



Belgeo

Revue belge de géographie

2 | 2015

**Les frontières européennes, sources d'innovation/
European borders as sources of innovation**

La resémantisation de la ligne frontière dans des régions métropolitaines transfrontalières : le Jardin des 2 Rives à Strasbourg et la place Jacques Delors à Lille

The 'refoundation' of the border area in cross-border metropolitan regions: the Garden of the Two Banks in Strasbourg and the Jacques Delorsplein in Lille

Bernard Reitel et François Moullé



Éditeur

Société Royale Belge de Géographie

Édition électronique

URL : <http://belgeo.revues.org/16527>

DOI : [10.4000/belgeo.16527](https://doi.org/10.4000/belgeo.16527)

ISSN : 2294-9135

Référence électronique

Bernard Reitel et François Moullé, « La resémantisation de la ligne frontière dans des régions métropolitaines transfrontalières : le Jardin des 2 Rives à Strasbourg et la place Jacques Delors à Lille », *Belgeo* [En ligne], 2 | 2015, mis en ligne le 30 juin 2015, consulté le 30 septembre 2016. URL : <http://belgeo.revues.org/16527> ; DOI : [10.4000/belgeo.16527](https://doi.org/10.4000/belgeo.16527)

Ce document a été généré automatiquement le 30 septembre 2016.



Belgeo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

La resémantisation de la ligne frontière dans des régions métropolitaines transfrontalières : le Jardin des 2 Rives à Strasbourg et la place Jacques Delors à Lille

The 'refoundation' of the border area in cross-border metropolitan regions: the Garden of the Two Banks in Strasbourg and the Jacques Delorsplein in Lille

Bernard Reitel et François Moullé

Introduction

- 1 L'objectif de cet article est de comprendre comment, dans le contexte de l'intégration européenne, des collectivités urbaines en situation de frontière transforment cette dernière en espace public dans le cadre de leurs projets de construction d'une région métropolitaine transfrontalière. Deux agglomérations, qui ont chacune créée un cadre juridique pour formaliser leurs relations transfrontalières, serviront de cadre à cette étude : Lille et Strasbourg. En effet, depuis plus de deux décennies, une profonde recomposition spatiale est à l'œuvre en Europe : les grandes villes, en tant que pôles de concentration des hommes et des activités, structurent de vastes espaces dans le cadre de leurs développements. Cette intégration fonctionnelle qui repousse sans cesse les limites des aires urbaines incite les collectivités urbaines à concevoir des systèmes originaux de gouvernance. Les grandes agglomérations ont aussi pour ambition de concevoir des projets urbains, parmi lesquels la requalification d'espaces de marge figure en bonne place, afin de se rendre lisible à différentes échelles. C'est dans la perspective de la construction européenne, au sein de l'Union européenne, que la frontière est devenue un objet d'attention et d'investissement pour les collectivités urbaines frontalières.

- 2 Dans le contexte de dévaluation des frontières au sein de l'Union européenne (Acte unique, espace Schengen), les Etats se sont partiellement désinvestis de ces lisières terrestres pour se mobiliser sur d'autres points de passage, aérien et maritime (Groupe frontière, 2004). La dévaluation fonctionnelle des limites terrestres s'accompagne d'une dématérialisation : les postes de douanes et les aires de contrôle sont devenues des friches ou ont été démolies. Par ailleurs, cette transformation s'est traduite par un changement de perception : les espaces en bordure de la frontière considérés comme périphériques deviennent des zones d'opportunités pour réaliser des aménagements dans un contexte où il convient de surcroît de réinventer un discours sur la frontière. Cette dernière n'est donc plus une ligne stratégique de séparation entre les Etats, mais une limite entre deux collectivités frontalières, certes localisées dans des états différents, mais intégrées dans un même ensemble supranational (Foucher, 2000). Dans les deux agglomérations considérées, Strasbourg et Lille, notre attention se portera plus particulièrement sur la réalisation de deux projets emblématiques afin de voir comment les pouvoirs locaux investissent la frontière : le Jardin des Deux Rives dans le premier cas et la place Jacques Delors dans le second. Les deux projets étudiés s'inscrivent-ils, de manière comparable, dans le cadre de projets métropolitains transfrontaliers ? La transformation de la frontière n'entraîne-t-elle pas l'émergence de nouvelles formes de gouvernance transfrontalière par les pouvoirs publics ? L'hypothèse que nous formulerons est que la frontière fait l'objet d'un travail de resémantisation qui correspond non seulement à un changement de fonction, mais plus profondément, peut conduire à une transformation de son sens au sein de l'espace urbain et se traduire par de nouvelles pratiques par les résidents. Dans un premier temps, nous présenterons le cadre conceptuel dans lequel s'inscrit l'émergence de régions métropolitaines transfrontalières. Dans un deuxième temps, nous décrirons le processus de construction des régions urbaines transfrontalières de Lille et de Strasbourg. Dans une troisième phase, nous essaierons de comprendre les enjeux de la réalisation de ces projets sur la frontière, en termes de gestion des espaces publics dans le contexte transfrontalier.

La construction de régions métropolitaines transfrontalières en Europe

- 3 Notre questionnement se trouve au croisement de deux champs de réflexion. La première prend en compte la construction de régions urbaines dans le contexte de la métropolisation et de l'intégration européenne. La seconde considère l'émergence de régions urbaines transfrontalières en tant que formes institutionnelles capable de concevoir des projets emblématiques et de produire des lieux et des espaces inscrits dans le cadre urbain. Dans ce contexte, l'objectif est de comprendre comment les collectivités urbaines utilisent et valorisent la frontière comme une ressource spatiale (Sohn, 2014).

Des projets urbains inscrits dans des régions métropolitaines en Europe

- 4 De nombreux auteurs ont montré que les métropoles jouent un rôle essentiel de polarisation des activités et des hommes à l'échelle du monde (Knox, Taylor, 1995 ; Leresche, Joye, Bassand, 1995 ; Veltz, 1996 ; Lacour, Puissant, 1999 ; Halbert, 2010). Les métropoles, considérées comme des centralités de dimension mondiale, représentent les

formes contemporaines des collectivités urbaines au sens d'un système d'acteurs qui implique l'existence d'une structure du pouvoir qui élabore une cohésion et une identité au sein d'un espace urbain (Bassand, 2007). Le poids croissant des villes sur la scène internationale est lié tant à la concentration des activités économiques qu'à la recomposition du pouvoir des Etats. Les villes se sont ainsi imposées dans l'agenda politique des Etats en tant que lieu emblématique de la mondialisation (Biarez, 1990 ; Brenner, 2004). Au sein de l'Union européenne, les collectivités urbaines jouent un rôle prépondérant dans ce processus (Le Galès, 2003) : elles cherchent à élaborer des stratégies qui leur permettent de répondre aux défis de cette mise en compétition internationale tout en gérant leurs territoires. Parmi les voies explorées, deux orientations retiennent plus précisément l'attention du fait de leurs effets locaux.

- 5 D'une part, les collectivités repensent leurs relations institutionnelles en instaurant des formes originales de gouvernance, en tissant des liens étroits à la fois avec leurs Etats, l'Union européenne et avec les collectivités régionales. Les Etats considèrent que les villes qui occupent le sommet de la hiérarchie urbaine constituent des pôles majeurs de développement de leurs territoires et, à ce titre, leur assurent un soutien qui peut revêtir plusieurs formes (Herschel, Newman, 2002 ; Reitel, 2012) : aides financières aux infrastructures et aux équipements, identification des pôles métropolitains à l'aide de labels, cadre réglementaires et juridiques favorisant l'émergence de structures d'encadrement à l'échelle de la région métropolitaine (Jouve, 2003 ; Lefebvre, 2009). Cette reconfiguration scalaire qui repose sur une construction politique (Swyngedouw, 1997 ; Brenner, 2001) intègre une deuxième dimension, celle des transformations des relations horizontales avec d'autres collectivités locales sur une aire qui repose sur l'existence d'interactions fonctionnelles. L'intensification de ces dernières incite ainsi les collectivités à élargir leurs périmètres d'investigation en proposant des systèmes de gouvernance qui répondent aux nouveaux défis considérés, sans bouleverser les cadres institutionnels existants. La métropole s'entend ainsi comme un espace caractérisé par une alternance de formes denses de peuplement et de bâtis avec des petites villes et des espaces ruraux. La région métropolitaine que François Ascher avait baptisée *métapole* (1995), présente ainsi un caractère composite tant sur le plan spatial qu'institutionnel. C'est à l'échelle de la région urbaine que les enjeux sont posés : organisation du marché de l'emploi, offre de logements, réalisation d'équipements métropolitains, accessibilité, etc. Les systèmes de gouvernance, plus ou moins formalisés, qui sont instaurés ne sont pas destinés qu'à répondre à des enjeux d'intégration institutionnelle, mais aussi à inscrire un projet de territoire dans une temporalité future (Pierre, 1998 ; John, 2001). Le rééchelonnement scalaire constitue un moyen de projeter une région métropolitaine sur un périmètre considéré comme pertinent, sur une durée de 10 à 20 ans en fédérant plusieurs collectivités de taille plus ou moins grandes autour d'un ou de plusieurs pôles urbains emblématiques (Jouve, Lefebvre, 2004). La construction de ce territoire de projet s'accompagne de la production de ce que nous qualifierons de 'système sémique urbain'. L'expression est empruntée à Claude Raffestin (1980) qui l'a utilisée pour caractériser l'ensemble des dispositifs mis en œuvre par un Etat pour produire une identité territoriale. La langue, le maillage territorial, les réseaux de circulation, la constitution, les lois composent ce « système sémique national » qui met en relation le pouvoir, la société et l'espace. Le concept nous semble transposable à certaines conditions aux espaces urbains (Reitel, 2010). Nous envisageons le système sémique urbain comme un ensemble de dispositifs destinés à rendre identifiable un espace urbain délimité et à le

projeter dans le temps, dans un cadre multi-scalaire. Le système sémique urbain décrit l'expression narrative des lieux d'un ensemble urbain qui est considéré comme unique (Sennet, 1990) et qui produit une image générale, simplifiée mais identifiable de ce dernier (Lynch, 1960). On peut parler de l'émergence d'un nouveau système sémique urbain dans la mesure où ce dernier transcende les échelles antérieures tout en les intégrant. Ce système, activé par un réseau d'acteurs, comprend plusieurs composantes qui constituent un ensemble de signes, de symboles et d'emblèmes qui sont en mesure de donner un sens au territoire imaginé : des noms, des formes urbaines existantes et projetées, mais aussi des discours et des emblèmes visuels sont utilisés pour élaborer ce système sémique urbain. Au sein de ces derniers, les cartes jouent un rôle déterminant dans la mesure où elles projettent une forme urbaine inédite qui décline plusieurs caractéristiques du projet de territoire et qu'elles dessinent une « réalité future » qui transcende les limites des territoires de gestion. La construction politique de la région métropolitaine se traduit par conséquent par l'instauration d'une gouvernance et d'un système sémique urbain.

- 6 D'autre part, les collectivités cherchent à inscrire leurs projets dans l'espace urbain. La réalisation de nouveaux quartiers, d'équipements collectifs, de système de transport public offre des opportunités de matérialiser l'action politique dans l'espace. L'urbanisme, à travers l'élaboration et la réalisation d'un projet urbain, est un moyen de concrétiser une stratégie de la collectivité publique (Salet, Gualini, 2007). Cette matérialisation dessine les contours d'une identité urbaine (Neill, 2004). Tout projet urbain en tant que dessin de (re) configurer la ville devient une composante du système sémique urbain et ceci est d'autant plus le cas, lorsque l'ambition des projets est de procéder à une requalification d'espaces de friche ou d'espaces de marge. En effet, les collectivités urbaines sont à la recherche d'espaces pour développer des projets qui leur permettent de redessiner les contours de leur centralité urbaine. Les friches urbaines constituent de ce point de vue des opportunités foncières pour faire émerger de nouvelles fonctions : dans les grandes agglomérations, les anciennes zones industrielles et les zones portuaires offrent ainsi des perspectives intéressantes de reconquête urbaine. A côté des « projets porte-drapeaux » qui cherchent à devenir des emblèmes d'une renaissance des villes et de quartiers en reconversion (Bianchini *et al.*, 1992), des projets plus modestes sont initiés, mais ils contribuent tout autant à refaçonner la métropole, son image et sa forme. Les transformations comportent une triple dimension matérielle, fonctionnelle et symbolique en y associant très souvent le marketing urbain. L'enjeu consiste alors à comprendre comment ces projets reconfigurent l'espace urbain, quel sens la collectivité cherche à leur donner et comment les citoyens se les approprient (Toussaint, Zimmermann, 1998). Ces processus de resémantisation se retrouvent dans la plupart des grandes agglomérations européennes, mais ils se traduisent d'une manière originale dans les régions métropolitaines transfrontalières.

Aménager une frontière dévaluée au sein d'une région métropolitaine transfrontalière

- 7 Les espaces urbains transfrontaliers se sont imposés progressivement comme un objet de recherche à partir des années 1990 et 2000. Ce thème a notamment été évoqué par Lawrence Herzog (1990) qui a relevé l'intense urbanisation de la frontière Etats-Unis-Mexique au cours du XX^{ème} siècle à travers l'émergence d'agglomérations

transfrontalières dont San Diego-Tijuana, qu'il qualifie de métropole transfrontalière. D'autres analyses ont suivi et ont mis l'accent sur le paradoxe de la construction d'espaces urbains dans des contextes frontaliers (Fau, 1999 ; Waack, 2000 ; Reitel *et al.*, 2002 ; Brunet-Jailly, 2006). Le thème des agglomérations transfrontalières est devenu particulièrement important en Europe dans un contexte d'intégration avec l'idée d'émergence d'un système européen de villes. Plus récemment, une étude ESPON a permis de mieux cerner la réalité morphologique et fonctionnelle des agglomérations transfrontalières (Espon, 2007), puis celle des régions métropolitaines transfrontalières (Espon, 2010). Onze agglomérations transfrontalières exercent des fonctions qui permettent de les qualifier au moins partiellement de métropoles. Parler de métropole transfrontalière revient dès lors à désigner un espace urbain qui présente des caractéristiques de continuité morphologique ou fonctionnelle à travers la frontière et qui abrite certains attributs de la métropole parmi lesquels figure une dimension symbolique (Moullé, Reitel, 2014). Plus précisément, les fonctions métropolitaines, bien que localisées principalement d'un côté de la frontière, produisent leurs effets au-delà de cette dernière (Sohn, 2012). Les acteurs territoriaux ont, par ailleurs, réussi à tisser des liens suffisamment étroits pour qu'on puisse parler de gouvernance transfrontalière (Perkman, 2003, Kramsch, Hooper, 2004). En revanche, cette construction politique dont la formalisation peut être plus ou moins élaborée n'est pas toujours clairement identifiée par les Etats pour lesquels, longtemps, seule une réalité partielle de l'espace urbain, frontalière était perceptible. L'existence des discontinuités territoriales implique la mise en œuvre de dispositifs originaux de gouvernance, de formes souvent faiblement institutionnalisées de coopération, ce qui nous amène à interroger plus précisément le concept de frontière.

- 8 Une frontière internationale est avant tout une limite de souveraineté, une discontinuité territoriale et une ligne de démarcation qui structure l'espace géographique (Anderson, 1996). L'ordre international repose sur l'idée que le monde est divisé en Etats dont le pouvoir s'exerce sur des territoires délimités par des frontières stables (Taylor, 1994). La frontière sépare ainsi deux systèmes territoriaux, caractérisés par l'existence de cadres juridiques et institutionnels différents (Raffestin, 1986). Elle apparaît comme une limite nette du pouvoir de l'Etat dont elle constitue un attribut et elle est assimilée par l'ensemble des acteurs (Donnan, Wilson, 1999 ; Newman, 2003). Une autre vision plus dynamique de la frontière existe. Gottmann (1953) avait évoqué l'idée de frontière-zone pour caractériser l'existence d'un espace défini par l'existence d'interactions spécifiques de part et d'autre de la frontière et liée à l'existence de cette dernière. Plus récemment, la remise en cause de la frontière westphalienne par la mondialisation et par la construction européenne a incité à considérer que les frontières d'Etat sont des limites marquées par un processus d'intégration et que la dévaluation qui les caractérise prend à la fois des aspects politique, fonctionnel et cognitifs (Van Houtum, 2000). L'idée de disparition ou de démantèlement qui s'est un temps imposée, a en définitive été remplacée par une conception qui envisage la frontière comme un révélateur des interactions (Barth, 1968), où sont simultanément activées des dispositifs de dévaluation et de renforcement des fonctions de cette dernière (Andreas, Biersteker, 2003 ; Van Houtum and alii, 2005 ; Amilhat-Szary, Fourny, 2006 ; Scott, 2009, Amilhat-Szary, 2015). Cette vision s'inscrit dans le prolongement de l'idée que la frontière est une construction qui peut être dévaluée, mais aussi réinstaurée comme le traduisent très clairement les expressions anglaises de *bordering*, *debordering*, *rebordering* traduisent. Dans le contexte de la construction

européenne, la tendance générale est à la dévaluation en Europe (Ratti, Reichman, 1993). Cependant, des situations d'affirmations de la frontière ont été observées en Europe, notamment à travers la décomposition de la Yougoslavie et de la Tchécoslovaquie. Plus récemment, l'émergence de revendications de régions au sein de certains Etats européens comme la Catalogne traduit un mouvement propice à l'apparition de frontières symboliques et politiques (Trépier, 2013). De manière générale, cette double tendance est observable à travers la différenciation entre frontière interne et frontière externe au sein de l'UE. La dévaluation repose sur des considérations idéologiques et politiques : la frontière entre deux Etats limitrophes est ouverte, les acteurs locaux possèdent une autonomie plus ou moins grande, la société civile est active et peut faire preuve d'initiative. La convention de Madrid initiée par le Conseil de l'Europe (1980) et l'émergence du programme d'initiative communautaire Interreg dans le cadre de la politique régionale à partir de 1990 a indéniablement favorisé l'émergence de structures de coopérations transfrontalières aux échelles régionales et locales (Wassenberg, Reitel, 2015). L'enjeu pour les collectivités engagées dans une coopération est moins de faire disparaître la frontière que de trouver des moyens d'articuler les systèmes territoriaux (Kramsch, Hooper, *ibid.*). Nous parlerons de gouvernance urbaine transfrontalière, ce qui signifie que les relations entre les collectivités urbaines de part et d'autre de la frontière sont suffisamment étroites pour leur permettre d'élaborer des projets en commun sans que les Etats ne les remettent en cause et sans qu'une structure politique intégrée ne soit nécessaire. La dévaluation de la frontière et le contexte d'intégration européenne permettent aux collectivités d'envisager une vision future du développement et de l'aménagement d'une région urbaine transfrontalière. Dans ce contexte, la frontière peut être considérée comme une ressource (Sohn, *ibid.*) qu'il convient de valoriser en renforçant par exemple la complémentarité entre les territoires frontaliers. La coopération transfrontalière peut aussi conduire à l'élaboration d'un système sémique urbain transfrontalier, c'est-à-dire un ensemble de signes et de dispositifs destinés à traduire l'existence d'un espace urbain cohérent à l'échelle transfrontalière. Enfin, la frontière peut présenter des opportunités. Un nouveau regard est ainsi porté sur cette dernière et sur ses abords immédiats dans un contexte de dévaluation : la limite n'est plus une ligne de séparation, mais une interface, les zones proches de la frontière ne sont plus marginales, mais sont des espaces dignes d'intérêt. La frontière devient dès lors un lieu d'investigation potentiel pour les collectivités territoriales dans un contexte où l'Etat se désinvestit. En développant un projet urbain « sur la frontière », les collectivités contribuent à instaurer symboliquement et matériellement un système sémique véritablement transfrontalier. Les transformations évoquées sont largement perceptibles dans les deux cas d'études, Strasbourg et Lille et leurs régions urbaines transfrontalières.

L'émergence de deux « Eurométropoles » : Lille et Strasbourg

- 9 La démarche consiste à décrire le processus de construction des deux régions urbaines transfrontalières et la genèse des projets urbains sur la frontière en nous appuyant sur les documents stratégiques produits par les instances de coopération.

Des villes-frontière aux métropoles transfrontalières

- 10 Strasbourg et Lille ont exercé par le passé un rôle de ville-frontière (Kotek, 1996) lorsque la défense de la ligne était assurée par une ceinture de fortifications avec pour volonté d'assurer une maîtrise du territoire national (Nordman, 1998) : elles marquaient par leurs présences et l'importance de leurs fonctions défensives les limites de ce territoire en gestation. Mais la présence de la frontière était également inscrite dans l'espace urbain et dans la société urbaine (Meyer, 1984). Les fortifications ont presque complètement disparu à Strasbourg (y compris celles édifiées pendant la période impériale (1870-1919)), la présence d'une vaste zone *non aedificandi* qui a été déclassée a ainsi permis d'offrir des opportunités foncières. A Lille, la citadelle, toujours présente dans la ville, conserve une fonction militaire et abrite l'Etat-major du Corps de Réaction Rapide-France. Nous n'évoquerons pas dans le détail la manière dont les agglomérations se sont construites par rapport à leur situation frontalière. En revanche, nous procéderons à une courte description de ces deux agglomérations en nous appuyant notamment sur la manière dont ces dernières se décrivent dans le document élaboré dans le cadre de la coopération transfrontalière. Cette dernière s'est véritablement développée à l'échelle des régions métropolitaines au début des années 1990 dans la perspective de l'Acte unique, mais dans chaque cas, des éléments locaux doivent être pris en compte.
- 11 La frontière franco-belge et la frontière franco-allemande séparent des Etats qui sont membres fondateurs de la Communauté européenne et à ce titre, elles figurent parmi les frontières de l'UE où le processus d'intégration est le plus ancien. La dyade franco-belge est un exemple de frontière ouverte où l'existence de bonnes relations inter-étatiques favorise les interactions transfrontalières (Perrin, 2012). La dyade franco-allemande est considérée comme l'archétype d'une frontière conflictuelle qui s'est transformée en frontière apaisée (Wassenberg, 2007). Dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire mise en œuvre en France à partir de la création de la DATAR en 1963, les deux villes figurent dans la liste des huit métropoles d'équilibre sélectionnées pour faire contrepoids à l'agglomération parisienne. Si le choix de Lille ne fait pas de doute, celui de Strasbourg est en partie lié à la présence de la frontière. Il s'agit de soutenir une agglomération urbaine localisée à la frontière franco-allemande et d'en faire un pôle français rayonnant dans l'espace rhénan (Cuiller, 1994). Strasbourg semble exploiter cette situation frontalière bien plus que Lille pour assurer son développement et cela ne tient pas qu'au fait qu'elle est contigüe à la frontière, ce qui n'est pas le cas de Lille distante d'une dizaine de kilomètres, mais à la symbolique de la frontière. Après la seconde guerre mondiale, Strasbourg, érigée en symbole de la réconciliation franco-allemande, est devenue un lieu pour accueillir des institutions européennes (Kleinschmager, 1998). La ville a ainsi réussi à construire un discours et se forger une image de 'ville européenne' et revendique ainsi avec New York et Genève, d'être l'une des rares villes du monde, à l'exception des capitales, à accueillir de grandes organisations internationales. La frontière est utilisée selon un registre symbolique en prenant en compte l'Europe dans sa dimension supranationale. Ce n'est cependant qu'en 1989, que la ville de Strasbourg se rend compte de l'existence d'un espace transfrontalier : dans la perspective du marché unique et de l'émergence de l'Europe de Schengen, l'idée que tous les obstacles liés à la présence de la frontière vont disparaître se propage auprès des acteurs publics locaux. Cette prise de conscience naît alors que la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) souhaite aménager une vaste zone composée d'activités industrielles et portuaires et de

friches, qui s'étend au sud du centre-ville jusqu'au Rhin. La ville de Kehl interroge elle aussi l'avenir de la plate-forme douanière et de la zone d'activité de son espace portuaire. La Communauté urbaine de Strasbourg et la ville de Kehl lancent ainsi conjointement un concours d'architecture et d'urbanisme sur une bande transfrontalière longue de 4 kilomètres et large de 400 mètres de large dans ses parties les plus étendues, mais dont seule une partie restreinte concerne la ville allemande. Ce projet baptisé « Strasbourg-Kehl » signale le début d'une coopération qui ne cesse de se renforcer à l'échelle de l'agglomération, mais elle présente un caractère profondément asymétrique avec d'un côté la CUS qui compte 28 communes et plus de 450 000 habitants et d'un autre côté la ville de Kehl qui dépasse de peu les 30 000 habitants. Dès le milieu des années 1990, une coopération est envisagée entre la CUS et le *Kreis* de l'Ortenau qui avec ses 1851 km² et ses 400 000 habitants comprend 51 communes et s'étend de la Forêt-Noire au Rhin¹. En 2003, la célébration du 40^e anniversaire du traité franco-allemand de l'Elysée est l'occasion pour le président français et le chancelier allemand de proposer une formalisation de la coopération à travers la création de l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau. Une convention est signée en 2005, puis la structure est transformée en Groupement Européen de Coopération Territoriale en 2009 sur le même périmètre.

- 12 Comme Strasbourg, Lille est considérée comme une métropole d'équilibre avec son agglomération dans les années 1960 et s'engage dans une coopération transfrontalière à partir des années 1990, dans un contexte régional fort différent du fait de la réalisation du tunnel sous la Manche. Décidé en 1986 par la France et le Royaume-Uni, le projet prévoit la construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse dont une branche se dirige vers Londres et une autre vers Bruxelles et la Pays-Bas. La Communauté urbaine de Lille (LMCU) y voit la possibilité de renforcer sa dimension internationale en devenant un carrefour européen de la grande vitesse. Le Conseil Régional du Nord-Pas de Calais initie une coopération transfrontalière avec le comté du Kent sous la forme d'une eurorégion « Nord-Transmanche » qui prend le statut de Groupement européen d'intérêt économique (GEIE) à laquelle les Régions belges de Flandre, de Bruxelles et de Wallonie adhèrent en 1991 (Perrin, *ibid*). Le contexte général est donc propice à l'émergence d'une coopération. La Conférence permanente intercommunale transfrontalière (COPIT) instaurée en 1991 est une structure de coopération qui associe la LMCU et quatre structures intercommunales belges, deux en Wallonie (Mouscron et Tournai) et deux en Flandre (Kortrijk et Ieper). Dans ce cadre, plusieurs diagnostics territoriaux sont entrepris et des stratégies d'aménagement sont proposées. En 2008, la COPIT est transformée en GECT et prend le nom d'« Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai », sur un périmètre inchangé. A Strasbourg comme à Kehl, les stratégies d'aménagement sont le fruit d'un processus de coopération qui s'est élaboré sur une quinzaine d'années avant que ne soit créée une structure juridique intégrée.

Une stratégie et des projets pour bâtir des régions métropolitaines transfrontalières

- 13 Dans les deux cas, les principales caractéristiques des cadres de coopération sont décrits dans le tableau ci-dessous.

Tableau 1. Quelques caractéristiques de l'Eurodistrict « Strasbourg-Ortenau » et de l'Eurométropole « Lille-Kortrijk-Tournai ».

Nom	Eurodistrict Strasbourg-Ortenau	Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai
Statut juridique	GECT	GECT
Population (2012)	915.000	2.098.000
Nombre de communes	107 France (F) : 56 Allemagne (D) : 51	147 France (F) : 85 Belgique (B) : 62
Superficie (km2)	2368	3550
Principales communes et population en milliers d'habitants (2012)	Strasbourg (F), 274 ; Offenburg (D), 58 ; Lahr (D), 44 ; Kehl (D), 34 ; Schiltigheim (F), 32.	Lille (F), 229 ; Roubaix (F), 95 ; Tourcoing (F), 93 ; Kortrijk (B), 75 ; Tournai (B), 69.
Systèmes d'acteurs	<p><i>France</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Eurométropole de Strasbourg (Communauté urbaine de Strasbourg avant 2015) : 28 communes • 3 Communautés de Communes françaises (Benfeld, Erstein, Rhin) : 28 communes <p><i>Allemagne</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Kreis de l'Ortenau (51 communes) • 5 villes de l'Ortenau (dont Kehl) • Les 2 Etats sont présents au titre d'observateurs 	<p><i>France</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Métropole Européenne de Lille (Communauté Urbaine de Lille avant 2015) : 85 communes • Etat • Conseil régional • Conseil départemental <p><i>Belgique</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 Intercommunales flamandes (LEIEDAL, WVI) : 37 communes • 2 Intercommunales wallonnes (IDETA, IEG) : 25 communes, • 2 régions : Flandre, Wallonie • 2 provinces : Flandre occidentale, Hainaut • 2 communautés linguistiques • Etat fédéral
Frontière	<ul style="list-style-type: none"> • fluviale (Rhin) • frontière linguistique • asymétrie économique • différence institutionnelle (Etat fédéral/Etat unitaire) 	<ul style="list-style-type: none"> • établie de manière discontinue sur un cours d'eau (Lys) • pas de congruence entre frontière politique et frontière linguistique • asymétrie économique qui ne reproduit pas la frontière politique
Situation européenne	• Marge de la Dorsale européenne	• Dorsale européenne

Sources : MOT, Eurométropole « Lille-Kortrijk-Tournai », Eurodistrict Strasbourg-Ortenau, INSEE, DGSIE

- 14 Situées toutes les deux au cœur d'une région urbaine transfrontalière et encadrées par une forme juridique, les deux agglomérations se ressemblent par bien des aspects. Les pôles démographiques principaux sont situés dans la partie française, ce qui induit une légère asymétrie au sein des cadres transfrontaliers. Dans les deux cas, l'accent est mis sur la dimension européenne à travers le nom, la localisation binationale, mais aussi à travers la référence à une situation géographique considérée comme centrale en Europe. Lille est présentée comme un pôle aisément accessible de Bruxelles, de Londres et de Paris et non loin des Pays-Bas et de l'Allemagne. Strasbourg fait partie de l'axe rhénan et est à ce titre proche de Francfort, de Stuttgart, mais aussi de Bâle et de Zürich en Suisse.
- 15 En revanche, leurs situations et leurs poids démographiques diffèrent. L'Eurométropole est plus de deux fois plus peuplée que l'Eurodistrict, même si elle est un peu plus étendue. Ceci se traduit par une présence plus grande des zones rurales périurbanisées dans l'Eurodistrict qui s'étend jusqu'aux contreforts de la Forêt-Noire et comprend un ensemble de villages de la plaine rhénane de part et d'autre du fleuve. Si dans les deux cas, l'agglomération est transfrontalière, l'Eurométropole présente l'allure d'une région polycentrique organisée autour de pôles urbains certes de tailles différentes, mais dont les flamands exercent une forte attraction notamment en termes d'emploi alors que l'Eurodistrict comporte une plus forte concentration de population dans Strasbourg autour de laquelle gravite quelques pôles urbains secondaires exclusivement situés dans la partie allemande. Enfin, la frontière franco-allemande coïncide à présent avec la frontière linguistique, ce qui n'est pas le cas de la frontière franco-belge. Le fédéralisme belge induit une autre particularité : celle de comporter deux Régions ayant de fortes

compétences dont l'une, la Flandre, est engagée dans un processus d'affirmation qui peut déboucher dans certains cas sur des rapports de force avec la région wallonne. L'Eurométropole est présentée comme un triangle composé de trois sommets, chaque partie étant séparée des deux autres par une dyade qui est une véritable limite politique.

- 16 En définitive, les deux structures envisagent de renforcer la coopération dans le cadre de périmètres binationaux qui sont a priori stabilisés et dont les stratégies définissent les bases d'un système sémi-urbain transfrontalier. A Lille, « la stratégie pour la métropole transfrontalière » 'Grootstad' (grande ville en néerlandais) présentée par la COPIT en 2002, s'inscrit dans le prolongement de plusieurs réflexions thématiques lancées depuis la création de cette structure, qui ont permis d'élaborer des diagnostics et de poser des jalons. Mais ce n'est que quelques années plus tard que des projets concrets d'aménagement des lignes frontières voient le jour dans le cadre d'Interreg IV (2007-2013). Le projet 'Corrid'Or' projette l'aménagement d'un espace vert transfrontalier sur les deux rives de la vallée de la Lys sur les 26 kilomètres de son tracé où elle fait frontière entre France et Belgique. Ce projet dont les travaux ont débuté en 2014, prévoit de se raccorder aux aménagements déjà réalisés dans la partie belge et s'intègre dans le schéma de trame verte et bleue initié par la Région Nord-Pas de Calais qui prévoit des aménagements paysagers dans un but de loisirs le long des canaux et des cours d'eau en articulation avec les espaces boisés. L'aménagement de la place Jacques Delors est un projet d'aménagement plus ponctuel qui concerne les deux communes de Halluin (France) et de Menin (Belgique) qui, ensemble, forment une entité morphologique distincte des autres agglomérations de la région métropolitaine transfrontalière.
- 17 A Strasbourg, les principales orientations regroupées dans un livre blanc paru en 2004, reprennent plusieurs idées énoncées dans des cadres plus anciens tout en proposant de nouvelles pistes. L'objectif général est de procéder à un aménagement concerté de la région transfrontalière, mais trois projets concernent plus particulièrement la frontière. D'une part, il s'agit d'aménager un axe ouest-est entre Strasbourg et Kehl qui est destiné à devenir un nouveau morceau de ville à cheval sur la frontière. C'est dans ce cadre qu'un projet plus ponctuel, le jardin des Deux-Rives est proposé comme un espace vert urbain localisé sur les deux rives française et allemande du Rhin. D'autre part, un autre parc transfrontalier doit voir le jour sur une île située sur le Rhin au sud de l'agglomération avec une possibilité d'accès des deux rives. Les projets d'aménagement des lignes frontières sont donc peu nombreux, mais ils ont une puissante signification puisqu'ils envisagent de construire des espaces publics destinés à attirer des populations urbaines. Les deux projets que nous avons sélectionnés ont été réalisés à 10 ans d'intervalle, mais ils présentent non seulement l'avantage d'être localisés « sur la frontière », mais aussi de s'inscrire dans un cadre urbain. Notons que la volonté de renforcer la continuité urbaine est une problématique commune aux agglomérations transfrontalières en Europe comme l'atteste la réalisation de projets dans des villes de taille plus modeste : place de la gare à Gorizia et Nova Gorica entre Italie et Slovénie, pont piéton et cycliste entre Görlitz et Zgorzelec entre Allemagne et Pologne.

La production de lieux transfrontaliers : resémantisation de la frontière et enjeux de gouvernance

- 18 La description des projets du Jardin des Deux Rives entre Strasbourg et Kehl et de la place Jacques Delors entre Halluin et Menin dans l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai s'appuie sur des informations qui sont tirées de documents de planification et des stratégies qui ont été élaborés par les structures de coopération transfrontalière. Après avoir analysé les caractéristiques de ces aménagements dans l'espace urbain, nous essaierons d'identifier quelques défis qu'ils posent aux autorités chargés de la gestion des espaces publics.

La genèse de projets d'aménagement sur la frontière

- 19 Le Jardin des Deux Rives (figure 1), inauguré en 2004, s'étend des deux côtés du fleuve sur les territoires communaux de Strasbourg et de la ville allemande de Kehl et comprend une passerelle pour les piétons et les cyclistes qui a été édifée pour l'occasion (Krieger, 2004). Avant cette réalisation, le fleuve en tant que frontière révèle l'existence de doublons ou des dissymétries dans les aménagements urbains entre Strasbourg et Kehl. Les deux villes sont dotées de ports qui se font face dans la partie nord de l'agglomération. Dans la ville allemande, les berges du Rhin ont été aménagées sur environ un kilomètre dans la partie urbaine, le chemin se prolongeant ensuite dans la forêt rhénane. De surcroît, le centre-ville et les espaces résidentiels sont situés en prolongement immédiat de la rive. Entre le centre-ville et le port, les douanes occupaient une vaste étendue qui a été libérée lors de la dévaluation des frontières. Le paysage urbain de la rive gauche, française, est composite. En effet, Strasbourg s'est développée à l'abri des crues dévastatrices du Rhin. Ce n'est qu'à la fin du XIX^{ème} siècle que les terrains entre cette dernière et le fleuve ont été urbanisés et affectés principalement aux activités portuaires grâce aux travaux de l'aménagement du Rhin (régularisation, canalisation). Le quartier du Port du Rhin situé à proximité du pont routier qui franchit le fleuve constitue une enclave résidentielle dans un environnement composite et hétérogène. Dans les années 1960, la municipalité avait aménagé un parc sur la rive du Rhin, mais du fait de son enclavement, de sa petite taille et de la présence de parcs urbains plus grands et mieux aménagés, il était peu fréquenté.

Figure 1. Le Jardin des Deux Rives. Plan d'ensemble en décembre 2014.



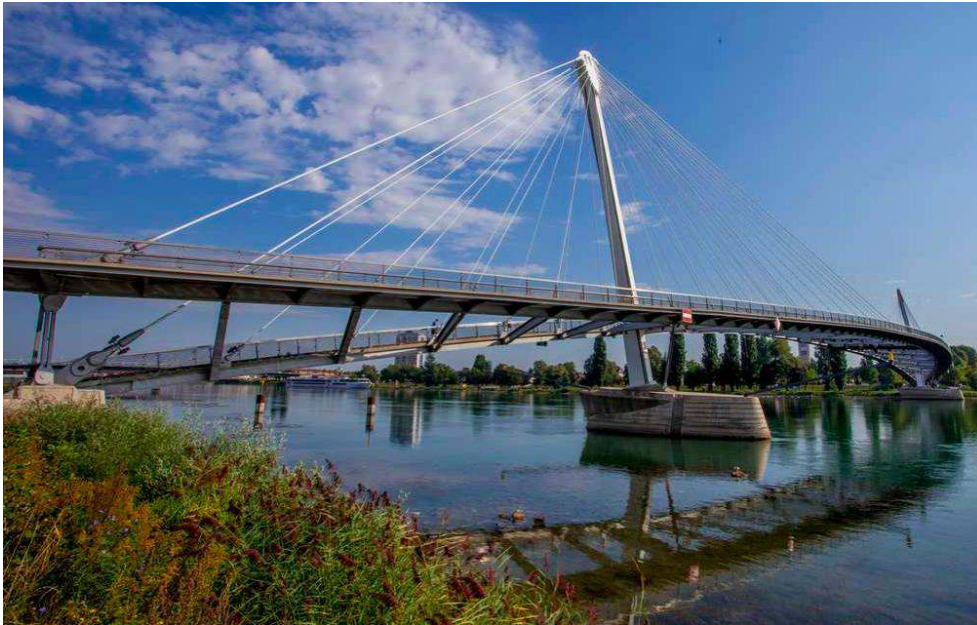
Source : photo Bernard Reitel (2014)

- 20 Dans les années 1990, le projet Strasbourg-Kehl s'inscrit dans le cadre d'une stratégie qui exprime un changement de paradigme dans le développement de la ville de Strasbourg. En effet, l'objectif est d'amener la ville vers le fleuve, vers l'est, ce qui remet en cause les schémas préexistants qui prévoyaient un développement de l'agglomération vers l'ouest. Dans le même temps, la ville de Kehl s'interroge sur l'avenir de la plate-forme douanière et sur les bâtiments libérés par la Police des frontières. L'idée de créer un jardin émane de Michel Krieger, un artiste peintre handicapé qui est conseiller municipal de Strasbourg. Ce dernier propose d'ériger un jardin des deux côtés du fleuve en le reliant par un pont. D'emblée, le projet est conçu comme un espace urbain qui intègre les espaces verts préexistants tout en étant une pièce d'un aménagement destiné à créer une continuité urbaine entre Kehl et Strasbourg. Dans le même temps, la Communauté Urbaine de Strasbourg prévoit la réalisation d'une première tranche dans la partie occidentale du périmètre d'aménagement « Strasbourg-Kehl » à proximité de son centre-ville. Afin de faciliter la réalisation du jardin, les deux villes décident de se lancer en 1996 dans la compétition destinée à accueillir une exposition d'art paysager, le *Landesgartenschau*. Cette manifestation, très populaire en Allemagne, et organisée tous les quatre ans, dans une ville moyenne du Land limitrophe du Bade-Wurtemberg, fournit une occasion de procéder à une requalification des espaces dans les villes sélectionnées et de procéder à des aménagements qui se veulent pérennes. Les autorités du Land sélectionnent les villes sur dossier et participent au financement des opérations. Kehl présente un dossier avec Strasbourg en arguant du caractère transfrontalier de la manifestation et des aménagements. L'originalité de la proposition est retenue et le dossier est sélectionné en 1999. Le *Landesgartenschau* ouvre ses portes en avril 2004 pour une durée de six mois, la passerelle étant inaugurée deux jours avant le début de la manifestation. Le projet a

connu de nombreux rebondissements liés à des changements majeurs d'aménagement opéré à la demande de la nouvelle municipalité élue à Strasbourg en 2001 : le déplacement de la passerelle initialement localisée dans la partie sud du jardin vers la partie centrale a été l'occasion de procéder à de nouveaux choix symboliques et techniques qui ont fait l'objet de contestations politiques et juridiques, qui ont failli remettre en cause le projet.

- 21 Le Jardin des Deux Rives a fait l'objet d'un concours qui a été gagné en 1999 par le bureau d'architecture paysagère allemand *Büro Brosk*. La réalisation a été effectuée sur chaque rive par des entreprises sous la direction de chaque collectivité locale, la ville de Strasbourg sur la rive gauche et la ville de Kehl sous la rive droite. Il a été aménagé comme un espace de récréation et de loisirs avec des aires de jeux pour les enfants, des jardins éphémères, des aires de pique-nique et des chemins de promenade. Grâce à la passerelle sur laquelle a été aménagée une plate-forme d'observation, la circulation est aisée entre les deux rives ce qui contribue à accentuer l'idée qu'il s'agit d'un même espace marqué par une homotomie (Moullé, 2003). La passerelle (figure 2) dont la réalisation a été confiée à l'architecte Marc Mimram, est à la fois un lien entre les deux rives et le cœur du jardin : elle symbolise la rencontre et la dévaluation de la frontière interétatique. Le lien entre les deux rives n'est pas que fonctionnel, il est aussi symbolique à travers l'existence de 3 allées transversales qui sont présentes sur chaque rive, l'allée de la communication au nord, l'allée du mouvement au centre et l'allée du jeu au sud. L'allée centrale prend appui sur le pont tandis que la continuité est avant tout symbolique et virtuelle pour les deux autres. Le jardin est également placé sous le signe de la rencontre entre la France et l'Allemagne, ce qui signifie l'importance accordée à la réconciliation. « L'espace du Jardin des Deux Rives demeure fortement imprégné par la présence de nombreux monuments aux morts et de plaques commémoratives d'exécutions sommaires perpétrées durant la période nazie. Ceux-ci sont tournés vers la frontière comme autant de signes de révolte et de défi vers le pays des anciens bourreaux. Les bunkers désarmés et les diverses stèles sont aujourd'hui inclus dans l'enceinte du jardin et deviennent autant de souvenirs d'une mémoire douloureuse dans l'espace de la réconciliation d'aujourd'hui » (Beyer, 2007). Le jardin est donc à la fois un lieu de mémoire et un lieu de promenade et de récréation au cœur de l'agglomération franco-allemande.

Figure 2. Le Jardin des Deux-Rives : la passerelle franchissant le Rhin.



Source : tourisme-alsace.com, 20/06/2015

- 22 La place Jacques Delors à cheval sur la frontière entre les communes d'Halluin (France) et de Menin (Belgique) a une genèse différente (figure 3). Le tracé de la frontière suit approximativement le cours de la Lys, qui coule d'ouest en est, entre Armentières et la ville double de Menin-Halluin. C'est à partir de là que le tracé de la frontière s'infléchit vers le sud-est et que la Lys poursuit son cours entièrement sur le territoire belge. Un axe nord-sud (Rijselstraat, rue de Lille) traverse les deux villes et les relie : cette artère commerciale qui structure l'agglomération est cependant bien plus animée dans la partie belge que dans la partie française. Cette dissymétrie est notable dans le quartier des Barraques (Barakken) à Menin qui comprend de nombreux commerces fréquentés par les citoyens français, mais qui, localisé entre la Lys et la frontière franco-belge, se trouve de fait un peu en marge de l'activité de la ville. La partie nord d'Halluin présente une continuité morphologique avec les Barraques avec une partie résidentielle à l'est de la rue de Lille et une partie composée de friches industrielles à l'ouest. A proximité de l'ancien poste de douanes, des terrains en friche bordaient la frontière à Halluin, ce qui créait une discontinuité paysagère et fonctionnelle. Cette zone, faisait l'objet de nuisances notamment le week-end avec l'afflux des chalands (flux de véhicules, parking sauvage, trafic illicite). Depuis le début de l'année 2000, la ville de Menin a procédé à un réaménagement de la voirie et des parkings dans le quartier des Barraques. La ville de Halluin projette de requalifier les zones bordant la frontière dans le prolongement de son propre centre-ville au milieu de la décennie 2000. Très vite, il apparaît qu'une opération conjointe peut être menée, mais que cette dernière relativement complexe, dépasse les compétences et les ressources des pouvoirs publics locaux. Le projet émerge dans un contexte favorable : un groupe parlementaire franco-belge a édité un rapport sur les freins juridiques et administratifs à la coopération transfrontalière en 2007 ; le GECT de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai est créé en 2008. C'est en définitive la LMCU qui prépare le dossier dans le cadre d'Interreg IV et qui devient le maître d'œuvre de l'opération, car elle seule disposait de l'expérience pour mener à bien le projet et des

ressources pour résoudre toutes les difficultés juridiques et techniques en s'appuyant sur les services de l'Etat français et de la Région de Flandre. C'est elle qui a également pris en charge les surcoûts de l'opération. Le rapport parlementaire a servi de révélateur et de boîte à outil, tandis que la LMCU a exercé un rôle de médiation entre les différentes parties. L'Eurométropole était une structure trop jeune pour porter le projet, mais c'est elle qui a réalisé le guide de gestion des espaces transfrontaliers et qui a pu formaliser les bonnes pratiques.

Figure 3. La place Jacques Delors en décembre 2014.



Source : photo François Moullé (2014)

- 23 Achevée en automne 2014, la place Jacques Delors se présente comme un espace allongé pavé et piétonnisé de moins d'un hectare. La partie française occupe les deux-tiers de la place et la partie belge un tiers. La frontière traversant la place dans sa partie longitudinale continue de révéler une dissymétrie fonctionnelle : les immeubles de la partie nord située en Belgique sont surtout occupés par des fonctions commerciales et résidentielles, alors que la partie française reste essentiellement résidentielle. La continuité urbaine est cependant marquée par la position de la place et la présence d'un bâti dense. L'insertion de clous discrets au sol rappelle le tracé de la ligne frontière. L'ancien poste de douane français localisé à un des angles de la place, aujourd'hui transformé en habitation individuelle, porte encore la trace de son ancienne fonction sur sa façade. Une maison du travailleur transfrontalier de l'Eurométropole doit être érigée sur la place, ce qui devrait conforter son caractère de lieu de centralité à l'échelle de la région métropolitaine transfrontalière. La centralité est encore en cours de construction, mais le choix du nom de la place et sa localisation sur la frontière font de ce projet un emblème de l'Eurométropole et de son savoir-faire transfrontalier, ce qui n'est pas évident pour l'observateur, car la réalisation est somme toute modeste dans le tissu urbain.

Tableau 2. Principales caractéristiques des deux projets d'aménagement urbain.

Projet d'aménagement urbain	Jardin des Deux Rives, Strasbourg-Kehl (Allemagne/France)	Place Jacques Delors, Menen-Halluin (Belgique/France)
Fonctions initiales	Ensemble composite de terrains comprenant des friches industrielles et des espaces verts	friche industrielle
Cadre de coopération	Coopération directe entre deux collectivités urbaines et institutionnelle entre une Communauté Urbaine (France) et un Kreis (Allemagne) (Eurodistrict)	Coopération à l'échelle de l'Eurométropole
Objectifs initiaux	Créer un espace récréatif et symbolique en s'appuyant sur un événement très populaire en Allemagne (<i>Langesgartenschau</i>)	Éliminer une zone de non-droit en créant un espace public
Dates de réalisation	2000-2004	2014
Intégration en termes d'aménagement	Aménagement d'un axe urbain entre Strasbourg et Kehl, socle de la création d'une Métropole des Deux-Rives	Articulation entre deux villes dans le cadre d'une stratégie d'aménagement de l'Eurométropole
Fonctions urbaines	Récréation Manifestations publiques, culturelles et sportives Recueillement	Commerciale et résidentielle
Centralité	A l'échelle de la région métropolitaine	Essentiellement locale (perspective à l'échelle de la région métropolitaine)
Dimension symbolique	Réconciliation Rencontre Hybridité	Rencontre

Source : Communauté Urbaine de Strasbourg, Stadt Kehl, Agence d'urbanisme de Strasbourg et de sa région (AEDUS), Eurométropole « Lille-Kortrijk-Tournai », Métropole Européenne de Lille (MEL)

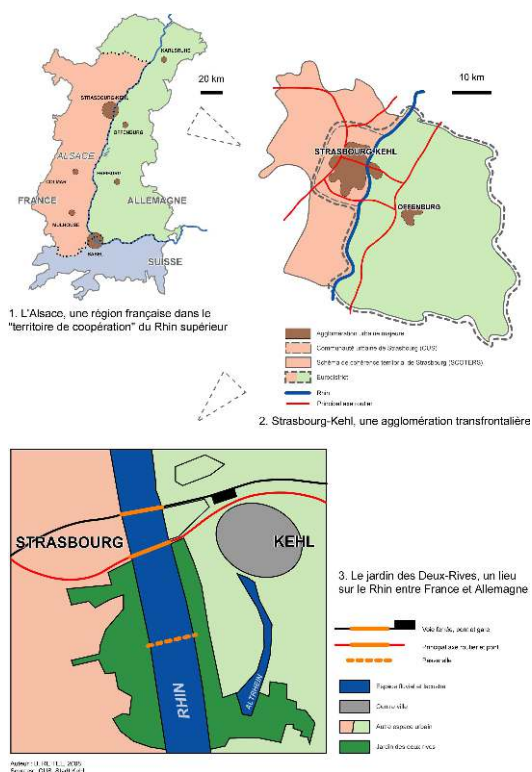
Gérer les espaces publics à la frontière : une gouvernance multi-niveaux

- 24 Dans les deux cas étudiés, la frontière et ses bordures ont fait l'objet d'un aménagement conséquent qui nous amène à parler de resémantisation. L'attribution de nouvelles fonctions et la reconfiguration des espaces répondent à une volonté de donner un nouveau sens et de produire une identification : la frontière devient place ou jardin et s'inscrit par conséquent dans une démarche d'appropriation des pouvoirs publics. La frontière, lieu d'identification de la séparation et de la différence, est en mesure de devenir un lieu d'urbanité.
- 25 La production de lieux publics urbains à la frontière est une innovation marquante des processus de construction des régions métropolitaines transfrontalières. Ces dernières se distinguent des agglomérations transfrontalières plus petites par leurs capacités à envisager des aménagements transfrontaliers de différentes natures et à profiter de leurs relatives notoriétés pour mettre en avant la resémantisation de la frontière comme un processus original qui ne peut être mené que par des collectivités qui disposent de ressources conséquentes, tant humaines que techniques et financières. Les deux projets ne sont cependant pas identiques. L'aménagement de la place Jacques Delors répond à une volonté de requalification des espaces en friche. L'aménagement de la place, à condition de trouver un équilibre entre le stationnement des voitures et la déambulation des piétons, devrait proposer un espace de convivialité urbaine à proximité de l'axe

commerçant reliant Menin à Halluin et de renforcer la continuité entre ces deux dernières. La place Jacques Delors est un lieu dans un espace en devenir et son attraction est pour l'instant bien moindre que celle du Jardin des Deux Rives, mais l'histoire et la structure urbaine de l'Eurométropole ne portent ni la même charge symbolique, ni les mêmes opportunités de requalification transfrontalière que l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau. En effet, le Jardin des Deux Rives n'est pas qu'un lieu transfrontalier, il peut être interprété comme un symbole de l'intégration européenne puisqu'il montre la capacité de l'Allemagne et de la France de coopérer et de transformer une frontière en un lieu urbain.

- 26 L'enjeu de telles réalisations est d'offrir de nouveaux espaces publics qui fonctionnent comme des lieux d'urbanité, c'est-à-dire qu'ils soient appropriés par la population qui y trouve des moyens de vivre son désir de ville. Par ailleurs, il s'agit de voir si certaines facettes de la frontière peuvent contribuer à valoriser ou non l'urbanité. Comme le révèle une enquête menée au printemps dans le cadre d'un projet d'analyse des perceptions de la frontière au sein de l'Eurométropole², la population commence à fréquenter le lieu, mais cette fréquentation est modeste et ne permet pas d'affirmer une véritable centralité pour l'instant. La nouvelle continuité ne semble pas perceptible pour la majorité des personnes qui continuent de voir la place comme un lieu frontière. Le bilan relativement mitigé révèle le caractère ponctuel et récent de l'aménagement et le besoin d'inscrire la place dans un processus de requalification de la zone transfrontalière.
- 27 Le Jardin des Deux Rives est de ce point de vue une réussite, même si l'expérience montre le caractère saisonnier de la fréquentation : il est beaucoup plus fréquenté en été qu'en hiver. Les pouvoirs publics participent à l'attractivité du jardin grâce à l'organisation de concerts musicaux et de manifestations sportives franco-allemandes. La transfrontiéralité devient ainsi une norme politique qui fait progressivement sens pour les habitants. Elle est attestée par le fait que le jardin n'est ni de Kehl, ni de Strasbourg, mais des deux villes et que sur chaque rive, les deux langues, allemande et française, sont entendues et pratiquées sans distinction, mais aussi par l'existence d'une association Garten/Jardin qui regroupe des habitants des Deux Rives et qui organise des manifestations communes. Ce jardin est à la fois un espace de transition et d'articulation où Allemands et Français partagent des temps récréatifs : la frontière est lieu de centralité et l'urbanité du lieu renvoie à l'idée d'apaisement dans un contexte de médiation et d'hybridité. La frontière (linguistique) apparaît ici comme favorisant l'urbanité. La question reste ouverte sur la place Jacques Delors, du fait de son caractère récent mais aussi car la langue est perçue comme un enjeu politique d'affirmation des communautés flamandes et wallonnes. Toutefois, l'ambition du Jardin des Deux Rives ne peut pas être comparée avec la place Jacques Delors. Cette dernière correspond à un aménagement urbain d'une durée inférieure à une année et sa centralité est encore en devenir, car la requalification du quartier d'Halluin n'est pas achevée. Le Jardin des Deux Rives a fait l'objet de travaux pendant plus de trois ans et il s'inscrit dans un projet, l'aménagement d'un axe Strasbourg-Kehl qui a débuté au début du XXI^{ème} siècle et qui devrait compter plus de 20.000 habitants lorsqu'il sera achevé entre 2025 et 2030. Ce quartier (figure 4) constitue ainsi un emblème d'une région métropolitaine transfrontalière qui s'est qualifiée de « métropole des Deux Rives », ce qui contribue à renforcer le système sémique urbain transfrontalier de la région métropolitaine.

Figure 4. Le Jardin des Deux-Rives : un lieu transfrontalier dans l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau.



- 28 Les deux projets présentent cependant des points de convergence. La dimension transfrontalière et notamment l'inscription spatiale des aménagements sur la ligne frontière, voire dans la ligne elle-même, remet en cause les propriétés classiques de séparation de la frontière. Monter un projet dans un cadre transfrontalier nécessite un portage politique, c'est-à-dire la volonté de trouver une solution à toutes les difficultés qui ne manquent pas de se présenter et qui sont liées aux différences d'ordre juridique, politique, linguistique et culturel. La gouvernance transfrontalière consiste aussi à mobiliser toutes les ressources pour mener à bien le projet : recherche de financements, demande de soutien des autres collectivités, de l'Etat et des institutions européennes. De ce point de vue, le projet de la place Jacques Delors est un exemple de bonnes pratiques qui a été reconnu par la Commission européenne : trouver des solutions en dépit des difficultés que présente l'articulation entre les deux systèmes politiques nécessitent de disposer de ressources de médiation. L'enjeu de ce projet transfrontalier (pour la collectivité belge notamment) est de disposer d'une expérience de coopération significative afin d'établir un partenariat futur et de préparer d'autres opérations. Le projet apparaît comme une étape dans un programme plus ambitieux de coopération. Depuis que l'opération a été lancée, la ville de Menin a été associée aux réflexions portant sur l'élaboration du SCOT de Lille Métropole. Par ailleurs, le principal enjeu transfrontalier en matière d'aménagement est à présent le projet « Corrid'Or » qui s'inscrit dans le cadre le cadre de l'« espace bleu métropolitain » de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai. La région urbaine transfrontalière, fait essentiellement morphologique et fonctionnel, tend à revêtir aujourd'hui une dimension politique et gestionnaire (Beyer,

ibid). Enfin, les deux aménagements sont à inscrire dans une logique métropolitaine puisqu'ils sont chargés d'une vraie puissance symbolique.

- 29 La publicisation de la frontière pose des questions de sécurité publique qui sont pensés en amont. Pour la place Jacques Delors, l'existence de règles communes de gestion de la sécurité de l'espace public s'est posée dès l'élaboration du projet : limites géographiques des interventions des secours, des contrôles douaniers et de police dans le cadre des droits nationaux et européens. La signature d'un accord de coopération policière et douanière entre les autorités françaises et belges en 2013 a offert un cadre approprié de gestion. Un livret listant les procédures à activer a été élaboré sous la responsabilité de l'Eurométropole et a été remis à l'ensemble des pouvoirs publics concernés dans un cadre transfrontalier (Guide pratique, 2014). Ainsi, les contrôles s'établissent de manière indifférente par les polices des deux Etats sur la place Jacques Delors. En revanche, une verbalisation ou une arrestation doit entraîner obligatoirement l'intervention de la police nationale en fonction de la localisation précise du délit sur la place, en attendant l'application d'un accord binational plus général. L'intervention des secours publics est liée à la prévention selon la règle suivante : est présent celui qui a été prévenu en premier qui peut le cas échéant se faire soutenir par les services correspondants transfrontaliers.
- 30 La question sécuritaire a joué d'une manière différente pour le Jardin des Deux Rives. Le Rhin est non seulement une frontière, mais aussi un fleuve qui possède un statut international qui a été instauré pour la première fois lors du traité de Vienne en 1815. La Commission centrale pour la navigation du Rhin a procédé à d'importants travaux de régularisation et d'aménagement du Rhin tout au long de la deuxième partie du XIX^{ème} et une partie du XX^{ème} siècle, ce qui a permis d'en faire un grand axe de circulation fluviale. La construction de la passerelle a dû intégrer les différentes contraintes liées à la circulation des navires. La situation est claire puisque sur chaque rive intervient l'autorité compétente sur son territoire. En revanche, la gestion du pont s'est avérée un peu plus complexe. L'accord prévoit que chaque Etat intervient sur la moitié du pont qui dessert sa rive. La création du Centre de coopération policière et douanière (CCDP) à Kehl qui centralise toutes les demandes d'entraide transfrontalière a facilité la coopération (Maguer, 2009).
- 31 La transformation de la frontière en espace public nécessite des arrangements : certains s'inscrivent dans des accords préexistants, d'autres sont induits par l'aménagement proprement dit. La complexité de la gestion transfrontalière se fait à travers des accords transfrontaliers au sein desquels les Etats ou du moins les collectivités et les - organisations qui les représentent sont présents. La gouvernance transfrontalière induit de fait des interactions permanentes entre des acteurs publics travaillant à différentes échelles et dotées de compétences distinctes : c'est en cela qu'on peut parler de gouvernance multi-scalaire.

Conclusion

- 32 Bien que les deux projets présentés, le Jardin des Deux Rives et la place Jacques Delors, ne soient ni d'envergure similaire, ni réalisés en fonction d'ambitions comparables, ils s'inscrivent dans l'ordre de l'exemplarité en matière de coopération transfrontalière et présentent une symbolique renouvelée de la frontière. Cette dernière fonctionne dans les deux projets étudiés comme une *figure géographique fondatrice* (Grison, 2002, cité par Beyer, 2007). La production de l'espace public au sein même de la ligne frontière s'inscrit

dans un contexte où la dévaluation apporte des opportunités grâce aux programmes proposés par l'Union européenne. La limite de souveraineté de l'Etat est ici relayée par la symbolique de l'union, de l'ouverture à l'échelle locale et métropolitaine. En se transformant en lieu urbain, la frontière devient un point d'articulation potentiel à condition qu'ils s'inscrivent dans les pratiques des habitants.

- 33 L'aménagement de la frontière traduit un travail de resémantisation qui consiste à produire un cadre spatial inédit et à inscrire de nouvelles fonctions en s'appuyant sur les effets de médiation et d'hybridation de la frontière. Le lieu de contrôle, symbole de séparation devient un lieu transfrontalier chargé d'urbanité, un emblème du système sémique qui est érigé dans le cadre de la construction de la région métropolitaine transfrontalière.
- 34 Au-delà de la dimension matérielle, l'aménagement permet de réaliser un travail en commun en posant les jalons d'une coopération qui peut s'approfondir et se complexifier. L'enjeu n'est donc pas seulement de produire un espace, ni de favoriser l'appropriation des lieux par la population, mais aussi et surtout de tester la capacité à monter des projets en commun. La resémantisation s'inscrit dans le cadre d'une stratégie qui consiste à construire la gouvernance par la pratique en impliquant de nombreux acteurs publics, y compris les Etats et certains de ses services. Le désinvestissement des frontières internes de l'UE par les Etats n'est donc que partiel dans un contexte que les collectivités métropolitaines ont puissamment investi.

BIBLIOGRAPHIE

- ADEUS (2004), *Livre blanc Strasbourg-Ortenau. Orientations et projets pour un développement commun*, Strasbourg, rapport.
- AMILHAT-SZARY A.-L., FOURNY M.-C. (2006), *Après les frontières, avec la frontière, nouvelles dynamiques transfrontalières en Europe*, La Tour d'Aigues, éd. De l'aube.
- AMILHAT-SZARY A.-L. (2015), *Qu'est-ce qu'une frontière aujourd'hui ?*, Paris, PUF.
- ANDERSON M. (1997), *Frontiers. Territory and State formation in the modern world*, Cambridge, Polity Press.
- ANDREAS P., BIERSTEKER T. J. (dir.) (2003), *The Rebordering of North America*, New York, Londres, Routledge.
- ASCHER F. (1995), *Metapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob.
- BARTH F. (1969), *Ethnic groups and boundaries. The social organization of cultural differences*, Oslo, Universitetsforlaget.
- BASSAND M. (2007), *Cités, Villes, métropoles. Le changement irréversible de la ville*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.
- BEYER A. (2007), « Strasbourg, entre France et Allemagne. Structure urbaine et symboliques de la dualité frontalière », *Revue Géographique de l'Est*, 47, 2, <http://rge.revues.org/3207>.

- BIANCHINI F., DAWSON J., EVANS R. (1992), « Flagship projects in urban regeneration », in HEALEY P., DAVOUDI S., TAVSANOGLU S. (dir.), *Rebuilding the city ; property-led urban regeneration*, Londres, E & FN Spon.
- BIAREZ S. (1990), « The Metropolis Debate in France : New Paper and Reports in the Framework of Decentralization », *International Review of Administrative Sciences*, 56, December 1990, pp. 613-637.
- BRENNER N. (2001), « The limits to scale ? Methodological reflections on scalar structuration », *Progress in Human Geography*, 25, pp. 591-614.
- BRENNER N. (2004), « Urban governance and the production of new state spaces in western Europe, 1960-2000 », *Review of international political economy*, 11, 3, August 2004, pp. 447-488.
- BRUNET-JAILLY E. (2006), « NAFTA and Cross-Border Relations in Niagara, Detroit, and Vancouver », *Journal of Borderlands Studies*, 21, 2, pp. 1-19.
- COPIIT (2002), *Grootstad. Stratégie pour une métropole transfrontalière*.
- CUILLIER F. (1994), *Strasbourg. Chroniques d'urbanisme*, La Tour d'Aigues, éd. de l'Aube.
- DONNAN H., WILSON T. (1999), *Borders. Frontiers of identity, nation and state*, Oxford, Berg.
- ESPON 1.4.3. (2007), *Study on Urban Functions*, Bruxelles, European Commission, www.mdrl.ro/espon_cd2/Project_Reports/Preparatory_studies_and_scientific_support_projects/1.4.3_final_report.pdf 14/06/2011.
- ESPON METROBORDER (2010), *Cross-border polycentric metropolitan regions*, Bruxelles, European Commission. http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/TargetedAnalyses/METROBORDER/METROBORDER_-_Final_Report_-DEC_2010.
- FAU N. (1999), « Hong-Kong et Singapour, des métropoles transfrontalières », *L'Espace Géographique*, 3, pp. 241-255.
- FOUCHER M. (2000), *La République européenne*, Paris, Belin.
- GOTTMAN J. (2007), *La politique des Etats et leur géographie*, Paris, éd. du CTHS, Première édition 1951.
- GROUPE FRONTIERE, « La frontière, un objet spatial en mutations », *EspacesTemps.net*, Textuel, 29.10.2004.
- HALBERT L. (2010), *L'avantage métropolitain*, Paris, PUF.
- HERRSCHEL T., NEWMAN P. (2002), *Governance of Europe's city regions, Planning, policy and politics*, London, Routledge.
- HERZOG L. (1990), *Where North meets South. Cities, spaces and politics on the US-Mexico Border*, Austin, University of Texas press, http://www.espaces-transfrontaliers.org/fileadmin/user_upload/documents/Documents_Fiches_Projets/strategie_lille.pdf
- INSTITUT DES FRONTIERES ET DISCONTINUITES (2015), *Les représentations politiques et citoyennes dans le cadre de l'Eurométropole*, Arras, Rapport de recherche.
- JOHN P. (2001), *Local governance in Western Europe*, London, SAGE.
- JOUVE B. (2003), *La gouvernance urbaine en question*, Paris, Elsevier.
- JOUVE B., LEFEVRE C. (2004), *Horizons métropolitains*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

- KLEINSCHMAGER R. (1997), *Strasbourg. Une ambition européenne*, Paris, Economica, « Anthropos-villes ».
- KNOX P.L., TAYLOR P.J. (1995), *World cities in a world system*, Cambridge, Cambridge University Press.
- KOTEK J. (1996), *L'Europe et ses villes-frontières*, Bruxelles, Complexe.
- KRAMSCH O., HOOPER B. (eds.) (2004), *Cross-border governance in the European Union*, London, Routledge.
- KRIEGER M. (2004), *Le Jardin des Deux-Rives. La genèse du projet transfrontalier entre Kehl et Strasbourg*, Strasbourg, Association Garten/Jardin.
- LACOUR C., PUISSANT S. (1999), *La métropolisation : croissance, diversité, fractures*, Paris, Economica, « Anthropos-villes ».
- LE GALES P. (2003), *Le retour des villes européennes. Sociétés urbaines, mondialisation, gouvernement et gouvernance*, Paris, Presses de Science Po.
- LEFEBRE C. (2009), *Gouverner les métropoles*, Paris, Dexia, Lextensio.
- LERESCHE J.-P., JOYE D., BASSAND M. (1995), *Interdépendances mondiales et implications lémaniques*, Genève, Georg.
- LIVRE BLANC (2004), *Orientations et projets pour un développement commun*, Strasbourg, ADEUS.
- LYNCH K. (1960), *The image of the city*, Cambridge, Mass., The Technology Pr & Harvard University Press.
- MAGUER A. (2009), « Coopération et harmonisation des pratiques policières dans l'espace Schengen : les enseignements de l'expérience franco-allemande. », *Revue française d'administration publique*, 129, 1, pp. 113-129.
- MEYER J. (1984), « Les deux grandes villes militaires du Nord-est de conquête récente : Strasbourg et Lille », *Études sur les villes en Europe occidentale (milieu du XVII^e siècle à la veille de la Révolution française)*, Paris, Sedes, 388 p.
- MOULLE F. (2003), *Dynamiques transfrontalières et identités territoriales. L'exemple des Alpes de Savoie, de la Suisse romande et du Val d'Aoste*, Lille, Presses Universitaires du Septentrion, 473 p.
- MOULLE F., REITEL B. (2014), « A continuously ambivalent border. Building cooperation strategies in the cross-border Metropolises of Basel and Geneva », in DOMINGUEZ L., PIRES I. (eds.), *Cross-border cooperation structures in Europe. Learning from the Past, Looking for the future*, Bruxelles, Peter Lang, p. 193-211.
- NEILL W. (2004), *Urban planning and cultural identity*, London, Routledge.
- NEWMAN D. (2003), « On borders and power : a theoretical framework », *Journal of Borderlands studies*, 18, 1, pp. 13-25.
- NORDMAN D. (1998), *Frontières de France. De l'espace au territoire. XVI^e-XIX^e siècles*, Paris, Gallimard.
- PERKMANN M. (2003), « Cross-border regions in Europe : significance and drivers of cross-border cooperation », *European Urban and Regional Studies*, 10, 2, pp. 153-171.
- PERRIN T. (2012), « La coopération culturelle dans l'eurorégion Nord-Transmanche : une institutionnalisation sans institution ? », *Fédéralisme Régionalisme*, 12, <http://popups.ulg.ac.be/1374-3864/index.php?id=1132>.

- PIERRE J. (1998), *Partnerships in Urban Governance. European and American Experience*, Basingstoke, MacMillan.
- RAFFESTIN C. (1980), *Pour une géographie du pouvoir*, Paris, Litec.
- RAFFESTIN C. (1986), « Éléments pour une théorie de la frontière », *Diogène*, 34, 134, pp. 3-21.
- RATTI R., REICHMAN S. (eds.) (1993), *Theory and practice of transborder cooperation*, Basel, Helbing&Lichtenhahn.
- REITEL B. (2010), *Villes et frontières en Europe. Un jeu de construction de territoires*. Bâle, Berlin, Strasbourg, Habilitation à diriger des recherches, Université de Paris Ouest-Nanterre-La Défense.
- REITEL B. (2012), « Visions européennes de la métropolisation : concepts globaux, enjeux et politiques nationales », *Bulletin de l'Association des Géographes Français* 89, 4, p. 3-13.
- REITEL B., ZANDER P., PIERMAY J.-L., RENARD J.-P. (dir.) (2002), *Villes et frontières*, Paris, Economica, « Anthropos-villes ».
- SALET W. GUALINI E. (2007), *Framing strategic urban project. Learning from current experiences in European urban regions*, Abingdon, Routledge.
- SCOTT J.W. (2009), « Bordering and Ordering the European Neighbourhood : A critical perspectives on EU Territoriality and Geopolitics », *Trames*, 13, pp. 232-247.
- SENNET R. (1990), *The Conscience of the Eye : The Design and Social Life of Cities*. New York, Alfred A. Knopf.
- SOHN C. (2012), *Luxembourg. An emerging Cross-border metropolitan region*, Brussels, Peter Lang.
- SOHN C. (2014), « The Border as a Resource in the Global Urban Space : A Contribution to the Cross-Border Metropolis Hypothesis », *International Journal of Urban and Regional Research*, 38, 5, pp. 1697-1711.
- SWYNGEDOUW E. (1997), « Neither global nor local : 'glocalization' and the politics of scale », in COX K. (ed.), *Spaces of Globalization : Reasserting the Power of the Local*. New York, Guilford Press, pp. 137-166.
- TAYLOR P.J. (1994), « The State as container : territoriality in the modern world-system », *Progress in Human Geography*, 18, 2, p. 151-162.
- TOUSSAINT J.-Y., ZIMMERMANN M. (1998), *Projet urbain, ménager les gens, aménager la ville*, Bruxelles, Mardaga.
- TREPIER C. (2013), « L'indépendance de la Catalogne, un débat européen d'abord politique », *L'Espace Politique*, 21, 3, <http://espacepolitique.revues.org/2828> ; DOI : 10.4000/espacepolitique.2828.
- VAN HOUTUM H. (2000), « An overview of european geographical research on borders and border regions », *Journal of Borderlands studies*, 15, 1, pp. 57-83.
- VAN HOUTUM H., KRAMSCH O., ZIERHOFER W. (eds.) (2005), *B/ordering spaces*, Aldershot, Ashgate.
- VELTZ P. (1996), *Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel*, Paris, PUF.
- WAACK C. (2000), *Stadträume und Staatsgrenzen*, Leipzig, Institut für Landeskunde 51, 236 p.
- WASSENBERG B., (2007), *Vers une eurorégion ? La coopération transfrontalière franco-germano-suisse dans l'espace du Rhin supérieur de 1975 à 2000*, Berne, Peter Lang.
- WASSENBERG B., REITEL B. (2015), *Territorial Cooperation in Europe. A historical perspective*, Luxembourg, Publications Office of the European Union.

Webographie

<http://www.adeus.org>

<http://www.espaces-transfrontaliers.org>

<http://fr.eurometropolis.eu/>

<http://www.eurodistrict.eu/>

<http://www.lillemetropole.fr/mel.html>

NOTES

1. En Allemagne, le *Kreis* est une collectivité territoriale qui dispose de compétences propres (transport, développement économique, urbanisme) et qui est en même temps une collectivité déconcentrée du Land.
2. Étude sur les représentations politiques et citoyennes de la frontière dans le cadre de l'Eurométropole (2013-2015), programme émergent RPCFE du Conseil Régional Nord-Pas de Calais (Institut des Frontières et Discontinuités, 2015).

RÉSUMÉS

L'objectif de cet article est de montrer comment les pouvoirs locaux investissent la frontière au sein de l'Union Européenne et comment certaines portions de la limite de souveraineté, sont transformées en « lieux transfrontaliers » dans le cadre de la construction de régions métropolitaines transfrontalières. Ces derniers, qui articulent deux territoires nationaux au lieu de les séparer ou de les mettre à distance, sont le résultat de projets de coopération entre collectivités territoriales à l'échelle locale. Deux projets sont ainsi examinés : d'une part, le Jardin des Deux Rives entre Kehl et Strasbourg, entre Allemagne et France réalisé en 2004, d'autre part, la place Jacques Delors entre Menin et Halluin, entre Belgique et France inauguré en 2014.

Dans le premier cas, les espaces situés au bord du Rhin ont fait l'objet d'une requalification qui a transformé un espace composite en un espace commun de détente et de loisirs dont le cœur symbolique est une passerelle piétonne et cycliste. Dans le second cas, un espace de marge situé sur la frontière et aux confins des deux communes est devenu une place publique.

Si la genèse et les motivations de l'existence de ces deux espaces sont différentes, en revanche, leurs transformations en espace public, leurs dimensions symboliques et la nécessité d'instaurer une gouvernance transfrontalière pour en assurer la gestion rendent la comparaison pertinente. La frontière fait l'objet d'un travail de « resémantisation » qui correspond non seulement à un changement de fonction, mais plus profondément, peut conduire à une transformation de son sens au sein de l'espace urbain et se traduire par de nouvelles pratiques par les populations.

Le passage de la frontière comme articulation ou interface à un lieu de vie est à la fois le résultat d'une gouvernance transfrontalière et une réponse innovante à des enjeux considérés comme similaires. Le contexte métropolitain permet de disposer des ressources nécessaires pour construire les bases d'une coopération et produire un lieu qui peut s'insérer dans le « système sémique urbain » que les collectivités cherchent à construire à l'échelle urbaine transfrontalière.

Les deux exemples montrent cependant des différences d'appropriation et de fréquentation des habitants. Le Jardin des Deux Rives est devenu un espace public très apprécié au sein de l'agglomération transfrontalière Strasbourg-Kehl tandis que la place Jacques Delors ne constitue que le point départ d'un projet de requalification qui n'est pas achevé.

This article focuses on the way public bodies have invested borders in the European Union and especially how some parts of the limit of sovereignty are transformed into cross-border places in the process of construction of cross-border metropolitan regions. These places, binding two national territories instead of separating or distancing, are the results of cooperation's projects between territorial authorities on local level. Two projects are analysed: the *Garden of the Two Banks* in Strasbourg and Kehl between France and Germany achieved in 2004 and the *Jacques Delorsplein* in Menen and Halluin between Belgium and France, created in 2014.

In the first case, the border spaces located on both sides of the Rhine river were regenerated and transformed into a common cross-border recreation and leisure area whose symbolic heart is a pedestrian and bicycle bridge. In the second case, the margin spaces located on the borders between two neighboured municipalities became a public square. The genesis and the reasons of the creation of these two spaces are different, but the comparison is quite relevant considering their transformations into public spaces, their symbolic meaning and the need of cross-border cooperation to ensure the urban management. The 'refoundation' of the border area is due to a change of the functions and more deeply in the transformation of its meaning inside the urban area, enabling new people's space practices.

The transformation of the border from articulation or interface to a living space is both the results of cross-border governance and a innovating answer to issues regarded as being similar by the public bodies. The metropolitan context enables to get resources necessary to build the basis of a cooperation and to produce a place in the 'urban semic system' which is constructed at cross-border urban scale. The appropriation of these two spaces by the people is still very different. The Garden of the Two Banks is a popular public space in the cross-border urban area of Strasbourg-Kehl while the Jacques Delors square is only the starting point of a regenerated area project.

INDEX

Mots-clés : frontière, région métropolitaine, requalification urbaine, agglomération transfrontalière, gouvernance urbaine et transfrontalière, espace public, Lille, Strasbourg

Keywords : border, metropolitan region, urban régénération, cross-border urban area, urban governance, public space

AUTEURS

BERNARD REITEL

Professeur des Universités, Université d'Artois, EA2468 Discontinuités, F-62000 Arras,
Bernard.reitel@univ-artois.fr

FRANÇOIS MOULLÉ

Maître de Conférences, Université d'Artois, EA2468 Discontinuités, F-62000 Arras,
Francois.moulle@univ-artois.fr