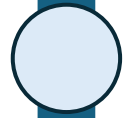




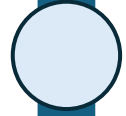
Quels sont les freins et les moteurs pour le développement d'un aménagement *Transit-Oriented Development* dans des métropoles transfrontalières?

Cas d'étude de Bâle, de Genève et de la Grande Région

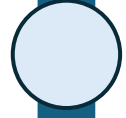
Dean SCHMITZ | 10/12/2025



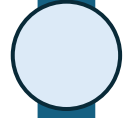
Transit-Oriented Development: Définition, Facteurs & Enjeux



Coopération transfrontalière dans l'aménagement du territoire



Systemes d'aménagement du territoire



Cas d'étude de Bâle



Cas d'étude de Genève



Cas d'étude de la Grande Région

Conclusions générales



1 | Qu'est-ce que le Transit-Oriented Development?

Transit-Oriented Development:

Développement urbain autour des arrêts des transports en commun

Densité urbaine

Conception de l'espace public
(Design)

Multifonctionnalité (Diversité)



Cas exemplaire:
Fingerplan de Copenhague

*Fingerplan Copenhague de 1947 et de 2015
(Danish Ministry of the Environment, 2015)*

1 | Qu'est-ce que le Transit-Oriented Development?

Importance des instruments d'aménagement (outils stratégiques, planologiques ou opérationnels)

Densité urbaine

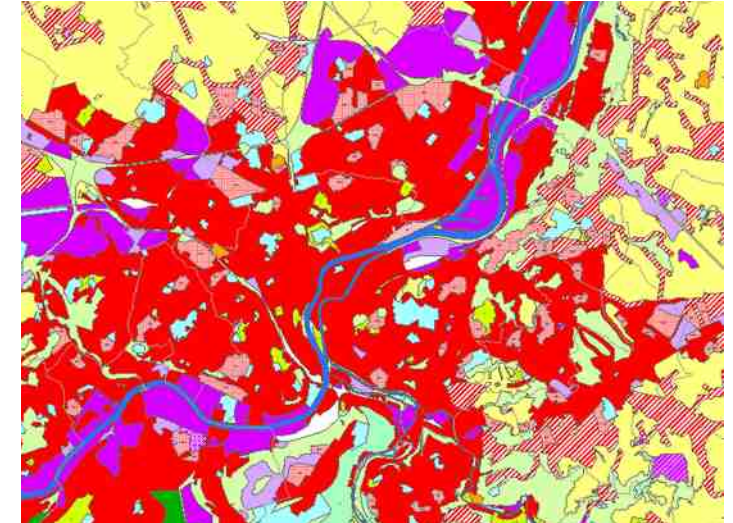
- **Dimensionnement** des zones urbanisables en adéquation avec la demande
- **Mobilisation** des potentiels fonciers pour la densification foncière
- **Priorisation** des quartiers de gare et quartiers centraux pour l'urbanisation

Multifonctionnalité

- Zonage permettant une multifonctionnalité
- Instruments de dynamisation des centres villes (attraction de fonctions urbaines)

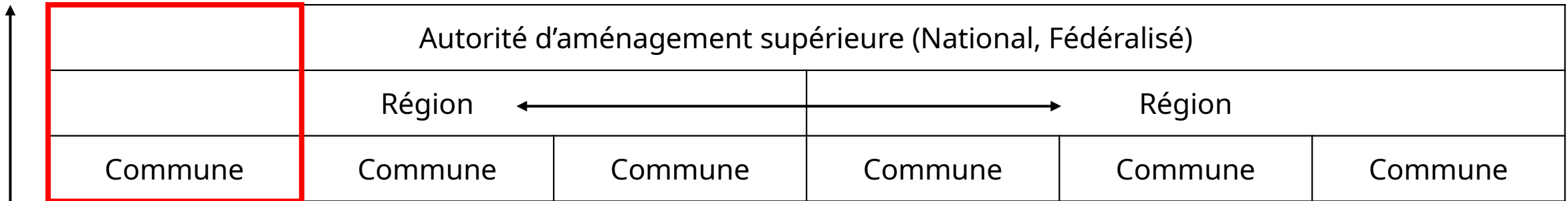
Transversalité

- Adéquation de l'urbanisation avec les réseaux de transports en commun
- Justification de nouveaux arrêts que si densité urbaine suffisante
- Justification d'une densité urbaine que si accessibilité suffisante



Coopération verticale: Coopération entre différents niveaux administratifs

Coopération spatiale: Coopération entre des entités sur un même niveau administratif



Coopération horizontale: Coopération entre différents départements dans une administration

Attention: certains niveaux administratifs n'ont pas d'influence sur certaines thématiques

Autorité supérieure	Mobilité	Environnement	Développement terr.	Logement
Région	Mobilité	Environnement	Développement terr.	Logement
Commune	Mobilité	Environnement	Développement terr.	Logement

2 I Pourquoi une coopération transfrontalière?

Agglomérations proche des frontières ont une influence sur les régions transfrontalières

Principe de spécialisation fonctionnelle:

Caractéristiques:

- Avantages fiscaux et économiques pour entreprises et sièges sociaux
- Salaires plus élevés

Pays A

- Coûts de la vie plus élevés
- Population
→ Logement moins cher

Navetteurs
→ Emplois mieux rémunérés

Caractéristiques:

- Abondance des terrains urbanisables et coûts de la vie moins élevés
- Dynamiques économiques moins fortes
- Salaires moins élevés

Pays B



Territoire de l'Euregio Meuse-Rhin

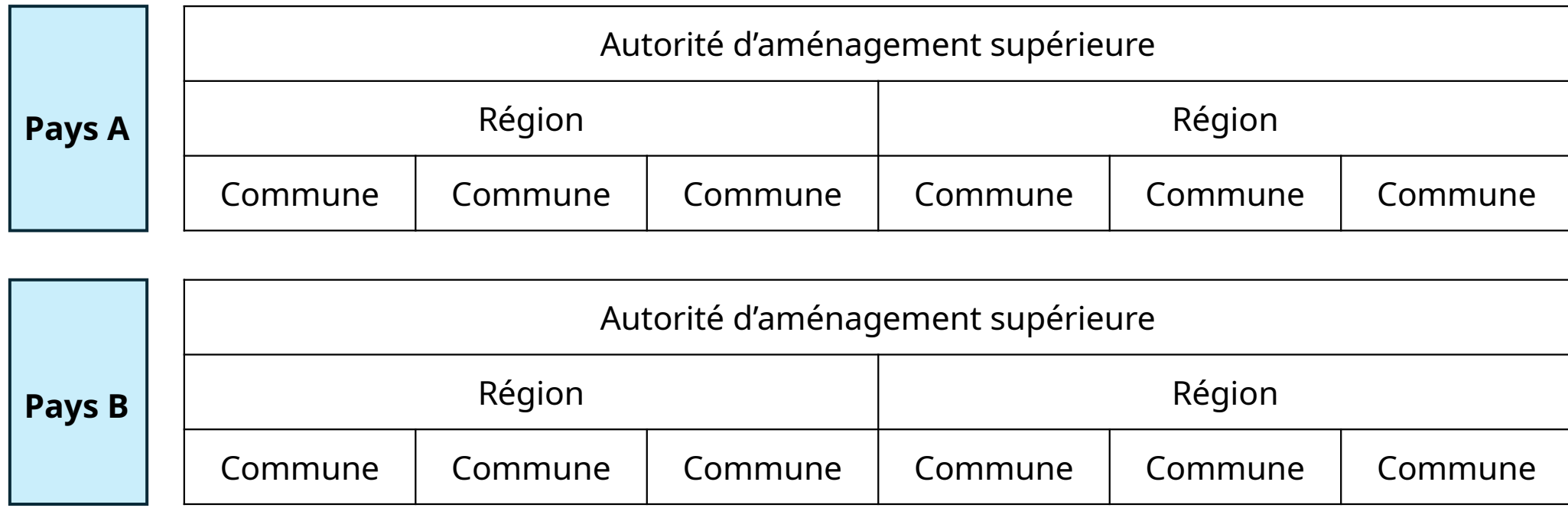
Exemple concernant la Belgique

- Euregio Meuse-Rhin (avec Maastricht et Aachen)
- Grande Région (avec le Luxembourg)

2 I Pourquoi une coopération transfrontalière?

L'Union Européenne n'a pas de compétence pour l'aménagement du territoire

- Directives concernant l'UE (par exemple pour la stratégie ZAN)
- Programmes de cofinancement comme les programmes FEDER ou INTERREG



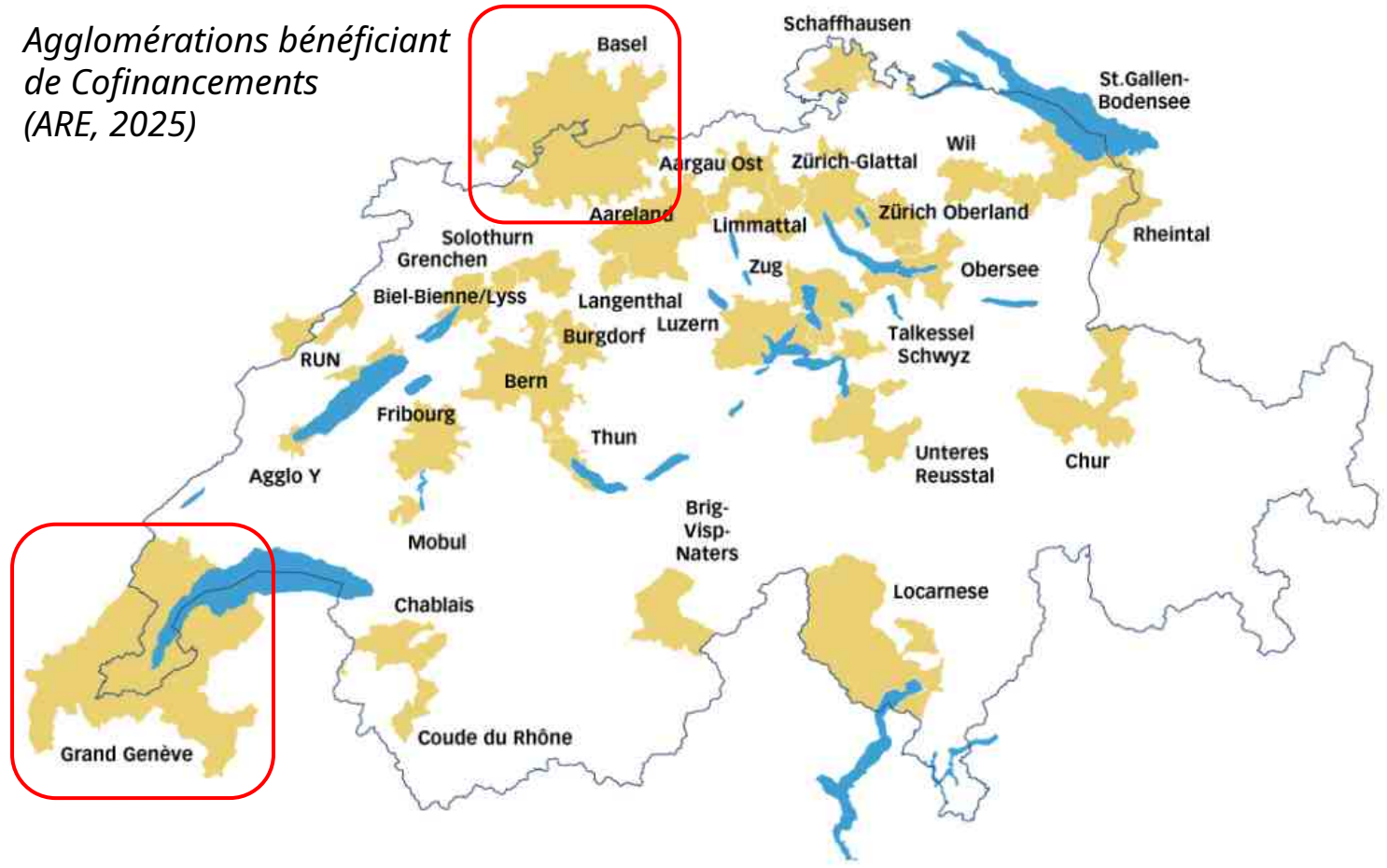
- **Répartition différente des compétences** entre les niveaux administratifs
- Recherche des **bons interlocuteurs** avec les compétences adéquates



Cas d'études de Bâle et de Genève

3 I Cas de Bâle et de Genève – Programmes d'agglomération

Agglomérations bénéficiant de Cofinancements (ARE, 2025)



Politique suisse du trafic d'agglomération:
Confédération suisse contribue au financement d'infrastructures de transport en agglomération

3 conditions pour un cofinancement fédéral

Stratégie territoriale avec adéquation développement urbain et système de transports

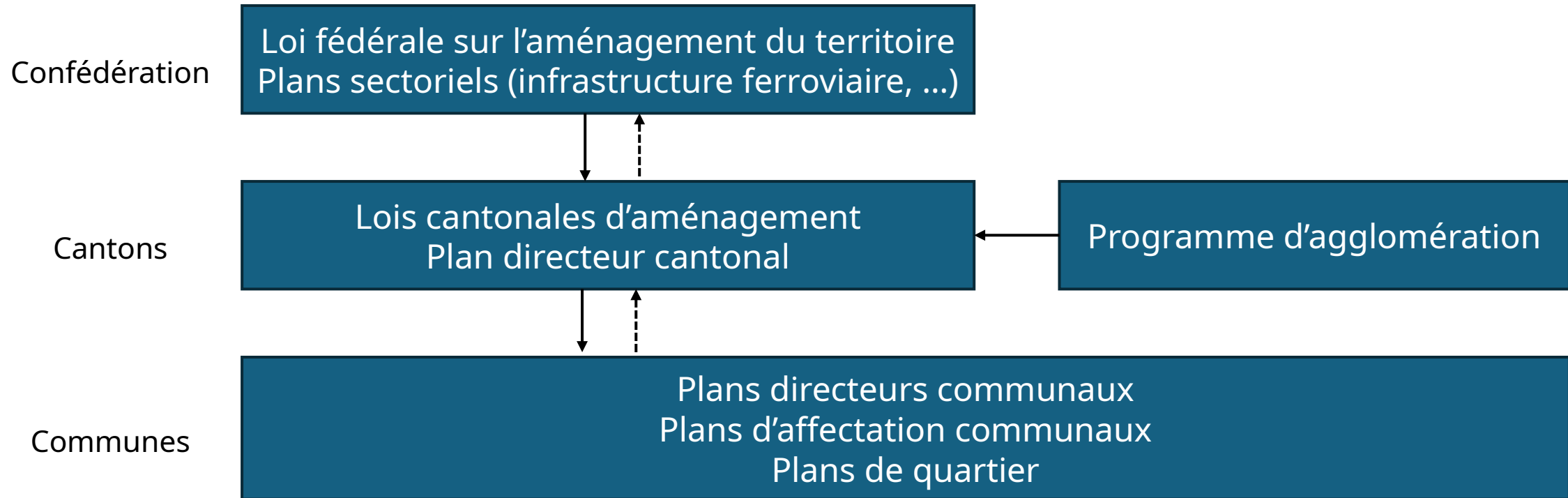
Coopération à travers les limites administratives (communes, cantons, frontière nationale)

Structure porteuses et système de gouvernance adéquat

- Coopération entre pays différents à Bâle et Genève
- Cofinancement de la Confédération sur des territoires étrangers dans ces deux régions

Suivi temporel de la stratégie

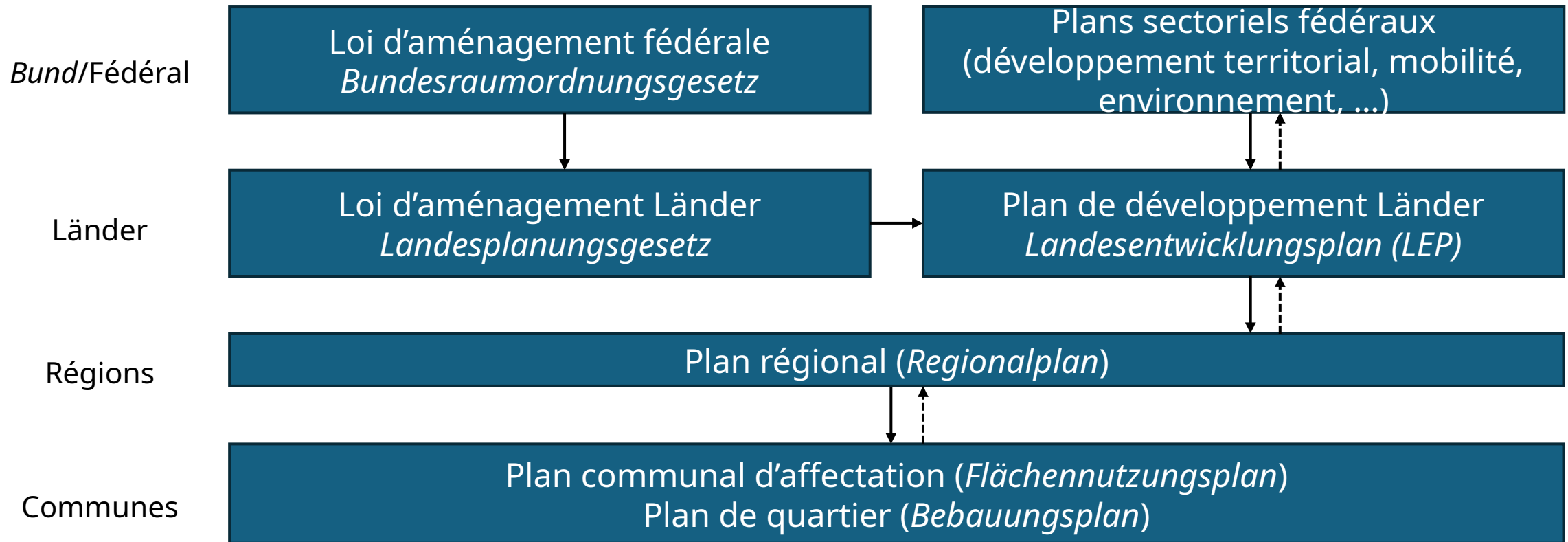




Spécificités:

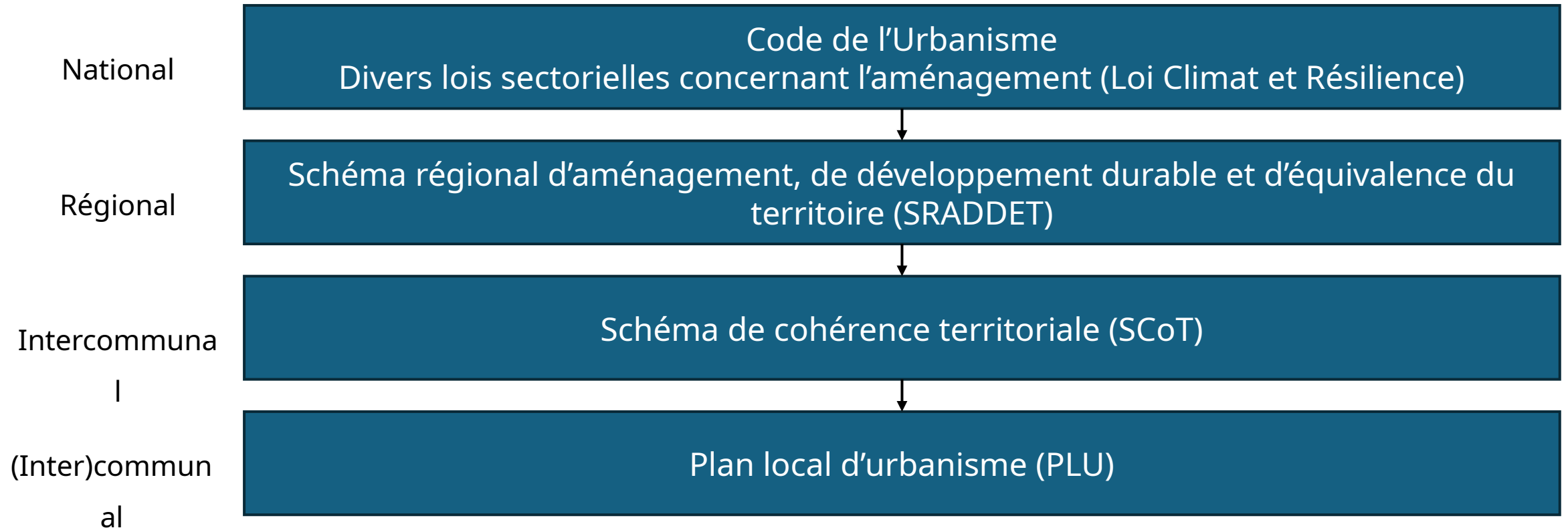
- Lois nationales fixent des principes de concentration de l'urbanisation dans les tissus urbains et proche des arrêts des transports en commun → **Principe de Transit-Oriented Development**
- Plans directeurs contraignants établissent des règles qui sont obligatoirement à transposer dans les plans d'affectation communaux → **Cantons sont les acteurs les plus puissants**

3 I Cas de Bâle et de Genève – Systèmes d'aménagement (Allemagne)



Spécificités:

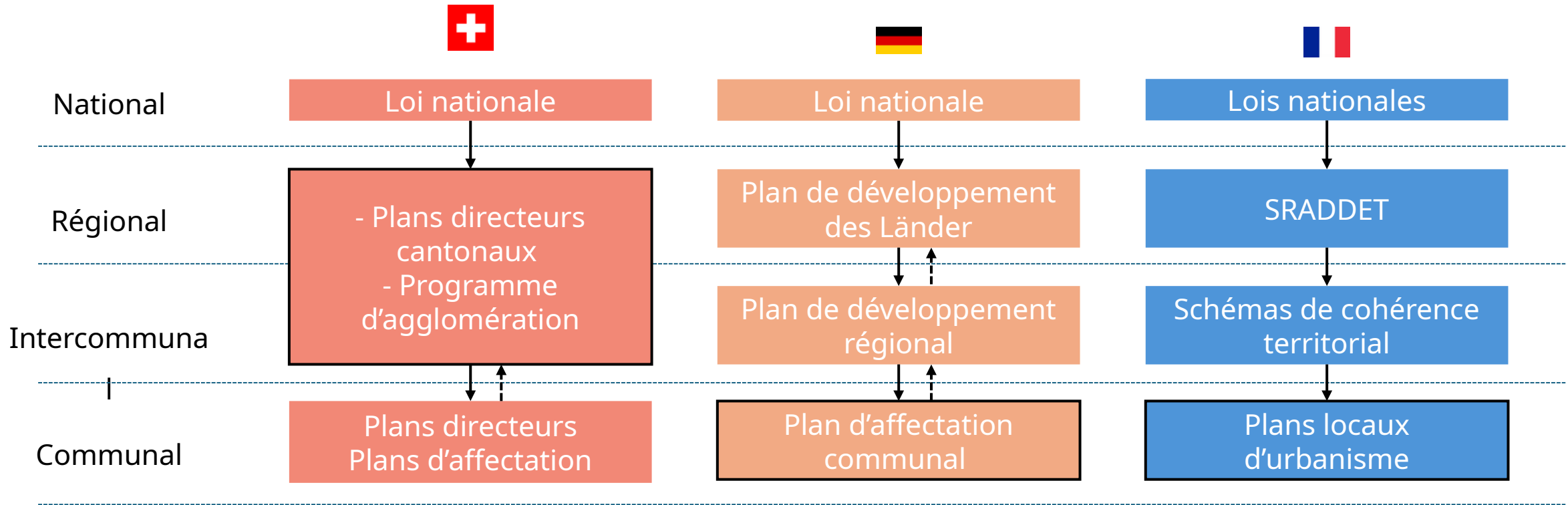
- Planification en cascade: les dispositions du niveau supérieur doivent être transposés au niveau local
→ **Adaptation progressive des règles au contexte local**
- **Principe de réciprocité:** les niveaux supérieurs doivent prendre en compte les besoins locaux



Spécificités:

- **Système centralisé** avec des lois et règlements top-down
- Dimension stratégique des documents d'urbanisme des niveaux supérieurs et donc **forte autonomie décisive des communes**

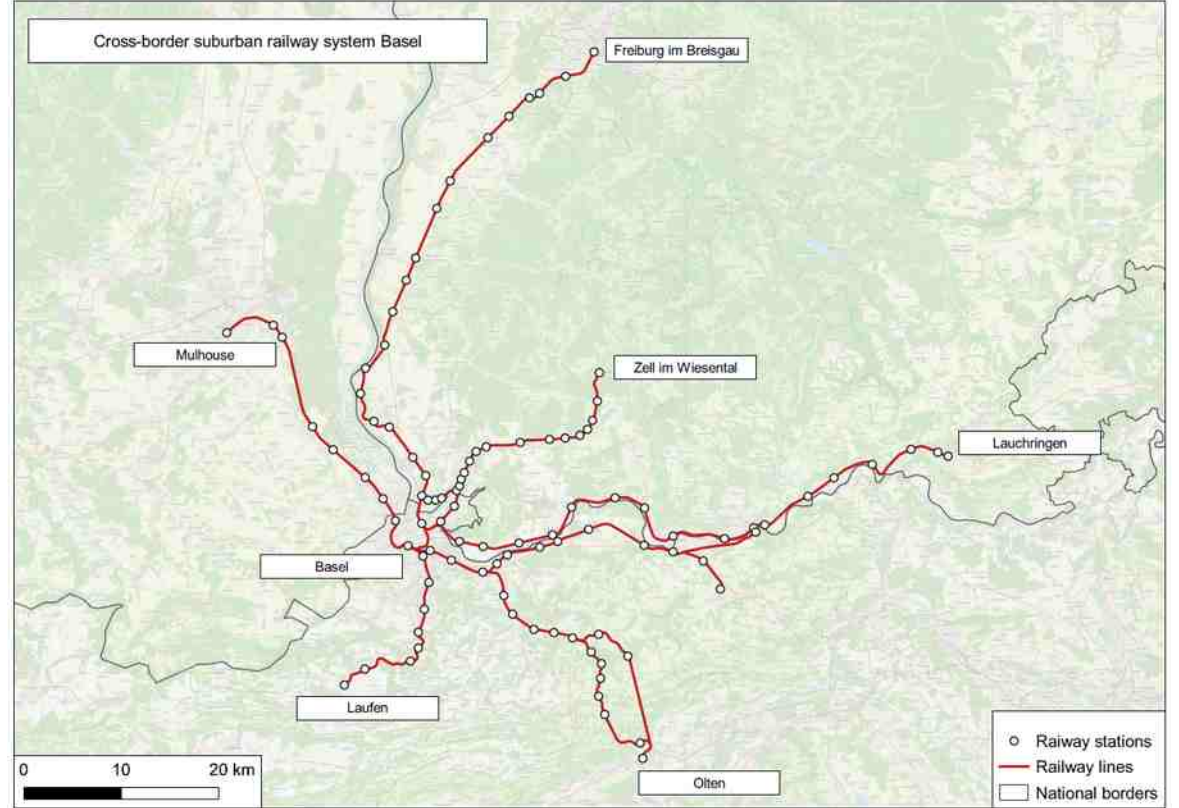
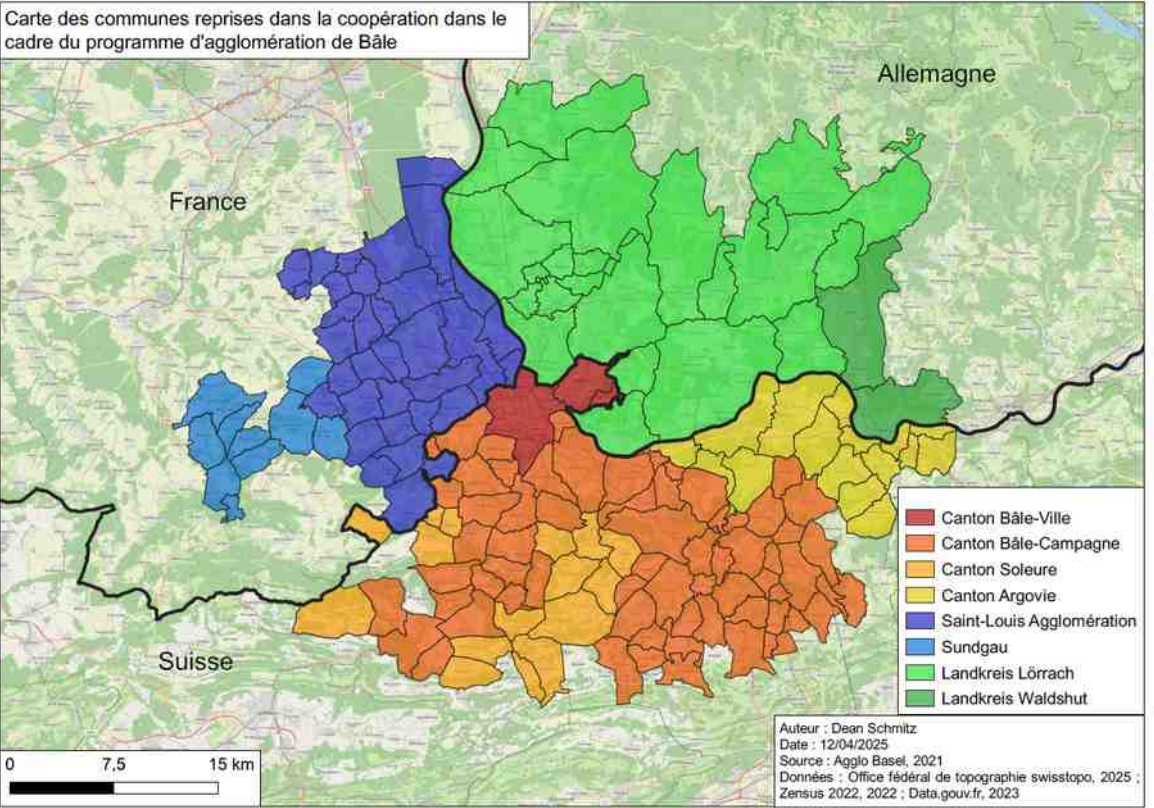
3 I Cas de Bâle et de Genève – Systèmes d'aménagement (Comparaison)



Spécificités:


- Fonctionnement différent des systèmes d'aménagement: Fédéralisé en Allemagne et Suisse, Centralisé en France
- Forte autonomie communale en France, forte autonomie cantonale en Suisse
- **Niveaux au niveau des régions fonctionnelles:** Cantons suisses, Régions allemandes, intercommunalités françaises


3 I Cas de Bâle – Contexte transfrontalier



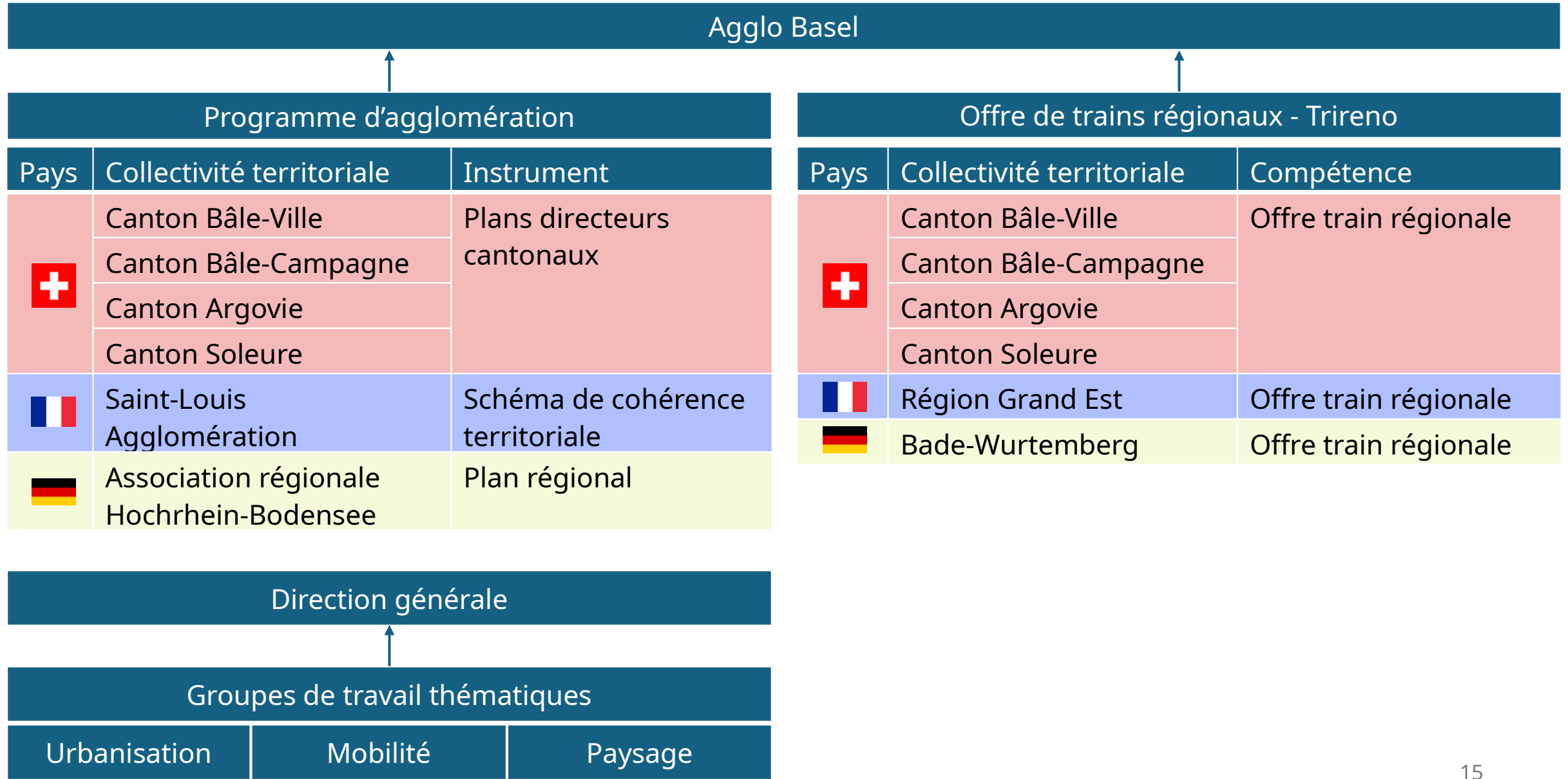
 →  53.000 navetteurs

 →  62.000 navetteurs

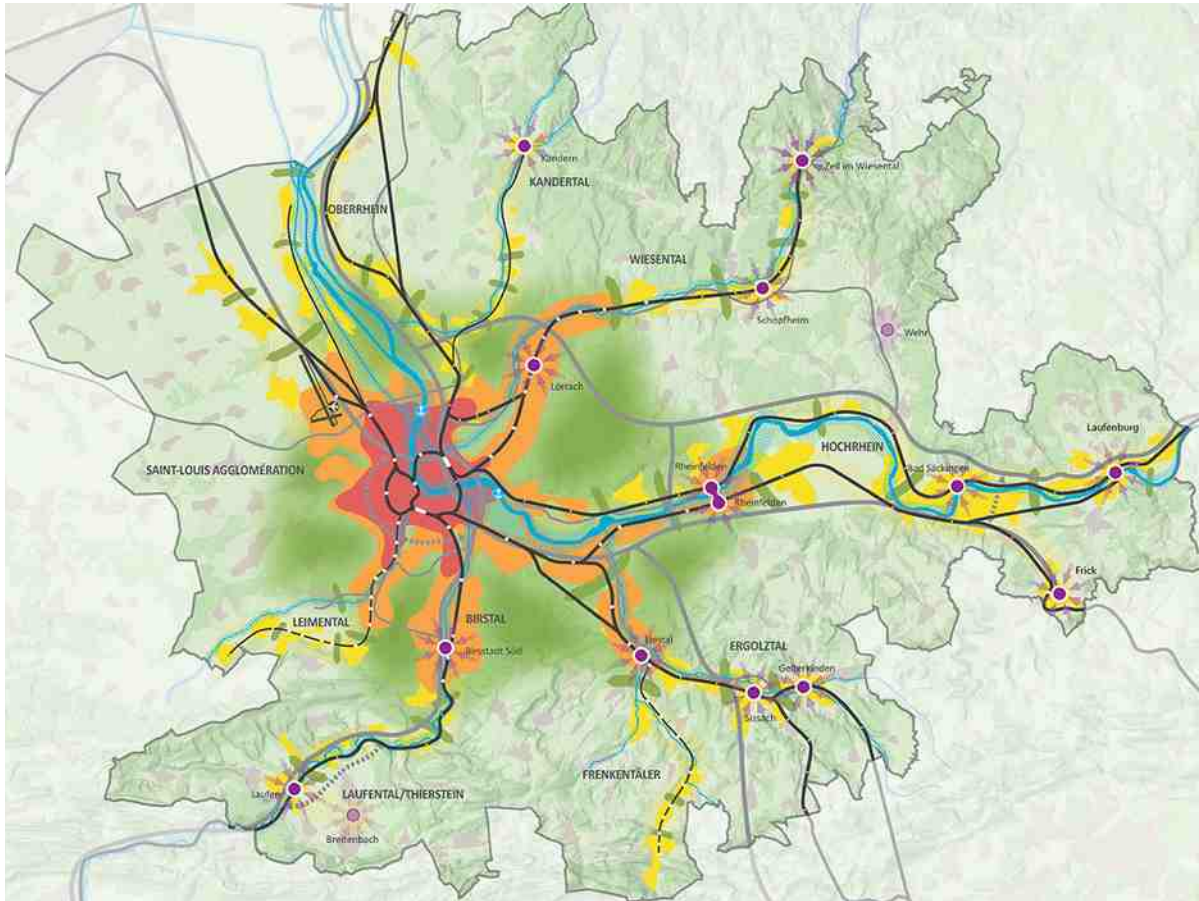
 Agglomération de Saint-Louis et Districts de Waldshut et Lörrach
→ Coûts de vie, mais aussi salaires moins élevés

 Cantons de Bâle, Bâle-Ville et des parties d'Argovie et de Soleure
→ Salaires, mais aussi coûts de vie plus élevés

3 I Cas de Bâle – Structure de gouvernance d'Agglo Basel



3 I Cas de Bâle – Vision territoriale et infrastructures cofinancées



Vision territoriale d'agglomération de Bâle (Agglo Basel, 2025)

Vision territoriale de l'agglomération de Bâle

- Densification interne et multifonctionnelle autour des arrêts TEC
- Identification de projets d'urbanisation prioritaires

Infrastructures de transport cofinancés par la Confédération

Prolongement du tram vers Saint-Louis (FR)
→ 31,5 millions CHF sur 90 millions CHF

Prolongement du tram vers Weil am Rhein (DE)
→ 22 millions € sur 112 millions €



Tram à Weil am Rhein (Schwarzwälder Bote, 2021)



Projets infrastructurels pour l'offre de trains régionaux non porté par le programme d'agglomération

- Porté par les programmes d'investissements nationaux
- Participation de la Confédération dans d'autres pays

Projets transfrontaliers

- Prolongation du RER vers l'EuroAirport (FR)
- Electrification de la Hochrheinbahn (DE)
- Prolongation de la Garten- et Wiesentalbahn (DE)

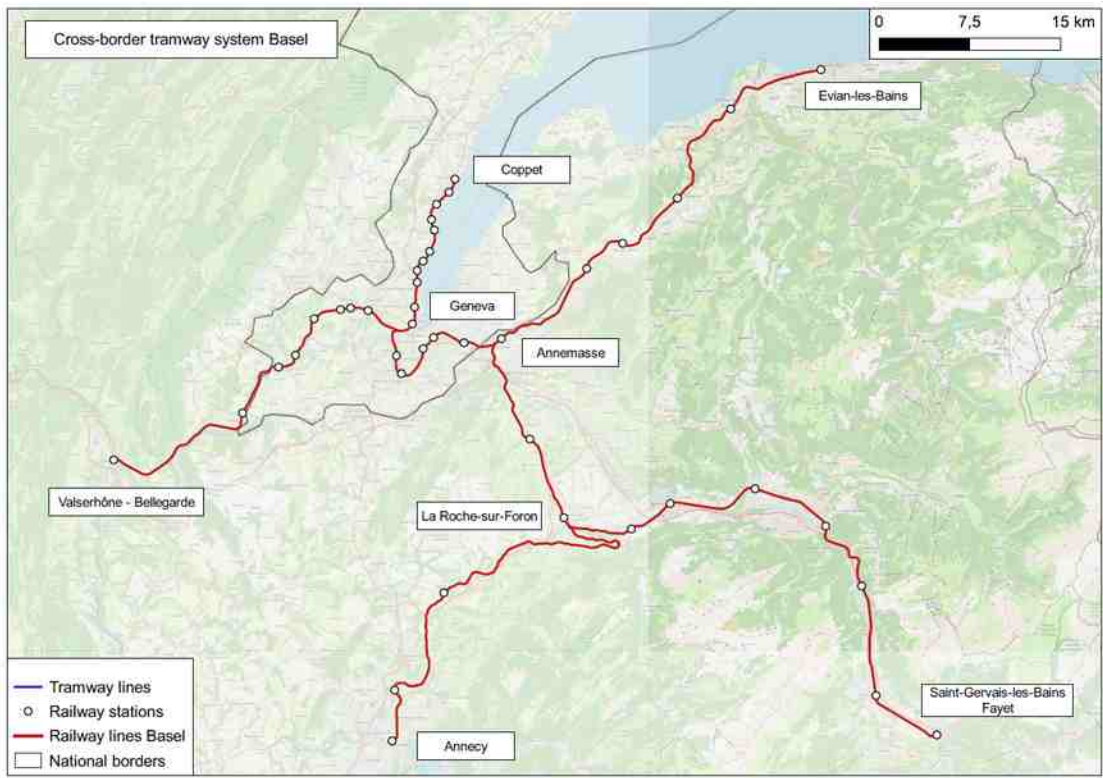
Projet infrastructurel majeur

Herzstück Basel: Infrastructure souterraine entre Basel SBB et Basel Bad

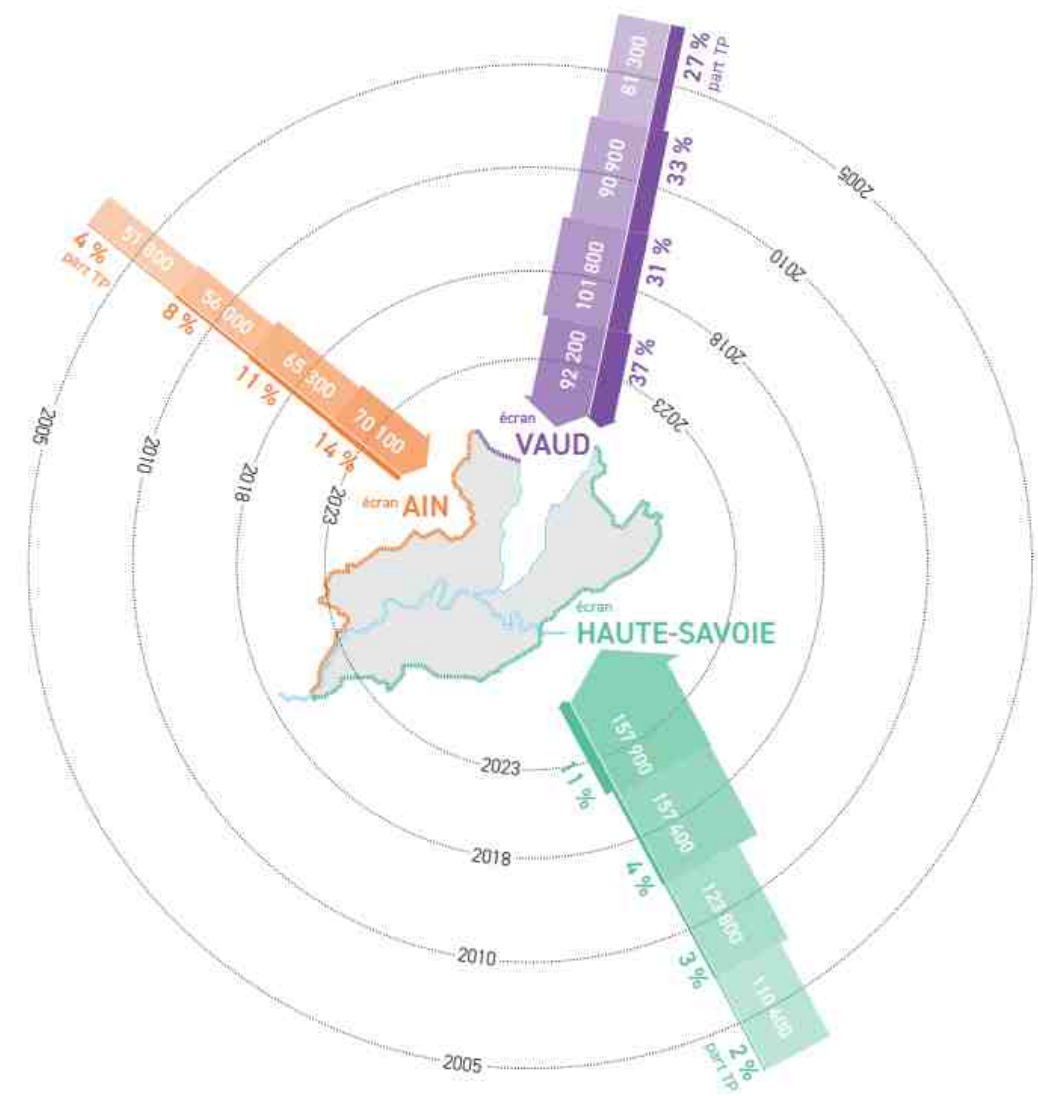
- Liaison rapide et moins surchargée que la ligne existante
- Développement de lignes transversales
- Construction de 2 nouvelles gares centrales




Réseau RER à Bâle (Tireno, 2025)

3 I Cas de Genève – Contexte transfrontalier





Flux dans l'aire fonctionnelle de Genève (Grand Genève, 2025)



- 
Départements Ain et Haute-Savoie: Coûts de vie moindres et forte périurbanisation
 → Ain (70 100 navetteurs), Haute-Savoie (157 900 navetteurs)
- 
 ↓
- 
Canton de Vaud: Périurbanisation depuis le centre dominant de Genève
 → 92 200 navetteurs

GLCT Grand Genève

Projet d'agglomération de Genève

Pays	Collectivité territoriale	Instrument
	Canton de Genève	Plans directeurs cantonaux
	Canton du Vaud	Plans directeurs régionaux
	Région de Nyon	
	Pôle métropolitain du Genevois français	Coordination entre 8 SCoT
	Département Ain	/
	Département Haute-Savoie	/
	Région Auvergne Rhône-Alpes	SRADDET

Direction politique

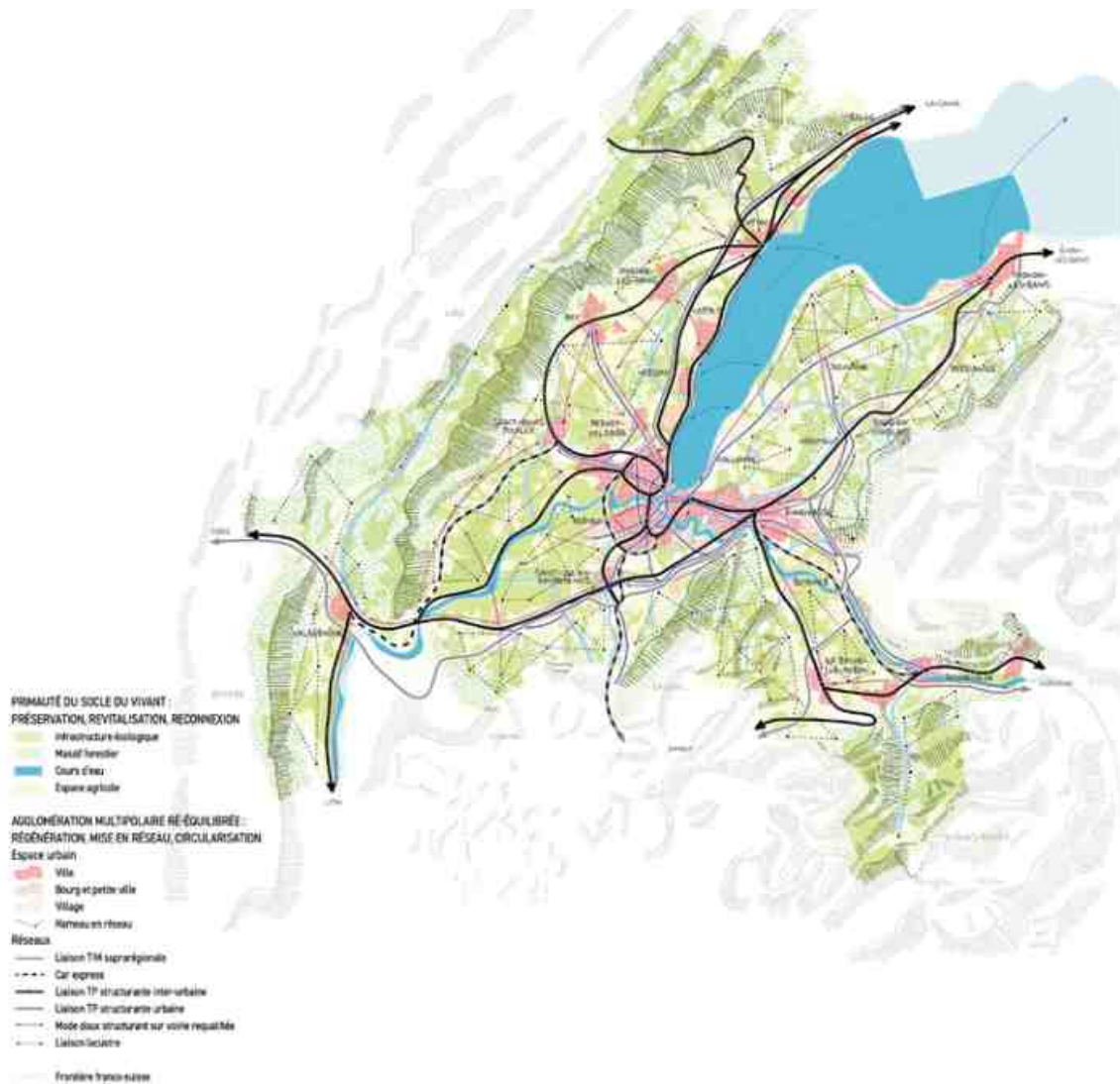


Groupes de travail thématiques

Urbanisation

Mobilité

Paysage



Vision territoriale de l'agglomération de Bâle

- Densification de l'urbanisation autour des arrêts des transports en commun structurants
- Politiques restrictives pour l'urbanisation et limitation de la périurbanisation
- Identification de projets d'urbanisation prioritaires

Infrastructures de transport cofinancés par la Confédération

Prolongement de la ligne tram vers Annemasse (FR)
→ 23,6 millions € sur 59 millions €



*Vision territoriale du programme d'agglomération de Genève
(Grand Genève, 2025)*

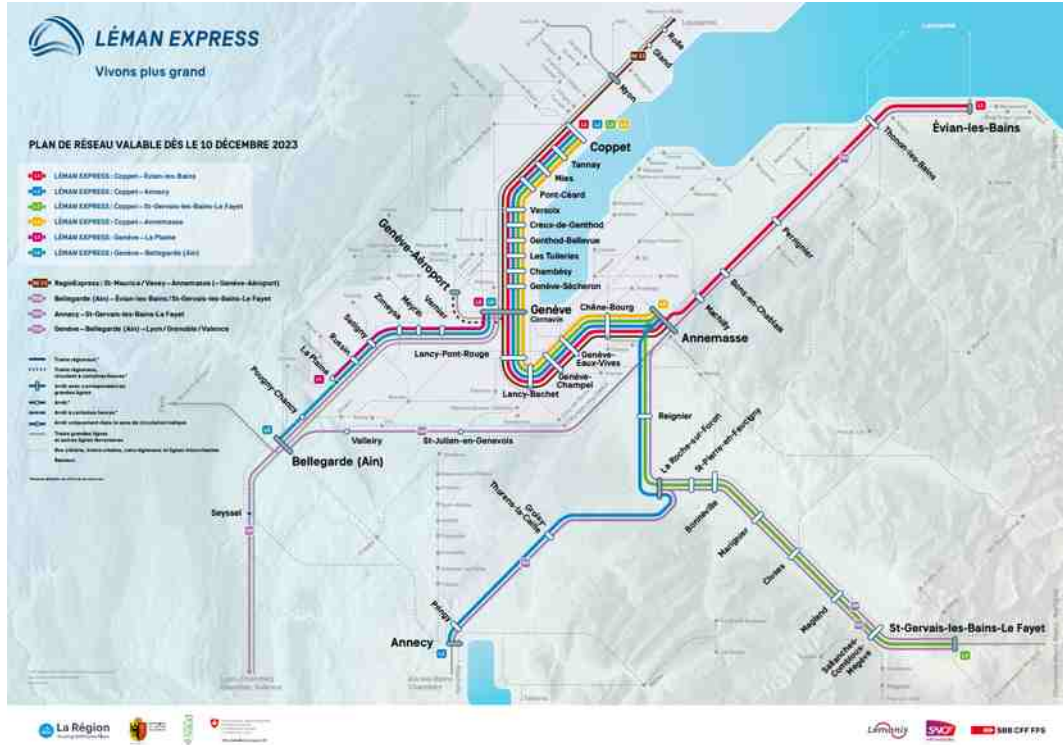
3 I Fallbeispiel Agglomération Genf – Léman Express

Ligne CEVA entre Annemasse et Genève-Cornavin

- Liaison plus performante entre les villes de Haute-Savoie et Genève
- Elaboration d'un système RER transfrontalier performant
- Desserte de nouvelles gares avec potentiel de densification

Conception de la ligne CEVA - acteurs

Pays	Collectivité territoriale - Acteur	Compétence
	Canton de Genève	Offre de trains régionale
	Canton du Vaud	
	Confédération Suisse	Programme d'invest.
	Région Auvergne Rhône-Alpes	Offre de trains régionale
	France	Cofinancement
	Département Haute-Savoie	
	SNCF Réseaux	
	EPCI Haute-Savoie	
	Union Européenne	



Réseau Léman Express (Léman Express, 2025)

→ Confédération Suisse a investi 14,5 millions d'euros sur le territoire français



Pourquoi la coopération fonctionne-t-elle à Bâle et Genève



Instrument d'aménagement existant – **Programme d'agglomération**



Cofinancement d'infrastructures de transport dans le cas d'une adéquation urbanisme-transports



Structure de gouvernance institutionnalisée



Intégration des autorités d'aménagement à l'échelle des aires fonctionnelles



Coordination des acteurs d'aménagement et de mobilité



Suivi temporel de la stratégie



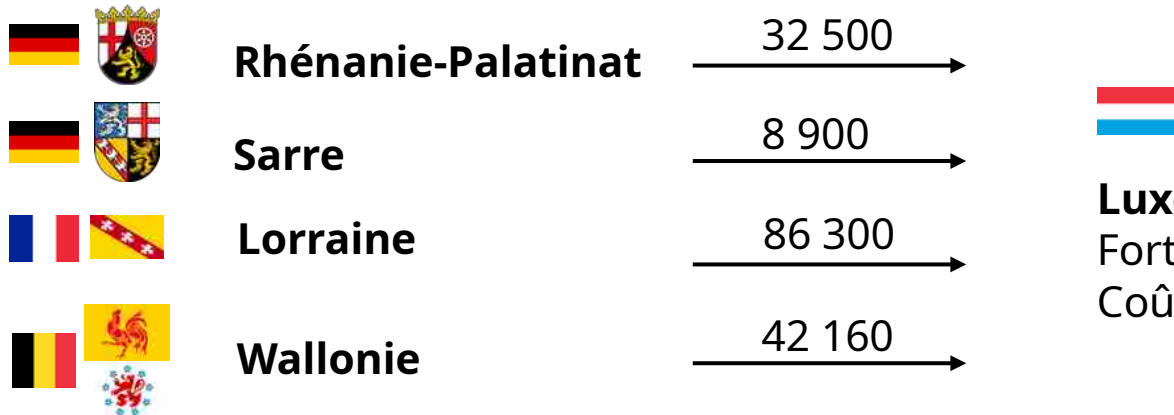
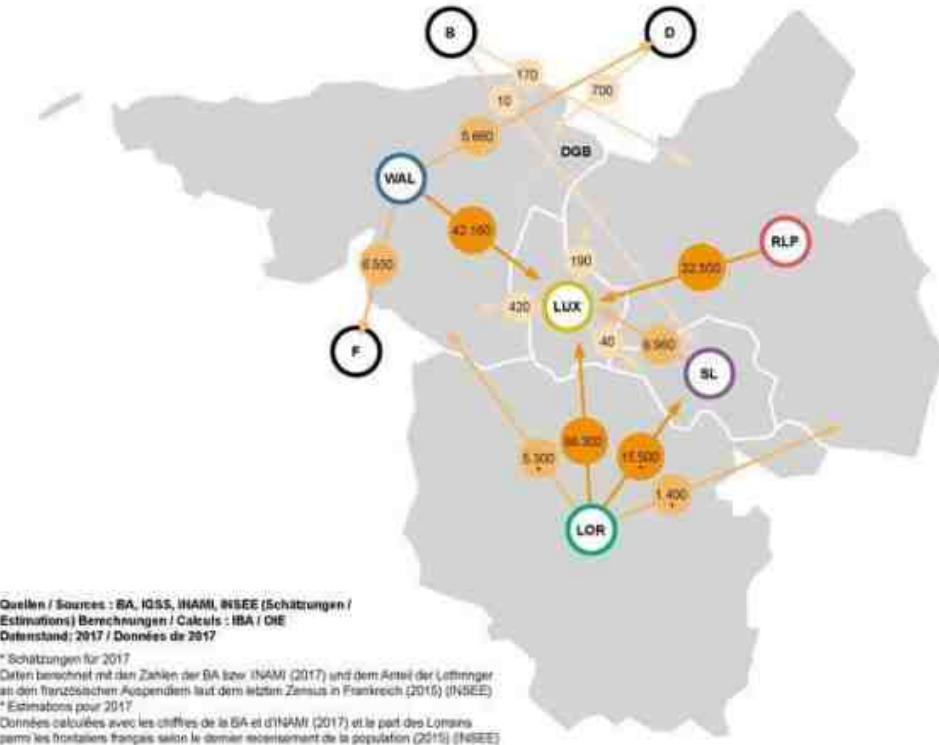
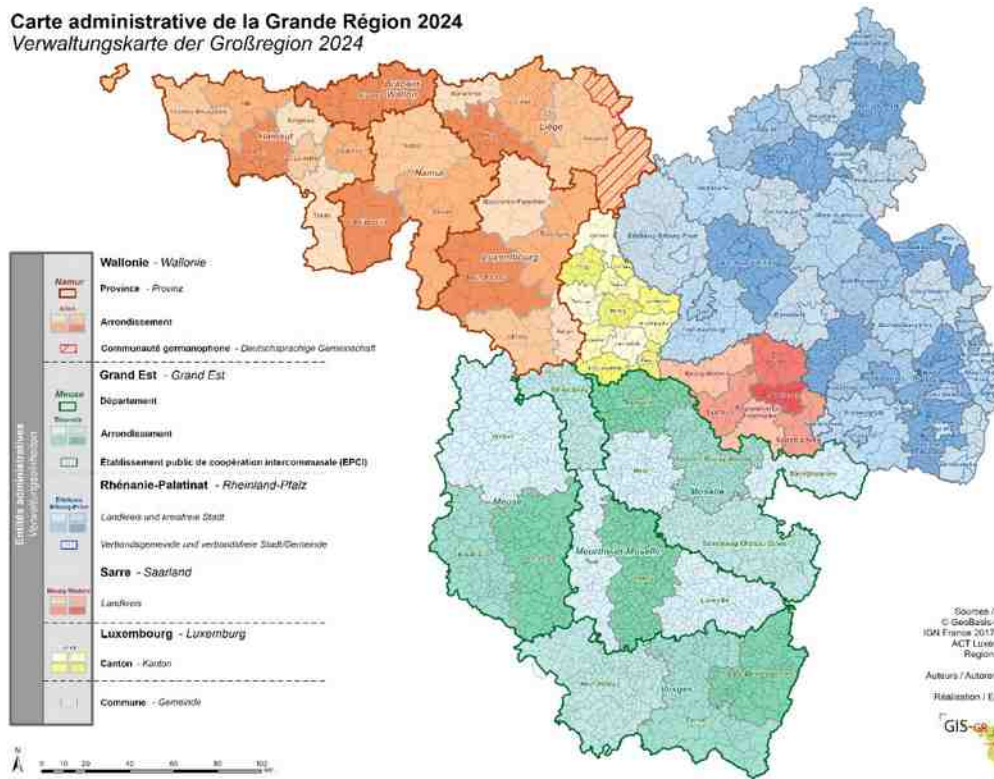
Possibilité de cofinancement transfrontalier



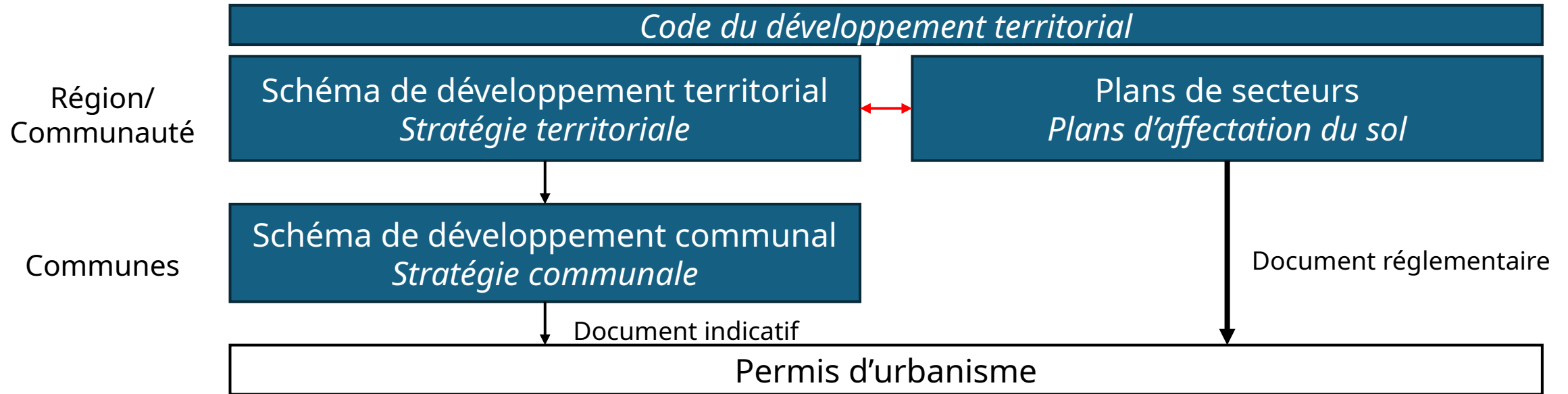
Cas d'étude de la Grande Région

4 I Cas de la Grande Région – Dynamiques transfrontalières

Carte administrative de la Grande Région 2024
Verwaltungskarte der Großregion 2024

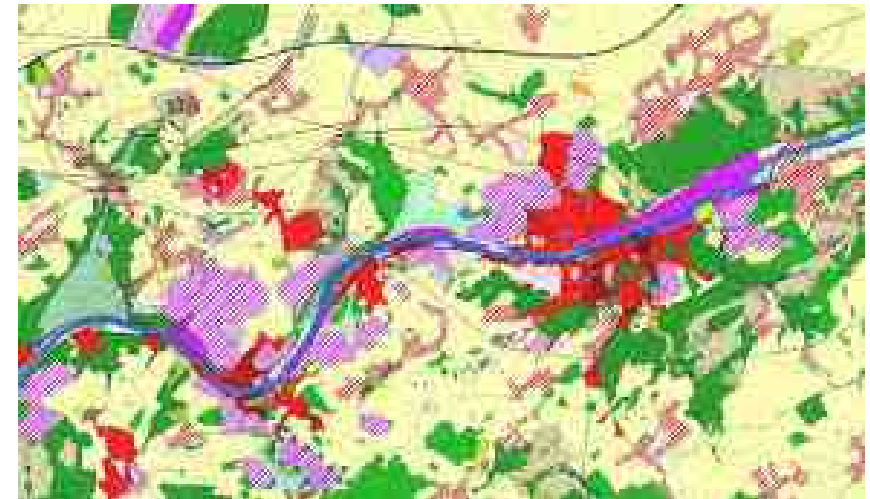


Carte administrative de la Grande Région (SIG-GR, 2024) & Flux transfrontalières dans la Grande Région (Durand et al., 2018)



Spécificités:

- Puissance du plan de secteurs avec des zones urbanisables excessives → **Etalement urbain puissant**
- Découplage entre stratégie territoriale et fonctionnement des plans d'affectation → **Impuissance des autorités régionales**
- Communes n'ont pas d'influence sur le plan de secteurs → **Impuissance des autorités communales**



Plan de secteurs (Géoportail de Wallonie, 2025)

Grand-Duché

Plan Directeur de l'Aménagement du Territoire (PDAT)
Stratégie territoriale

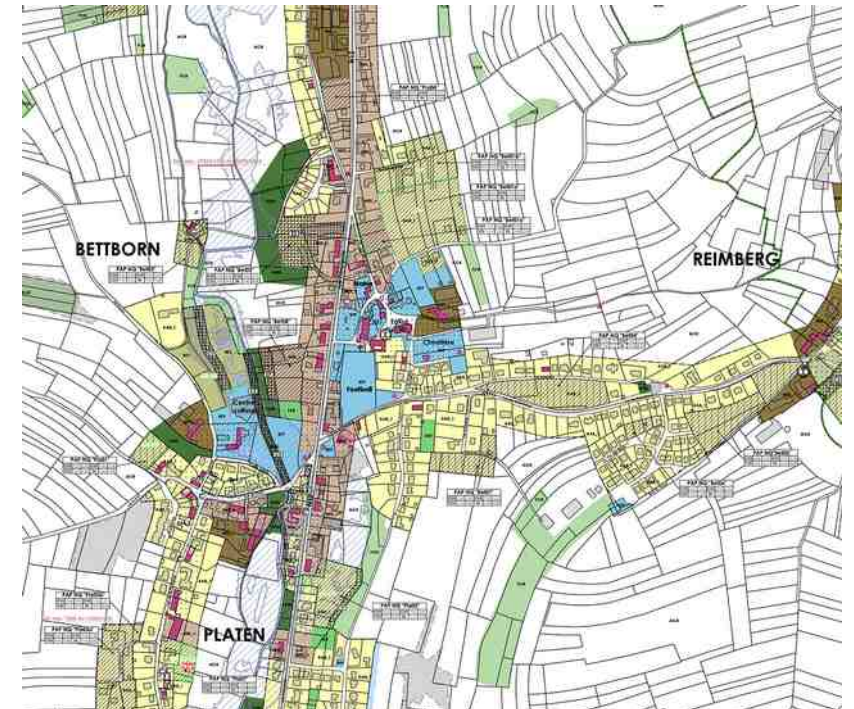
Communes

Plan d'Aménagement Général
Plan d'affectations du sol communal

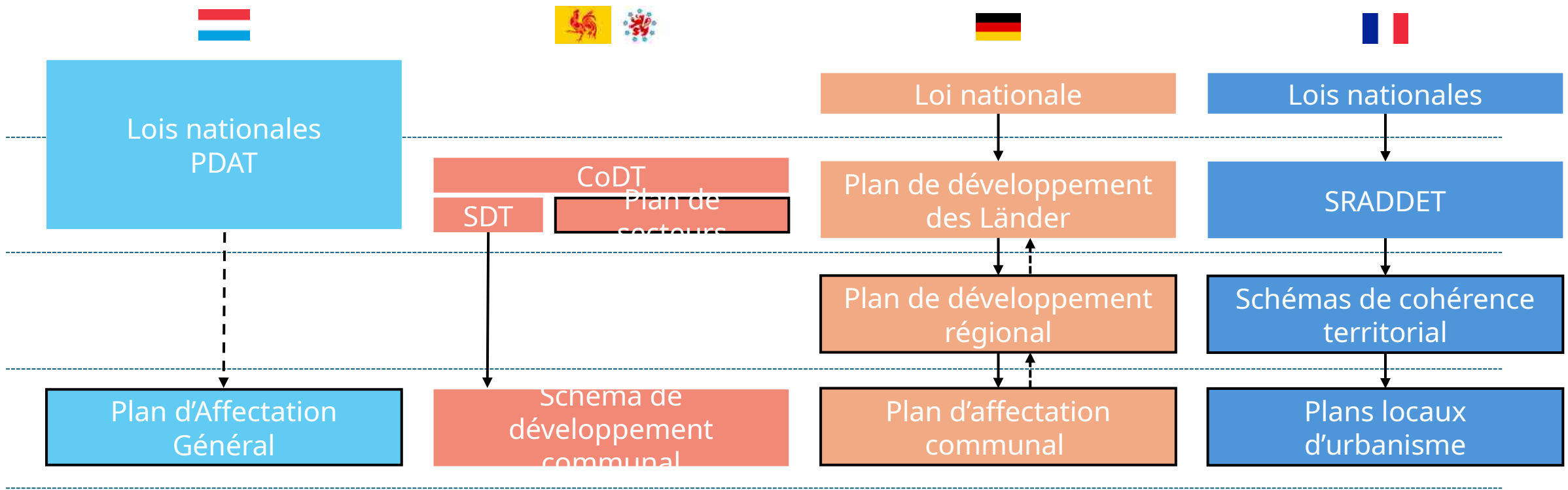
Spécificités:

- **Plan Directeur de l'Aménagement du Territoire:**
Stratégie territoriale
- **Plan d'Aménagement Général:**
Affectations du sol
- **Grande autonomie des communes** luxembourgeoises fixée dans la Constitution
- Plans d'affectation avec des **zones urbanisables surdimensionnés**

PAG luxembourgeois (papaya, n.d.)



4 I Cas de la Grande Région – Systèmes d'aménagement (Comparaison)





Fonctionnement des systèmes d'aménagement fortement différent

- Luxembourg: Forte **autonomie des communes**, pas de niveau intercommunal
- Belgique: **Impuissance des autorités régionales et communales**, pas de niveau intercommunal
- Allemagne: Fonctionnement **en cascade avec des plans d'affectation**
- France: Fonctionnement **centralisé avec des stratégies territoriales**

4 I Cas de la Grande Région – Structure de gouvernance

Sommet de la Grande Région

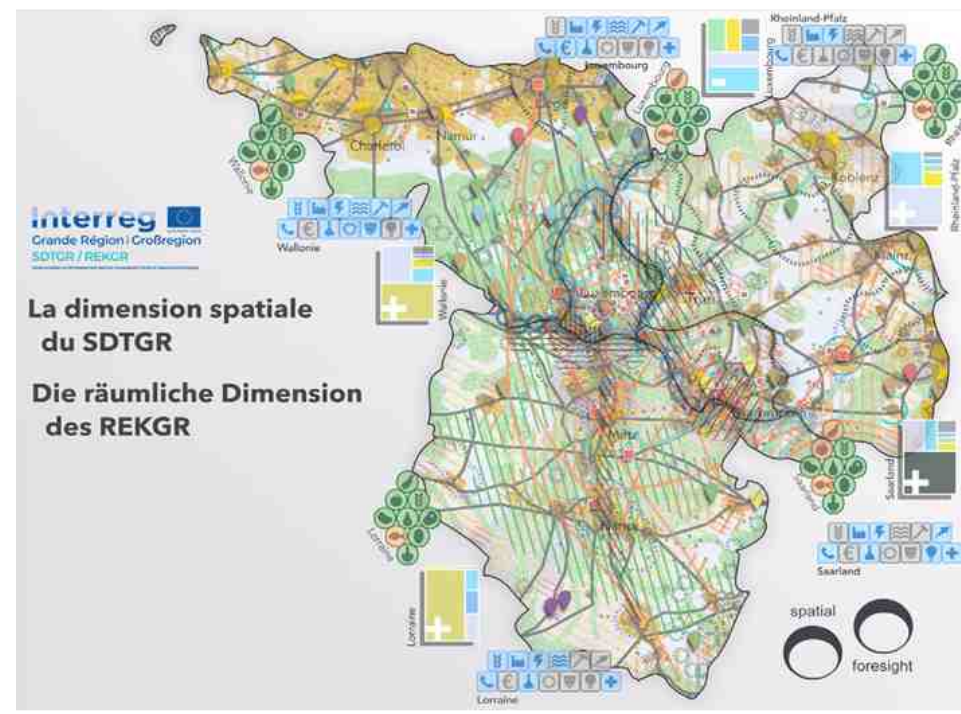
Pays	Collectivité territoriale	Instrument
	Grand-Duché du Luxembourg	PDAT
	Région Wallonne	SDT & Plan de secteurs
	Fédération Wallonie-Bruxelles	/
	Communauté Germanophone	SDT & Plan de secteurs
	France	Lois
	Région Grand Est	SRADDET
	Département Moselle	/
	Département Meurthe-et-Moselle	/
	Département Meuse	/
	Rhénanie-Palatinat	Plan de développement
	Sarre	Plan de développement

Coopération large et multithématique, sans concentration explicite sur l'aménagement du territoire

Représentation politique générale

Formation de groupes thématiques

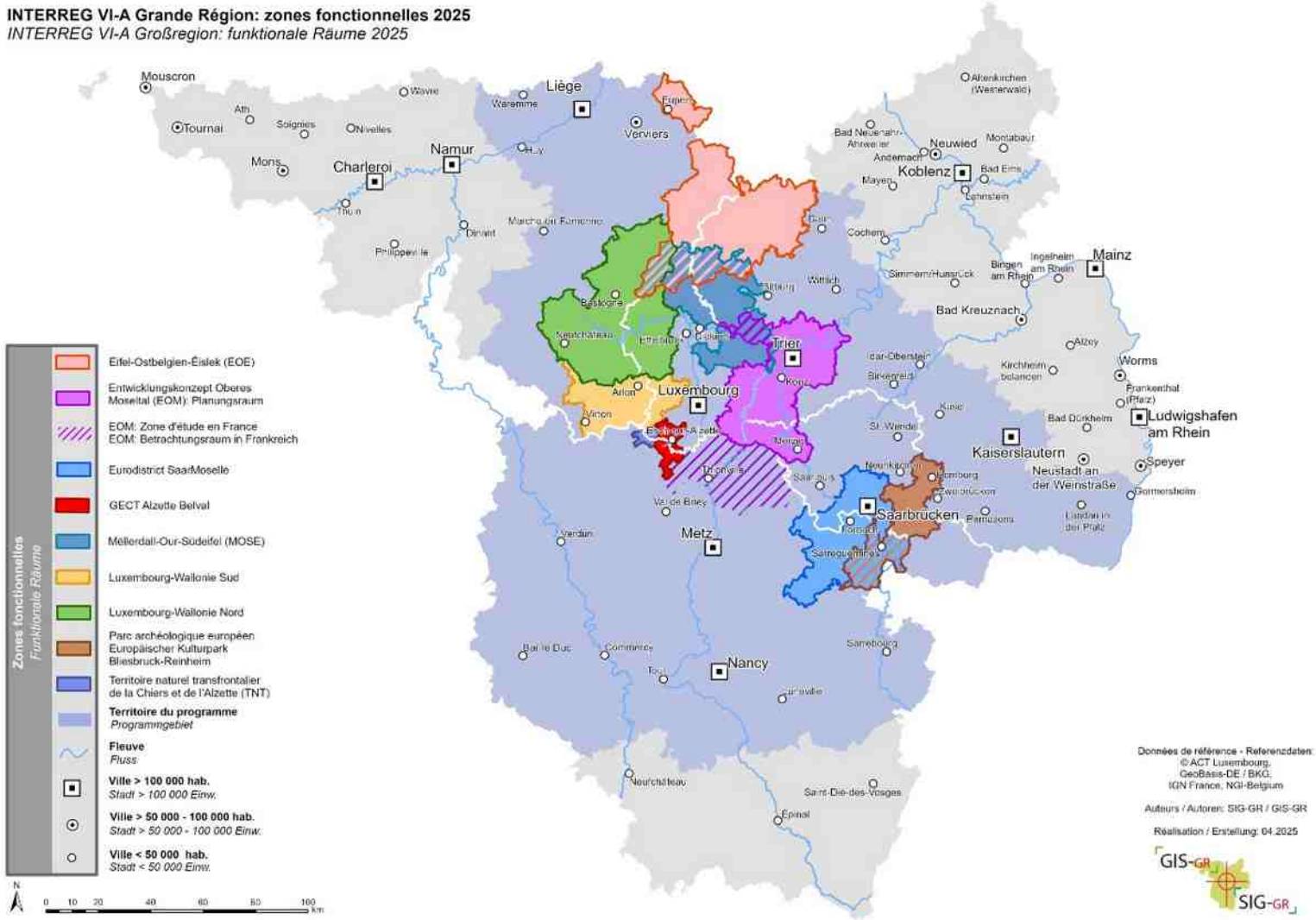
Comité de Coordination du Développement Territorial (CCDT)



Vision territoriale SDTGR (Interreg Grande Région, n.d.)

Transposition des stratégies du SDTGR sur les régions fonctionnelles transfrontalières

INTERREG VI-A Grande Région: zones fonctionnelles 2025
 INTERREG VI-A Großregion: funktionale Räume 2025



Zones fonctionnelles de la Grande Région (SIG-GR, 2025)

GECT SaarMoselle

Pays	Collectivité territoriale	Instrument
	Regionalverband Saarbrücken	Plan d'affectation communal
	CA Forbach Porte de France	SCoT Val de Rosselle
	CC Freyming-Merlebach	
	CC Warndt	
	CC Saint-Avold Synergie	
	CA Sarreguemines Confluences	SCoT Sarrguemines

→ Développement d'un concept d'agglomération pour Sarrebruck

Organisation institutionnelle différente:

Pays A		Pays B		Pays C	
Aménagement - lois		Aménagement - lois	Mobilité nationale		Mobilité nationale
Aménagement - stratégies	Mobilité régionale	/		Aménagement - plans et stratégie	Mobilité régionale
Aménagement - stratégies		/		/	
Aménagement - plan		Aménagement - plans		Aménagement - stratégie	
Enjeux de la taille des unités administratives: affectation		Autres enjeux:			

- **Régions trop grandes** : manque d'implication dans les régions frontalières et coopération trop générale
- **Régions trop petites** : acteurs trop nombreux avec un champ d'action trop restreint
- Manque de compréhension réciproque
- Difficulté de trouver des interlocuteurs adaptés

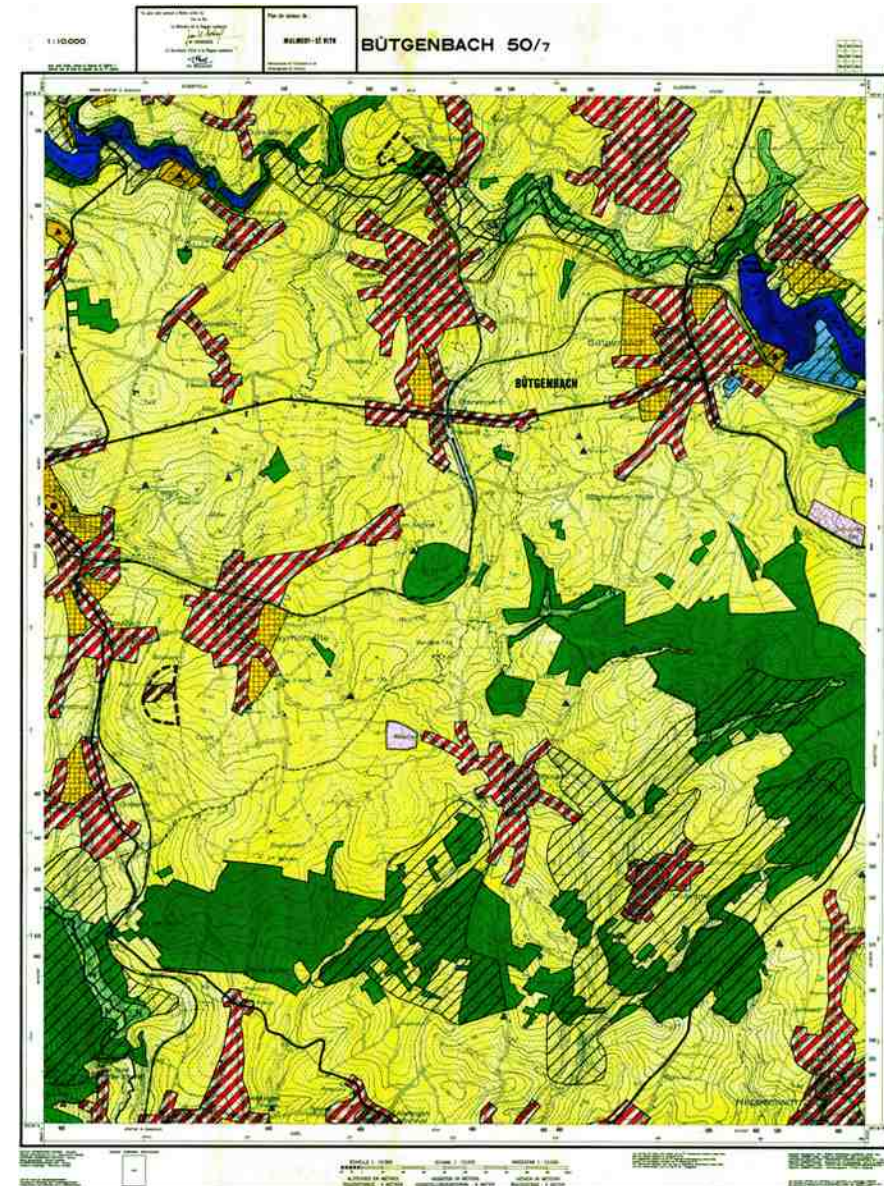
→ Niveau régional ou infra-régional semble pertinente

Enjeu 1 – Principe du *Transit-Oriented Development* dans les documents d'urbanisme

- **Limitation de l'étalement urbain** en adaptant la taille des zones constructibles
- **Mécanismes d'orientation de l'urbanisme** au sein des zones constructibles
- **Mobilisation des potentiels fonciers** de développement intérieur

Enjeu 2 – Fonctionnement différent des systèmes d'aménagement

- **France:** Système hiérarchique avec une succession de stratégies non contraignantes
- **Allemagne et Suisse:** hiérarchique avec une succession de plans d'aménagement contraignants
- **Belgique et Luxembourg:** plans d'aménagement avec des zones urbanisables excessives





Conflits d'intérêt

Contextes différents et donc enjeux différents

- Ambitions différentes
- Situations de concurrence



Différences culturelles

Différences entre les cultures

- Différences linguistiques
- Différences dans les cultures d'aménagement



Financement

Financement des infrastructures

- Répartition inégale des parts de financement
- Répartition inégale des moyens financiers
- Manque de moyens financiers



Enjeux techniques

Difficulté dans la construction d'infrastructures

- Organisation technique (rails, signalisation, rames)
- Organisation logistique (horaires, billets)



Merci pour votre attention!