

POINT DE VUE



Alex OBRY
Chargé de mission
"Emploi et création
d'activité" à la
Communauté Urbaine
de Dunkerque

L'un des objectifs de la plateforme est de créer un marché de l'emploi transfrontalier. Quelles sont les actions concrètes qui ont été menées dans ce domaine ?

Au printemps 2003 différents groupes de travail ont été créés afin d'alimenter les travaux de la future plateforme transfrontalière. L'un d'entre eux, consacré à l'emploi et à la formation, a permis de réunir, outre la communauté urbaine de Dunkerque, la Région Nord-Pas-de-Calais et la Province Flandre occidentale, divers organismes français et flamand liés à la formation et à l'insertion professionnelle.

L'objectif de ce groupe transfrontalier s'est rapidement orienté vers la problématique de l'insertion professionnelle des demandeurs d'emploi français au sein d'entreprises flamandes: les Français vont en effet en nombre travailler du côté belge sur des postes souvent peu qualifiés (secteur agro-alimentaire notamment) et dont les salaires, bien qu'avantageux pour les français, attirent peu les belges. Le problème rencontré par les employeurs et les agences d'intérim belges concerne la faible connaissance de base en néerlandais des travailleurs français, connaissance pourtant indispensable pour intégrer une équipe flamande et maîtriser les règles de sécurité nécessaires.

Parallèlement à cela, le GRETA, organisme de formation financé par la Région, forme côté français depuis plusieurs années des demandeurs d'emploi au néerlandais. Mais ces formations fonctionnaient jusqu' en 2004 sans lien direct avec les entreprises qui recrutent. Le travail du groupe transfrontalier a donc consisté à connecter ces organismes et à mettre en place des formations ciblées en fonction du public et des besoins des entreprises. Ces formations ont débuté en 2004 sous la forme de stages (favorisant ainsi l'accès à l'emploi). En 2005, sur les 16 demandeurs d'emploi qui ont été placés en stage, 11 solutions professionnelles ont été obtenues.

L'action devrait prendre de l'ampleur dans les prochaines années. Nous travaillons par exemple actuellement à la mise en œuvre d'un partenariat avec le réseau EURES. La constitution de la Plateforme en juin dernier est une avancée importante qui va nous permettre de démultiplier les actions et de mobiliser les partenaires à plus grande échelle.

Plateforme transfrontalière Flandre -
Dunkerque - Côte d'Opale

Signature d'une Charte constitutive

La Plateforme transfrontalière West-Vlaanderen / Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale, qui regroupe l'ensemble des parties prenantes de la coopération transfrontalière sur le territoire, a officiellement été lancée le 9 juin dernier avec la signature d'une Charte constitutive.*

Les premiers rapprochements significatifs entre territoires voisins de la province de Flandre Occidentale et de la région Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale remontent aux années 90. Depuis, les échanges se sont intensifiés tant au niveau de la connaissance de l'autre que de la réalisation de projets transfrontaliers. Dans ce contexte, la nécessité d'une démarche globale permettant la mise en cohérence des rapprochements transfrontaliers, à une échelle pertinente, s'est rapidement fait sentir.

A l'heure de la mondialisation et de l'Union européenne, les enjeux concernant la création de la Plateforme sont considérables pour le territoire. Il s'agit tout d'abord d'intégrer un bassin de vie transfrontalier ainsi qu'un réseau de villes et de territoires, mais également de positionner ces derniers au niveau européen, parmi les grandes métropoles voisines (Paris, Londres, Brussel-Gent-Anvers, Lille).

Dans ce contexte, la Plateforme a vocation à coordonner les actions transfrontalières, à être le catalyseur des initiatives et à se constituer en levier pour les acteurs locaux. Les axes de la coopération sont nombreux. On peut citer :

- la coordination des politiques d'aménagement du territoire et de planification,
- le développement économique durable,
- la création d'un marché de l'emploi



transfrontalier,

- la mise en place d'un espace éducatif, de recherche et de créativité transfrontalier,
- le développement de la mobilité transfrontalière,
- la gestion durable des ressources et des paysages naturels et la valorisation des espaces ruraux,
- la promotion des outils touristiques et des liens culturels.

La structure fonctionnera à "géométrie variable", selon une logique de projets. Une multitude d'échelons y participeront ainsi qu'une diversité de partenaires (collectivités, grands partenaires du territoires...).

La Plateforme prend la forme d'une Conférence Permanente (comité de pilotage politique) regroupant, de manière paritaire l'ensemble des partenaires (50% belges, 50% français).

Des groupes de travail thématiques transfrontaliers seront mis en place afin de développer des projets concrets. Une étude sur l'évolution organisationnelle et juridique de la Plateforme transfrontalière devrait également être menée.

** La coopération couvre le territoire du Syndicat Mixte de la Côte d'Opale et de l'arrondissement de Dunkerque, les trois communes de l'arrondissement de Béthune rattachées au Pays Cœur de Flandre et, côté belge, l'ensemble de la province de Flandre occidentale.*

France / Allemagne

Afflux de poids lourds en Alsace

Le gouvernement allemand a mis en place le 1er janvier 2005, une taxe, la LKW-Maut, appliquée aux poids lourds de plus de 12 tonnes qui circulent sur son réseau autoroutier. Depuis, c'est plus de 2000 camions, voire 3500 sur certains tronçons, qui se reportent chaque jour sur les routes alsaciennes.

Instaurée dans le but d'équilibrer la concurrence entre le rail et la route et d'appliquer le principe de l'utilisateur payeur, cette taxe pourrait rapporter plus de 2,8 milliards d'euros à l'Etat allemand qui compte ainsi améliorer ses infrastructures.

Dans la pratique, les camions, afin d'éviter la taxe, se rapatrient en masse sur le réseau autoroutier alsacien (presque intégralement gratuit) ainsi que sur les réseaux secondaires. Les habitants et automobilistes alsaciens, confrontés à des embouteillages incessants,

À des nuisances sonores, à une pollution croissante mais aussi à des problèmes d'insécurité routière et de dégradation de voirie, sont exaspérés.

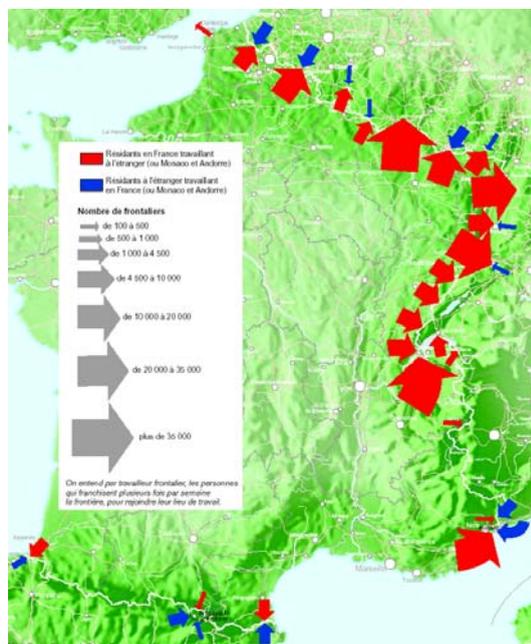
La solution, qui peut s'envisager dans le cadre d'une extension progressive du système de redevance à l'ensemble du réseau routier européen, est entre les mains des autorités publiques compétentes. La Direction régionale de l'Équipement réfléchit à des mesures restrictives : limitations de vitesse, interdiction pour les poids lourds de rouler sur la voie de gauche, interdiction totale de circuler sur certains créneaux horaires, etc. Les élus alsaciens, exaspérés eux aussi par la situation, ont décidé d'engager une étude afin de déterminer les mesures à prendre pour maîtriser les flux et désengorger la région. Ils souhaitent en effet démontrer que l'instauration d'une taxe n'handicaperait pas l'économie alsacienne et que l'argent rapporté pourrait permettre de financer des transports alternatifs, souhaités par tous.



Les flux de travailleurs frontaliers en 2005

Les migrations de travailleurs frontaliers constituent l'élément géographique le plus tangible et le plus spectaculaire de la réalité transfrontalière. On considère qu'un travailleur est frontalier quand il passe l'essentiel de son temps professionnel de l'autre côté de la frontière tout en résidant dans le pays voisin et que ses revenus sont essentiellement issus de cette activité. Ainsi sont comptabilisés les travailleurs faisant la navette au quotidien comme ceux qui ne rentrent chez eux que le week-end.

On estime à au moins **272 000** le nombre de personnes qui résident en France et vont travailler dans un pays voisin. A noter que l'on parle de "résidents en France" et non pas de "résidents français" : un nombre appréciable de ressortissants allemands ou suisses sont en effet installés en France tout en continuant à exercer une activité dans leur pays (près d'un tiers des effectifs des travailleurs frontaliers dans certaines zones emplois lorraines ou alsaciennes étant composés d'Allemands). Environ **11 000** résidents voisins européens viennent exercer une activité professionnelle en direction de la



France. La balance des migrations est donc extrêmement déséquilibrée, tendance qui s'est encore renforcée depuis la première carte réalisée par la MOT en 2000, (+ 16% en moyenne), les chiffres ayant évolué de façon contrastée (+ 49% vers le Luxembourg, + 24% vers la Belgique, + 8% vers la Suisse... mais - 8% vers l'Allemagne), à relier avec la conjoncture économique dans chacun de ces pays. Cette évolution est un bon indicateur de la dépendance économique de nos régions frontalières par rapport à celles de nos partenaires et voisins européens.

La **Suisse** accueille en 2005 105 661 travailleurs frontaliers en provenance principalement de la Haute-Savoie et de l'Ain à destination de Genève (45 000), du Sud Alsace vers le nord-ouest suisse (34 500) et de la Franche Comté vers le Jura suisse et Berne (12 000). Seule une centaine de personnes fait le trajet inverse à destination de l'Alsace. L'**Allemagne** accueille quant à elle 56 000 travailleurs résidents en France, chiffre en baisse lié aux difficultés économiques récentes que traverse ce pays; les flux se concentrent principalement de la Lorraine vers la Sarre (21 000), vers la Rhénanie Palatinat (5 000) et de l'Alsace à destination du Bade-Württemberg (25 000). 300 personnes vont dans le sens inverse. Plus de 55 000 personnes se dirigent de France vers le **Luxembourg**, principalement de Meurthe et Moselle (Longwy où 30% des actifs sont frontaliers) et de Moselle. Ce chiffre est en hausse constante. La **Belgique** reçoit 24 000 travailleurs frontaliers qui se répartissent dans les secteurs suivants : Flandre belge (4 800), Hainaut (14 000), Ardennes (800) et provinces de Liège et de Luxembourg (4 900). 5 400 résident en Belgique viennent travailler en France. **Monaco** reste le principal pays employeur des frontières du sud avec 28 000 résidents en France (Côte d'Azur), l'**Italie** ayant toujours un solde négatif avec la France pour les flux de travailleurs frontaliers (450 sortants contre 1 500 entrants). L'**Espagne** reçoit depuis peu plus de travailleurs frontaliers venant de France (environ 3 000) qu'elle n'en envoie sur l'ensemble de sa frontière (2 000). **Andorre** en reçoit une centaine. Enfin, la **Grande-Bretagne** accueille 240 travailleurs frontaliers en provenance du Nord-Pas-de-Calais (effet Eurotunnel).

Ces flux sont pour la plupart (Luxembourg, Suisse, Monaco) motivés par l'existence d'emplois (taux de chômage très inférieurs sur l'ensemble des zones d'emplois étrangères frontalières), beaucoup mieux rémunérés (2 à 3 fois plus pour les pays précités) mais en majorité peu qualifiés, à l'exception de Genève.

■ Plainte transférée à la Commission européenne concernant une correspondance ferroviaire franco-espagnole

La commission européenne a été saisie, par le Médiateur européen, d'une plainte, provenant d'une association espagnole, sur l'absence de volonté des autorités françaises à ouvrir une correspondance ferroviaire reliant les villes de Canfranc (Aragon) et Oloron (Aquitaine). Le plaignant a souligné l'importance de cette correspondance transfrontalière pour assurer le droit à la libre circulation des marchandises et des citoyens entre les deux pays.

■ Nouvelle publication

Publication de la brochure anniversaire des 15 ans d'INTERREG dans le Rhin supérieur : *Interreg dans le Rhin supérieur : Dépasser les frontières projet après projet*.

Pour en savoir plus :

<http://sites.region-alsace.fr/Interreg>

ZOOM SUR UN SITE

Conférence TransJurassienne (CTJ)
<http://www.arcjurassien-ctj.org>

La Conférence TransJurassienne (CTJ) est un organe institutionnel de concertation transfrontalière qui a pour vocation de promouvoir un développement homogène de l'Arc jurassien franco-suisse.

Le site www.arcjurassien-ctj.org présente notamment l'ensemble des travaux menés par les groupes de travail thématiques de la CTJ ainsi que les différences d'organisations institutionnelles et administratives françaises et suisses.

Dans la presse, en juin

- **De la coopération transfrontalière à l'emploi, La Voix du Nord, 25 juin**
Collaboration franco-belge dans le domaine de la formation professionnelle : l'AFPA et le VDAB ont décidé de proposer aux chercheurs d'emploi belges et français deux programmes de formation [...]. Pour le secteur tertiaire, une formation de conseiller service clients à distance...
- **Le projet de reconversion Belval est d'ordre national, Le Quotidien, 3 juin**
Le débat d'orientation à la Chambre des députés (Lux) sur les friches industrielles confirme l'importance nationale et transfrontalière du projet...
- **Metz métropole - La carte transfrontalière, Le Nouvel Economiste, 10 juin**
Avec ses 213000 habitants et ses 38 communes, Metz Métropole cherche à développer un rayonnement d'envergure transfrontalière. Deux réalisations vont contribuer à élargir ce territoire déjà ouvert: le TGV Est et le Centre Pompidou...
- **Un outil transfrontalier pour prévenir les inondations, Le Républicain lorrain, 20 juin**
Un projet transfrontalier, destiné à prévenir les inondations, va voir le jour. Présenté à Luxembourg, il doit permettre, à l'horizon 2008, d'anticiper les débordements de la Moselle, de la Sarre et de la Nahe...
- **Ceva : « le projet ne peut être qu'enterré », Le Dauphiné Libéré, 16 juin**
"Pour tous les élus locaux et régionaux, le projet ne peut être qu'enterré [sous-terrain - NDLR], dans le prolongement de nos camarades suisses", estime Alain Coulombel. "Les études des différents scénarios sont en train de se réaliser..."
- **Un District européen gèrera la plateforme aéroportuaire de Biarritz, Le Journal du Pays Basque, 3 juin**
Boucau et Bidart intégreront la communauté d'agglomération, à condition que les trois conseils municipaux du BAB soient d'accord. Le Gouvernement Basque fera partie du District européen afin de gérer l'aéroport de Biarritz...
- **Un coup de fouet au transfrontalier : La MOT souhaite l'accélération des projets, Le Journal du Pays Basque, 17 juin**
Priorité aux transports et aux services - Jean-Jacques Lasserre a évoqué le dossier sur les réseaux transeuropéens de transports, un sujet devenu problématique en Pays Basque, étant donné que la moitié du flux des transports entre la péninsule et le nord de l'Europe traverse notre territoire...