



HAL
open science

les aires urbaines transfrontalières en Europe

Christian Vandermotten

► **To cite this version:**

Christian Vandermotten. les aires urbaines transfrontalières en Europe. Mosella : revue du Centre d'études géographiques de Metz, 2010, Actes du colloque Frontières et Aménagement, 32 (1-4), pp.37-47. hal-03018489

HAL Id: hal-03018489

<https://hal.univ-lorraine.fr/hal-03018489>

Submitted on 22 Nov 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Public Domain

LES AIRES URBAINES TRANSFRONTALIÈRES EN EUROPE

Christian VANDERMOTTEN
Université libre de Bruxelles

RÉSUMÉ :

LES AIRES URBAINES TRANSFRONTALIÈRES EN EUROPE

L'unification européenne a modifié les statuts et les conditions de la gouvernance des zones urbaines transfrontalières. L'article tente un inventaire exhaustif et une typologie de celles-ci. Cette typologie est rendue complexe par le fait que dans les ensembles urbains polycentriques, les réalités transfrontalières peuvent se décliner à des échelles diverses.

Mots clés : Europe, villes, transfrontalier, gouvernance.

ABSTRACT:

TRANSBORDER URBAN AREAS IN EUROPE

The European unification modifies the situations and the conditions of governance in the transborder urban areas. This paper proposes a complete inventory and a typology of these transborder urban areas inside and at the outer borders of the European Union. This typology is quite complex, due to the fact that in polycentric urban areas, transborder patterns can be examined at different scales.

Keywords: Europe, cities, transborder, governance.

ZUSAMMENFASSUNG :

GRENZÜBERSCHREITENDE STADTREGIONEN IN EUROPA

Der europäische Einigungsprozess hat die Governance-Strukturen in grenzüberschreitenden Stadtregionen verändert. Der Artikel versucht, diese Regionen vollständig zu erfassen und zu typologisieren. Diese Typologie wird deshalb komplex, weil grenzüberschreitende Phänomene in polyzentrischen Stadtregionen auf verschiedenen Maßstabsebenen zum Tragen kommen.

Schlüsselbegriffe : Europa, Städte, Grenzräume, Governance

Jusqu'à la création du Marché commun, puis de la Communauté et enfin de l'Union européenne, les frontières étaient les limites extérieures de l'espace de déploiement des capitalismes nationaux, du moins en dehors de leurs projections coloniales. A l'intérieur de ces espaces nationaux strictement délimités, des systèmes de contrôle et de gestion territoriale univoquement hiérarchisés prévalaient, dans le cadre de la suprématie politique exclusive de l'État. Dans ce contexte, les villes proches des frontières apparaissaient comme des bouts du monde, lieux de contrôle et places militaires. Une telle situation pouvait brimer leur essor économique.

Dans les pays du bloc soviétique, les cloisonnements frontaliers apparaissaient plus imperméables encore, évidemment en bordure du « rideau de fer », mais aussi entre pays « frères ». La superposition étroite entre les systèmes et les pyramides économiques et politiques réduisaient plus encore qu'à l'ouest le champ des coopérations transfrontalières entre villes proches, les relations d'État à État s'organisant essentiellement par contacts entre les têtes des pyramides, c'est-à-dire de capitale à capitale. Il suffit pour s'en convaincre d'observer la quasi-inexistence dans ces pays, jusqu'à la chute du système soviétique, de relations aériennes internationales entre villes de province (et même leur grande faiblesse entre villes de province d'un même pays), ainsi que le petit nombre de points de passage frontalier.

Aujourd'hui, la situation s'est radicalement modifiée. Le capitalisme transnational et globalisé fonctionne dans des réseaux multidimensionnels. Son développement a entraîné un partage des systèmes de contrôle et de gestion territoriale entre le niveau supranational et le niveau étatique. En outre, simultanément, l'affaiblissement des capacités d'intervention et de redistribution spatiale des États postfordistes, dans un cadre plus dérégulé, entraîne un renforcement des concurrences internationales initiées au départ des régions et des villes, la mise en place de politiques de marketing territorial au niveau local, ainsi que le développement d'attitudes d'égoïsme régional. Elles vont jusqu'à entraîner l'apparition de mouvements politiques régionalistes dans les régions riches et centrales, alors que ces phénomènes étaient jadis plutôt le fait de régions périphériques délaissées.

LE REPOSITIONNEMENT DES VILLES FRONTALIÈRES

Dès lors, alors que le volume des transports internationaux explose, les villes-frontières tentent de faire valoir leur rôle de porte, de « gateway ». En outre, les plus grandes d'entre elles sont touchées comme les autres par la périurbanisation et l'extension spatiale des navettes de travail. Dans un cadre politique garantissant la libre circulation des personnes et des travailleurs¹, on comprend donc que de plus en plus de villes proches des frontières s'insèrent aujourd'hui dans des ensembles urbains transfrontaliers, au niveau de leurs bassins d'emploi, voire de leurs aires urbaines morphologiques.

Toutefois, l'ouverture peut parfois conduire paradoxalement à des affaiblissements spécifiques de certaines localités proches des frontières, par exemple suite à une diminution de l'intérêt de la petite contrebande ou à la disparition de certaines fonctions qui étaient liées à la frontière (douaniers, transitaires etc.). La proximité spatiale transfrontalière peut aussi rester, voire devenir, un facteur de compétition et de méfiance, plutôt que d'encouragement à la coopération stratégique. Surtout, la temporalité des évolutions économiques et des comportements des populations ne se superpose pas à celle des

¹ Si l'on exclut certaines restrictions temporaires affectant la main-d'œuvre des nouveaux pays membres de l'Union. Remarquons en outre que l'ouverture des frontières ne s'accompagne pas nécessairement d'une augmentation des navettes transfrontalières : ainsi, il y a bien moins de navetteurs belges vers le nord de la France aujourd'hui qu'avant la dernière guerre ; c'est que la Flandre s'est enrichie depuis et aussi que l'unification des marchés et des conditions de travail a supprimé les avantages différentiels entre les deux pays. Mais des facteurs de différenciation commandés par la sphère politique continuent à avoir une importance, comme en témoigne le choix d'une résidence en Belgique par des Français soumis dans leur pays à l'impôt sur la fortune.

superstructures politiques, dont les inerties sont plus fortes, ce qui pose le difficile problème de la gouvernance dans les espaces urbains transfrontaliers.

LES SITUATIONS TRANSFRONTALIÈRES EN EUROPE

Un inventaire systématique et la caractérisation typologique des situations urbaines transfrontalières en Europe (Union européenne, Suisse et Norvège) peuvent être proposés au départ d'un inventaire exhaustif des aires urbaines européennes, sur la base d'une méthodologie unique (Programme Espon 1.4.3, IGEAT-ULB, IGSO, LATTs & TSAC, 2007). Cet inventaire porte sur toutes les aires urbaines formées d'un noyau morphologique d'au moins 20.000 habitants, entourées d'une aire urbaine fonctionnelle (un bassin d'emploi) comptant, avec l'aire morphologique, au moins 50.000 habitants.

Les noyaux morphologiques des aires urbaines (en abréviation anglaise, MUAs, pour Morphological Urban Areas), sont définis comme une commune de plus de 20.000 habitant et/ou des communes contiguës de plus de 650 hab./km², groupant au total au moins 20.000 habitants. Les limites ont dans certains cas été ajustées pour tenir compte de situations locales, sur la base d'un examen systématique des images satellites.

Les bassins d'emploi ou aires urbaines fonctionnelles (en abréviation anglaise, FUAs, pour Functional Urban Areas) sont définis en principe sur la base de l'ensemble des communes entourant un noyau morphologique et y envoyant majoritairement leurs actifs sortants, jusqu'à un seuil de 10 % des actifs occupés résidents. Toutefois, cette définition a dû être adaptée pour tenir compte des disponibilités des données dans chaque pays, sans pour autant que ces adaptations n'en modifient fondamentalement l'esprit ni les configurations des aires urbaines fonctionnelles.

Dans des cas complexes de conurbations, plusieurs MUAs séparées les unes des autres peuvent être entourées d'une FUA commune : on parlera alors d'aires polynucléaires.

Tab. 1 : Inventaire des ensembles urbains transfrontaliers.

Aires urbaines fonctionnelles transfrontalières (FUAs)	Population des FUAs, par pays (en milliers)	Population, en milliers, des principales MUAs constitutives (*)
Aires métropolitaines polynucléaires		
Aire polycentrique de Milan Milan – Busto Arsizio – Côme	6011 (Italie : 5963 ; Suisse : 48) 4136 (Italie : 4088 ; Suisse : 48)	Milan (3698) ; Busto Arsizio (301) ; Côme (160) ; Gallarate-Sesto Calende (183) Bergame (438) Lecco (112) Varèse (194) Novare (102) Pavie (71) Lodi (40) Crema (33) Borgomanero (22)
- Bergame - Lecco - Varèse - Novare - Pavie - Lodi - Crema - Borgomanero	662 (Italie) 251 (Italie) 226 (Italie) 191 (Italie) 157 (Italie) 181 (Italie) 118 (Italie) 89 (Italie)	
Aire polycentrique de Haute-Silésie-Moravie	5294 (Pologne : 4311 ; Tchéquie : 983)	Katowice (2279) Ostrava (365) Bielsko-Biala (223) Rybnik (187) ; Jastrebie-Zdroj (101) Raciborz (63)
- Katowice - Ostrava - Bielsko-Biala - Rybnik - Raciborz	3029 (Pologne) 1046 (Tchéquie : 983 ; Pologne : 63) 584 (Pologne) 526 (Pologne) 109 (Pologne)	
Aire Vienne – Bratislava	3368 (Autriche : 2584 ; Slovaquie : 711 ; Hongrie : 73)	

- Vienne - Bratislava - Mosonmagyaróvár	2584 (Autriche) 711 (Slovaquie) 73 (Hongrie)	Vienne (1674) Bratislava (444) Mosonmagyaróvár (30)
Aire transfrontalière lilloise - Lille - Douai – Lens - Valenciennes - Béthune - Courtrai - Tournai - Arras - Ypres - Mouscron - Armentières - Cambrai	3115 (France : 2591 ; Belgique : 524) 1161 (France : 1143 ; Belgique : 18) 550 (France) 400 (France) 258 (France) 218 (Belgique) 139 (Belgique) 123 (France) 87 (Belgique) 62 (Belgique) 59 (France) 58 (France)	Lille (953) Lens (374) ; Douai (142) Valenciennes (155) Bruay-la-Buissière (70) Courtrai (151) Tournai (67) Arras (77) Ypres (35) Mouscron (52) Armentières (41) Cambrai (45)
Euroregio MAHHL - Liège - Aix-la-Chapelle - Hasselt – Genk - Heerlen - Düren - Maastricht - Geleen – Sittard - Verviers - Saint-Trond	3060 (Belgique : 1538 ; Allemagne : 907 ; Pays-Bas : 615) 750 (Belgique) 724 (Allemagne : 672 ; Belgique : 52) 520 (Belgique) 308 (Pays-Bas) 235 (Allemagne) 230 (Pays-Bas : 186 ; Belgique : 44) 121 (Pays-Bas) 106 (Belgique) 66 (Belgique)	Liège (451) Aix-la-Chapelle (283) Hasselt – Genk (131) Heerlen (218) Düren (92) Maastricht (142) Geleen (89) Verviers (67) Saint-Trond (37)
Öresund - Copenhague - Malmö - Helsingborg	2842 (Danemark : 1881 ; Suède : 961) 1881 (Danemark) 667 (Suède) 294 (Suède)	Copenhague (1360) Malmö (278) ; Lund (100) Helsingborg (119)
Aire polycentrique du Brabant septentrional - Tilburg - Eindhoven - Bois-le-Duc - Breda - Helmond - Roosendaal - Oss - Bergen-op-Zoom	2083 (Pays-Bas : 2040 ; Belgique : 43) 467 (Pays-Bas: 465 ; Belgique : 2) 482 (Pays-Bas : 441 ; Belgique : 41) 360 (Pays-Bas) 357 (Pays-Bas) 211 (Pays-Bas) 75 (Pays-Bas) 66 (Pays-Bas) 65 (Pays-Bas)	Tilburg (215) Eindhoven (312) Bois-le-Duc (130) Breda (161) Helmond (81) Roosendaal (75) Oss (66) Bergen-op-Zoom (65)
Aire polycentrique de Gueldre - Arnhem - Nimègue - Ede - Appeldoorn - Clèves	1257 (Pays-Bas : 1110 ; Allemagne : 147) 323 (Pays-Bas) 315 (Pays-Bas) 264 (Pays-Bas) 208 (Pays-Bas) 147 (Allemagne)	Arnhem (206) Nimègue (216) Ede (102) Appeldoorn (154) Clèves (49)
Côte d'Azur – Riviera italienne - Nice - Cannes - San Remo – Ventimille - Monaco – Menton - Fréjus Saarbrücken – Forbach	1189 (France : 1050 ; Italie : 107 ; Monaco : 32) 932 (France) 107 (Italie) 67 (France : 35 ; Monaco : 32) 83 (France) 1102 (Allemagne : 959 ; France : 143)	Nice (495) ; Cannes (237) ; Antibes (119) San Remo – Ventimille (101) Monaco (32) Fréjus (77) Saarbrücken (552)

Aire métropolitaine polycentrique de Luxembourg - Luxembourg - Trèves - Thionville	983 (Luxembourg : 376 ; Allemagne : 245 ; France : 216 ; Belgique : 146) 582 (Luxembourg : 376 ; Belgique : 146 ; France : 60) 245 (Allemagne) 156 (France)	Luxembourg (99) Trèves (100) Thionville (138)
Regio Basiliensis - Bâle - Mulhouse - Thann	982 (Suisse : 471 ; France : 384 ; Allemagne : 127) 680 (Suisse : 471 ; Allemagne : 127 ; France : 82) 302 (France)	Bâle – Lörrach – St. Louis (520) Mulhouse (211)
Strasbourg – Offenbourg - Strasbourg – Kehl - Offenbourg	807 (France : 607 ; Allemagne : 200) 661 (France : 607 ; Allemagne : 54) 146 (Allemagne)	Strasbourg – Kehl (451) Offenbourg (58)
Genève - Annemasse	692 (Suisse : 475 ; France : 217)	Genève – Annemasse (456)
Twente – Nordhorn - Enschede – Hengelo – Gronau - Almelo - Nordhorn	619 (Pays-Bas : 473 ; Allemagne : 146) 327 (Pays-Bas : 282 ; Allemagne : 45) 191 (Pays-Bas) 101 (Allemagne)	Enschede (150) Almelo (90) Nordhorn (52)
Villes grandes et moyennes		
Salzbourg	447 (Autriche : 366 ; Allemagne : 81)	Salzbourg (154)
Donostia – San Sebastian - Hendaye	406 (Espagne : 393 ; France : 13)	Donostia – San Sebastian (260)
Ruse - Giurgiu	254 (Bulgarie : 182 ; Roumanie : 72)	Ruse – Giurgiu (254)
Bregenz - Lindau	163 (Autriche : 117 ; Allemagne : 46)	Bregenz (60)
Dornbirn - Heerbrugg	145 (Autriche : 99 ; Suisse : 46)	Dornbirn (42)
Görlitz - Zgorzelec	140 (Allemagne : 99 ; Pologne : 41)	Görlitz – Zgorzelec (95)
Gorizia – Nova Gorica	135 (Italie : 72 ; Slovénie : 63)	Gorizia – Nova Gorica (71)
Francfort/Oder - Slubice	106 (Allemagne : 86 ; Pologne : 20)	Francfort/Oder – Slubice (90)
Constance	104 (Allemagne : 79 ; Suisse : 25)	Constance (79)
Petites villes		
Komarno - Komarom	98 (Slovaquie : 58 ; Hongrie : 40)	Komarno – Komarom (49)
Narva - Ivangorod	84 (Estonie : 73 ; Russie : 11)	Narva – Ivangorod (79)
Esztergom - Sturovo	78 (Hongrie : 56 ; Slovaquie : 22)	Esztergom – Sturovo (49)
Kemi – Tornio - Haparanda	71 (Finlande : 61 ; Suède : 10)	Kemi (23)

(*) Aire morphologique la plus peuplée et autres aires de plus de 100.000 habitants.

Source : ESPON 1.4.3. (Disponible sur www.espon.eu).

UNE TYPOLOGIE DES SITUATIONS TRANSFRONTALIÈRES

Sur la base de ce recensement des aires urbaines, une typologie des aires urbaines transfrontalières a été élaborée. Elle se fonde sur deux catégories de critères: le caractère continu ou non de l'aire morphologique de part et d'autre de la frontière (ainsi que le poids relatif des ensembles urbains de chaque côté de celle-ci) ; le caractère unique, c'est-à-dire réellement transfrontalier, ou non du bassin d'emploi. Elle permet de dégager quatre types différents (ou cinq si on y ajoute la ville hermétiquement divisée, négation du transfrontalier), qui peuvent être déclinés en sous-types (tab. 2).

Tab. 2. : Typologie des situations urbaines transfrontalières.

Types et sous-types de configurations transfrontalières		Exemples
Type 0 : Ville (quasi-) hermétiquement divisée		Berlin (avant 1990) ; Nicosie
Type 1 : Aire urbaine morphologique transfrontalière, avec une aire urbaine fonctionnelle unique	Type 1a : Grande ville élargie morphologiquement à des localités de l'autre côté de la frontière dans une logique d'extension urbaine et de périurbanisation	Bâle – Saint-Louis - Lörrach ; Genève – Annemasse
	Type 1b : Processus de conurbation industrielle transfrontalière	Pôle européen de développement (Pétange – Aubange – Longwy) ; Esch – Audun-le-Tiche ; Tornio-Haparanda
Type 2 : Aire(s) urbaine(s) morphologique(s) dont les aires fonctionnelles débordent de l'autre côté de la frontière (éventuellement marginalement)	Type 2 a : cf. type 2	Luxembourg (dont l'aire fonctionnelle inclut des aires morphologiques secondaires comme Esch-sur-Alzette ou Arlon, éventuellement elles-mêmes transfrontalières (le P.E.D.))
	Type 2 b : variante marginale du cas précédent ; seule une petite partie de l'aire fonctionnelle déborde de l'autre côté de la frontière	Moins de 1 % de la population de l'aire urbaine polycentrique milanaise habite en Suisse (mais c'est moins marginal si on considère isolément Côme) ; 2 % de celle de l'aire polycentrique du Brabant septentrional néerlandais habite en Belgique
Type 3 : Aire morphologique unique, mais des aires fonctionnelles propres à chaque côté de la frontière (sans exclure toutefois certaines navettes transfrontalières)	Type 3 a : des petites villes jumelles, récemment désenclavées	Francfort – Slubice ; Görlitz – Zgorzelec ; Gorizia – Nova Gorica
	Type 3 b : une grande et une petite ville, de part et d'autre de la frontière, avec des bassins d'emploi peu intégrés	Strasbourg – Kehl
	Type 3 c : deux grandes villes, de part et d'autre de la frontière, avec des bassins d'emploi peu intégrés	Aix-la-Chapelle – Heerlen ; Copenhague – Malmö (en considérant que le pont sur l'Öresund assure la continuité morphologique)
Type 4 : Deux ou plusieurs aires morphologiques non contiguës séparées par la frontière, avec des aires fonctionnelles tangentes à celle-ci, voire partiellement sécantes	Type 4 a : cf. type 4	Lille – Courtrai - Tournai ; Vienne – Bratislava ; Haute-Silésie – Moravie ; Euroregion MAHHL
	Type 4 b : situation limite : les aires fonctionnelles ne sont pas tangentes ou ne sont pas reliées par un lien fixe, mais leur proximité entraîne de fortes liaisons ou suggère de possibles développements en ce sens	Helsinki – Tallinn ; Klagenfurt – Maribor ; Aix-la-Chapelle – Liège

La description des spatialités transfrontalières se complique encore si l'on tient compte des emboîtements d'échelle.

Ainsi, les conurbations d'Esch-sur-Alzette et Audun-le-Tiche et du Pôle européen de développement relèvent chacune du type 1 b, mais elles sont incluses dans le bassin d'emploi de Luxembourg, qui relève du type 2 a. Ce dernier est lui-même partie d'une aire métropolitaine transfrontalière de type 4 a, avec Trèves et Thionville. Et cet ensemble s'inscrit dans un programme de coopération transfrontalière et transrégionale plus large encore, qui se rapproche du type 4 b (Saar-Lor-Lux et la Grande Région).

Autre exemple, l'aire morphologique polycentrique de Lille - Roubaix - Tourcoing déborde côté belge sur Mouscron, bien que cette ville possède sa propre aire fonctionnelle (type 3 b). En revanche, l'aire fonctionnelle de la métropole lilloise inclut Comines du côté belge (type 1 a). L'ensemble Lille-Roubaix-Tourcoing s'inscrit par ailleurs dans une vaste aire métropolitaine transfrontalière de type 4 a, qui s'étend de Béthune à Valenciennes et de Cambrai à Courtrai. Mais à l'intérieur de ce vaste ensemble, des coopérations transfrontalières se développent plus spécifiquement entre la Communauté urbaine de Lille et les aires urbaines voisines du versant belge (Ypres, Courtrai, Mouscron, Tournai).

Fig. 1 : Schématisation des modèles typologiques.

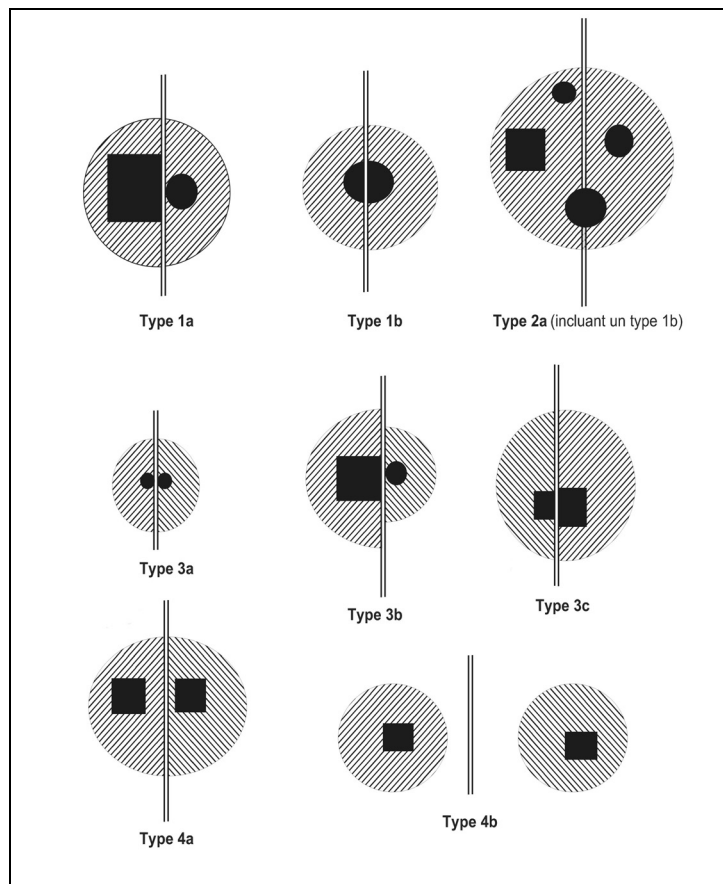
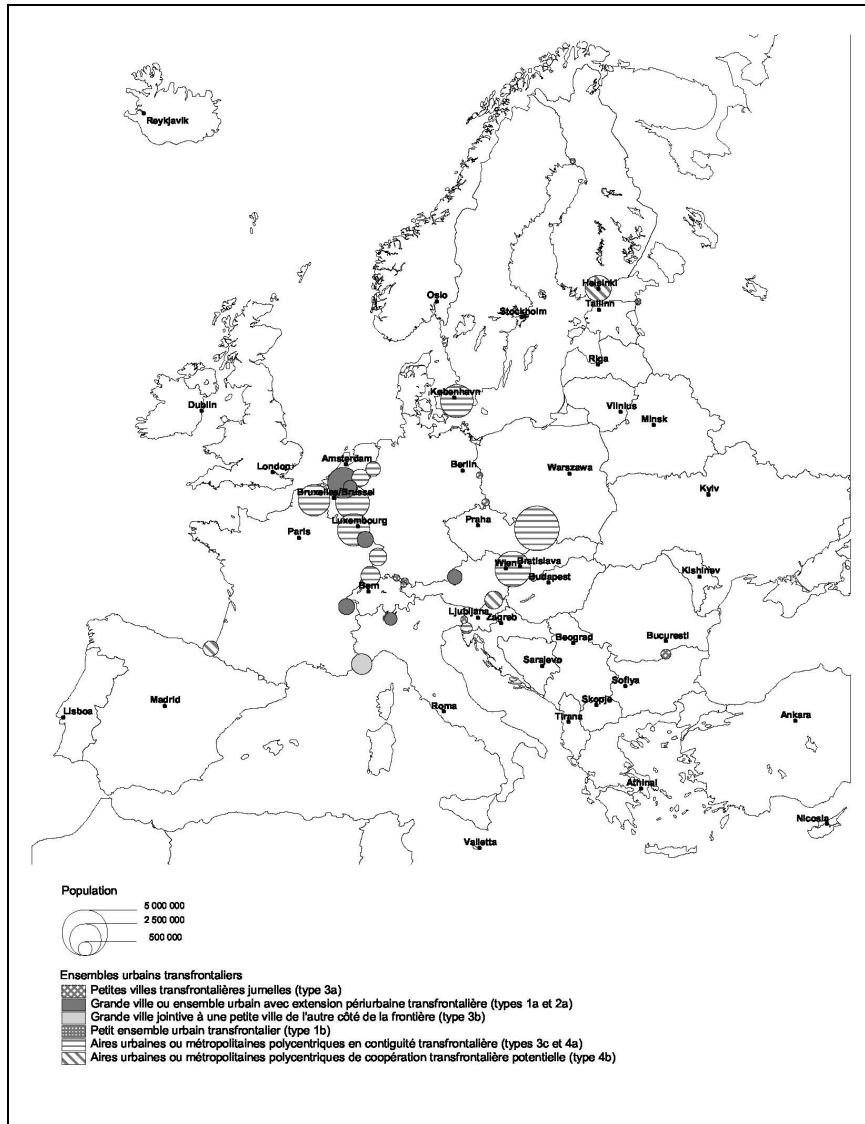


Fig. 2 : Les ensembles urbains transfrontaliers en Europe.



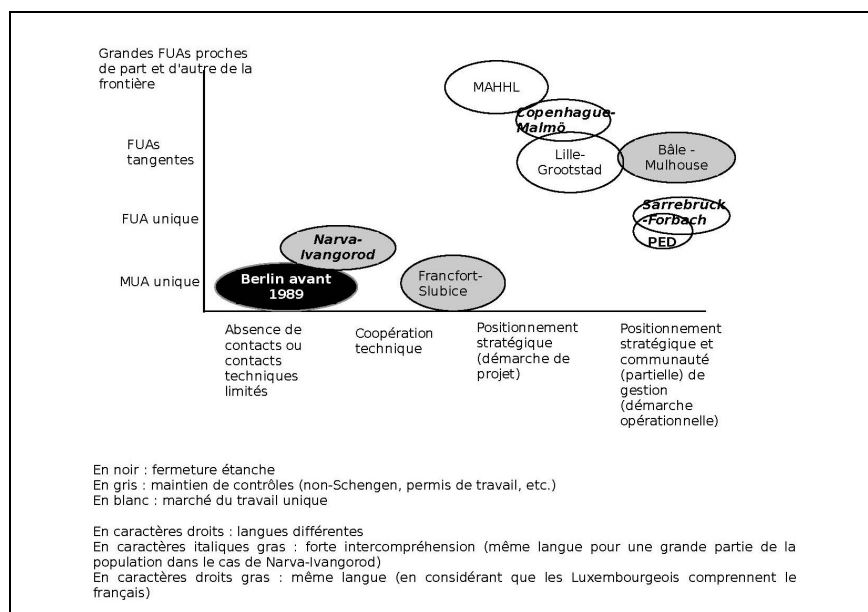
N.B. : Dans les cas où des villes appartiennent à des types transfrontaliers emboîtés, la représentation fait état de la classe typologique la plus large. Ainsi, Bâle et Mulhouse apparaissent ici en type 4 a (aires morphologiques non contiguës et bassins d'emploi tangents, l'un d'eux étant transfrontalier), alors que le seul ensemble Bâle – Saint-Louis – Lörrach relève du type 1 a (extension périurbaine transfrontalière). En région milanaise, la cartographie ne tient compte que du noyau de Côme, avec son extension transfrontalière sur le Tessin.

Christian VANDERMOTTEN
LES AIRES URBAINES TRANSFRONTALIÈRES EN EUROPE

SITUATIONS ET GOUVERNANCES TRANSFRONTALIÈRES

Ceci suggère d'esquisser les bases d'une typologie plus élaborée que celle qui précède et qui articulerait les spatialités transfrontalières avec les gouvernances et les territorialités transfrontalières (fig. 3). Les deux axes principaux de cette typologie sont fondés, d'une part, sur la typologie structurelle (morphologique et fonctionnelle) élaborée ci-dessus, rendue sur l'axe vertical, et, d'autre part, sur la prise en compte des formes de gouvernance, où l'on passe successivement par une absence de contacts ou des contacts techniques très limités entre les parties de l'ensemble transfrontalier, par l'existence d'une coopération technique, par une démarche de projet stratégique, pour arriver enfin à compléter ce positionnement stratégique par une démarche opérationnelle, impliquant une communauté, du moins partielle, de gestion. Les ensembles transfrontaliers situés dans la partie supérieure droite du graphique apparaissent comme les plus susceptibles de peser, du moins potentiellement, en tant que tels dans les compétitions internationales entre les régions : il s'agit de grands ensembles métropolitains capables de se positionner stratégiquement, pour autant toutefois qu'ils parviennent à dépasser leurs concurrences internes. L'efficacité de la gouvernance transfrontalière est aussi fonction de contraintes étatiques (barrière frontalière très étanche, contrôlée – frontière Schengen, nécessité de permis de travail pour les frontaliers - ; ou au contraire marché du travail unifié) et culturelles (langues différentes de part et d'autre de la frontière ; ou forte intercompréhension ; ou langue identique).

Fig. 3 : Situations et gouvernances transfrontalières. Ébauche d'une typologie.



CONCLUSION

A quelques exceptions près, sur les frontières extérieures de l'Union européenne, comme le bi pôle Narva (Estonie) – Ivangorod (Russie), l'image de la frontière fermée et barrière s'est modifiée en une image d'ouverture². Toutefois, plusieurs aires urbaines transfrontalières conservent encore des traces de leur périphéricité acquise dans leurs cadres nationaux, avec des niveaux de produits par habitant inférieurs à leur moyenne nationale de référence. Cela concerne particulièrement les situations transfrontalières dans des ensembles polycentriques de vieille tradition industrielle, de sorte qu'il est difficile de faire la part entre l'impact des héritages frontaliers et de ceux de l'ancienne industrialisation (Haute-Silésie – Moravie ; Lille – Mouscron ; Forbach – Saarbrücken), ou le long de frontières longtemps très étanches (entre les pays de l'ancien bloc soviétique, où la croissance privilégie aujourd'hui très fortement les aires capitales). En revanche, dans le cas de grandes aires métropolitaines proches des frontières, l'ouverture récente et la facilitation matérielle des relations transfrontalières ont pu conforter des atouts historiques, maintenant doublés par des positions de « gateway », comme à Vienne ou à Copenhague.

Les dynamiques transfrontalières contemporaines les plus vigoureuses semblent relever de facteurs différents à grande et à petite échelle.

A grande échelle, on les trouve là où des programmes intégrés de reconversion largement dotés financièrement par les institutions européennes ont été mis en place (le PED, qui a pu bénéficier en outre de la manne financière luxembourgeoise sur son versant grand-ducal et de la dynamique tertiaire induite par Luxembourg) ou encore là où s'est développé un petit trafic transfrontalier de proximité jadis inexistant, sur les frontières des pays de l'Europe centre-orientale - mais il ne s'agit sans doute pas là de la base d'un dynamisme durable et de grande ampleur³.

A petite échelle, celle des grands ensembles métropolitains, les conditions d'une bonne dynamique transfrontalière semblent être :

- l'existence d'une ville leader incontestable et incontestée, qui génère de fortes impulsions stratégiques. C'est le cas de Lille, encore faut-il que cette politique volontariste permette aux entités urbaines plus petites situées de l'autre côté de la frontière de développer leur propre autonomie stratégique et qu'elles ne soient pas considérées comme de simples satellites ;
- le doublement d'une forte coopération stratégique par la gestion technique commune de grandes infrastructures, comme Bâle et Mulhouse, avec un aéroport commun et cogéré ;
- l'impulsion donnée par un grand projet transfrontalier volontariste, comme entre Copenhague et Malmö, avec l'ouverture du pont sur l'Öresund.

Dans d'autres cas, surtout lorsque les ensembles polycentriques transfrontaliers sont formés de villes de taille similaire, comme dans l'ensemble MAHHL (Maastricht – Aix-la-Chapelle – Heerlen – Hasselt – Liège), les intentions stratégiques proclamées peuvent apparaître difficiles à traduire concrètement dans les faits, les suspensions, voire les volontés de concurrence étant fortes entre les villes. On peut en voir pour preuve les politiques parallèles de promotion de leur aéroport par Maastricht et Liège, à une vingtaine de kilomètres de distance à vol d'oiseau. Dans d'autres cas, la coopération transfrontalière n'apparaît pas comme un enjeu important dans le chef de villes dont le développement se fonde sur d'autres types d'ancrages forts, comme entre la Côte d'Azur et la Riviera italienne, où les bases touristiques respectives n'imposent pas de nécessaires coopérations.

² La fermeture s'est aussi relativement accrue entre les républiques ex-soviétiques des pays baltes, devenues des pays indépendants, même s'ils sont tous membres de l'Union européenne. Voir l'exemple de Valka/Vaiga décrit par T. Lunden (2007), mais il s'agit de petites villes, non analysées ici.

³ Autre chose est la dynamique économique proche des régions proches des frontières occidentales que l'on peut souvent observer dans les pays de l'Europe centre-orientale en liaison avec la fixation d'investissements occidentaux.

N'oublions pas non plus que dans les stratégies de réseaux qui se développent aujourd'hui, d'autres formes de coopération n'impliquent pas nécessairement une proximité spatiale, a fortiori transfrontalière.

BIBLIOGRAPHIE

- EHLERS N. (2002), « Selling the border – twin towns on a border. The case of Kerkrade and Herzogenrath », *Die Erde*, 1, pp. 37-54.
- GRADUS Y. & LITHWICK H. (2000), *Developing frontier cities. Global perspectives, regional contexts*, Dordrecht, Kluwer.
- IGEAT-ULB, IGSO, LATTS & TSAC (2007), ESPON 1.4.3., *Study on Urban Functions*, www.espon.eu.
- JOUVE B. (1994), *Urbanisme et frontières. Le cas franco-genevois*, Paris, L'Harmattan.
- KOTEK J. (1996), *L'Europe et ses villes-frontières*, Bruxelles, Complexe.
- LUNDEN T. (2007), « Border agglomerations in the Baltic area : obstacles and possibilities for local interaction », *Geographica Helvetica*, 1, pp. 22-32.
- MARTINEZ O. (1994), « The dynamics of border interaction. New approaches to border analysis », in SCHOFIELD C. (ed.), *Global Boundaries. World Boundaries*, London, Routledge, pp. 4-16.
- MISSION OPERATIONNELLE TRANSFRONTALIERE (2007), *Atlas de la coopération transfrontalière*.
- O'DOWD L. (2002), « Transnational integration and cross-border regions in the European Union », in ANDERSON J. (ed.), *Transnational democracy. Political spaces and border crossings*, London, Routledge, pp. 111-128.
- PEYRONY J. (dir.), MOT, IGEAT-ULB (2006), *Bonnes pratiques de gouvernance dans les agglomérations transfrontalières*, Secrétariat général pour les affaires régionales de la Préfecture Nord-Pas-de-Calais, www.espaces-transfrontaliers.org/indexsite.php.
- REITEL B. (2006), « Les logiques de projet dans l'agglomération transfrontalière de Strasbourg-Kehl et l'agglomération tri nationale de Bâle : vers l'émergence de nouvelles territorialités ? », in FOURNY M.C. & AMILHAT-SZARY A.L. (éd.), *Après les frontières, avec la frontière. Nouvelles dynamiques transfrontalières en Europe*, Paris, Ed. de l'Aube, pp. 151-167.
- REITEL B. (2007), « Les agglomérations transfrontalières : des systèmes urbains en voie d'intégration ? », *Geographica Helvetica*, 1, pp. 5-15.
- REITEL B., ZANDER P., PIERMAY J.L. & RENARD J.P. (éds.) (2002), *Villes et frontières*, Paris, Economica-Anthropos.
- SAEZ G., LERESCHE J.P. & BASSAND M. (1997), *Gouvernance métropolitaine et transfrontalière. Action publique territoriale*, Paris, L'Harmattan.
- SCHNEIDER-SLIWA R. (2002), « Vers une région sans frontières ? », *Revue géographique de l'Est*, 1-2, pp. 5-8.
- SCOTT W.J. (2000), « Euroregions, governance and transborder cooperation within the EU », in VAN DER VELDE M. & VAN HOUTUM H. (eds.), *Borders, regions, people*, London, Pion, pp. 126-135.
- (2002-2006), *Cahiers de la MOT*, n° 1 à 6, Mission Opérationnelle Transfrontalière, Paris, Ministère de l'Équipement, www.espaces-transfrontaliers.org.