, Directeur général de la MOT

### République et Canton de Genève

**Serge DAL BUSCO**, Conseiller d'État en charge du département des infrastructures

### Mission Opérationnelle Transfrontalière

**Robert HERRMANN**, Président de l'Eurométropole de Strasbourg, Président de la MOT

### Région Auvergne-Rhône-Alpes

**Etienne BLANC**, Premier Vice-Président

### Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères (France)

**Jacques CHAMPAGNE de LABRIOLLE**, Ambassadeur pour les Commissions intergouvernementales, la coopération et les questions frontalières

### Commission Européenne, DG REGIO

**Nathalie VERSCHELDE**, Cheffe d'unité adjointe, Unité D2 Interreg, coopération transfrontalière, frontières intérieures

### Banque Européenne d'Investissement (BEI)

**Anne-Marie DERANSART**, Chargée d'opérations

## Mots d'accueil

**Serge DAL BUSCO** souhaite la bienvenue aux participants pour cette seconde table ronde côté genevois et remercie la Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) pour l'organisation de la conférence. Il indique que la politique de Genève s'inscrit dans une véritable démarche de multilatéralisme. La République et le Canton de Genève ont entrepris dans ce sens de gros investissements à hauteur de 3 milliards d'euros pour la mobilité avec la création et la rénovation de nombreuses infrastructures de transport. Tout le particularisme de cette agglomération tient du caractère transfrontalier de ses investissements. La Confédération Suisse finance des projets qui ne sont pas seulement situés en Suisse mais aussi au-delà de la frontière. Il cite le cas de l'extension du Tramway vers Annemasse.

Il souligne en termes de statistiques que la République et le Canton de Genève représente 500 000 habitants et 340 000 emplois, et ajoute que 120 000 personnes traversent chaque jour les frontières cantonales et plus de 600 000 personnes passent quotidiennement la frontière franco-suisse. Il évoque également la voie verte qui est un succès retentissant devant servir d'exemple à d'autres frontières. Au total, plus de 2.8 milliards de francs suisses de travaux qui ont été entrepris pour la mobilité, dont une grande partie a été allouée à la construction de l'infrastructure du Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA). Il est convaincu que le Léman Express va changer la vie des concitoyens.



**Robert HERRMANN** remercie la République et le Canton de Genève pour l'organisation de cet après-midi, et l'accueil au Pavillon Sicli. Il évoque le quartier des Acacias en reconversion et la gare de Lancy-Pont-Rouge desservie par le Léman Express.

Il salue les projets ambitieux du territoire du Grand Genève qui ont résulté d'une coopération forte entre les acteurs franco-suisse.

Il soulève ensuite la question du financement de ces projets avec notamment le besoin de continuer les programmes Interreg avec une enveloppe renforcée. Il souligne également la nécessité d'assurer une coordination entre les politiques et programmes nationaux et l'importance du soutien des Régions et des Etats pour des projets de cette envergure.

De nouveaux outils sont aussi nécessaires, notamment avec l'accompagnement de la

Banque des Territoires et de la Banque Européenne d'Investissement (BEI). Il salue la proposition du règlement pour un « European cross-border mechanism » (ECBM) et le travail de la DG REGIO visant à réduire les obstacles juridiques et administratifs aux projets transfrontaliers. Il évoque le traité franco-allemand d'Aix-la-Chapelle, signé en janvier 2019, comme préfigurateur d'une avancée européenne dans ce domaine.

Il mentionne enfin la problématique de la maîtrise des données. Le PIB de la France représente 20% de la valeur en bourse d'Amazon. Lors du financement d'infrastructures lourdes, la question des nouvelles technologies est importante. Il s'interroge notamment sur les moyens d'éviter le vol des données. Il affirme que les ingénieurs, les administrations et les politiques vont être amenés à travailler sur ce sujet.

Il ouvre la deuxième table ronde et donne la parole à **Jean PEYRONY** qui animera les débats.



**Jean PEYRONY** indique que l'objet de cette deuxième table ronde est de comprendre comment peuvent intervenir dans l'investissement de projets transfrontaliers, les acteurs du niveau fédéral ; l'Etat et la région en France, ainsi que les acteurs européens ; la Commission européenne et la Banque Européenne d'Investissement (BEI).

Il s'adresse à Etienne BLANC concernant l'action de la Région Auvergne-Rhône-Alpes sur l'enjeu que représente le Grand Genève ; il l'interroge sur le rapport Blanc-Keller-Sanchez-Schmid sur la politique transfrontalière de la France, qu'il a co-écrit en 2010, et sur l'état de sa mise en œuvre.

**Etienne BLANC** explique qu'il y a deux grandes métropoles dans sa Région qui compte 8 millions d'habitants : La métropole de Lyon et celle du Grand Genève. Le Grand Genève compte 1 million d'habitants, sa métropolisation est un fait. Genève se situe sur un périmètre étroit, mais du fait de sa métropolisation, elle tire son intérêt de ses voisins frontaliers. L'importance du travail transfrontalier exige des transports publics autour desquels se construisent des habitations et des commerces. Sur le rôle de la Région pour le projet du Grand Genève, la volonté pour la Région était de bien articuler les communications avec le Léman Express. La Région a ainsi investi 55 millions d'euros sur les infrastructures, 200 millions d'euros dans l'achat de nouvelles rames de trains. Au total, ce sont plus de 300 millions d'euros qui ont été investis pour une métropole dont la capitale n'est pas française.

Il ajoute que la crise actuelle entre la Suisse et l'Union européenne ne doit pas empêcher d'accéder aux fonds structurels européens dans la mesure où le but de ce projet est de gommer les frontières. La Région Auvergne-Rhône-Alpes utilise pleinement les dispositifs européens, notamment les fonds FEDER, ce qui en fait l'une des plus performantes d'Europe.



Il aborde ensuite le rapport Blanc-Keller-Sanchez-Schmid de 2010 et les outils de développement économique. Il indique qu'il y a eu de nombreux rapports sur les diversités fiscales en Europe. La fiscalité suisse est plus généreuse pour les entreprises, tandis que le système social est plus généreux en France. Il plaide ainsi pour une plus grande coopération des entreprises sur ce sujet. La fiscalité des entreprises est le point faible de la France. Il affirme que les acteurs suisses craignent notamment la versatilité des normes françaises.

Il s'interroge alors sur les outils de coopération manquants de part et d'autres de la frontière. Il rappelle qu'un certain nombre d'outils tels que les Groupements Européens de Coopération Territoriale (GECT), les Groupements Locaux



de Coopération Transfrontalière (GLCT), ou les sociétés d'économie mixte transfrontalières n'existaient pas il y a une vingtaine d'années. Il faut une volonté politique pour encore avancer dans ce domaine, et apporter plus de fond aux projets. Il souligne notamment la nécessité pour le GLCT Grand Genève de prendre plus de poids. La question du logement et de l'économie est particulièrement importante sur le territoire. Il y a un fort intérêt à créer des zones d'activités franco-suisse à statut spécial en termes de droit fiscal et de droit social. Cela permettrait d'éviter que les gens s'installent d'un côté de la frontière et les entreprises de l'autre. Il précise qu'il doit y avoir une volonté politique au niveau européen avec une mobilisation des acteurs pour que cela fonctionne. Il cite l'aéronautique comme domaine pouvant potentiellement bénéficier de ce type de dispositif. Si des zones d'activités franco-suisse étaient mises en place, le territoire pourrait devenir la première zone d'industrie aéronautique en Europe en réunissant les entreprises suisses et françaises.

**Jean PEYRONY** demande ensuite à Jacques CHAMPAGNE de LABRIOLLE comment l'Etat peut intervenir, et quel est plus précisément son rôle de diplomate dans ce contexte.

**Jacques CHAMPAGNE de LABRIOLLE** souligne que le Grand Genève est un exemple qui montre qu'il fallait agir et changer les méthodes. Il y avait une difficulté réglementaire supplémentaire du fait que la Suisse n'est pas dans l'Union européenne. C'est une coopération qui n'existe nulle part ailleurs et qui servira d'exemple pour d'autres régions frontalières.

Concernant le rôle de l'Etat, ces dernières années, un dialogue sur le terrain et un dialogue bilatéral pour résoudre les obstacles subsistant se sont progressivement développés selon les besoins. Un dispositif plus volontariste avec l'Allemagne a été mis en œuvre, qui s'est concrétisé avec le traité d'Aix-la-Chapelle. Celui-ci met en place un projet politique commun avec la volonté de rapprocher les populations.

L'Etat a adopté un changement de méthode qui est désormais centré sur une meilleure compréhension des situations et un meilleur accompagnement de la coopération. Pour le franco-allemand, cela passe par l'instauration d'un Comité de coopération transfrontalière qui pourra confirmer la priorité des projets, identifier les obstacles législatifs, trouver des solutions pour les résoudre et formuler des recommandations pour une évolution réglementaire. Il évoque le projet PACT'Air sur la qualité de l'air dans le Grand Genève, déclinaison du dispositif CRIT'AIR qui restreint la circulation des véhicules polluants lors de pics de pollution. Celui-ci est un exemple type de la manière dont on peut contourner les difficultés qui font obstacles à une gestion commune et cohérente d'un espace commun. Il affirme la nécessité de le réitérer sur d'autres frontières.



Il précise que le traité franco-allemand d'Aix-la-Chapelle ne fait pour autant pas disparaître les divergences réglementaires, économiques, commerciales et autres rivalités qui compliquent la vie au quotidien. Chacune de ces difficultés est une raison pour travailler plus ensemble. Si les obstacles à la réalisation d'un projet sont de nature législative, le traité prévoit de faire appel à une mobilisation parlementaire représentative des groupes parlementaires des deux pays afin de faire évoluer au mieux la législation et que la transposition soit coordonnée entre les deux pays. Le comité de coopération transfrontalière, sous la direction côté français du préfet de Région, sera imité de la MOT : fédérateur et productif mais de taille réduite pour garantir son efficacité.

Il revient sur le projet CEVA qui s'est heurté à beaucoup d'obstacles administratifs. Si un tel projet doit être dupliqué, certaines erreurs pourront être évitées. Il pense notamment à la non-intégration des douanes lors du lancement du projet CEVA ; elles ont dû être intégrées ultérieurement.

En référence aux propos d'Etienne BLANC et du rapport Blanc-Keller-Sanchez-Schmid de 2010, il explique en termes de fiscalité que la proposition de créer des zones d'activités franco-suisse suppose l'aboutissement de la réforme constitutionnelle pour que les réglementations sur la différenciation de la fiscalité dans certaines zones soient assouplies. Le Président de la République a montré une ouverture en ce sens avec sa proposition de zones de transition fiscale. Mais cela soulève de nombreux obstacles administratifs. Il y aura probablement une mission mise en place pour étudier la possibilité d'une transition fiscale en ce sens. Il est d'avis que le marché intérieur ne pourra plus fonctionner longtemps s'il n'y a pas plus de cohésion fiscale en Europe.

**Jean PEYRONY** donne la parole à Nathalie VERSCHELDE pour connaître la boîte à outil prévue par la Commission européenne pour la coopération transfrontalière.

**Nathalie VERSCHELDE** constate que tout est possible en transfrontalier, que ce soit localement ou régionalement. La coopération transfrontalière s'inscrit dans l'intérêt de toutes les frontières européennes. Il y a eu une petite révolution il y a quelques années par rapport au transfrontalier. Interreg était alors la seule et unique voie pour la Commission européenne. Malgré l'existence des fonds depuis plus de 25 ans, la persistance de certains obstacles a été reconnue en 2015. La Commission européenne a pris conscience que l'argent ne résolvait pas tous les obstacles. Elle s'est alors interrogée sur la particularité des territoires transfrontaliers et de leurs obstacles et a découvert des disparités entre nations et entre territoires.



Elle explique que la Commission européenne a ainsi développé une boîte à outil européenne pour la résolution des obstacles en transfrontalier qui se décompose autour en 3 volets : les programmes Interreg, les outils juridiques permettant aux structures publiques de s'associer, et récemment le règlement pour un « European Cross-border Mechanism » (ECBM).

Les programmes Interreg ont été mis en place sur toutes les frontières européennes. Dans la prochaine programmation, il y aura la possibilité d'utiliser les autres fonds de la cohésion pour mettre en place un projet de coopération transfrontalière. Le principal défaut d'Interreg est sa taille avec une enveloppe trop faible pour des projets d'envergure. Elle souligne qu'il serait opportun d'envisager une mutualisation des fonds.

Concernant les outils juridiques disponibles pour associer des structures publiques, elle évoque le règlement de 2006 qui a permis la création des Groupements européens de coopération territoriale (GECT). Ils sont aujourd'hui au nombre de 70 en Europe.

Elle aborde ensuite la proposition de règlement pour un « European Cross-border Mechanism » (ECBM) visant à lever certains obstacles juridiques qui persistent en choisissant les règles uniques d'un pays pour un projet ponctuel. Elle cite l'exemple d'un tramway transfrontalier entre la France et l'Allemagne qui doit à la fois respecter les normes allemandes et françaises, et ce bien que ces normes proviennent d'une directive européenne qui a été transposée différemment. Elle précise que les dispositions de règles uniques pour un projet transfrontalier n'a pas un caractère obligatoire. Les pays pourront s'ils le souhaitent organiser leur propre cadre de coopération tel qu'il est possible aujourd'hui. Elle indique que c'est un vrai défi de rédiger un règlement qui peut être accepté par tous les Etats Membres. Les discussions au Conseil de l'Union européenne sont très difficiles. Pour beaucoup d'Etats Membres, le règlement représente une attaque de leur souveraineté. Elle réplique que le règlement ne s'appliquera que sur des zones transfrontalières bien définies, et pour un projet particulier.

Elle rejoint enfin Jacques CHAMPAGNE de LABRIOLLE sur le fait que sans harmonisation fiscale, le marché intérieur ne sera jamais une réalité. Les Etats Membres ont peur cependant que le règlement ECBM soit une première étape vers une harmonisation fiscale. Le Parlement européen a quant à lui bien reçu cette proposition de règlement.

Jean PEYRONY demande enfin à Anne-Marie DERANSART quels outils peut proposer la Banque Européenne d'Investissement (BEI) pour accompagner les projets de coopération transfrontalière.



**Anne-Marie DERANSART** indique que le but de la BEI est d'améliorer la vie des citoyens dans l'Union européenne mais aussi à l'extérieur dans le cadre d'un mandat spécifique, ce qui inclut la Suisse. Pour cela, la BEI investit 64 milliards d'euros dans des projets d'investissements autour de 4 priorités : infrastructures, PME, transition énergétique et innovation (technologie, éducation etc.). La BEI finance de gros projets du secteur public ou privé avec un minimum d'investissement qui s'élève à 50 millions d'euros, mais elle se tourne progressivement vers des plus petits projets. Cela permet de pouvoir financer des projets de métropoles, d'agglomérations et plus seulement d'Etats ou de régions. Elle explique que ceci a été favorisé grâce au Plan Juncker.

Elle précise que les projets transfrontaliers sont éligibles à des financements. Sur un même projet, il peut y avoir plusieurs emprunteurs de pays différents. Des projets peuvent également être financés par la BEI même si la Commission européenne y apporte déjà des subventions.

La BEI dispose de produits pour financer ces projets dont des prêts, des garanties, des participations dans des entreprises ou dans des fonds. Depuis le Plan Juncker, une plateforme européenne de conseil en investissement a été mise en place dont l'objectif est d'accélérer la mise en œuvre des projets sous forme de subventions pour la partie publique. La durée des prêts est longue, et les taux très intéressants puisque la BEI n'a pas vocation à faire des profits.

Jean PEYRONY redonne la parole à Serge DAL BUSCO.

**Serge DAL BUSCO** évoque la crise actuelle entre la Suisse et l'Union européenne sur la renégociation du mécanisme de dédommagement du chômage des transfrontaliers. Il souhaite qu'un accord soit rapidement trouvé dans la mesure où l'échec d'un accord risquerait d'enrayer la dynamique de coopération entre la France et la Suisse.







**Jean PEYRONY** ouvre ensuite les questions à la salle. **Jacques-André TSCHOUMY**, ancien président et membre du Forum transfrontalier de l'Arc jurassien interroge Etienne BLANC concernant les zones franches déjà existantes dans le Pays de Gex et leur lien avec les zones d'activités franco-suisse évoquées précédemment.

**Peter LOOSLI**, membre du Forum d'agglomération du Grand Genève (adossé au GLCT Grand Genève), lui demande également une clarification des propositions émanant du rapport qu'il a cité et à quoi pourraient ressembler les zones d'activités mentionnées.

**Etienne BLANC** répond que l'idée du rapport était de gommer les effets négatifs des réglementations fiscales entre pays. Dans l'attente d'une harmonisation fiscale au niveau de l'Union européenne, le rapport soutenait l'idée qu'il faille créer des zones d'activités pour que les entreprises viennent aussi en France et que les habitants viennent aussi en Suisse. Il précise cependant que ces zones d'activités nécessitent un contrôle. Il faut se poser la question du droit qui y sera appliqué. Le droit suisse serait avantageux pour les entreprises mais adopter le droit suisse sur le territoire français pourrait poser quelque complexité. L'idée était donc d'y appliquer une fiscalité et un droit spécial, ce qui est techniquement imaginable en droit. Il cite l'exemple de l'aéroport Bâle-Mulhouse où cela a été fait. Il souligne que toute une série de situations complexes interdisent de purement appliquer le droit suisse. Il note par exemple la difficulté de faire intervenir la gendarmerie française pour un incident si c'est un territoire où le droit suisse est appliqué. Sur la question des zones franches du genevois, il explique qu'elles n'ont pas d'incidence fiscale ou sociale. Il y a simplement un affranchissement des droits de douanes. La question se pose de faire évoluer ces zones franches mais il affirme que cela créerait un déséquilibre car la zone d'activité serait trop large. L'idée est de commencer par une petite zone avec l'installation d'équipements de transit.

**Robert HERRMANN** rejoint Serge DAL BUSCO en signalant l'importance d'accélérer les processus pour trouver un accord entre la Suisse et l'Union européenne. Il remercie tous les participants et clôt la table ronde et l'ensemble des deux journées autour de l'Assemblée générale de la MOT. Il remercie tout particulièrement l'ensemble des personnes qui ont participé à son organisation : Annemasse Agglo, le Pôle métropolitain du Genevois français, le GLCT Grand Genève et la République et Canton de Genève.



 Annemasse **Agglo**

**GENEVOIS FRANÇAIS** Pôle métropolitain

**Grand Genève**  
AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GENÈVOISE



**mot**  
mission transfrontière  
opérationnelle opérationnel  
transfrontalière mission



MINISTÈRE DE LA COHESION DES TERRITOIRES ET DES RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

**cget**  
Commissariat général à l'égalité des territoires

**DGCL**  
direction générale des collectivités locales

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

MINISTÈRE DE L'EUROPE ET DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

MINISTÈRE DES OUTRE-MER

**BANQUE des TERRITOIRES**  
GRUPE CAISSE DES DÉPÔTS