

Et si la frontière cessait d'exister...

Le développement transfrontalier, avenir de la métropole lilloise ?

La frontière comme règle territoriale a une double fonction : identitaire par l'affirmation nationale et la distinction d'autrui d'une part, sociopolitique par la concurrence et la coopération qu'elle suscite d'autre part.

L'Europe qui se construit par la monnaie unique qui rapproche et la liberté de circulation qui crispe les réflexes identitaires, bouleverse ainsi les pratiques nationales. Par ailleurs, on constate la complexité de la société contemporaine sur les plans économiques, sociaux et cognitifs, qui vise à multiplier les relations entre les territoires et l'accroissement des flux et des réseaux. Enfin, les pratiques interterritoriales appellent territoires et acteurs locaux à produire de nouveaux agencements alors que s'affirme l'émergence des métropoles renforcées en concurrence avec la Région comme acteur d'une cohérence globale.

Le transfrontalier s'inscrit au centre de ces changements: national / européen, métropolisation / régionalisation. Savoir a choisi l'étude du cas Lille Métropole Communauté Urbaine en coopération avec les provinces belges, comme exemple transfrontalier pour dégager des premiers enseignements sur le chemin parcouru, les résultats acquis et les efforts à poursuivre.

Par l'examen des coopérations avec nos voisins, Savoir élargit ainsi nos perspectives habituelles.

Paul WALLEZ, Président de l'URCEAS

Rien à déclarer... ?

Les douaniers en képi ne sont plus qu'un souvenir et les postes frontières entre France et Belgique ont disparu. Il n'en reste qu'un, celui de Rekkem, sur l'autoroute qui mène à Gand. Sa démolition pose un presque insoluble problème : propriété de la France, il est situé sur le territoire belge et l'accord des deux administrations nationales soulève d'innombrables difficultés. Preuve qu'il existe entre les deux pays, aussi proches et semblables, encore bien des obstacles.

« Nous avons, déclare Paul Breyne, gouverneur de la province de Flandre Occidentale, sous-estimé la ténacité des frontières. La disparition des frontières physiques a mis en évidence la persistance des frontières administratives, réglementaires et fiscales. Nous traversons la moitié du continent sans devoir montrer notre passeport ou changer de devises, mais une hospitalisation de l'autre côté de la frontière n'est pas tellement imaginable.

Evidemment, la barrière linguistique pose un frein aux échanges, mais elle n'explique pas tout. Notre vie formelle se déroule encore en grande partie dans un contexte national ou régional. On n'efface pas d'un trait des siècles d'histoire séparée... ».

Il reste encore des frontières masquées. La voiture GPL française ne peut se ravitailler en Belgique

faute d'harmonisation sur les pompes des stations services. Les GPS ne sont pas tous multilingues et, selon les cas, ils ne traduisent pas Lille en Rijsel ou Kortrijk en Courtrai. Sur la Lys transformée en zone de loisirs, les bateaux de promenades français et belges bénéficient de la libre circulation mais les règlements empêchent qu'ils chargent ou déchargent des passagers ailleurs que dans leur pays d'origine.

De Paris à Lille ou de Bruxelles à Tournai les trains fonctionnent correctement, mais le passage de Lille à Tournai est un problème quotidien pour les habitués qui payent cher, faute d'accord tarifaire entre les deux sociétés nationales, les quelques kilomètres de la ligne. Que dire alors des embarras fiscaux, sociaux d'un non-résident traversant la frontière pour un emploi, un stage ou une période d'étude... ?

Des collaborations réussies

Et pourtant, que de progrès. Le long des frontières de l'Europe ce sont ici et là, souvent avec l'aide des fonds européens du programme INTERREG, des collaborations qui se multiplient. Le catalogue en est long : entre France et Allemagne, les pompiers disposent d'un même bateau-pompe pour lutter ensemble contre les pollutions fluviales.

A l'hôpital de Dunkerque, un IRM a pu être acquis en faisant valoir non pas les besoins de la ville mais celle de l'agglomération transfrontalière, etc. A Maastricht, une zone industrielle s'est installée à cheval sur les frontières néerlandaise et allemande et chaque salarié peut choisir librement son régime social...

Dans le secteur de la santé, les Zones Organisées d'Accès aux Soins

Transfrontaliers (ZOAST) permettent à des patients d'accéder à des soins sans tenir compte de la frontière et sans autorisation préalable des Caisses primaires. C'est un moyen de lutter contre le sous-équipement médical dans les zones du sud du département du Nord où la mise en commun permet de maintenir hôpitaux et centres de soins.

Le projet « génération santé » réunit neuf opérateurs locaux et régionaux, pour des interventions autour de la prévention.

L'analyse des besoins s'effectue sur des bassins de populations transfrontaliers. A terme on espère pouvoir mettre à disposition du public un « pôle transfrontalier des acteurs et des compétences de santé publique ».

Le secteur social n'est pas en reste. Les Centres Publics d'Action Sociale (CPAS) de Courtrai, de Tournai et les CCAS de l'agglomération lilloise sont partenaires du projet SAM et proposent des parcours transfrontaliers d'insertion pour les publics fragilisés. « La mobilité constitue bien souvent un frein pour

l'emploi des personnes éloignées du monde professionnel, note Franceska Verhenne, directrice du CPAS de Courtrai. A la fin du parcours d'insertion, l'utilisateur sera habitué à effectuer des déplacements journaliers pour aller travailler, dans un rayon d'une trentaine de kilomètres ».

Rôle des GECT

Beaucoup des progrès tiennent à l'existence des Groupements Européens de Coopération Territoriale (GECT), instaurés par le Traité européen. Le sigle est barbare mais la réalité ne l'est pas. Il s'agit d'entités administratives entièrement nouvelles, auxquels les autorités locales peuvent déléguer des responsabilités ou des programmes. L'Eurométropole Lille-Courtrai-Tournai figure comme la première de ces entités. A ce jour la Commission européenne compte déjà plus d'une dizaine de GECT constitués et une trentaine sont en préparation. Elles permettent de construire des collaborations durables.

La construction d'un hôpital commun dans la vallée de Cerdagne, commune à la France et à l'Espagne est l'un des résultats les plus marquants de cette coopération. Construit grâce à des fonds européens et franco-espagnols, l'hôpital reçoit des malades des deux pays : les systèmes de sécurité sociale différent, les statuts des personnels également.

Il a fallu lever les obstacles administratifs : les femmes qui accouchent peuvent déclarer, selon leur vœu, leur enfant né en France ou Espagne ; quant aux défunts, ils peuvent franchir les quatre kilomètres qui séparent l'hôpital du cimetière sans respecter les règles internationales qui exigent un cercueil plombé pour passer la frontière...

Plusieurs autres GECT sont déjà en fonctionnement : dans les Alpes franco-italiennes, entre Strasbourg et Ortenau, dans la « grande région » associant Lorraine-Luxembourg et Belgique, entre Sarre et Moselle...

Pour des réseaux de transports communs

Chaque jour, 160 000 eurométropolitains traversent la frontière : étudiants ou salariés d'entreprises pour la plupart. Pour 60% d'entre eux il s'agit d'aller de France en Belgique, et pour 40% de Belgique en France. Entre un déplacement sur quatre et un déplacement sur six dans la métropole concerne ainsi la zone transfrontalière. C'est ce qui ressort du diagnostic réalisé pour le groupe « transport » de l'Eurométropole Lille-Courtrai-Tournai.

Le diagnostic pointe les faiblesses des réseaux de transport : une seule ligne de bus transfrontalière entre

Mouscron-Wattrelos-Roubaix. Dans les trois gares importantes de l'Eurométropole l'offre de service transfrontalière est faible et de mauvaise qualité.

Des usagers, lillois travaillant en Belgique, en font l'expérience tous les jours et réclament une intégration tarifaire et des horaires qui correspondent à leurs besoins. Mais ils ne savent pas à qui s'adresser, ils ont face à eux deux compagnies ferroviaires qui n'ont pas le même discours !

La circulation routière est quant à elle rendue difficile par la saturation des réseaux ; faute d'une liaison à

l'ouest de la métropole lilloise, l'ensemble du trafic est reporté sur l'autoroute A1 largement saturée.

Le groupe de travail préconise une gestion commune des transports en commun et des réseaux autoroutier, ferroviaire et fluvial. Les domaines d'intervention sont multiples. Tout d'abord, il s'agit d'améliorer la fréquence des transports en commun et d'homogénéiser leur répartition, leur connexion et leur tarification au sein du territoire. Les modes de déplacement de type voies vertes ou réseaux cyclables devraient être aménagés sur le territoire transfrontalier.

Maisons de retraite : un fort déséquilibre France-Belgique

Plus de 1500 assurés français sont hébergés en maison de retraite en Belgique, pour seulement une douzaine d'assurés sociaux belges en France. « Progressivement, avec le vieillissement généralisé de la population, l'hébergement des personnes âgées devient plus

complexe, avec des flux très inégaux entre la France et la Belgique », note le groupe de travail « santé » qui réunit les acteurs de la santé sur le secteur de l'Eurométropole.

Les difficultés proviennent de l'inégalité entre les flux. D'une part, le vieillissement des populations

belges tend à réduire le nombre de places disponibles en Belgique. D'autre part, on s'aperçoit que les dispositions fiscales compliquent fortement la mobilité des personnes âgées.

6500 personnes handicapées françaises, enfants et adultes,

résideraient également en établissements en Belgique. Dans un rapport d'étude établi pour le ministère de la Santé, Cécile Gallez, députée du Nord et maire de Saint Saulve, dans l'agglomération de Valenciennes, pointe les difficultés d'une situation qui n'a jamais fait l'objet d'une réflexion globale et cohérente. Les chiffres sont approximatifs, note la députée. S'agissant de personnes âgées, aucune évaluation fiable n'est possible. S'agissant des personnes

handicapées qui dépendent de dispositifs différents, les comptabilisations ne sont pas centralisées. Aucune administration, nationale ou locale, n'a donc une vue claire de la situation. « On peut certes se réjouir que les personnes aient le choix d'aller s'installer en Belgique, mais il s'agit souvent de choix contraints, par manque de places dans les établissements français ». Cette absence de connaissance de la réalité a des effets négatifs.

Au sein de l'Eurométropole, un groupe de travail se penche sur le sujet. Une première rencontre à Mouscron a réuni les professionnels concernés par la problématique: centres d'hébergement de tous types, administrations, centres sociaux, observatoires, collectivités, pour partager les connaissances et imaginer collectivement des propositions d'actions, des pistes innovantes, à transmettre aux autorités réglementaires.

Nord-Flandres-Wallonie : pour le retour du plein emploi

Le plein emploi est-il un objectif « atteignable » dans l'Eurométropole Lille - Courtrai - Tournai ? « Oui, répond Eric Helendorff, directeur du Forem (le « pole Emploi » belge) de Tournai. Chacune de nos régions a connu les mêmes crises de désindustrialisation et affronte le même processus de reconstruction autour de l'innovation et de la constitution d'un tissu de PME créatrices d'emplois ».

« On oublie, ajoute-t-il, que dans notre métropole, et contrairement à une idée répandue, la situation de l'emploi est meilleure aujourd'hui qu'elle ne l'était en 2007 avant le

début de la crise. Peu à peu nous regagnons les emplois perdus avec la fermeture des grosses usines de la Région ».

L'optimisme est partagé au sein des trois partenaires de l'Eurométropole. D'ores et déjà des entrepreneurs en Flandre occidentale se plaignent de manquer de candidats aux postes proposés.

La Flandre manque d'ingénieurs quand la Métropole lilloise en forme en grand nombre... L'Eurométropole doit promouvoir un véritable marché de l'emploi transfrontalier qui se joue des barrières linguistiques, administratives et culturelles. Ce doit

être un espace où la formation est conçue autour d'un projet global et où l'ensemble des acteurs de la vie économique et sociale acceptent de mettre leurs forces en commun.

Un « Forum de l'emploi de l'Eurométropole », se tiendra à Tournai le 22 septembre 2011, il mettra en contact les chercheurs d'emploi, les étudiants en fin de cycle avec les représentants d'une centaine d'entreprises et des organismes de promotion de l'emploi des trois territoires (Pole emploi, VDAB, Forem et UNIZO) ainsi que les représentants des organismes de formation.

L'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, pionnière en Europe

Première parmi les GECT, l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai rassemble 14 collectivités locales pour envisager le développement d'une **aire transnationale de deux millions d'habitants sur 3 500 km²**, soit 4 arrondissements flamands, 3 arrondissements wallons et une communauté urbaine française de 87 villes (Lille Métropole Communauté Urbaine). Elle réunit des acteurs politiques et administratifs des trois régions.

Dotée d'une responsabilité juridique, d'un budget et d'une équipe de permanents, elle fait plus que coordonner les interventions des acteurs locaux. Elle est elle-même en charge d'actions et d'interventions sur des domaines qui lui ont été délégués et dont elle est responsable de plein droit.

Présidée alternativement par l'un

des responsables politiques des trois régions (Martine Aubry, qui a succédé au ministre belge Stefaan De Clerk, vient de céder la main au ministre wallon Rudy Demotte), l'Eurométropole réunit les élus des différents secteurs en commissions thématiques autour des grands sujets métropolitains : services aux citoyens, tourisme, culture, mobilité et accessibilité, aménagement territorial et développement économique.

La réflexion des groupes de travail s'accompagne de celle d'un « forum » présidé par Patrick Peugeot, qui réunit les partenaires de la société civile eurométropolitaine.

Le premier acte, sans doute le plus simple, de l'Eurométropole a été d'éditer une carte touristique eurométropolitaine. Largement distribuée sur tout le territoire, elle

réunit sur un seul et même document les richesses culturelles et touristiques, les curiosités et les lieux d'accueil et de loisir en gommant les frontières administratives.

Mais ce n'est qu'un début. Le programme de l'Eurométropole prévoit d'aborder un à un tous les sujets pour transformer le territoire de l'Eurométropole en une zone de développement unique. On peut citer quelques-uns des éléments du programme de travail adopté récemment : lancement d'un « cluster » pour réunir les acteurs des pôles de compétitivité des trois régions, concertation sur les pollutions, plan d'engagement sur les liaisons ferroviaires, démarches d'éco-quartiers, insertions croisées culturelles, etc..

Jusqu'à l'organisation de rencontres sportives et culturelles communes.

La fin du conflit linguistique

Il est difficile de parler de conflit linguistique et les Flamands de l'ouest conviennent volontiers, même s'ils le regrettent, de la difficulté d'obtenir des Français du Nord qu'ils parlent le néerlandais.

En même temps les difficultés linguistiques sont un obstacle évident au développement des échanges.

Mais faut-il être parfaitement bilingue pour visiter Courtrai ou Gand, demander son chemin ou

commander un repas au restaurant ? En matière d'emploi, la frontière linguistique prive bien des chômeurs métropolitains des offres abondantes des PME flamandes.

Mais bon nombre de responsables d'entreprises reconnaissent qu'il suffit souvent à un salarié de comprendre les ordres simples et les consignes de sécurité.

Plutôt que de développer le multilinguisme, l'Eurométropole travaille à établir un code de civilité.

Elle met au point un manuel d'échanges simples pour faciliter la compréhension entre voisins.

Il s'agit de promouvoir un minimum de connaissance des expressions usuelles que, coté francophone, chacun devrait pouvoir s'approprier pour des relations en bonne intelligence avec les néerlandophones.

Régis Verley

Paul Breyne (gouverneur de la province de West Vlaanderen) :

« Il n'y a pas de réflexe transfrontalier dans le fonctionnement de nos institutions »

Gouverneur de la province de Flandre Occidentale (West Vlaanderen) Paul Breyne peut être considéré, avec Pierre Mauroy, comme le père de l'Eurométropole Lille-Courtrai-Tournai. Les deux hommes, politiciens chevronnés, ont l'un et l'autre mis leur poids politique dans la balance pour surmonter les obstacles administratifs qui s'opposaient à une telle réalisation. Voici quelques extraits de son intervention lors d'une journée organisée par le réseau européen ELISAN des élus locaux de l'action sociale.

« L'idée de la coopération transfrontalière rompt avec trois siècles de dominance de l'état-nation. Le suffrage universel, la démocratisation de l'enseignement, la conscription, la sécurité sociale ou le développement du réseau ferroviaire et autoroutière ont tous été réalisés dans un contexte national. Résultat: les régions frontalières souffraient souvent d'une situation géographique périphérique. L'effacement des

frontières nationales donne à ces régions la chance de redécouvrir une "centralité".

« Nous devons reconnaître qu'il n'y a guère de "réflexe transfrontalier" dans le fonctionnement quotidien de nos différentes institutions de part et d'autre de la frontière. Des décisions sont toujours préparées, prises, légitimées et exécutées dans un contexte national ou régional.

« Le manque de connaissance réciproque renforce des préjugés tenaces. Les Flamands trouvent les Français souvent plus éloquents que pratiques, alors que les Français se heurtent au caractère réservé, voire méfiant de beaucoup de Flamands. Et la barrière linguistique n'est pas de nature à corriger ces perceptions, au contraire.

« Le développement de la métropole franco-belge est sans aucun doute le plus grand défi de notre coopération transfrontalière. Des études internationales démontrent que les régions métropolitaines sont les vecteurs de développement du

21^{ème} siècle. Du côté flamand de la frontière, nous voulons pleinement collaborer au développement métropolitain, même si le centre de gravité est en France. Il y a d'abord une raison défensive: le développement de Lille se fait de toute façon, avec ou sans nous. Alors, mieux vaut y participer.

« Par rapport aux régions métropolitaines qui l'entourent, l'aire métropolitaine franco-belge autour de Lille a des performances moindres et profite peu de sa taille, de sa position et de sa démographie. Il y a sans doute plusieurs raisons à cela, mais l'une est certainement la division entre deux pays, trois systèmes décisionnels et deux langues, qui l'empêchent de s'organiser et de se présenter comme une seule force. Surmonter cette division, en mettant ensemble toutes les autorités concernées afin de discuter et de s'engager sur des enjeux communs, doit être l'ambition de l'Eurométropole ».

Abonnez-vous à SAVOIR

20€/an si vous faites partie d'un CEAS du Nord-Pas de Calais
25€/an pour toute autre personne

Envoyez un chèque à l'ordre de l'URCEAS
à l'adresse ci-contre

Vous pourrez recevoir SAVOIR par la poste ou par courriel



70 boulevard Vauban
59 000 LILLE

Tél : 03 20 54 47 59
contact@urceas.org
www.urceas.org

Savoir

Directeur de publication :
Paul Wallez

Rédaction :
Gilbert Delannoy, Pierre Faure,
Régis Verley, Anne Bourgeois