

Société neuchâtoise de géographie
Institut de géographie de l'Université de Neuchâtel



GÉO-REGARDS

REVUE NEUCHÂTOISE DE GÉOGRAPHIE

MOBILITÉS ET DÉVELOPPEMENT
TRANSFRONTALIER

GÉO-REGARDS

REVUE NEUCHÂTELOISE DE GÉOGRAPHIE

MOBILITÉS ET DÉVELOPPEMENT TRANSFRONTALIER

PUBLIÉ SOUS LA DIRECTION DE **PATRICK RÉRAT** ET **DORIS WASTL-WALTER**

N° 4, 2011

**SOCIÉTÉ NEUCHÂTELOISE DE GÉOGRAPHIE ET
INSTITUT DE GÉOGRAPHIE DE L'UNIVERSITÉ DE NEUCHÂTEL**

ÉDITIONS ALPHIL-PRESSES UNIVERSITAIRES SUISSES

© Éditions Alphil-Presses universitaires suisses, 2011
Case postale 5
2002 Neuchâtel 2
Suisse
www.aphil.ch
www.aphilrevues.ch

© Société neuchâteloise de géographie, www.s-n-g.ch
© Institut de géographie de l'Université de Neuchâtel, www.unine.ch/geographie

Géo-Regards : revue neuchâteloise de géographie est une revue à comité de lecture issue de la fusion du *Bulletin de la Société neuchâteloise de géographie* et de *Géo-Regards : cahiers de l'Institut de géographie*. Elle est référencée par la Bibliographie Géographique Internationale, Francis et Scopus.

Ce numéro a reçu le soutien de la commission des publications de la Faculté des lettres et sciences humaines de l'Université de Neuchâtel.

N° 4, 2011

DOI : 10.33055/Geo Regards.2011.004.01

ISSN 1662-8527

Abonnements	L'adhésion à la Société neuchâteloise de géographie comprend l'abonnement à <i>Géo-Regards : revue neuchâteloise de géographie</i> . Cotisations annuelles : membre ordinaire : 35.- ; couple : 60.- ; étudiant(e) : 20.- Abonnement (sans adhésion) : 33.- Société neuchâteloise de géographie Case postale 53 2006 Neuchâtel www.s-n-g.ch
Vente directe et librairie	Éditions Alphil-Presses universitaires suisses Case postale 5 2002 Neuchâtel 2 commande@aphil.ch
Vente version électronique	www.aphilrevues.ch
Rédacteur :	Patrick Rérat
Comité scientifique et de rédaction	Roger Besson, Katia Chardon, Frédéric Chiffelle, Antonio da Cunha, Blaise Dupuis, Pierre-Yves Jeanneret, Raoul Kaenzig, Béatrice Lapray, Sophie Marchand, Clémence Merçay, André Panca, Étienne Piguët, Raffaele Poli, Mark Reinhard, Patrick Rérat, Hubert Rossel, Jean Ruegg, Valérie Sauter, Ola Söderström, Romaric Thiévent, Odile Tissot-Daguette.
Traduction des résumés :	Claude Fleischner, Hubert Rossel et les auteurs
Photos de couverture :	Mur entre Israël et la Palestine. Graffiti de Filippo Minelli et de Banksy.
Responsable d'édition :	Alain Cortat, Éditions Alphil-Presses universitaires suisses

ÉDITORIAL

MOBILITÉS ET DÉVELOPPEMENT TRANSFRONTALIER

Ce numéro de *Géo-Regards* – publié par ailleurs 125 ans après la première parution de son prédécesseur, le *Bulletin de la Société neuchâteloise de géographie* – est consacré aux frontières et plus précisément aux relations et pratiques spatiales transfrontalières. Ceci n'est pas étonnant pour une revue qui paraît dans une région entretenant autant de traditions de mobilités transfrontalières¹. L'étude des frontières fait l'objet de surcroît d'une tradition établie en Suisse romande avec en premier lieu les travaux de Claude RAFFESTIN (1974, 1980, 1992).

Les frontières connaissent un regain d'intérêt notamment chez les géographes depuis une vingtaine d'années (NEWMAN, 2006 ; VAN HOUTUM *et al.*, 2005 ; WASTL-WALTER, 2011). Avec la chute du Rideau de fer en 1989, la carte géopolitique de l'Europe, et avec elle les frontières nationales, a en effet connu d'importants changements (MEINHOF, 2002 ; PAVLAKOVICH-KOCHI *et al.*, 2004 ; SCOTT, 2006). De nouveaux États ont été créés alors que d'autres ont disparu. Des accords internationaux ont modifié le caractère et la signification des frontières. L'Union européenne a été progressivement mise sur pied et différents traités – tels que celui de Schengen qui facilite les flux transfrontaliers des biens, des capitaux et des personnes – ont changé la physionomie de l'Europe de manière fondamentale et durable.

On évoque certes de temps à autre, à l'occasion par exemple des récentes élections présidentielles au Danemark ou en France, la possibilité de redonner aux États individuels le droit de contrôler les personnes à la frontière. Toutefois, les changements ont été si profonds et la mobilité transfrontalière (qu'elle soit quotidienne, résidentielle ou autre) tellement établie dans les régions bordant les frontières (et ce numéro en

¹ Les frontières ont retenu de longue date l'attention des géographes. En ce qui concerne le *Bulletin de la Société neuchâteloise de géographie*, le premier numéro (1886) contenait un article intitulé « Les frontières de la Suisse (étude de géographie militaire) ». Cet article, rédigé par le premier lieutenant-instructeur A. Boillot, renvoie à la géographie d'état-major critiquée par Yves Lacoste dans son essai de 1976 au titre provocateur *La géographie, ça sert, d'abord, à faire la guerre*. Autre contribution à relever, l'étude de Suzanne Daveau portant le titre *Déclin des rapports frontaliers avec la France aux limites du canton de Neuchâtel* et publiée en 1956. Cet article montre l'évolution de la frontière au cours des derniers siècles et plus particulièrement l'importance des pratiques spatiales transfrontalières (marchés, foires, main-d'œuvre, activités agricoles, etc.) qui ont été progressivement remises en question par la consolidation des États-nations et les crises de la première moitié du xx^e siècle. Ces articles peuvent être téléchargés sur le site <http://doc.rero.ch>.

donnera quelques exemples convaincants), qu'il sera très difficile de retourner, même de manière occasionnelle, aux anciens régimes de régulation.

L'approche théorique adoptée dans ce numéro de *Géo-Regards* consiste à regarder les frontières non plus comme des barrières, mais comme facilitant les relations et flux entre pays limitrophes. De nouvelles régions transfrontalières se sont en effet constituées sous l'effet des pratiques spatiales des individus qui, dans leur vie quotidienne, tirent parti des asymétries entre deux nations voisines (différentiels de régime fiscal, de marché du travail, de prix, etc.) (EHLERS *et al.*, 2001 ; FAIST, 2000 ; GROUPE FRONTIÈRE, 2004 ; KRAMSCH et HOOPER, 2004 ; PAASI et PROKKOLA, 2008 ; PERKMANN et SUM, 2002 ; WERLEN, 1995). Ainsi, l'émergence de régions transfrontalières n'est souvent pas initiée par les États eux-mêmes, mais par des acteurs individuels et privés. Ces derniers prennent en compte les avantages qu'ils peuvent tirer de la frontière plutôt que des considérations politiques plus larges. Les États font dès lors face à des développements qu'ils n'ont pas toujours souhaités ou anticipés, et qui nécessitent de leur part la définition de mesures et de moyens ad hoc (comme par exemple la gestion des flux de transports transfrontaliers).

Ce développement n'est pas confiné aux pays européens et se manifeste dans d'autres régions du monde. Des acteurs adoptent des stratégies et organisent leur vie en fonction des voisinages transfrontaliers, alors que les États n'ont fréquemment ni la volonté ni les moyens de contrôler cette mobilité. De même, les régions situées à la frontière sont souvent périphériques et moins développées que les régions urbaines et centrales. Ainsi, les États profitent des développements transfrontaliers qui font prospérer ces régions et qui, pour le moins, permettent d'y maintenir la population.

L'échelle joue un rôle central dans l'étude des frontières. Dans ce recueil d'articles, les échelles locales, régionales et nationales apparaissent comme essentielles à la compréhension des phénomènes étudiés. L'acteur ou actrice individuel(le) se trouve en effet face à des régulations législatives nationales dans un contexte local et régional caractérisé par certaines spécialisations économiques et par des traditions et connaissances variables de la langue, du marché et des villes ou villages de part et d'autre de la frontière. Parfois, les États changent les règles du jeu, ce qui oblige ces acteurs à adapter leurs tactiques et pratiques spatiales transfrontalières.

Les papiers réunis ici ont été présentés pour la plupart dans le cadre de sessions spéciales organisées à l'occasion du colloque *Border Regions in Transition* (BRIT XI) qui a eu lieu à Genève et Grenoble en septembre 2011. Fidèles à la ligne éditoriale de la revue, les contributions sont l'œuvre non seulement de géographes mais également de spécialistes d'autres disciplines (anthropologie, démographie, sociologie, etc.) et recouvrent des terrains débordant largement les frontières helvétiques.

Les douze articles se répartissent en quatre grands thèmes de l'étude des frontières :

- La mobilité quotidienne (travail, achat, etc.) dans le cas de frontières à la perméabilité croissante ;
- La gestion des flux transfrontaliers par la constitution d'une offre adéquate de transports publics ;
- La mobilité résidentielle transfrontalière, soit l'installation de ménages de part et d'autre d'une frontière ;
- Les conséquences de la création ou du renforcement d'une frontière sur les pratiques spatiales transfrontalières.

Mobilité quotidienne transfrontalière

Les flux qui traversent quotidiennement une frontière ont en premier lieu trait au travail frontalier – phénomène abordé dans les articles suivants sous l’angle des travailleurs, des associations et du tissu économique – ainsi qu’aux habitudes de consommation (tourisme d’achat).

BELKACEM et PIGERON-PIROTH s’intéressent au travail frontalier et à son impact sur le développement de la Grande Région, qui est à cheval entre le Luxembourg, l’Allemagne, la Belgique et la France. L’article montre que le travail frontalier a permis, dans les territoires de résidence, d’amortir la crise liée aux restructurations industrielles et de générer un certain regain démographique. Ce dernier a contribué à changer l’image des anciens sites sidérurgiques et favorisé le développement d’une économie résidentielle par la dépense des revenus des travailleurs frontaliers au niveau local. Dans les territoires d’emploi, le travail frontalier constitue un important facteur de développement économique en comblant de forts besoins en main-d’œuvre et en qualification, ainsi qu’en générant des ressources financières (par l’imposition des travailleurs frontaliers dans le pays où ils sont employés). Cette dynamique est toutefois également source de déséquilibres dont les principaux sont l’engorgement du trafic ainsi que, dans les territoires de résidence, une pression sur les prix de l’immobilier et la difficulté que rencontrent les entreprises locales à recruter de la main-d’œuvre qualifiée.

HAMMAN aborde la problématique des travailleurs frontaliers à travers leur prise en charge collective par différentes organisations. Cette main-d’œuvre est longtemps apparue comme peu défendable par les centrales syndicales nationales. Ce vide explique la montée en puissance d’associations de défense des frontaliers. L’auteur montre comment ces dernières se situent en permanence entre une posture syndicale et la défense d’une spécificité transfrontalière. Devant la complexité des systèmes institutionnels (nationaux et européens), les structures d’information des frontaliers se définissent par un entre-deux, à la fois syndicat et prestataire de services (conseils, etc.). Les contacts entre les différentes organisations et les administrations de part et d’autre de la frontière permettent la constitution et la circulation d’un « savoir » transfrontalier. Ces organisations participent ainsi à l’eupéanisation en faisant connaître aux niveaux national, régional et local les normes communautaires (libre circulation des personnes en matière de travail, etc.).

MUNZ appréhende une autre dimension du travail transfrontalier en s’intéressant à l’industrie horlogère helvétique. Il montre tout d’abord l’importance de la mobilité transnationale qui est constitutive du savoir-faire horloger dans l’Arc jurassien suisse (importance des travailleurs frontaliers, présence d’écoles horlogères des deux côtés de la frontière, etc.). Différents labels de certification ont été élaborés afin de caractériser la spécialisation et l’attractivité de l’Arc jurassien suisse en matière de production horlogère. Plus récemment, la catégorie « patrimoine horloger » est apparue pour souligner cet ancrage historique et promouvoir différents territoires. Ces modes d’appropriation du patrimoine horloger mettent toutefois en scène une histoire presque exclusivement liée à la Suisse. Selon l’auteur, ils rendent « invisibles » les différentes formes de mobilité transnationale et la dimension transfrontalière qui ont structuré et organisent aujourd’hui encore les activités horlogères en Suisse.

Les villes de Komárom (Hongrie) et de Komárno (Slovaquie) ont été séparées par le traité de Trianon en 1920. Comme le montre SIKOS, après une séparation de près de sept décennies, les conditions sont à nouveau réunies pour envisager un développement coordonné et un rapprochement entre les deux villes. Parmi les formes de mobilité transfrontalière, les déplacements liés à la consommation (le tourisme d'achat) prennent de l'importance. La proximité de la frontière crée un environnement particulier dans le commerce de détail, au sein duquel se développent une concurrence horizontale (entre les commerces de niveau similaire) et une concurrence verticale (entre les petits commerces, les coopératives, les chaînes de distribution à forte intensité capitalistique venant d'Europe de l'Ouest, etc.). La très forte concurrence commerciale et la perméabilité des frontières permettent aux consommateurs de déployer des stratégies et des pratiques d'achat tenant compte du cours entre le forint et la couronne (puis l'euro), et des différentiels de prix et de salaires.

Gestion des flux transfrontaliers

L'augmentation des flux traversant quotidiennement la frontière se heurte à des infrastructures de transports qui n'ont généralement pas été conçues dans une perspective transfrontalière. La gestion de la mobilité, notamment par les transports en commun, apparaît comme un enjeu important pour les collectivités territoriales concernées.

BEYER et REITEL ont étudié les réseaux de transports publics dans trois agglomérations transfrontalières (Sarrebruck, Strasbourg et Bâle) qui partagent de nombreuses caractéristiques (taille, flux de navetteurs, configuration des réseaux de transport, etc.). Pour ces auteurs, le renouveau de l'offre en transports publics se situe au croisement d'une double influence : le regain d'intérêt pour les alternatives à la voiture individuelle et l'ouverture des frontières en Europe. L'offre de transports collectifs peut être considérée comme un indicateur du degré d'intégration formelle des agglomérations transfrontalières. Elle peut également être utilisée pour structurer les régions transfrontalières (recherche de taille critique, ambition métropolitaine, etc.). Les auteurs montrent par une typologie la grande diversité des arrangements entre collectivités territoriales pour garantir une offre transfrontalière, et ils en identifient les principaux obstacles (complexité juridique, répartition différenciée des compétences, répartition des recettes et des charges financières, etc.).

En prenant le cas de la Regio Insubrica (Italie/Suisse), VIGANI analyse l'évolution des fonctions de la frontière et ses impacts. Dans une première phase, la frontière a joué un rôle de barrière avec la consolidation des États-nations et créé une distorsion dans un espace économique auparavant commun. La frontière est ensuite devenue un filtre permettant le passage de certains flux et la constitution d'une économie de frontière basée sur des « rentes différentielles » dues à la jonction de deux systèmes politico-économiques (implantation d'industries helvétiques recherchant une main-d'œuvre bon marché par exemple). Finalement, la frontière est devenue une zone de contact avec l'émergence d'une économie transfrontalière. L'augmentation de ces flux n'est pas captée par les transports publics et provoque de nombreuses congestions. Assurer la compétitivité de la région passe selon l'auteur par la constitution d'une métropole polycentrique irriguée par les transports publics. Ce projet est toutefois rendu difficile par le décalage entre les niveaux institutionnels compétents et le manque de moyens à disposition.

Mobilité résidentielle transfrontalière

La grande perméabilité de certaines frontières et l'existence de différentiels notamment sur le marché immobilier incitent des ménages à élire domicile d'un côté ou de l'autre de la frontière. Comme tout phénomène migratoire, la mobilité résidentielle transfrontalière est un processus sélectif dans le sens où elle concerne des groupes de population spécifiques.

COSTA et EGGERICKX montrent que l'ouverture des frontières et la construction européenne n'ont pas eu un impact uniforme sur les différents espaces frontaliers belges. Ces derniers ont en effet connu des évolutions de la population très diversifiées au cours des dernières décennies. Globalement, les zones frontalières de l'est (avec le Luxembourg, les Pays-Bas et l'Allemagne) sont très dynamiques, alors que celles de l'ouest (avec la France) sont relativement inertes sur le plan démographique. Les premières se caractérisent par une forte attractivité migratoire et par une augmentation du nombre de travailleurs frontaliers. Cette croissance démographique soutenue exerce une pression sur la disponibilité et le coût des logements et des terrains à bâtir. Ceci pourrait indiquer qu'un processus de ségrégation sociale et spatiale est à l'œuvre, obligeant certaines catégories de population à s'installer plus loin des frontières nationales.

La contribution de CARPENTIER, GENGLER et GERBER complète cette analyse en dressant un état des lieux de la mobilité résidentielle transfrontalière dans le cas de la Grande Région et plus précisément entre le Luxembourg et les pays limitrophes (Allemagne, Belgique et France). Cette forme de mobilité est en croissance et s'explique par des logiques socio-familiales (les migrants ont pour la plupart entre 20 et 40 ans), socio-économiques (surreprésentation des personnes à bas salaire même s'il existe une part non négligeable de hauts revenus) et socio-culturelles (plus de la moitié des migrants « retournent » en fait dans leur pays d'origine). Les motivations résidentielles les plus fréquemment citées ont trait au prix du logement (85 %), au différentiel de coût de la vie (55 %) et à l'envie de devenir propriétaire (54 %). La majorité des ménages améliorent ainsi leurs conditions d'habitat en migrant. Des retours au Luxembourg sont également observés : ils sont le plus souvent liés à un changement dans la situation familiale (une séparation par exemple).

RÉRAT, MOINE, GERTSCH et SIGNORET dévoilent l'existence d'un système migratoire complexe dans l'Arc jurassien franco-suisse avec des flux migratoires traversant la frontière dans les deux sens. Quitter la Suisse pour la France voisine concerne des couples avec enfants où généralement l'un des partenaires au moins possède un passeport français voire européen. Les familles interrogées sont passées du statut de locataire d'un appartement à celui de propriétaire d'une maison individuelle en profitant de l'accession facilitée à la propriété en France (niveau des prix, apport personnel exigé, etc.). À l'inverse, les personnes en provenance de France et s'établissant en Suisse ont en majorité moins de 40 ans, vivent dans des ménages sans enfant, sont au bénéfice d'une formation universitaire. Les motivations principales des migrants originaires de la région limitrophe renvoient à des facteurs personnels (formation/dissolution d'un couple, etc.) et à la réduction des trajets domicile-travail. Pour les migrants du reste de la France, les raisons professionnelles ou liées aux études dominent.

ERÖSS, FILEP, TÁTRAI, VÁRADI et WASTL-WALTER se sont penchés quant à eux sur les migrations d'étudiants entre la Serbie et la Hongrie (région de la Voïvodine). Cette frontière a été tracée au sortir de la Première Guerre mondiale, créant ainsi du côté serbe une importante minorité hongroise. De jeunes adultes appartenant à cette dernière traversent la frontière afin de poursuivre leurs études. Leurs motivations ont tout d'abord trait à l'offre de formation et à des critères économiques. Il existe en effet peu de filières dispensées en hongrois en Serbie. En Hongrie, l'éventail d'offres de formation est non seulement plus large mais leur réputation meilleure. De même, les perspectives de carrière renforcent l'attractivité de la Hongrie et ceci de manière d'autant plus intense depuis son adhésion à l'Union européenne. Des facteurs personnels et familiaux jouent également un rôle important. Ces choix migratoires font écho aux stratégies adoptées par les différents gouvernements de Hongrie afin de favoriser la formation et le maintien des communautés hongroises vivant hors des frontières du pays. Malgré ces intentions politiques, l'attrait de la Hongrie ne s'exerce pas uniquement pendant la durée des études mais se prolonge le plus souvent au-delà par une installation définitive.

Renforcement ou création d'une frontière

Les contributions précédentes concernent essentiellement des pratiques spatiales transfrontalières à l'œuvre dans un contexte de porosité croissante des frontières. À l'inverse, deux exemples, l'un tiré de la colonisation et l'autre des frontières externes de l'Union européenne, montrent les conséquences de l'instauration ou du renforcement d'une frontière dans son rôle d'instrument de contrôle et de régulation des mobilités.

TSIGBÉ démontre que le territoire togolais tel qu'il se présente aujourd'hui est le résultat de négociations entre les puissances coloniales (Allemagne puis France et Grande-Bretagne). Ces dernières ont érigé des frontières et des postes de douane afin de protéger et contrôler l'espace conquis. Certaines ethnies ont ainsi été partagées de part et d'autre de la frontière. Face à cette situation, les populations ne se sont pas, selon l'auteur, comportées en victimes résignées. Elles ont réussi à s'approprier progressivement les frontières et à les adapter à leurs pratiques de mobilité de longue distance (migrations saisonnières ou définitives vers certains pays limitrophes pour échapper au recrutement forcé, pour obtenir des rémunérations plus élevées, etc.) ou de proximité (culture de terres situées de l'autre côté de la frontière, contacts avec les membres de la famille, etc.). Les pouvoirs coloniaux successifs ont vainement tenté d'empêcher ces « transgressions » permanentes de la frontière par différents moyens (taxe à l'émigration, impôt sur les récoltes traversant la frontière, etc.).

L'étude de BYRSKA-SZKLARCZYK porte sur les « Fourmis », ces petits contrebandiers traversant quotidiennement la frontière entre la Pologne et l'Ukraine, et gagnant leur vie grâce au trafic de cigarettes. L'évolution du rôle de la frontière a finalement mis un terme à cette activité : l'adhésion de la Pologne à l'espace Schengen a tout d'abord empêché le travail des Fourmis ukrainiennes (un visa est dorénavant exigé) alors que de nouvelles réglementations douanières (sur le nombre de cigarettes pouvant être transportées pour la « consommation personnelle ») ont rendu ce trafic non rentable. Des milliers de personnes ont d'un jour à l'autre perdu leur principale source de revenu. Par une démarche ethnographique et avec l'aide de métaphores, l'auteure analyse la frontière dans le vécu et le discours des Fourmis. La frontière apparaît comme un endroit oppressif où les Fourmis deviennent des « corps dociles » assujettis aux

« techniques de discipline ». Il n'en demeure pas moins qu'elles ont développé au fil des années certaines formes de résistance face au pouvoir.

Dans l'ensemble, ce numéro de *Géo-Regards* présente et analyse des pratiques, souvent créatives et originales, adoptées par des acteurs pour utiliser les frontières et en tirer parti, et ceci dans une vaste palette de contextes territoriaux. Les contributions rassemblées ici mettent en lumière également les possibilités et opportunités créées par les différences entre États – en termes de structure économique et de cadre législatif – pour le développement des régions transfrontalières.

PATRICK RÉRAT,
Université de Neuchâtel
patrick.rerat@unine.ch

DORIS WASTL-WALTER,
Université de Berne
doris.wastl-walter@giub.unibe.ch

BIBLIOGRAPHIE

- EHLERS NICOLE, BOEKEMA FRANS and BUURSINK JAN (eds.), 2001 : « Binational Cities » (special issue), *GeoJournal*, 54 (1).
- FAIST THOMAS, 2000 : *The Volume and Dynamics of International Migration and Transnational Social Spaces*, Oxford : Oxford University Press.
- GROUPE FRONTIÈRE, 2004 : *La frontière, un objet spatial en mutation*, Espacestemps.net, Textuel, 29.10.2004 (<http://www.espacestemps.net/document842.html>).
- KRAMSCH OLIVIER and HOOPER BARBARA (eds.), 2004 : *Cross-Border Governance in the European Union*, London : Routledge.
- MEINHOF ULRIKE (ed.), 2002 : *Living (with) borders: identity discourses on East-West borders in Europe*, Aldershot : Ashgate.
- NEWMAN DAVID, 2006 : « The lines that continue to separate us: borders in our 'borderless' world », *Progress in Human Geography*, 30 (2), 143-161.
- PAASI ANSSI and PROKKOLA EEVA-KAISA, 2008 : « Territorial dynamics, cross-border work and everyday life in the Finnish-Swedish border area », *Space & Polity*, 12 (1), 13-29.
- PAVLAKOVICH-KOCHI VERA, MOREHOUSE BARBARA and WASTL-WALTER DORIS (eds.), 2004 : *Challenged borderlands: transcending political and cultural boundaries*, Aldershot : Ashgate.
- PERKMANN MARKUS and SUM NGAI-LING (eds.), 2002 : *Globalization, Regionalization and Cross-Border Regions*, Basingstoke : Palgrave Macmillan.
- RAFFESTIN CLAUDE, 1992 : « Autour de la fonction sociale de la frontière », *Espaces et Sociétés*, 70/71, 157-164.
- RAFFESTIN CLAUDE, 1980 : *Pour une géographie du pouvoir*, Paris : Litec.
- RAFFESTIN CLAUDE et GUICHONNET PAUL, 1974 : *Géographie des frontières*. Paris : Presses universitaires de France.
- SCOTT JAMES W. (ed.), 2006 : *EU Enlargement, Region Building and Shifting Borders of Inclusion and Exclusion*, Aldershot : Ashgate.
- VAN HOUTUM HENK, KRAMSCH OLIVIER and ZIERHOFFER WOLFGANG (eds.), 2005 : *Bordering space*, Aldershot : Ashgate.

WASTL-WALTER DORIS (ed.), 2011 : *The Ashgate Research Companion to Border Studies*. Farnham : Ashgate.

WERLEN BENNO, 1995 : *Sozialgeographie alltäglicher Regionalisierungen. Band 1: Zur Ontologie von Gesellschaft und Raum*. Stuttgart : Franz Steiner Verlag.

TRAVAIL FRONTALIER ET DEVELOPPEMENT TRANSFRONTALIER AU SEIN DE LA GRANDE REGION SAAR-LOR-LUX

RACHID BELKACEM, 2L2S-Université de Nancy,
belkacem@iut-longwy.uhp-nancy.fr

ISABELLE PIGERON-PIROTH, Université du Luxembourg,
isabelle.piroth@uni.lu

RÉSUMÉ

Cet article s'intéresse aux effets du travail frontalier sur le développement économique et social des territoires situés au sein de la Grande Région Saar-Lor-Lux. Il montre que pour les territoires de résidence de ces travailleurs, le travail frontalier a permis d'amortir la crise économique locale à la suite des fermetures des usines et des mines. Pour les territoires d'emploi, il a constitué un facteur de développement économique en fournissant à la fois de la main-d'œuvre et des compétences.

Mots clés : travail frontalier, frontaliers, développement économique, Lorraine, Luxembourg.

INTRODUCTION

Le travail frontalier constitue une réalité pour 203 000 personnes habitant la Grande Région Saar-Lor-Lux qui traversent une frontière tous les jours ou au moins une fois par semaine¹ pour se rendre sur leur lieu de travail (OIE, 2010). Cet espace géographique, nommé également Grande Région, comprend un pays : le Luxembourg, et quatre composantes régionales : la Lorraine (France), la Sarre et la Rhénanie-Palatinat (Allemagne) et la Wallonie (Belgique) (cf. carte 1). D'une superficie de 65 400 km², la Grande Région compte 11,3 millions d'habitants.

¹ La définition communément retenue pour le travailleur frontalier émane du règlement CE 883/2004 qui coordonne les régimes de sécurité sociale entre les pays. Il indique que « le terme de travailleur frontalier désigne toute personne qui exerce une activité salariée ou non salariée dans un Etat membre et qui réside dans un autre Etat membre où elle retourne en principe chaque jour ou au moins une fois par semaine ».

Carte 1. Les flux de travailleurs frontaliers dans la Grande Région Saar-Lor-Lux en 2010



Sources : Insee, IGSS, Statec, Iweps, Statistisches Amt Saarland, Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz.

Le travail frontalier est devenu une composante structurelle des différents marchés régionaux du travail. Au Luxembourg, principal pays d'emploi, les travailleurs frontaliers sont plus nombreux que les résidents nationaux actifs. En Lorraine, certaines zones frontalières comme celle de Longwy (proche du Luxembourg et de la Belgique) ont près de la moitié de leur population active occupée qui travaille à l'étranger. L'hypothèse que nous formulons est que le travail frontalier agit sur la dynamique économique et sociale des territoires concernés, tout en constituant un facteur d'ajustement quantitatif et qualitatif des disponibilités de main-d'œuvre aux besoins de production de part et d'autre des frontières. Nous commencerons ici par présenter le champ géographique de notre investigation, notre objet d'étude ainsi que nos hypothèses théoriques. Dans un second temps, nous cernerons les différentes conséquences de la croissance du travail frontalier sur le développement des territoires, en nous centrant sur le Luxembourg comme principal pôle d'emploi des frontaliers et sur la Région Lorraine, comme principal fournisseur de travailleurs frontaliers. Nous

nous appuierons tout particulièrement sur la zone d'emploi de Longwy², située au nord de la Lorraine. Ce choix s'explique par le positionnement géographique de ce territoire, limitrophe du Luxembourg et de la Belgique. Il se justifie également par son histoire industrielle et surtout sa forte dépendance au travail frontalier.

CHAMP, OBJET ET HYPOTHÈSES THÉORIQUES

La Grande Région : un espace de coopération avec ses instances de régulation politique

En 2006-2007, les frontaliers de la Grande Région constituaient le quart des frontaliers de l'ensemble de l'Union européenne (UE27) (OIE, 2010). Par son importance, le travail frontalier a contribué à renforcer la coopération entre les différents États concernés. Par ailleurs, la présence d'instances de régulation politique assure une certaine unité à ce grand espace géographique. En 1980, un accord relatif à la coopération germano-franco-luxembourgeoise entre les trois membres fondateurs (Sarre, Lorraine, Luxembourg)³ a institué deux commissions afin de faciliter la coopération transfrontalière. Depuis 2005, une nouvelle architecture institutionnelle a vu le jour dans le but de rapprocher la Commission régionale « Sarre-Lorraine-Luxembourg-Trèves/Palatinat Occidental » et le Sommet des exécutifs de la Grande Région, pour poser les bases d'une gouvernance cohérente des espaces transfrontaliers. Par ailleurs, le Conseil parlementaire interrégional (créé en 1986) constitue l'assemblée parlementaire consultative, et le Conseil économique et social de la Grande Région (1997) l'organe à vocation socio-économique. L'existence de ces organes (même consultatifs) témoigne de la volonté de coopération au sein de la Grande Région.

Le travail frontalier au sein de la Grande Région : quelques données de cadrage

Le contexte géographique et institutionnel a renforcé la coopération au sein de la Grande Région et a favorisé le développement du travail frontalier. Ce dernier interpelle par l'importance croissante de ses effectifs. Mais rappelons qu'il s'agit d'un phénomène qui existe de longue date et qui perdure. De multiples raisons expliquent son développement, comme les pratiques linguistiques et la proximité (voire la similitude) des activités exercées de part et d'autre des frontières⁴. Des habitudes

² Utilisées en France par l'INSEE, les zones d'emploi constituent un découpage du territoire adapté aux études locales sur le marché du travail. C'est un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main-d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts. Le découpage en zone d'emploi a été récemment actualisé en fonction des flux domicile-travail des actifs observés lors du recensement de la population de 2006, et s'affranchit des limites administratives (par exemple départementales) afin de mieux définir les marchés locaux de l'emploi.

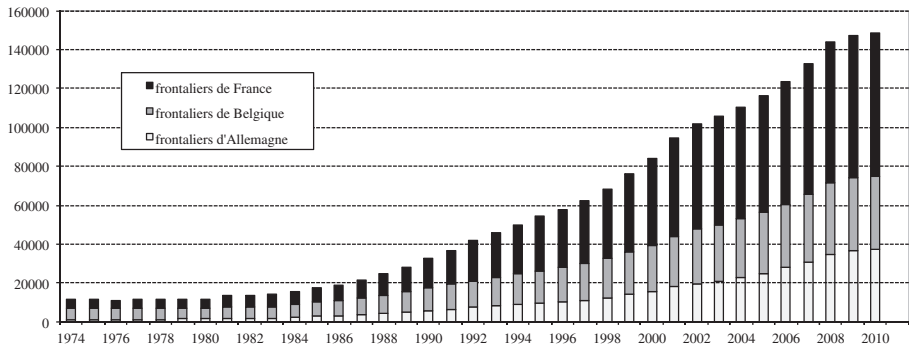
³ Accord relatif à la coopération germano-franco-luxembourgeoise dans les régions frontalières signé à Bonn le 16 octobre 1980.

⁴ Activité historique de la zone d'emploi de Longwy, la sidérurgie a attiré, pendant longtemps et jusqu'à la fermeture des usines à partir de la fin des années soixante-dix, des flux importants de travailleurs qui résidaient au Luxembourg et en Belgique. Aujourd'hui, le voisin luxembourgeois a offert un emploi à de nombreux salariés des usines fermées.

se sont installées et aujourd'hui la présence d'une frontière entre domicile et lieu de travail ne semble pas constituer un frein au développement du travail frontalier (BELKACEM, BORSNERBERGER, PIGERON-PIROTH, 2010). La libre circulation des travailleurs et l'égalité de traitement entre frontaliers et résidents ont contribué au développement du travail frontalier. Elles sont garanties par des textes en matière de sécurité sociale (règlements européens 1408/71 et 883/2004), et en matière fiscale par exemple (conventions bilatérales entre les États). Malgré cela, des différences subsistent entre les États dans la prise en compte de l'invalidité, des accidents du travail, de l'âge de la retraite...

C'est aussi par son évolution que le travail frontalier est remarquable. Le Luxembourg attire la majorité des travailleurs frontaliers de la Grande Région et ces effectifs connaissent une très forte hausse depuis les années 1990, légèrement atténuée en 2009-2010 du fait de la crise (cf. graphique 1).

Graphique 1. Évolution du nombre de salariés frontaliers travaillant au Luxembourg selon leur pays de provenance



Source : STATEC, IGSS/CCSS

La Lorraine est la seule région française, limitrophe avec trois pays (le Luxembourg, l'Allemagne et la Belgique) et donc concernée par le travail frontalier vers chacun d'entre eux. Deux mouvements importants de travailleurs frontaliers s'effectuent à destination du Luxembourg d'une part et de la Sarre d'autre part (cf. carte). Plus nombreux vers la Sarre par le passé (environ 4 600 Lorrains travaillaient en Sarre en 1969 contre 2 150 au Luxembourg), les flux se sont inversés dans les années 1990 avec l'explosion du travail frontalier au Luxembourg. Les évolutions récentes attestent par ailleurs d'une baisse des flux de Lorrains à destination de la Sarre depuis 2001, du fait entre autres des difficultés rencontrées par l'industrie sarroise (et notamment l'industrie automobile), mais aussi de pratiques qui se perdent (les jeunes générations lorraines connaissent moins que leurs aînés la langue de leur voisin). Ainsi défini le champ géographique de notre étude, voyons maintenant le cadre théorique de cette investigation.

Questionnement et hypothèses théoriques

Le concept de développement territorial a été mobilisé dans de nombreuses disciplines : science politique, géographie, sociologie, économie notamment régionale, etc. Il caractérise selon Georges Benko une diversité idéologique et théorique (BENKO, 1997a et b). Par développement territorial, nous comprenons le processus de développement économique et social dans un espace où vivent et travaillent des hommes et des femmes. Cependant dans le cas que nous étudions ici, il s'agit de territoires singuliers, parce que fortement dépendants, de part et d'autre de la frontière, du travail frontalier. Alors, quels effets produit le travail frontalier sur le développement économique de ces territoires, qu'ils soient fournisseurs ou utilisateurs de main-d'œuvre ? Dans une perspective socio-économique, le développement économique et social d'un territoire peut alors se définir, selon nous, par l'augmentation du niveau de vie accompagnée d'un changement qualitativement positif du mode de vie des habitants. Mais le développement économique et social d'un territoire est complexe à analyser par manque de données fiables complètes à ces échelons territoriaux. Il peut cependant être approché par des indicateurs concernant le tissu économique et social de ces zones géographiques, comme le niveau d'emploi, le niveau de chômage, le nombre d'entreprises, le niveau des revenus, etc. Pour éclairer cette problématique, nous privilégions un cadre d'analyse en termes de régulation impliquant dynamisme économique et social interne aux territoires, mais aussi entente territoriale à travers la construction de projets de coopération et de régulation dans une perspective proche de celle développée par Fabienne Leloup (2010). Selon l'auteur, le développement territorial peut se décomposer en quatre dynamiques interreliées et aux effets interdépendants : la coordination d'acteurs, la mise en œuvre d'un projet, la structuration d'un espace et la création de régulation. Les acteurs sont à la fois les individus et les organisations qui agissent à titre individuel ou collectif. Ils se perçoivent comme membres d'une communauté (de par une histoire ou une identité commune par exemple) et leur interaction s'explique entre autres par la proximité géographique. Leur projet « *englobe l'ensemble des propositions et décisions faisant l'objet d'une construction collective propre au territoire* » dans le but de valoriser les ressources disponibles sur le territoire, nous dit l'auteur. Ces ressources (tant matérielles qu'immatérielles) constituent la ressource territoriale et peuvent être spécifiques au territoire (GUMUCHIAN et PECQUEUR, 2007). Les travailleurs frontaliers ne seraient-ils pas alors devenus des ressources essentielles pour le développement de ces territoires ? Enfin, la régulation regroupe « *l'ensemble des règles et normes qui coordonnent les acteurs et activités du développement territorial* ». Tant administratives que juridiques, formelles ou informelles, ces règles sont diverses et se superposent. Elles sont établies à partir de normes partagées par les acteurs. Ces règles et normes sont étroitement liées aux structures existantes et aux dynamiques issues du développement territorial.

Dans quelle mesure le travail frontalier peut-il contribuer au développement territorial ? Nous nous inscrivons dans un courant de pensée qui met au centre les institutions, les règles et les conventions agissant comme des mécanismes de régulation et de coordination des rapports économiques et sociaux. Dans ce cadre de

pensée, le travail frontalier est une construction sociale, c'est-à-dire qu'il est codifié par des règles juridiques nationales et supranationales, des conventions bilatérales, des pratiques d'acteurs, et une histoire qui lui donne une réalité (BELKACEM, BORSENBERGER ET PIGERON-PIROTH, 2006). Ces règles, ces lois, ces conventions permettent aux acteurs économiques de se comprendre, de coordonner leur action, de définir leur champ d'intervention. Le travail frontalier contribue ainsi à la régulation des rapports économiques et sociaux au sein des territoires transfrontaliers, en permettant à la main-d'œuvre disponible de s'employer sur des territoires où existent des besoins, et aux entreprises de trouver la main-d'œuvre qui leur est nécessaire. Quels sont alors les effets du travail frontalier sur le développement économique et social de ces territoires ? C'est la question à laquelle nous allons tenter de répondre, à la lumière des différentes informations chiffrées permettant de caractériser les territoires concernés et leur évolution socio-économique récente. Pour ce faire, nous mobiliserons nos propres travaux de terrain qui s'ordonnent autour d'exploitations de données administratives, d'enquêtes auprès d'acteurs économiques et sociaux, et nous nous appuierons sur diverses études sur le sujet (cf. bibliographie).

LE TRAVAIL FRONTALIER : UN FACTEUR DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ?

Par son importance, le travail frontalier a des conséquences sur le développement économique et social des territoires aussi bien d'emploi que de résidence des travailleurs. Nous verrons tout d'abord que la croissance du travail frontalier est alimentée par des écarts de développement de part et d'autre des frontières. Puis, nous montrerons que le travail frontalier fait à la fois office d'amortisseur de la crise, et de facteur de développement économique et de dynamisation territoriale. Nous terminerons par ses enjeux, qui sont multiples.

Des développements différenciés entre les territoires

La Grande Région est caractérisée par des différences de dynamiques économiques et sociales des territoires la composant. Ces différences vont favoriser naturellement le développement du travail frontalier. Les besoins en main-d'œuvre de certains territoires (comme le Luxembourg) seront en effet comblés par la main-d'œuvre disponible dans d'autres territoires, particulièrement ceux touchés par d'importantes restructurations économiques comme en Lorraine (tableau 1).

Tableau 1 : Principales caractéristiques des régions composant l'espace Saar-Lor-Lux en 2011

	Lorraine (F)	Luxembourg	Sarre (D)	Wallonie (B)	Rhénanie-Palatinat (D)
Superficie (en km ²)	23 547	2 586	2 569	16 844	19 854
Population (en milliers) en 2009	2 348,4	493,5	1 030,3	3 456,8*	4 028,3
PIB à prix courants (en millions d'euros) en 2009	55 396	38 045	28 851	79 297	102 526
PIB à prix courants par habitant (en milliers d'euros) en 2009	23,6	77	28	22,9	25,5
Emploi intérieur (au lieu de travail) (en milliers) en 2009	886,7	352,1	505,1	1 192,7*	1 851,9
Population active occupée (au lieu de résidence) (en milliers) en 2009	962,7*	211,9	451,1	1 303,7	1 900,4
Taux de chômage harmonisé (en %) Eurostat en 2009	11,6	5,1	8,3	11,2	6

Source : Offices statistiques de la Grande Région 2011

*La population et l'emploi intérieur de la Wallonie sont renseignés pour 2008. La population active occupée de la Lorraine concerne 2007.

Le Luxembourg : très attractif pour les régions voisines

À la différence de ses voisins, le Luxembourg a opté très tôt (dès les années 1960) pour une stratégie de développement diversifié. À cette époque, l'abandon de la référence sidérurgique s'est accompagné d'une politique d'attraction des investissements étrangers et d'une fiscalité très avantageuse. Le secteur bancaire, entre autres, a connu un développement capital et a joué un rôle moteur pour le reste de l'économie. Ne parvenant pas à satisfaire ses besoins de main-d'œuvre par ses seuls habitants, le Luxembourg a recours à la fois à l'immigration (94 000 salariés immigrés en mars 2011) et au travail frontalier (153 200 personnes habitant en France, en Allemagne et en Belgique travaillent au Luxembourg en mars 2011). Les salariés frontaliers représentent 43,8 % de l'emploi salarié au Luxembourg et sont plus nombreux que les salariés de nationalité luxembourgeoise (29,3 % de l'emploi salarié) et que les travailleurs immigrés (26,9 %).

La Lorraine et la Sarre : des territoires en restructuration

La Lorraine fait figure, aujourd'hui encore, de territoire en reconstruction. Dans cette région française, la production de charbon, la filière sidérurgique et l'industrie textile ont longtemps structuré les activités économiques, l'emploi, mais aussi les modes de vie, et la formation. Depuis 1962, ces industries ont vu fondre leurs effectifs (204 000 salariés en 1962, 25 700 au recensement de 1999). En 1962, ces activités représentaient 60 % de l'emploi industriel et près

d'un emploi sur quatre en Lorraine. Quatre décennies après, elles ne représentent plus que 15 % de l'emploi industriel et seulement un emploi lorrain sur trente-trois (CREUSAT et RIMLINGER, 2002). Des mutations structurelles profondes se sont opérées également en Sarre. Mais à la différence de la Lorraine, une grande partie des pertes d'emplois a pu être compensée par la création d'emplois nouveaux dans les industries manufacturières (notamment dans le secteur de l'automobile). Aussi, la Sarre est-elle restée un territoire attractif pour les travailleurs frontaliers lorrains: ils sont 19 200 à y travailler en 2010.

Le travail frontalier : un amortisseur de la crise pour les territoires de résidence

Pour les territoires de résidence, en permettant d'atténuer les effets négatifs des restructurations économiques et sociales, le travail frontalier va impulser une dynamique territoriale et favoriser l'émergence de nouvelles activités.

De quels territoires s'agit-il ?

Notre choix méthodologique s'est porté sur l'analyse de la région Lorraine⁵ et plus particulièrement sur le nord de cette région.

Le tableau 2 met en relief l'importance des effectifs frontaliers résidant dans les zones d'emploi⁶ limitrophes de la Belgique, du Luxembourg et de l'Allemagne, par rapport aux emplois offerts sur place et surtout leur évolution. Depuis 1990, le nombre de travailleurs frontaliers a très fortement augmenté: littéralement une explosion dans la zone d'emploi de Thionville avec un effectif qui fait plus que quadrupler sur cette période (+356,5 %). Alors que dans le même temps, le nombre d'emplois salariés offerts dans la zone n'augmente que très légèrement (+1,5 %), et diminue même pour les zones du Bassin houiller et de Longwy. Depuis 1990, les effectifs frontaliers dans la zone de Longwy ont presque triplé, et il y a désormais quasiment autant de travailleurs frontaliers (qui partent travailler à l'étranger) que d'emplois offerts dans la zone.

⁵ Au sein de la Grande Région, d'autres territoires (en Wallonie et en Rhénanie Palatinat, par exemple) sont concernés par le travail outre-frontière et ses conséquences en matière de développement territorial. Faute de temps, nous ne les aborderons pas ici.

⁶ Il s'agit ici de l'ancienne définition des zones d'emploi, en vigueur avant 2010. À partir de 2010, une actualisation a eu lieu dans le but de mieux définir les marchés locaux du travail. La France compte désormais 322 zones d'emploi (contre 364 auparavant).

Tableau 2 : Les emplois salariés et les emplois frontaliers en 1990 et 2007 dans les quatre zones d'emploi frontalières en Lorraine

	Sarreguemines	Bassin houiller	Thionville	Longwy
Emplois salariés offerts dans la zone d'emploi :				
1990	21 956	72 880	88 676	19 909
2007	30 437	66 488	89 997	18 271
Évolution (en %)	+38,6 %	-8,8 %	+1,5 %	-8,2 %
Travailleurs frontaliers habitant dans la zone d'emploi :				
1990	5 671	8 987	8 938	6 439
2008	6 865	16 294	40 803	17 076
Évolution (en %)	+21,1 %	+81,3 %	+356,5 %	+165,2 %

Source : OREFQ, Tableaux de bord par zones d'emploi

Mais quel est l'apport du travail frontalier pour le développement économique et social de ces territoires ?

Maintenir la population sur place et générer de nouvelles activités économiques liées à l'économie résidentielle

Le travail frontalier a permis de maintenir sur place des populations au chômage, leur offrant des débouchés à l'étranger. Dans la zone d'emploi de Longwy, le développement du travail frontalier a contribué à changer l'image de cet ancien site sidérurgique marqué par les destructions d'emplois industriels. Selon les dernières données de l'INSEE, cette zone frontalière redevient attractive et regagne en population (+1,6 % entre 2006 et 1999), alors que ce n'était plus le cas depuis la fin des années soixante. De plus, de nouvelles activités économiques de commerce ou de loisirs sont apparues et sont attractives pour les habitants de tout le territoire transfrontalier. Les activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes dans la zone (qu'elles soient résidentes ou de passage) constituent l'économie résidentielle. L'implantation sur la zone de Longwy, d'un grand centre commercial⁷, d'un complexe cinématographique, d'une médiathèque, ou encore d'un projet de construction d'un golf sur d'anciennes friches industrielles confirme cette orientation. De plus, la zone (et plus particulièrement sa principale ville : Longwy) s'est engagée dans une démarche de valorisation de son patrimoine urbain et architectural avec sa citadelle Vauban au cœur de la ville reconnue récemment par l'UNESCO. Le développement du travail frontalier favorise l'émergence d'une nouvelle dynamique économique locale en rupture avec le passé industriel des territoires concernés.

⁷ Avec la présence d'une clientèle venant de l'autre côté de la (des) frontière(s), il s'agit de l'hypermarché dégageant le plus gros chiffre d'affaires de la région lorraine.

L'importance du nombre de travailleurs frontaliers résidant dans les zones d'emploi du nord de la Lorraine n'est pas sans effet sur l'emploi local de ces zones. À proximité directe de la frontière luxembourgeoise, les activités résidentielles ont fortement augmenté entre 1999 et 2006 comme en témoigne l'exemple de Longwy et de ses environs. D'après l'INSEE Lorraine, ces activités concernent 56 % de l'emploi dans ces zones au plus près des frontières, alors que les activités productives quant à elles sont repoussées plus loin des frontières (FRANÇOIS et MOREAU, 2010).

Et donc amortir le chômage local et dynamiser le tissu économique et social

Dans les zones d'emploi concernées, le travail frontalier a contribué à contenir la progression du chômage. Excepté le Bassin houiller qui se caractérise par des taux de chômage annuels supérieurs au taux de chômage national, les autres zones d'emploi suivent la tendance nationale. Le travail frontalier a permis ainsi d'amortir la crise liée aux restructurations industrielles dans les territoires de résidence des travailleurs frontaliers, en apportant des solutions alternatives aux destructions d'emplois suite aux fermetures des usines et des mines.

Le travail frontalier garantit également une certaine dynamisation territoriale. Il génère tout d'abord un certain regain démographique dans le nord de la Lorraine. Les zones les plus proches du Luxembourg sont celles qui ont connu les plus fortes hausses de population de toute la région lorraine. Par ailleurs, les territoires⁸ à proximité directe des frontières luxembourgeoises ont un revenu moyen par unité de consommation supérieur à la moyenne régionale (MOREAU, 2009). À ces revenus s'ajoutent les prestations familiales, plus élevées au Luxembourg qu'en France. Dans certains territoires frontaliers, les revenus d'activité et de remplacement issus du travail frontalier représentent près de la moitié de l'ensemble des revenus. Une fois dépensés, ils engendrent des emplois et des revenus dans l'économie résidentielle au niveau local.

Du côté des territoires d'emploi, le travail frontalier constitue un facteur de développement économique.

Le travail frontalier : un facteur de développement économique pour le Luxembourg

Le travail frontalier permet de répondre aux besoins en main-d'œuvre et en qualifications de certains territoires de la Grande Région comme le Luxembourg. Il génère des ressources financières supplémentaires et participe à ce titre à la dynamique économique du pays d'emploi.

Comblé de forts besoins en main-d'œuvre

Les besoins du Luxembourg en main-d'œuvre sont importants, et la forte croissance économique du pays n'aurait pu être possible sans le recours au travail frontalier. Sur la période 1985-2009, la population salariée a été multipliée par 2,3 (soit une hausse d'environ 189 000 salariés, dont 69 % de travailleurs frontaliers) (STATEC, 2009). Certains secteurs de l'économie luxembourgeoise n'ont pu se développer que

⁸ Il s'agit des cantons de Thionville et de Cattenom.

par l'apport de travailleurs frontaliers, la population active luxembourgeoise étant trop peu nombreuse et travaillant pour beaucoup dans le secteur public et semi-public (42,3 % des salariés de nationalité luxembourgeoise y travaillent en mars 2008 où ils représentent 87,3 % de la main-d'œuvre de ces secteurs) (PIGERON-PIROTH, 2009). Le secteur des industries manufacturières est en 2010 le secteur comptant la plus forte proportion de frontaliers parmi ses salariés (60 %). Les frontaliers en forte hausse dans ce secteur ont remplacé les résidents qui le quittaient. Le commerce par ailleurs ne doit la hausse de ses effectifs sur les quinze dernières années qu'aux travailleurs frontaliers (les résidents ont chuté dans ce secteur). Enfin, les services aux entreprises, la construction, les transports et communications et les activités financières ont connu une hausse à la fois des effectifs frontaliers et résidents, les premiers ayant augmenté beaucoup plus que les seconds.

Comblent aussi des besoins en qualifications professionnelles

Le travail frontalier contribue également à combler les besoins en termes de qualifications. Par rapport à la population du Luxembourg ayant un emploi, les travailleurs frontaliers sont en moyenne plus souvent diplômés de l'enseignement supérieur et ont moins souvent un niveau d'enseignement primaire ou secondaire inférieur (ZANARDELLI, 2004). Ceci représente un avantage certain pour le Luxembourg qui dispose d'une main-d'œuvre formée et diplômée sans en supporter les coûts. Le travail frontalier offre également des compétences et des savoir-faire au Luxembourg.

Les besoins des marchés sarrois et luxembourgeois en termes de qualifications ne sont pas identiques. En Allemagne, le profil des travailleurs frontaliers est marqué par la nature plus industrielle des emplois qu'ils occupent. Au Luxembourg, les emplois occupés sont plus diversifiés, avec une part croissante des services liés à la finance notamment.

Générer des ressources financières

Les travailleurs frontaliers occupés au Luxembourg sont imposés à la source dans leur pays d'emploi selon les conventions bilatérales signées entre le Luxembourg et les pays voisins⁹. Ces prélèvements génèrent une importante manne financière pour le Luxembourg. Par ailleurs, les travailleurs frontaliers sont également des consommateurs dans leur pays de travail. En 2007, la dépense sur le territoire luxembourgeois des 135 000 travailleurs frontaliers a été estimée à 1 milliard 220 millions d'euros, ce qui correspond à une dépense annuelle moyenne d'environ 9 000 euros par frontalier (GENEVOIS et ZANARDELLI, 2008). Les dépenses sont de plusieurs types et ne

⁹ Voir *Convention entre la France et le Grand-Duché de Luxembourg, tendant à éviter les doubles impositions et à établir des règles d'assistance administrative réciproque en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune*, version consolidée de la convention franco-luxembourgeoise du 1^{er} avril 1958. Voir aussi *Convention entre le Luxembourg et la Belgique en vue d'éviter les doubles impositions et de régler certaines autres questions en matière d'impôts sur le revenu et la fortune* du 17 septembre 1970. Et *Convention du 23 août 1958 entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérale d'Allemagne tendant à éviter les doubles impositions et à établir des règles d'assistance administrative réciproque en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune et en matière d'impôt commercial et d'impôt foncier*.

concernent pas seulement les produits soumis à accises (alcools, carburants, tabacs...) moins chers au Luxembourg. Les auteurs soulignent que les frontaliers ont développé de véritables comportements de consommation au Luxembourg, souvent motivés par le gain de temps (raison principale évoquée par 51 % des frontaliers interrogés) ou l'offre de produits (pour 30 %).

Finalement, c'est toute une dynamique économique qui est entretenue au Luxembourg à la fois par des salaires plus élevés attirant une population de travailleurs frontaliers nécessaire à l'économie luxembourgeoise, mais aussi par le faible niveau des cotisations sociales intéressant les entreprises à venir s'installer sur le territoire grand-ducal.

Néanmoins, il faut être conscient que le développement du travail frontalier et l'importance qu'il a prise au sein de la Grande Région peuvent également être source de déséquilibres. Les enjeux sont multiples et la recherche d'un développement transfrontalier à la fois partagé et cohérent constitue un véritable défi.

Les enjeux du travail frontalier : à la recherche d'un développement transfrontalier partagé et cohérent

Ces enjeux concernent aussi bien les territoires d'emploi que les territoires de résidence des frontaliers.

Pour le Luxembourg, quelques limites du travail frontalier

Au Luxembourg, l'importance du travail frontalier peut affecter les différents domaines de la vie économique et sociale. En effet, la forte présence frontalière en journée impose à ce pays des bouleversements (en matière de pratiques linguistiques notamment, la plupart des travailleurs frontaliers étant francophones) et des difficultés d'accès à la capitale ou au sud du pays (engorgements aux heures de pointe). La question des transports est cruciale si l'on sait que près de 90 % des travailleurs frontaliers utilisent uniquement la voiture pour se rendre au Luxembourg, que la distance médiane est de 40 km pour un temps de trajet médian de 45 minutes (pour un trajet aller) (CARPENTIER et GERBER, 2009). Par ailleurs, ce petit pays riche connaît une pluralité de marchés du travail (FEHLEN et PIGERON-PIROTH, 2009). À côté d'une immigration ouvrière classique (principalement en provenance du Portugal, relayant celle d'Italie) est apparue une immigration hautement qualifiée (afin de répondre notamment aux besoins de la place financière et des institutions européennes), à laquelle il faut encore ajouter le marché transfrontalier. Face à cette pluralité des marchés de l'emploi, le maintien de la cohésion nationale et la redistribution de la richesse créée – entre résidents et frontaliers, entre autochtones de longue date et nouveaux venus – sont devenus les principaux enjeux du débat politique du Grand-Duché. Ajoutons que la croissance exceptionnelle du Grand-Duché s'est accompagnée d'une hausse du chômage (et notamment du chômage de longue durée), excluant de cette prospérité ambiante une partie de la population : les moins qualifiés qui rencontrent des difficultés d'employabilité, car leur profil ne correspond plus aux attentes du marché. Le taux de chômage¹⁰ est de 6 % en 2010 alors qu'il était de 2,5 % en 2000 (STATEC, 2010). Cependant toute la difficulté d'analyse du chômage est liée au fait qu'on

¹⁰ Il s'agit du taux de chômage au sens strict corrigé des variations saisonnières.

le mesure de manière « nationale » (chaque chômeur est comptabilisé dans les chiffres du chômage de son pays de résidence), alors que le marché du travail est transfrontalier. Disposer de statistiques qui ne s'arrêtent pas aux frontières apparaît essentiel.

Pour les territoires de résidence, des effets « problématiques » du travail frontalier

Le premier, et le plus important, effet problématique est sans doute la difficulté pour les entreprises locales de recruter puis de stabiliser sur le territoire la main-d'œuvre qualifiée (BELKACEM, 2008). Pour la zone d'emploi de Longwy qui compte environ 2 200 entreprises, surtout petites et moyennes, cette difficulté revient quotidiennement dans le débat local. En effet, le personnel qualifié est plus enclin à traverser la frontière afin de bénéficier de salaires comparativement plus élevés au Luxembourg. Pour un même niveau de qualification, les niveaux du salaire net¹¹ marquent des différences importantes de part et d'autre des frontières s'expliquant par la spécificité des cadres institutionnels respectifs en matière de législations sociales et fiscales, et aussi par le jeu des prestations sociales exportables. Ces difficultés de recrutement et de stabilisation de la main-d'œuvre peuvent entraver le développement des entreprises installées à proximité du Luxembourg. C'était le cas d'une entreprise locale, « La manufacture de Longwy » (un cas parmi d'autres dont la presse locale avait fait écho). Cette petite entreprise a fait l'objet d'une liquidation judiciaire, car confrontée dès le départ à deux problèmes de personnel. Elle n'avait pas trouvé les techniciens de maintenance qualifiés indispensables au fonctionnement régulier des outils, et les lignes de production n'ont jamais pu fonctionner à leur capacité maximale. Le second problème était celui du turnover élevé.

La question du financement des infrastructures liées à l'économie résidentielle (crèches, transports, équipements...) peut paraître problématique pour des petites communes qui n'ont pas toujours les ressources financières permettant de faire face à la hausse de leur population. Les travailleurs frontaliers occupés au Luxembourg paient leurs impôts dans le pays d'emploi, les retombées fiscales pour les lieux de résidence sont ainsi très faibles.

Par ailleurs, à proximité des frontières luxembourgeoises, on assiste à une hausse des prix de l'immobilier qui a des conséquences directes sur les mobilités. Les zones de résidence proches des frontières arrivent à saturation et les trajets domicile-travail s'allongent pour les travailleurs frontaliers. La zone d'influence du Luxembourg s'élargit, avec l'apparition notamment de nouveaux pôles de résidence plus éloignés des frontières (PIGERON-PIROTH et SCHNEIDER, 2009). Par ailleurs, on a pu constater des mobilités résidentielles transfrontalières : certains habitants du Luxembourg s'installent de l'autre côté des frontières luxembourgeoises (en Allemagne, France ou Belgique) et continuent à travailler au Luxembourg, renforçant encore la tension sur les prix immobiliers dans les pays frontaliers. Ils sont 7 700 sur la période 2001-2007, 25 % d'entre eux sont Luxembourgeois (CARPENTIER, 2010). De nouvelles formes de travail frontalier apparaissent donc : celui des Allemands installés en France, ou des Luxembourgeois installés en Allemagne (les premiers constituent le tiers des frontaliers de France, les seconds sont encore peu nombreux, mais en hausse). Notons

¹¹ D'après Eurostat, un célibataire sans enfant percevant le salaire moyen aurait au Luxembourg un salaire net supérieur de 41 % par rapport à l'Allemagne, de 46 % par rapport à la France et de 49 % par rapport à la Belgique.

enfin que les différences de pouvoir d'achat entre les ménages dont au moins l'un des membres travaille au Luxembourg et ceux n'y travaillant pas, contraignent bien souvent ces derniers à s'éloigner des frontières.

Pour pallier toutes ces limites, se pose en définitive la question de la construction d'un véritable projet de développement économique et social pour les territoires de résidence, avec au centre la définition d'activités économiques non transférables, c'est-à-dire attachées durablement à ces territoires.

CONCLUSION

Au sein de la Grande Région, les différences, de nature institutionnelle, sociale et économique, de part et d'autre des frontières, alimentent le développement du travail frontalier. Le travail frontalier contribue à l'ajustement quantitatif et qualitatif de la main-d'œuvre et des emplois. Il s'appuie sur trois dimensions : un contexte transfrontalier en évolution dans lequel il prend forme, la définition de règles, de normes et de conventions qui lui donnent un cadre d'action et enfin des pratiques d'acteurs qui lui confèrent un contenu et des réalités de terrain. En tant que facteur de régulation, le travail frontalier est aussi un vecteur de développement territorial à travers la création de richesse qu'il permet, d'amortisseur du chômage, d'augmentation du nombre d'emplois et de salariés, de dynamisation aussi des bassins de vie et enfin de la coopération transfrontalière qu'il suscite. Les bénéfices liés au travail frontalier et la dynamique qui en découle, à la fois pour les lieux de résidence et les lieux de travail, sont indéniables. Néanmoins, la forte dépendance au travail frontalier peut être source de déséquilibres et d'effets pervers sur les marchés locaux du travail dans les différents territoires en jeu. Sous peine d'appauvrir les régions de résidence des frontaliers (fuite des salariés les plus qualifiés, fuite des entreprises vers le voisin luxembourgeois plus intéressant financièrement, pertes de recettes fiscales), il importe de garantir un développement transfrontalier partagé et cohérent de part et d'autre des frontières. Aussi, des questions cruciales comme celles de la formation, des transports, de la transparence sur les marchés du travail (publicité des offres d'emploi de toute la Grande Région) doivent être analysées ensemble dans une stratégie commune et cohérente.

BIBLIOGRAPHIE

- BELKACEM RACHID, BORSNERBERGER MONIQUE et PIGERON-PIROTH ISABELLE, 2006 : « Les travailleurs frontaliers lorrains », *Travail et Emploi* (106), 65-77.
- BELKACEM RACHID, 2008 : *Le système productif local de la zone d'emploi de Longwy*, Livret 1, Convention OREFQ – Université de Nancy2.
- BELKACEM RACHID, BORSNERBERGER MONIQUE et PIGERON-PIROTH ISABELLE, 2010 : « Quels effets de la frontière sur le travail frontalier des Lorrains ? » in DESHAYES JEAN-LUC et FRANCFORT DIDIER (éds), *Du barbelé au pointillé : les frontières au regard des sciences humaines et sociales*, Nancy : Presses universitaires de Nancy, 215-232.
- BENKO GEORGES, 1997a : « À la recherche du sens perdu », *Pouvoirs locaux*, n° 34 (III), 40-44.
- BENKO GEORGES, 1997 b : « Entreprises et territoires », *Espaces et Sociétés* (88/89), 11-13.
- CARPENTIER SAMUEL (dir.), 2010 : *La mobilité résidentielle transfrontalière entre le Luxembourg et ses régions voisines*, Luxembourg : Saint Paul.
- CARPENTIER SAMUEL et GERBER PHILIPPE, 2009 : « Les déplacements domicile-travail : en voiture, en

- train ou à pied?», *Vivre au Luxembourg, Chronique de l'enquête PSELL-3/2007*, Differdange, 1-2.
- CREUSAT JOËL et RIMLINGER STEPHANE, 2002 : « La Lorraine : entre reconversion et diversification », *Économie Lorraine* (225), 8-10.
- FEHLEN FERNAND et PIGERON-PIROTH ISABELLE, 2009 : « Mondialisation du travail et pluralité des marchés du travail : l'exemple du Luxembourg », Communication aux XII^{es} journées de sociologie du travail, *Formes et structures du salariat, crise, mutation, devenir*, Nancy.
- FRANÇOIS JEAN-PAUL et MOREAU GÉRARD, 2010 : « Impacts du travail frontalier en Lorraine : entraînement de l'emploi et développement du présentiel, avec effet d'ombre à la frontière », *Économie lorraine* (234), 1-8.
- GENEVOIS ANNE-SOPHIE et ZANARDELLI MIREILLE, 2008 : « Les dépenses des salariés frontaliers au Luxembourg », *Bulletin du STATEC* (1), Luxembourg, 1-44.
- GUMUCHIAN HERVÉ et PECQUEUR BERNARD (dir.), 2007 : *La ressource territoriale*, Paris : Economica.
- LELOUP FABIENNE, 2010 : « Le développement territorial et les systèmes complexes : proposition d'un cadre analytique », *Revue d'Économie régionale et urbaine* (4), 687-705.
- MOREAU GÉRARD, 2009, « Les revenus des ménages du Nord lorrain : "boostés" par les salaires frontaliers », *Économie Lorraine* (154), 1-4.
- OBSERVATOIRE INTERRÉGIONAL DU MARCHÉ DE L'EMPLOI (OIE), 2010 : *Situation du marché de l'emploi dans la Grande Région, Septième rapport de l'Observatoire interrégional du marché de l'emploi pour le douzième Sommet des exécutifs de la Grande Région*, Sarrebruck.
- PECQUEUR BERNARD (dir.), 1996 : *Dynamiques territoriales et mutations économiques*, Paris : L'Harmattan.
- PIGERON-PIROTH ISABELLE, 2009 : « Le secteur public », *Économie et statistiques* (34), STATEC, Luxembourg, 1-34.
- PIGERON-PIROTH ISABELLE et SCHNEIDER MARC, 2009 : « Une aire résidentielle transfrontalière en expansion », in PATRICK BOUSCH, TOBIAS CHILLA, PHILIPPE GERBER, CHRISTIAN SCHULZ, DOROTHEA WIKTORIN, CHRISTOPHE SOHN (éds), *Atlas du Luxembourg*, Emons Verlag, 180-181.
- SERVICE CENTRAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES (STATEC), 2010 : *Note de conjoncture* (2), Luxembourg.
- SERVICE CENTRAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES (STATEC), 2009 : *Note de conjoncture* (1), Luxembourg.
- ZANARDELLI MIREILLE, 2004 : « Les niveaux de formation de la main-d'œuvre active et potentielle au Grand-Duché de Luxembourg », *Population et Emploi* (3), CEPS-INSTEAD, Luxembourg, 1-12.

CROSS-BORDER WORK AND TRANSBOUNDARY DEVELOPMENT IN THE SAAR-LOR-LUX « GREATER REGION »

This paper deals with the effects of cross-border work on the economic and social development of territories situated within the Saar-Lor-Lux Region (also known as the "Greater Region"). It shows that cross-border work has limited the impact of the local economic crisis resulting from the industrial restructurings in the territories of residence of these workers. Cross-border work has also supported the economic development of the employment territories by supplying both the needed workforce and skills.

Keywords: *cross-border work, border workers, economic development, Lorraine, Luxembourg.*

GRENZÜBERSCHREITENDE ARBEIT UND GRENZÜBERSCHREITENDE ENTWICKLUNG IN DER GROSSREGION SAAR-LOR-LUX

Dieser Artikel beschäftigt sich mit den Auswirkungen der grenzüberschreitenden Arbeit auf die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Gebiete innerhalb der Grossregion Saar-Lor-Lux. Er zeigt auf, dass für die Gebiete, in denen diese Arbeitnehmer wohnen, die grenzüberschreitende Arbeit die Auswirkungen der lokalen Wirtschaftskrise abfangen konnte, die nach Schliessung von Industrieanlagen und Bergwerken einsetzte. Für die Gebiete, in denen diese Arbeitnehmer beschäftigt sind, trug die grenzüberschreitende Arbeit mehr zur wirtschaftlichen Entwicklung bei, indem dort gleichzeitig Arbeitskräfte und berufliche Kompetenzen bereitgestellt wurden.

Stichwörter: *grenzüberschreitende Arbeit, Grenzgänger, wirtschaftliche Entwicklung, Lothringen, Luxemburg.*

LA PRISE EN CHARGE COLLECTIVE DES RELATIONS DE TRAVAIL TRANSFRONTALIÈRES : REPRÉSENTER UN ESPACE NOUVEAU

PHILIPPE HAMMAN, Université de Strasbourg, phamman@unistra.fr

RÉSUMÉ

Cet article questionne la prise en charge collective des travailleurs frontaliers autour des frontières françaises de l'Est à partir de trois enjeux : la représentation d'un groupe en gestation, en abordant les organisations de frontaliers entre syndicalisme et spécificité frontalière ; leurs répertoires de mobilisation, usant à la fois du nombre et de l'expertise ; et la question de l'institutionnalisation de la sphère transfrontalière, à travers une diversité d'appropriations des références à l'Europe, à la fois géographique, juridique et institutionnelle.

Mots-clefs : *Travailleur frontalier, syndicats, associations, mobilisations, espace-frontière*

Si les politiques sociales ont souvent été privilégiées dans les études comparatives et européennes (HASSENTEUFEL et PALIER, 2001), ces dernières ne les ont guère reliées aux problématiques du travail et de l'emploi. De même, les travaux sur les coopérations transfrontières en Europe demeurent souvent descriptifs ou proches du point de vue des décideurs (WASSENBERG, 2007 ; DUPEYRON, 2008). C'est pour se démarquer que nous avons analysé la structuration socio-économique des régions frontalières en retenant la problématique des migrations de travail transfrontalières, et en nous fondant empiriquement sur une diversité de terrains autour des frontières françaises de l'Est. Des comparaisons peuvent ainsi être menées à la fois au sein de l'Union européenne, vis-à-vis de la Belgique, du Luxembourg et de différents *Länder* allemands, mais aussi par rapport à la Suisse, qui a conclu en matière de migrations frontalières des accords bilatéraux avec les instances communautaires, entrés progressivement en application depuis le 1^{er} juin 2002. Ceci atteste qu'entre des territoires politiques et économiques qui ne se recouvrent pas toujours, les pratiques des acteurs contribuent en permanence à redéfinir l'espace pertinent.

En même temps, quoique fortement structurants, les réseaux transfrontaliers n'apparaissent pas toujours directement, ce qui nécessite un dispositif empirique

croisant observations et enquêtes de manière suivie¹. Les organisations en présence sont diverses : centrales syndicales nationales, associations de frontaliers, services européens de l'emploi (*European Employment Services*), personnels de structures d'expertise parapubliques. Chaque groupe d'acteurs et de représentants a fait l'objet d'une enquête de terrain, de part et d'autre de la frontière.

Le raisonnement part d'un premier constat, appuyé sur la littérature existante : la faiblesse de long terme de l'investissement des centrales syndicales dans la sphère transnationale, en développement depuis la décennie 1970. À cette période, les syndicats s'adaptent difficilement à la tertiarisation des économies, à la désindustrialisation et au chômage ; la situation de travailleurs « étrangers » n'est guère prise en compte (GOBIN, 1997 ; REGIN et WOLKOW, 2002, p. 37-47). Face à cette fermeture nationale, le mouvement syndical européen reste fragile ; la création de la Confédération européenne des syndicats (CES) le 13 février 1973 ne met qu'en apparence fin à la division ; par exemple, il faut attendre 1999 pour que la Confédération générale du travail (CGT) française rejoigne la CES, dotée de peu de moyens (ABBOTT, 1997 ; WAGNER, 2005 ; HASSENTEUFEL et PERNOT, 2009). Dans ce contexte, les travailleurs frontaliers apparaissent longtemps « peu défendables » pour les syndicats nationaux, qui les perçoivent plus comme des profiteurs (l'attrait d'un salaire supérieur, l'image du fraudeur fiscal...) que des victimes des écarts de législations nationales.

Ce vide d'organisation et ces contraintes expliquent la montée en puissance d'associations de défense des frontaliers (HAMMAN, 2006). Ces dernières sont aujourd'hui confrontées aux structures transfrontalières syndicales et publiques lancées depuis les années 1990, notamment dans le cadre des services européens de l'emploi EURES-Transfrontaliers, qui regroupent au niveau des euro-régions (Sarre-Lorraine-Luxembourg, Rhin supérieur...) les services publics de l'emploi (Pôle Emploi en France, *Agentur für Arbeit* en Allemagne...), des syndicats et des organisations patronales, la coordination étant assurée par la Commission européenne. Ces réseaux diffusent au public des informations (fiches pratiques, paramètres sociaux, guides fiscaux...), comme le font aussi couramment les groupements de frontaliers (HAMMAN, 2009a).

Nous analyserons comment ces territoires transfrontaliers peuvent produire leurs propres représentants, c'est-à-dire comment un espace-frontière est approprié par de nouveaux groupes, à partir de deux formes parallèles : l'association et la section syndicale, les deux étant significatives d'une ambivalence originelle et qui perdure dans les conflits et les transactions repérés autour des frontières françaises de l'Est (HAMMAN, 2006, 2008a).

LA REPRÉSENTATION D'UN GROUPE EN GESTATION

L'apparition des organisations de frontaliers date pour l'essentiel des années 1970, marquées par l'accroissement du travail transfrontalier. Par exemple, de 1968 à 1975, le nombre des frontaliers lorrains employés en Sarre et Palatinat passe de 4 600 à 12 000, ceux travaillant au Luxembourg de 2 100 à 5 500². L'espace frontalier

¹ Nos recherches ont débuté en 2000 ; des vagues d'entretiens régulières ont été menées depuis lors.

² Chiffrages Services européens de l'emploi EURES.

produit ainsi ses propres intermédiaires, qui posent des césures avec les institutions représentatives nationales, sans toutefois s'en départir. Les organisations de frontaliers se situent en permanence entre une posture syndicale et la défense d'une spécificité frontalière. La question de la coopération conflictuelle appliquée aux alliances entre structures se réclamant des frontaliers est dès lors centrale.

LES ORGANISATIONS DE FRONTALIERS ENTRE SYNDICALISME ET SPÉCIFICITÉ FRONTALIÈRE

La création d'associations de frontaliers en France a des conséquences sur les relations avec les organisations syndicales existantes et sur le travail de défense lui-même, notamment par rapport à la place du bénévolat. En parallèle de ce premier « modèle », qui concerne notamment le cas franco-allemand, se dégagent aussi des configurations dans lesquelles la prise en charge des revendications frontalières est assurée par les syndicats. C'est le cas au Luxembourg, moyennant un certain nombre de transactions comme la fondation de sections spécifiques aux frontaliers, qui permettent à ces derniers d'être représentés directement par d'autres frontaliers, et au syndicat d'enregistrer un taux élevé d'adhésions. Les liens transnationaux précoces dans la sphère syndicale au Benelux ont favorisé cette reconnaissance.

L'identité sociale des porteurs des revendications frontalières constitue une entrée complémentaire : qui sont, dans le pays d'emploi, les syndicalistes qui s'investissent dans les problématiques du travail transfrontalier, face, bien souvent, aux associatifs frontaliers dans le pays de résidence, et comment se fondent des espaces d'échanges ? Un groupe apparaît identifiable, engagé simultanément sur plusieurs scènes : régionalement, de part et d'autre de la frontière (par exemple en Sarre et en Lorraine), et en termes de combinaisons d'échelles d'action (en Sarre et au niveau de l'Eurorégion Sarre-Lorraine-Luxembourg-Rhénanie-Palatinat, etc.). Compte tenu de leur parcours, ces acteurs jouent un rôle d'entremetteurs entre les différentes scènes, pouvant endosser des postures transactionnelles plus facilement que d'autres, qui seraient simplement identifiés à un seul univers professionnel et national.

Par exemple, un certain nombre de frontaliers français actifs au sein d'une association de défense le sont aussi en Allemagne, exerçant des responsabilités au niveau syndical et/ou de comités d'entreprise tels que Ford ou ZF (boîtes de vitesse), qui emploient une part conséquente de travailleurs mosellans. Cette transaction est intéressante pour les différentes parties : les syndicats allemands, qui promeuvent une image d'attention spécifique à l'endroit des frontaliers, pour favoriser leur adhésion ; les représentants frontaliers français en question, qui bénéficient de positions reconnues dans l'entreprise et de plages libérées pour exercer leur activité de suivi ; et les frontaliers eux-mêmes, qui obtiennent un conseil, sur le lieu de travail et de la part d'un collègue français, qui sera d'un accès aisé. L'hybridation devient ainsi possible.

Au sein même de la confédération syndicale allemande *Deutscher Gewerkschaftsbund* (DGB), l'organisation de la protection syndicale des frontaliers employés en Sarre est significative d'accommodements, entre le niveau confédéral et les syndicats de branche, où des transactions apparaissent en fonction des affaires en cause et des permanents syndicaux. Sur le principe, le *Rechtsschutz* (protection juridique) est de la compétence du DGB *via* une filiale spécialisée. Mais certains

syndicats professionnels comme la *IG-Metall* (métallurgie) sont eux-mêmes investis dans le suivi de contentieux de frontaliers, à travers leur propre *Rechtsschutzsekretär* (secrétaire juridique). Aucun de nos interlocuteurs n'a pu expliciter un critère précis quant à la répartition des dossiers ; il en va à la fois de compétences juridiques et d'une connaissance personnelle des situations en jeu.

Pour être avérées, ces transactions demeurent largement tacites, comme si les intérêts, mais aussi les représentations de la confédération et des syndicats de branche, des délégués syndicaux et des frontaliers eux-mêmes supposaient un implicite quant à ce que désigne le « bon » conseil. Les questions sont souvent proches de celles des syndiqués allemands (une invalidité, un accident du travail, un calcul de retraite, etc.), et pourtant vite différentes, entre deux législations nationales et des règlements communautaires. Cette combinaison est difficile à apprécier de façon unique, entre éléments juridiques (le sérieux d'un service propre dédié...) et sociaux (la proximité et le vécu d'un syndicaliste dans l'entreprise ou la branche...). Nous avons affaire à des transactions entre dimensions technique et politique du syndicat lui-même et de ses représentants, qui, pour fonctionner, ne doivent pas apparaître explicitement, sauf à rompre l'unité du discours de la défense du salarié, et plus encore du frontalier : ce dernier préoccupe diversement les syndicats de branche en fonction du domaine d'activité, où cela fait enjeu ou non, en contexte de « concurrence » des associations côté français. En effet, à partir de l'observation des permanences, des manifestations qu'elles organisent et des bulletins qu'elles éditent, il apparaît que les structures d'information des frontaliers – syndicales, associatives et parfois même parapubliques – se définissent en permanence dans un entre-deux, à la fois syndicats « bis » et prestataires de services. Les adhésions des frontaliers à des collectifs ne sont pas uniquement motivées par une identité de position partagée, mais d'abord par la sensibilité à une offre de prestations répondant à des inégalités vécues ou perçues dans l'immédiateté (l'imposition, la protection sociale, etc.).

COOPÉRATION CONFLICTUELLE ET PROBLÉMATIQUE DES ALLIANCES

Ce travail de légitimation autour de la production de collectifs est directement lié à la complexité des rapports entre associations de frontaliers et syndicats dans les espaces frontiers. La concurrence pour attirer les frontaliers à soi est indissociable d'une nécessaire coexistence, afin de disposer d'interlocuteurs dans le pays voisin. Une telle configuration permet d'analyser les modes pratiques de constitution de coalitions interorganisationnelles dans le domaine social et du travail.

La similitude des énoncés ne doit pas tromper. S'il est question de défendre les travailleurs frontaliers et si un certain nombre de thématiques sont récurrentes quelle que soit l'organisation – à l'exemple des questions de non-reconnaissance des taux d'invalidité entre la France et l'Allemagne, dont des frontaliers peuvent fortement pâtir –, l'hypothèse de la diffusion de cadres contestataires (*frame analysis*), n'est pas suffisante³. À chaque fois, le ralliement derrière un mot d'ordre semblable passe

³ Selon ce modèle, les coalitions se nouent sur la coïncidence d'un même cadre contestataire. « Compris comme un cadre du mouvement, la forme organisationnelle définit les groupes comme des personnes qui agissent ensemble d'une manière particulière » ; dès lors, la coopération entre organisations aurait comme préalable un alignement des cadres d'action entre groupements, faisant se

par tout un processus de traduction dans l'ordre des préoccupations internes à chaque structure. Des dynamiques transactionnelles vont plus ou moins fonctionner, y compris en raison de luttes à l'intérieur de chaque organisation. L'échec de l'initiative des « 1^{er} mai transfrontaliers » tenus sur un lieu unique pour l'espace SaarLorLux l'illustre. Il renvoie davantage aux craintes de chaque centrale syndicale de ne pas être suivie par sa base sur cette « délocalisation » tournante d'une journée hautement symbolique qu'aux tractations pour trouver un ordre de défilé et de revendications commun ou encore associer les associations de frontaliers.

Certes, on repère un *master frame* commun aux structures militantes engagées sur les questions du travail frontalier, comme cela a été le cas pour le dossier de la Contribution sociale généralisée (CSG), contentieux qui a duré de 1992 à 2000. Le gouvernement français considérait la CSG comme un impôt, auquel les travailleurs frontaliers auraient été assujettis. Des associations de défense ont fait valoir qu'il s'agissait matériellement d'une cotisation sociale, quand bien même le texte de loi parlait de prélèvement fiscal. À ce titre, les frontaliers français n'auraient pas eu à la payer, puisqu'ils sont soumis aux cotisations sociales dans le pays d'emploi et non de résidence. Après de nombreuses procédures, nationales d'abord, la Cour de Justice des Communautés européennes leur a donné raison dans un arrêt du 15 février 2000. Tout au long de ces démarches en justice, une association comme le comité des frontaliers de la Moselle a bénéficié du soutien de la section CGT locale, les deux structures ayant le même avocat, qui a rédigé le mémoire déposé devant la Commission européenne, afin que celle-ci déclenche la procédure de recours en manquement contre l'État français et saisisse la Cour. Cependant, les rapports sont restés tendus entre les associatifs frontaliers et les responsables syndicaux nationaux. Ce frontalier mosellan évoque son expérience contrastée : « *On n'a eu aucun soutien des responsables nationaux. Au niveau régional aussi, c'était la grande guerre, à coup d'articles de presse, comme quoi les frontaliers ne manifestent pas leur solidarité, "ils veulent le beurre, l'argent du beurre" [...]. Mais au niveau local, ils étaient d'accord avec nous* » (entretien, 13 février 2002).

Qui plus est, la *frame analysis* reste située par rapport à un « cycle de protestation » que la diffusion d'une thématique similaire parmi un ensemble de mouvements, associatifs et syndicaux, contribue précisément à créer (SNOW et BENFORD, 1992). Mais les relations établies entre une instance publique allemande d'information sociale comme l'*Arbeitskammer* de Sarre et les syndicats du DGB, et même les associatifs français du Comité de défense des frontaliers de Moselle, montrent que l'alignement des cadres n'est pas un préalable à des alliances dans la mobilisation. L'*Arbeitskammer* (AK), ou chambre du Travail, est une instance d'information financée par un prélèvement sur les salaires des actifs employés en Sarre. L'AK compte parmi ses membres fondateurs le DGB Saar, mais il s'agit d'une institution « publique », qui rend, de façon officielle, chaque année au gouvernement du *Land* un rapport sur la situation sociale régionale. L'AK a pour mission de conseiller gratuitement sur ses droits (protection sociale et familiale, droit du travail, impôts, logement, etc.) tout salarié employé en Sarre (ce qui inclut les travailleurs frontaliers), que la personne soit ou non adhérente à un syndicat.

dégager une référence commune partagée ou *master frame* : MCADAM *et al.*, 1996, p. 206 ; GERHARDS and RUCHT, 1992.

Son activité de conseil se différencie de ce fait de celle des centrales syndicales. Ces dernières proposent une protection juridique plus approfondie, mais réservée aux seuls adhérents, accompagnant le cas échéant le salarié jusque devant le tribunal social ou du travail (ce qui est statutairement impossible pour l'AK). Cette distinction n'empêche pas des contacts réguliers entre syndicalistes et personnels de l'AK. C'est vrai institutionnellement, à travers le truchement des services EURES-T, pour la co-édition de brochures d'information et la tenue de journées de formation. Et des circulations existent aussi au niveau des acteurs : pour preuve, l'actuel conseiller EURES du DGB Saar a été auparavant journaliste pour le compte des publications de l'AK.

Quant aux responsables de l'association des frontaliers de Moselle, ils insistent sur l'intérêt des partenariats noués avec l'AK, susceptibles d'offrir *sans coût* une formation adaptée sur les évolutions juridiques. Le président du comité salue cette initiative : « *On va avoir un séminaire avec l'Arbeitskammer, comme chaque année, sur le droit social, droit du travail. Ils ont un grand centre de formation, tous les syndicats du DGB vont aussi là-bas, et on y va gracieusement, parce que depuis 27 ans on a établi des liens très étroits avec eux* » (entretien, 25 février 2005).

L'observation de ces sessions de formation est éclairante. Le seul militantisme ne suffit pas pour suivre des dossiers de frontaliers. Il faut être en mesure de manier un certain nombre d'outils théoriques et pratiques, qui s'acquièrent en partie par l'expérience, mais demandent une attention permanente, compte tenu de la diversité des textes et de leurs évolutions fréquentes. Dans pareilles séquences, les transactions sont non pas bipolaires (syndicats/associations), mais tripolaires, où le troisième acteur est l'instance de formation des « experts », qui vont ensuite à leur tour renseigner les frontaliers (HAMMAN, 2009a). Or, il ne s'agit pas de relations strictement verticales (formateur/formés), mais croisées.

La première lecture des journées de formation semble simple : il est fréquemment fait appel à des responsables administratifs nationaux de différents services (Centre des impôts, administrations sociales et du travail, Caisses de maladie et de retraite...), spécialisés dans leur domaine et leur législation nationale, pour venir exposer, chacun en ce qui le concerne, les principes généraux et les points d'actualité devant un public d'interlocuteurs en prise avec les questions transfrontalières : syndicalistes, conseillers EURES et associatifs frontaliers. Le plus intéressant est ailleurs : dans le fait que les formateurs- « experts » sont eux-mêmes formés par d'autres, en fonction des domaines et du cadre national, c'est-à-dire « échangeant » tantôt la posture du maître et de l'élève, ou suivent des sessions communes. C'est là une autre trace de processus d'hybridation en cours, entre univers techniques et militants (HAMMAN, 2002).

Chaque année, l'AK de Sarre organise une journée de formation sur les questions transfrontalières dans l'important centre de Kirkel, près de Sarrebruck, pour les dirigeants du comité des frontaliers de Moselle. Ces derniers viennent se confronter aux responsables administratifs des institutions sociales et des caisses sarroises, conviés pour des présentations, c'est-à-dire ceux-là même que les associatifs et les syndicalistes retrouvent au cours de l'année en face d'eux lorsqu'ils ont à négocier tel ou tel dossier de retraite ou de maladie pour un frontalier, etc. Dans ces séances en « terrain neutre », la parole apparaît de part et d'autre « libérée », dans un certain « entre-soi ». Les personnels de l'AK se reprennent parfois et discutent publiquement de points qui semblent litigieux ou susceptibles d'interprétations diverses. Sur des sujets juridiques

pointus, les propos « de terrain » des responsables associatifs témoignent même d'une maîtrise non atteinte par certains « professionnels » du conseil transfrontalier, comme les conseillers EURES, voire des personnels de l'AK.

De tels passages, circulations et circularités rompent avec toute vision unilatérale de diffusion d'un « savoir » transfrontalier qui serait le monopole de tel ou tel ; nous sommes dans l'ordre des compromis pratiques, souvent informels. Les sessions de formation le révèlent de façon plus visible, en cercle restreint, dans le « petit monde du transfrontalier », selon l'expression couramment usitée par les syndicalistes, les associatifs comme les représentants des institutions de protection sociale nationales. Dans ce paysage singulier, c'est en combinant plusieurs registres d'action que les collectifs de frontaliers parviennent à s'imposer, au sein d'interactions instables associant toujours coopérations et tensions.

UNE SOCIOLOGIE DE L'ACTION COLLECTIVE : LES RÉPERTOIRES DE MOBILISATION DES GROUPES FRONTALIERS

La défense des travailleurs frontaliers apparaît de prime abord comme une cause illégitime, confrontée à une image doublement négative de profiteurs aux revendications corporatistes. C'est par des mobilisations collectives, mais aussi par la production d'une expertise militante que les porte-parole entreprennent de contourner ces obstacles. Ceci passe également par des compétences et des savoir-faire valorisables/valorisés dans le rapport aux institutions européennes (HAMMAN, 2005, 2008 b). Ces évolutions reposent sur une appropriation du droit, acquise « sur le tas », s'agissant d'avancer les normes communautaires face aux divergences de législations nationales. Du fait de leur position singulière dans des espaces-frontières (HAMMAN, 2009b), les organisations de frontaliers sont contraintes de « tout jouer » : l'expertise (la maîtrise des normes nationales et communautaires et le *lobbying*), le nombre (comme répertoire syndical classique des mobilisations) et le coup d'éclat (en mettant en exergue publiquement des cas individuels inextricables ou en arguant de discriminations) (HAMMAN, 2006).

Concernant la ressource du nombre, on pense immédiatement aux manifestations de rue. Les groupements de frontaliers, même syndicaux, n'y recourent pas de façon systématique, mais selon une logique du « coup d'éclat » ponctuel ; cela a été le cas au cours des mobilisations contre l'assujettissement à la CSG par exemple. L'assemblée générale annuelle est aussi un moment clef de la vie des collectifs frontaliers pour attester devant les responsables politiques et administratifs régionaux présents sur place la réalité des mobilisations locales. Enfin, les comités associatifs usent fréquemment de la pétition, qui permet de jouer le nombre sans la contrainte de la mobilisation physique des personnes. C'est un signe des difficultés qu'ont des structures dispersées le long des frontières à se faire entendre au niveau national : il s'agit de produire de la représentativité, dont une association ne jouit pas au même titre qu'une centrale syndicale (ANDOLFATTO et LABBÉ, 2000).

En regard, le travail de *lobbying* juridique mené par les représentants frontaliers semble *a priori* éloigné des discours de militance sociale qu'ils font régulièrement entendre. Mais l'expertise juridique est bien adaptée à la logique d'influence européenne, tandis que la mobilisation des individus ne s'intègre pas aisément dans le système d'intermédiation communautaire (IMG et TARROW, 2001). Dans les espaces-frontières,

les porte-parole des frontaliers expérimentent des voies nouvelles de mobilisation qui ne passent plus seulement par les cadres institutionnels nationaux : ils utilisent avec habileté les ressources de l'Europe « d'en haut », faisant condamner les États par les instances communautaires, comme dans le cas de la CSG. Plus précisément, la maîtrise du droit reposant sur l'expérience de bénévoles acquise au fil des cas individuels est conjuguée avec l'aide de juristes de certains syndicats dans le pays d'emploi et de structures d'expertise associées (par exemple, l'AK), et avec le mandatement de cabinets spécialisés. L'objectif de faire jurisprudence suppose de s'attacher au besoin les services de ténors du barreau, ce qui est possible dans le cas des avocats « travailistes » (WILLEMEZ, 2003).

Ainsi, l'investissement d'un registre d'action particulier – le recours au droit – a-t-il permis aux leaders frontaliers non seulement de faire entendre leur voix en Europe, mais aussi de se voir reconnaître comme des interlocuteurs légitimes de la question du travail transfrontalier. En produisant une expertise fondée sur les normes communautaires, ces associatifs parviennent à contourner certains obstacles à l'organisation d'actions collectives en faveur des frontaliers. S'efforçant d'acquérir des compétences juridiques et des aptitudes adaptées à l'espace politique communautaire, ces acteurs de terrain élaborent peu à peu des modes de soutien et d'intervention qui, tout en empruntant aux savoir-faire syndicaux forgés dans un cadre national, tentent de s'en éloigner pour mieux se conformer aux exigences européennes. Plus qu'une lecture des « dilemmes pratiques » auxquels sont confrontés les acteurs dans le cours de la protestation (GENÈSES, 2005), c'est une analyse du processus d'eupéanisation de pratiques de défense que permet le suivi des trajectoires des responsables frontaliers. Des interactions réciproques se dégagent, significatives de ce qui circule dans un espace-frontière. Par leurs expériences, leurs connaissances et leurs savoir-faire, les associatifs frontaliers parviennent à faire de la cause qu'ils portent un enjeu particulier et technique, le décalant du domaine d'action classique des organisations syndicales traditionnelles. En même temps, cette dimension singulière de la cause produit des modalités d'action spécifiques qui permettent aux militants de devenir non seulement des promoteurs efficaces des intérêts des frontaliers, mais aussi des représentants reconnus aux niveaux européen et national (HAMMAN, 2008b).

L'investissement vers l'Europe d'acteurs inscrits dans des espaces périphériques se comprend aussi par la force d'une référence-repoussoir, la libre circulation des capitaux, qu'aurait consacrée le traité de Maastricht, suivant nombre de discours produits par des militants frontaliers – tandis que l'Europe sociale demeurerait balbutiante. Le président du Comité des frontaliers de Moselle est très vif :

« Malheureusement, l'Europe qui se construit actuellement, c'est l'Europe de la finance... contre les systèmes de retraite, la Sécurité Sociale, les conventions collectives. Le monde du travail souffre de Maastricht, il y en a eu des attaques contre le droit social, à la tronçonneuse ! Le cœur de Maastricht, c'est la libre-concurrence entre les firmes et les salariés. Donc c'est la loi de la jungle ! Moi je suis profondément européen, mais pour l'Europe des travailleurs, l'Europe de la justice sociale. Donc ce sont des actes politiques que nous devons combattre. » (Entretien, 1^{er} mars 2004)

Le droit permet alors de « dé-localiser » les problèmes, en facilitant une montée en généralité de la question d'un statut de frontalier en Europe, par-delà la diversité des situations bilatérales. Il constitue un « grandissement » de l'espace frontalier et vaut

d'autant plus comme mode de légitimation. Les représentants des frontaliers poussent à l'application du principe de libre circulation des personnes en matière de travail, en se positionnant comme auxiliaires de terrain des instances européennes. Cette dynamique a été lancée « par le bas », par des acteurs de terrain, mais se comprend en même temps « horizontalement », compte tenu de la concurrence entre porteparole. Son originalité est d'être liée à des ressources « d'en haut », la Commission européenne et la Cour de Justice notamment. Ces usages spécifiques du droit peuvent être interprétés comme une tentative visant à transformer une contrainte (les disparités de longue date des législations nationales) en ressource dans un contexte favorable, celui de la mobilisation pratique des normes européennes opposée aux discours intégratifs demeurant « en surplomb ». Les appropriations de l'Europe dans les espaces frontaliers s'interprètent de la sorte, mais soulignent aussi la contrainte de la pluralité des acteurs et des instances qui tendant à présent à se réclamer du répertoire européen et de la défense des frontaliers, d'où des modes de compétition renouvelés, au-delà du duel-duo syndicats vs associations de frontaliers.

LA QUESTION DE L'INSTITUTIONNALISATION : APPROPRIATIONS DE L'EUROPE DANS LES ESPACES FRONTALIERS

La scène transfrontalière se complexifie avec le mouvement actuel d'organisation transfrontière des syndicats nationaux. À l'exemple des initiatives SaarLorLux et Rhin Supérieur sont établis au niveau des eurorégions des Conseils syndicaux interrégionaux, émanations de la Confédération européenne des syndicats (Wagner, 2005). Ce syndicalisme européen « de proximité » peut être confronté aux activités des associatifs, sans oublier les collectivités territoriales qui investissent désormais également le répertoire transfrontalier.

Parmi d'autres, la place ambiguë de l'*Info-Institut* de Sarrebruck illustre ces frontières mouvantes. Cette structure d'information et d'expertise est financée en partie par des fonds européens. Quand bien même, à l'origine, les syndicats sarrois ont participé à sa fondation *via* le Comité économique et social de la Grande Région SaarLorLux Rhénanie Palatinat, cette désignation renvoie désormais à la fois à l'institution de support aux services EURES-T de ce territoire, mais aussi à une société de droit privé qui propose différentes prestations d'expertise et de formation moyennant rémunération. De plus, l'*Info-Institut* prend place au sein de l'Observatoire interrégional de l'emploi de la Grande Région SaarLorLux, réseau d'institutions de production de statistiques qui constitue un autre enjeu dans la représentation des flux frontaliers, celui de leur mesure, mais aussi du guidage des instances politiques et socio-économiques interrégionales qui se multiplient⁴. Les rapports entre comités de défense et structures publiques INFOBEST (*Information und Beratungsstelle*) en Alsace sont également significatifs. La mise en place de ces bureaux externalisés par rapport aux administrations nationales renseigne sur l'actualisation des valeurs publiques: la genèse d'un service public transfrontalier se donne à voir dans son originalité et ses limites, ce dernier étant pris entre la posture d'interlocuteur-relais et la détention de savoirs

⁴ Cf. www.grandregion.net/fr/coll_pol/index_EC628013AD9E4CEEA092104E167F55C9.html (page consultée en septembre 2009).

propres, entre la neutralité administrative « classique » et l'engagement au service des frontaliers (HAMMAN, 2004 ; DUPEYRON, 2008, p. 227-241).

Corrélativement, associées aux réseaux EURES-T au titre des partenaires sociaux, les centrales syndicales se montrent rétives à une intégration de leurs « équivalents » associatifs frontaliers, car cela conduirait à aménager le principe de représentativité et à partager les subventions communautaires. En fonction des espaces en jeu, les responsables de collectifs perçoivent dès lors, selon les cas, les nouvelles institutions transfrontières comme une opportunité, une menace, ou encore un phénomène distinct de leurs actions. Dans ce contexte où le recours aux experts devient un enjeu prégnant de l'action publique (DUMOULIN et al., 2005), les mobilisations de frontaliers apparaissent liées aux transformations d'espaces plus institutionnels, notamment interrégionaux. Les instances socio-économiques (comme les Conseils économiques et sociaux) et les Unions syndicales s'y réorganisent en dégageant des prolongements transfrontaliers. Mais ces processus peinent à s'inscrire dans des territoires qui demeurent souvent mouvants et concurrents. Par exemple, on compte à l'heure actuelle deux Conseils syndicaux interrégionaux et deux zones EURES-T pour une même Euro-région aussi bien dans le cas de SaarLorLux que du Rhin Supérieur. Constitutives d'un espace-frontière, ces configurations renvoient à la diversité des échelles spatiales en interaction dans les régions frontalières (WASSENBERG, 2007 ; HAMMAN, 2009b).

Ces processus d'institutionnalisation permettent d'éclairer l'appropriation de ressources entre groupes mobilisés et la dialectique entre groupes à liens forts et à liens faibles, pour reprendre la distinction de Mark Granovetter⁵. Un même frontalier, en tant que demandeur d'information ou en tant que militant mobilisé sur ces questions, peut être membre côté français d'une association de défense, appartenir à un syndicat sur le lieu de travail ou être élu au comité d'entreprise, dans le pays voisin, et également faire appel à des instances publiques expertes de conseil – telle l'AK de Sarre. Ceci renvoie à la conscience de déterminants croisés, où les engagements des uns et des autres correspondent à des « chaînes d'équivalences » (intellectuelles et pratiques) qui se constituent dans des espaces-frontières. L'objectif d'un collectif militant va ainsi se déplacer d'un enjeu particulier (lié à la posture spécifique des frontaliers et au passage de la frontière entre deux systèmes nationaux) à une scène d'enjeux multiples (le travail dans l'entreprise, la migration, la résidence, les modes de transport, etc.), ce qui permet aux porte-parole d'invoquer le répertoire général du combat pour la justice sociale, et en particulier l'Europe sociale et pas seulement économique.

Dans ce contexte, les représentants frontaliers construisent une posture de « courtiers » en information sociale et juridique, de passeurs qui opèrent un « transcodage » (LASCOURMES, 1996) en matière de politiques sociales et de droit du travail. Les exigences croissantes de compétences à la fois sociales, juridiques et linguistiques posées par la Commission européenne, d'une part, et les syndicats, de l'autre, pour l'exercice des fonctions de conseiller syndical EURES sont révélatrices, jusqu'à réduire le nombre de candidats susceptibles de prétendre à ces fonctions. Le président du DGB Saar, qui loue son conseiller EURES comme « *le génie des langues dans la maison* », l'explique :

⁵ Ce dernier suggère que l'efficacité de la mise en réseau et de la production de collectif est d'autant plus grande que ces deux modes sont combinés (GRANOVETTER, 1973 ; 1983, p. 209).

« Il n'y a pas que la langue, il faut prendre des gens – je parle en tant que syndicaliste – qui remplissent une certaine qualification, qu'ils soient aussi l'avocat, au sens figuré, de ceux qui viennent avec leurs problèmes. Il y a une différence si je vais chez un conseiller des administrations, qui, peut-être en fonction de comment il est disposé ou des instructions qu'il reçoit, fait plutôt attention à ce que ça n'aboutisse jamais à une indemnisation. [...] De là, le nombre de ceux qui peuvent le faire devient déjà réduit. Parce que, selon mes exigences, la personne doit être orientée dans un sens syndical et elle doit remplir les compétences professionnelles, dont la compétence linguistique, la compétence en droit social, etc. » (Entretien, 23 janvier 2007)

CONCLUSION

Les espaces frontaliers s'apparentent à un tissu de relations humaines et sociales plus ou moins denses et revendiquées. Par là, c'est la relation souvent présumée entre liens transfrontaliers et construction européenne qui est interrogée. Les organisations de frontaliers et leurs porteurs participent de l'européanisation en faisant connaître aux niveaux national, régional et local les normes communautaires, justement à travers les conflits qu'ils gèrent. Provenant d'une position souvent périphérique, ces entremetteurs parviennent à se connecter à des univers centraux, débouchant sur de l'action par toute une activité juridique et relationnelle pour mettre en rapport des mondes qui ne se rencontraient pas dans les institutions nationales ni régionales. L'Europe comme édifice institutionnel et comme nouveau cadre des relations de travail et de leur régulation est ainsi rendue d'appréhension concrète dans la vie quotidienne et professionnelle des citoyens concernés. C'est ce positionnement d'intermédiaires qui est aujourd'hui devenu concurrentiel – signe de son succès comme des difficultés qui demeurent.

Dans les régions frontalières se reconfigurent les oppositions entre autonomie (syndicat/association, etc.) et interdépendances (dans la maîtrise des ressources techniques et juridiques expertes, pour la formation des militants, en particulier). Des pratiques en réseau s'étendent, où les divergences ne s'effacent pas, mais où il ne s'agit pas seulement de mouvements sociaux *per se* en concurrence. C'est précisément ce qui conduit à des alliances, dans la mesure où se forge une même identité sectorielle, au fil des participations à des réunions, etc. Ceci ne gomme pas la diversité, qui va être au contraire affichée dans ces arènes nouvelles.

Le prisme transfrontalier allié à la problématique des mobilisations permet de saisir comment les cadres locaux se connectent à des mouvements sociaux généraux (par exemple, en rapport aux syndicats dans le pays d'emploi, ou lorsque des associatifs en appellent au droit communautaire) et, concomitamment, comment des mouvements transnationaux s'implantent dans des territoires et se « localisent » (les services de l'emploi EURES, etc.). Ces processus fonctionnent suivant des transactions continues ; les études permettent de dépasser certaines notions-écrans en vogue dans l'analyse inter ou transnationale, à l'instar de la globalisation et de la gouvernance. On peut au final relever un déplacement des revendications portées par les mouvements de frontaliers : on passe d'une revendication « liberté-égalité », au cœur de la matrice de la concertation sociale de l'État-providence, vers un répertoire davantage marqué par la tension entre l'égalité et la différence, ou encore les discriminations. Ce glissement

par rapport aux stratégies tant nationales qu'européennes renvoie à la tension qui caractérise aujourd'hui le monde du travail et les relations professionnelles autour du couple flexibilité/mobilité. La figure de l'étranger est emblématique d'un mouvement de reconnaissance de l'autre dans sa différence, comme effet miroir et dans sa dimension négative (en France, le fameux « plombier polonais », qui en arrive paradoxalement à incarner le capitalisme sauvage lors du référendum sur la Constitution européenne de 2005). En même temps, ces balancements entre les représentations de l'ici et de l'ailleurs font deviner ce qui circule. Le couple « liberté-égalité » se maintient alors que la tension entre « égalité et différence » constitue un nouveau registre de qualification des relations socio-économiques transfrontalières, en multipliant les répertoires d'action.

BIBLIOGRAPHIE

- ABBOTT KEITH, 1997 : « The European Trade Union Confederation : Its Organization and Objectives in Transition », *Journal of Common Market Studies* 35, 465-481.
- ANDOLFATTO DOMINIQUE et LABBÉ DOMINIQUE, 2000 : *Sociologie des syndicats*, Paris : La Découverte.
- DUMOULIN LAURENCE, LA BRANCHE STÉPHANE, ROBERT CÉCILE et WARIN PHILIPPE (dir.), 2005 : *Le recours aux experts : raisons et usages politiques*, Grenoble : Presses universitaires de Grenoble.
- DUPEYRON BRUNO, 2008 : *L'Europe au défi de ses régions transfrontalières. Expériences rhénane et pyrénéenne*, Berne : Peter Lang.
- GENÈSES. SCIENCES SOCIALES ET HISTOIRE 59, 2005 : dossier « Pratiques protestataires ».
- GERHARDS JÜRGEN et RUCHT DIETER, 1992 : « Mesomobilization Organizing and Framing in Two Protest Campaigns in West Germany », *American Journal of Sociology* 98 (3), 555-595.
- GOBIN CORINNE, 1997 : *L'Europe syndicale : entre désir et réalité. Essai sur le syndicalisme et la construction européenne à l'aube du XXI^e siècle*, Bruxelles : Labor.
- GRANOVETTER MARK, 1973 : « The Strength of Weak Ties », *The American Journal of Sociology* 78 (5), 1360-1380.
- GRANOVETTER MARK, 1983 : « The Strength of Weak Ties : a Network Theory Revisted », *Sociological Theory* 1, 201-233.
- HAMMAN PHILIPPE, 2004 : « La production d'expertise, genèse d'un service public transfrontalier. Le réseau "Infobest" et l'aide aux travailleurs frontaliers », in JACOB STEVE et GENARD JEAN-LOUIS (dir.), *Expertise et action publique*, Bruxelles : Éditions de l'Université libre de Bruxelles, 99-112.
- HAMMAN PHILIPPE, 2005 : « Défendre les travailleurs frontaliers : les apprentissages de la légitimation dans l'Union européenne », *Revue Française de science politique* 55 (3), 445-476.
- HAMMAN PHILIPPE, 2006 : *Les travailleurs frontaliers en Europe : mobilités et mobilisations transnationales*, Paris : L'Harmattan.
- HAMMAN PHILIPPE, 2008a : « Profiteure oder Pioniere ? Vertretung von Grenzgängern in der Saar-Lor-Lux-Region », *Saarbrücker Hefte. Saarländische Zeitschrift für Kultur und Gesellschaft* 99, 85-91.
- HAMMAN PHILIPPE, 2008b : « Legal Expertise and Cross-border Workers'Rights: Action Group Skills facing European Integration », *International Journal of Urban and Regional Research* 32 (4), 860-881.
- HAMMAN PHILIPPE, 2009a : « Les organisations professionnelles au défi du travail transfrontalier entre France et Allemagne : interculturalité et transactions sociales », *Revue d'Allemagne et des Pays de langue allemande* 41 (3), 435-455.
- HAMMAN PHILIPPE, 2009b : *Éléments pour une sociologie des espaces-frontières*, dossier d'habilitation à diriger des recherches en sociologie, Université de Metz.
- HAMMAN PHILIPPE, MÉON JEAN-MATTHIEU et VERRIER BENOÎT (DIR.), 2002 : *Discours savants, discours*

militants. Mélange des genres, Paris : L'Harmattan.

HASSENTEUFEL PATRICK et PALIER BRUNO, 2001 : « Le social sans frontières? Vers une analyse transnationaliste de la protection sociale », *Lien social et politiques*, 45, 13-27.

HASSENTEUFEL PATRICK et PERNOT JEAN-MARIE (DIR.), 2009 : « Les syndicats à l'épreuve de l'Europe », dossier de la revue *Politique Européenne* 27.

IMIG DOUG et TARROW SIDNEY (ÉDS), 2001 : *Contentious Europeans. Protest and Politics in an Emerging Polity*, Lanham : Rowman-Littlefield.

LASCOURMES PIERRE, 1996 : « Rendre gouvernable: de la "traduction" au "transcodage". L'analyse du changement dans les réseaux d'action publique », in Curapp, *La gouvernabilité*, Paris : PUF, 325-338.

MCADAM DOUG, MCCARTHY JOHN et ZALD MAYER (ÉDS), 1996 : *Comparative Perspectives on Social Movements: Political Opportunities, Mobilizing Structures, and Cultural Framings*, New York : Cambridge University Press.

REGIN TANIA et WOLIKOW SERGE (dir.), 2002, *Les syndicalismes en Europe. À l'épreuve de l'histoire*, Paris : Syllepse, 37-47.

SNOW DAVID and BENFORD ROBERT, 1992 : « Master Frames and Cycles of Protest », in MORRIS ALDON D. and MUELLER CAROL (ÉDS), *Frontiers in Social Movement Theory*, New Haven : Yale University Press, 133-155.

WAGNER ANNE-CATHERINE, 2005 : *Vers une Europe syndicale. Une enquête sur la Confédération européenne des syndicats*, Paris : Éditions du Croquant.

WASSENBERG BIRTE, 2007 : *Vers une eurorégion? La coopération transfrontalière franco-germano-suisse dans l'espace du Rhin supérieur de 1975 à 2000*, Bruxelles : PIE - Peter Lang.

WILLEMEZ LAURENT, 2003 : « Engagement professionnel et fidélités militantes. Les avocats travaillistes dans la défense judiciaire des salariés », *Politix* 62, 145-164.

CROSS-BORDER WORKERS' COLLECTIVE REPRESENTATION AND THE EMERGENCE OF A NEW SOCIO-POLITICAL TRANSNATIONAL FRAME

This paper deals with the collective dimension of cross-border workers' pendular migrations around the eastern French borders. It questions the representation of a non-stabilized social group between unions forms and specific associations; their repertoires of mobilization founded on both force of numbers and expertise resources; and the process of institutionalisation of cross-border relations through different uses of European references (geographic, juridical and institutional ones).

Keywords: *Cross-border worker, unions, associations, mobilizations, border areas.*

DIE VERTRETUNG VON GRENZÜBERSCHREITENDEN ARBEITSKRÄFTEN: DAS AUFTAUCHEN EINES NEUEN SOZIO-POLITISCHEN TRANSNATIONALEN RAHMENS

In diesem Beitrag wird die Mobilität von grenzüberschreitenden Arbeitskräften über die nationalen Grenzen in Ostfrankreich thematisiert. Die Vertretung der Grenzgänger versteht sich zwischen Gewerkschaften und spezifischen Verbänden und deren oft gespannte Verhältnisse. Diese Organisationen begründen sich durch die Mitglieder- und Teilnehmerzahlen aber auch durch das Expertenpotential. Im Hintergrund ist die Europäisierung der Grenzräume auch institutionell zu betrachten.

Stichwörter: Grenzgänger, Gewerkschaften, Grenzgängerverbände, aktiv werden, Grenzraum.

LES (IM) MOBILES FRONTIÈRES DU PATRIMOINE HORLOGER DANS L'ARC JURASSIEN

HERVÉ MUNZ, Université de Neuchâtel, herve.munz@unine.ch

RÉSUMÉ

Depuis une quinzaine d'années, différents « labels » de certification tels que « Watch Valley » ou « pays de la chronométrie » ont été progressivement inventés pour caractériser la spécialisation et l'attractivité de l'Arc jurassien suisse en matière de production horlogère. Plus récemment, la catégorie de « patrimoine horloger » est apparue pour souligner l'ancrage historique et l'actualité des liens entre territoire jurassien et industrie horlogère. L'émergence de cette catégorie a toutefois donné lieu à différents usages qui cristallisent un important enjeu. En faisant coïncider les frontières du patrimoine horloger avec celles du territoire suisse, ils reconduisent le mythe d'une histoire de l'horlogerie exclusivement suisse et masquent, ignorent ou oublient ce que l'essor de l'industrie horlogère helvétique a dû et doit encore à la mobilité transnationale des horlogers (ères) et à la circulation des compétences.

Mots-clefs: horlogerie, mobilité transnationale, patrimoine, savoir-faire, frontières, Arc jurassien.

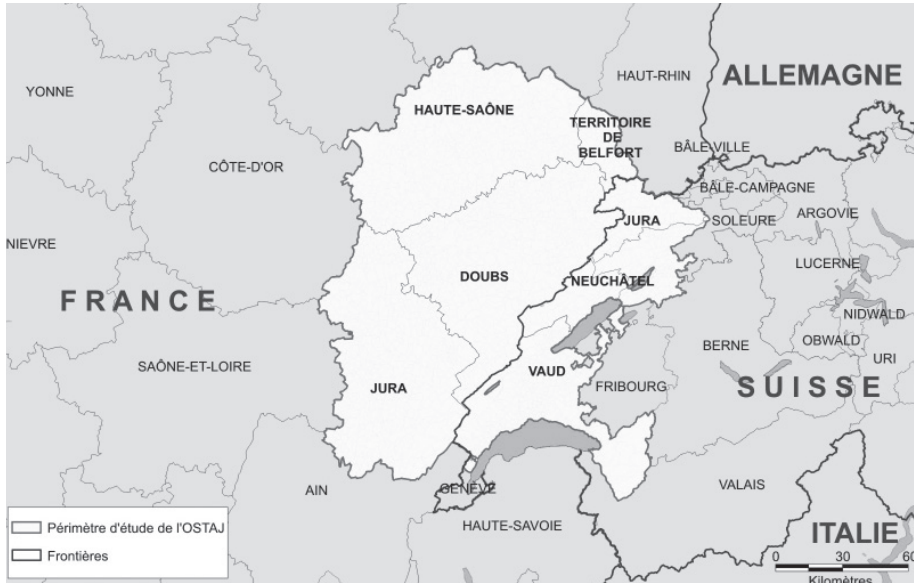
« [Dans le berceau de la belle horlogerie] [...], on ne sait plus très bien, tant les échanges sont nombreux, ce qui vient de France et ce qui vient de Suisse. »

(DIDIER BRODBECK, 1997, p. 3)

Depuis une quinzaine d'années, différents labels de certification tels que « Watch Valley », « Pays de la précision », « Pays de la chronométrie », « Vallée des complications », mais également « Cité de la précision » (Le Locle), « Métropole horlogère » (La Chaux-de-Fonds) ou encore « Watch City » (Bienne) ont été progressivement inventés pour caractériser la spécialisation et l'attractivité de l'Arc jurassien suisse en matière de production horlogère. Plus récemment, l'émergence de

la catégorie de « patrimoine horloger » sur la scène touristique de la région a donné lieu à diverses appropriations qui soulignent l’ancrage historique et l’actualité des liens réciproquement constitutifs entre le territoire jurassien et l’industrie horlogère.

Figure 1. L’Arc jurassien franco-suisse



Source : Observatoire statistique de l’Arc jurassien transfrontalier.

Ces modes d’appropriation du patrimoine horloger cristallisent toutefois un important enjeu. En mettant en récit et en scène une histoire de l’horlogerie presque exclusivement liée à la Suisse et aux Suisses, elles masquent, ignorent ou oublient tout ce que cette industrie a dû et doit encore à la mobilité transnationale des travailleurs(euses) et à la circulation des savoirs.

La présente contribution entend ainsi fortement nuancer l’articulation entre activité horlogère, patrimoine, territoire et État-nation en donnant à repenser le patrimoine horloger de l’Arc jurassien « suisse » à la lumière d’une réflexion sur les mobilités transnationales et transfrontalières qui organisent la pratique horlogère. Celle-ci s’articulera en deux temps. En premier lieu, je montrerai en quoi ces formes de mobilité ont été constitutives du savoir-faire horloger dans l’Arc jurassien suisse et demeurent un facteur central dans l’actualisation de celui-ci. En seconde partie, j’interrogerai, de manière contrastive, les processus par le biais desquels la fabrication et les usages récents du « patrimoine horloger » rendent ces mobilités systématiquement invisibles.

LIMINAIRE

Le présent article est issu de la recherche ethnographique que je mène actuellement sur les dynamiques de patrimonialisation dans les milieux horlogers de l'Arc jurassien. Il se nourrit des matériaux que j'y ai collectés pendant deux années d'enquête où j'ai parallèlement croisé trois modes d'investigation distincts. Premièrement, j'ai réalisé différents « terrains » d'observation lors de visites d'usines et d'ateliers (marques horlogères, manufactures de mouvements, fournisseuristes, sous-traitants divers) et lors de divers événements relatifs à la valorisation du patrimoine horloger. Deuxièmement, je me suis entretenu avec plus d'une septantaine d'acteurs/actrices du champ horloger, relevant des sphères industrielle, politique, touristique, médiatique, académique, muséale et scolaire, sur les thèmes de l'histoire, de la transmission et de la spécificité régionale en matière d'horlogerie. Enfin, j'ai effectué une étude des documents relatifs au terme de « patrimoine horloger » dans l'Arc jurassien suisse, ainsi qu'une analyse des différents articles qui en traitaient dans la presse régionale, les revues et sites spécialisés, ainsi que dans les fonds d'archives d'un horloger indépendant.

Par ailleurs, ce travail ne se rattache pas à un « cadre théorique », mais s'inspire toutefois de deux ensembles de références spécifiques. Il s'inscrit, tout d'abord, dans la dynamique de réflexion instaurée par le courant émergent des *Critical Heritage Studies*. Par contraste distinctif avec les *Heritage Studies*, ce terme désigne un champ de recherche interdisciplinaire qui s'est progressivement constitué, ces dix dernières années, à travers la parution de différentes études¹ qui portent sur les dimensions problématiques, polémiques et politiques des pratiques patrimoniales. Ce champ de recherche s'est récemment institutionnalisé avec la mise en place d'une *Association of Critical Heritage Studies* dont l'un des buts affichés « *is to promote heritage as an area of critical enquiry*² ».

D'autre part, je caractérise ici les usages présents du « patrimoine horloger » en m'intéressant aux enjeux liés à l'émergence de cette catégorie dans l'Arc jurassien suisse. Pour ce faire, j'emprunte à Michel Foucault sa méthode généalogique qui est une « *analyse de la provenance* » (FOUCAULT, 2008, p. 403) des catégories que construisent et mobilisent les acteurs sociaux. Une telle analyse « *permet [...] de retrouver sous l'aspect unique [...] d'un concept, la prolifération des événements à travers lesquels (grâce auxquels, contre lesquels), [il] s' [est] form [é].* » (*Ibidem*, p. 400) En étudiant le « patrimoine horloger » à partir des effets qu'il produit dans le corps social et politique, cette méthode conduit à le dénaturiser et montre que les appropriations dont il fait l'objet ne sont pas le fruit de la continuité de l'histoire horlogère dans la région, mais bien la cristallisation située de certains déplacements de « regards » qui impliquent, en amont, de nécessaires processus de choix en matière de cadrage et de mise en visibilité. Des choix qui témoignent, au demeurant, qu'une logique d'exclusion est à l'œuvre, de manière plus ou moins marquée, dans toute construction patrimoniale.

¹ Citons notamment les travaux de KIRSCHENBLATT-GIMBLETT (2004), POULOT (2006), SMITH et AKAGAWA (2006), GONSETH et HERTZ (2008).

² <http://archanth.anu.edu.au/heritage-museum-studies/association-critical-heritage-studies> (consulté le 5 janvier 2012).

LA MOBILITÉ TRANSNATIONALE CONSTITUTIVE DU SAVOIR-FAIRE HORLOGER DANS L'ARC JURASSIEN SUISSE

L'historien Laurent Tissot invitait, il y a peu, à réexaminer attentivement les liens noués entre la fabrication des garde-temps en Suisse et les divers processus migratoires que le territoire helvétique a accueillis depuis le milieu du XVI^e siècle. Rappelant ainsi que « *l'histoire horlogère de la Suisse s'est bâtie sur l'immigration* »³, Tissot relevait que l'essor horloger de l'Arc jurassien suisse s'était, en effet, construit sur les apports sociaux, financiers et techniques que drainèrent, entre autres, les migrations huguenotes⁴, juives, françaises et italiennes. D'un point de vue historique, les formes de mobilité qu'ont impliquées les mouvements migratoires ont été une constante qui a façonné l'activité horlogère en Suisse.

Dans ce qui suit, je ne me risquerai pas à retracer un panorama complet de ce que l'essor de l'horlogerie Suisse doit à ces formes de mobilité. Je me bornerai à n'envisager que l'histoire récente et l'actualité de celle-ci. En focalisant mon propos sur trois exemples spécifiques, j'illustrerai les manières dont la mobilité transnationale des horlogers (ères) a structuré et organise aujourd'hui encore les modalités d'exercice de l'horlogerie en Suisse. Il ne s'agira pas seulement de montrer que cette forme de mobilité y a été constitutive, à un moment historique précis, du savoir-faire horloger, mais également de souligner que c'est elle qui en a permis le maintien et en assure la pérennité, conditionnant la possibilité même de la transmission horlogère et l'actualisation de ce que le milieu horloger présente désormais comme son « patrimoine ».

La mobilité transfrontalière comme condition d'ancrage territorial de l'horlogerie en Suisse (1960-1965)

Le premier exemple que je souhaite convoquer ici est tiré des travaux de l'historien Francesco Garufo sur la politique d'engagement de la main-d'œuvre, le travail frontalier et la segmentation du marché de l'emploi horloger en Suisse, dans les années soixante (GARUFO, 2009). Avec lui, il convient de montrer que, dans la première moitié des années soixante, le recours à la mobilité de travail que constituaient les horlogers (ères) frontaliers (ères) a « *perm [is] [...] de maintenir un secteur industriel important dans [la] région [de l'Arc jurassien suisse]* » (*Ibidem*, p. 35). En effet, à la fin des années cinquante, l'essor glorieux que vivait l'industrie horlogère suisse depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale fut progressivement assombri par le développement d'une concurrence internationale de plus en plus menaçante. À ce moment-là, l'industrie horlogère suisse fit de la croissance un cap qu'elle devait impérativement maintenir, au risque de perdre son monopole mondial, mais se trouva alors confrontée à une importante pénurie de main-d'œuvre indigène qualifiée, celle-ci tendant à se diriger majoritairement

³ TISSOT LAURENT, intervention réalisée le 9 juin 2011, lors de la soutenance de thèse de doctorat de Francesco Garufo intitulée *L'emploi du temps : l'industrie horlogère suisse et l'immigration (1930-1980)*.

⁴ Rappelons que le développement de l'activité horlogère sur le territoire helvétique a coïncidé, dès le milieu du XVI^e siècle, avec l'immigration massive de huguenots à Genève que « les guerres de religion » avaient chassés de France.

vers les emplois du tertiaire. En s'intéressant au cas particulier de l'entreprise locale Tissot SA, Garufo « *analys [e] les particularités de l'emploi frontalier [afin] de comprendre en quoi il diffère ou non des autres formes de migrations du travail [...] [et de] mettre au jour les fonctions que remplit cette main-d'oeuvre [...]* » (*Ibidem*, p. 25). Il démontre que la main-d'œuvre frontalière « *ne s'inscrit [t] pas uniquement dans le segment inférieur du marché du travail* » (*Ibidem*, p. 35), mais que, « *grâce à [ses] qualifications* » (*Ibidem*), elle se trouve divisée en deux fractions. L'une d'elle comprend les travailleurs frontaliers appelés « *[...] comme les autres immigrés, [...] [à] répondre aux variations rapides de la demande de travail* » (*Ibidem*), mais l'autre est composée d'« *[...] une importante part d'entre eux [qui] tend plutôt à s'inscrire dans le segment supérieur, occupé par les travailleurs qualifiés, notamment suisses* » (*Ibidem*). De 1960 à 1965, ce sont donc des travailleurs frontaliers qui vont repourvoir de nombreux postes à qualification. Comme le dit Garufo, ces travailleurs sont engagés parce qu'ils présentent un double avantage. D'une part, ils sont compétitifs sur le marché de l'emploi suisse en raison de leur formation et de leur savoir-faire, liés à la présence d'écoles horlogères et d'un important tissu industriel en France voisine. D'autre part, en tant que travailleurs étrangers, ils permettent de limiter le coût du travail en accroissant la compétitivité de la branche dans une période où la pénurie menace alors d'engendrer une hausse significative du prix du travail, « *susceptible d'inciter les industriels à délocaliser leur activité* » (*Ibidem*). Garufo donne ainsi à voir qu'au cours des années soixante, « *cette double complémentarité fait de l'emploi frontalier un élément important de l'ancrage territorial de l'horlogerie dans l'Arc jurassien* » (*Ibidem.*) et une condition de maintien de l'industrie horlogère sur le territoire suisse.

Actualité de la mobilité transfrontalière des travailleurs(euses) dans l'industrie horlogère suisse

Il est clair qu'aujourd'hui l'activité horlogère n'est pas « équitablement » répartie sur les deux versants de la frontière jurassienne. Tout en montrant que l'horlogerie « *est l'activité qui traduit le plus l'imbrication économique des parties françaises et suisses de l'Arc jurassien*⁵ », une récente publication de l'Observatoire statistique transfrontalier de l'Arc jurassien (OSTAJ)⁶ relève que « *[...] trente ans après sa grande dépression, l'industrie horlogère revêt toujours un caractère primordial dans l'économie de l'Arc jurassien suisse* » alors qu'elle « *a perdu de son importance en Franche-Comté.*⁷ » Les chiffres de 2008⁸ prouvent, à cet égard, que l'industrie horlogère est très majoritairement concentrée en Suisse : du côté de la Franche-Comté sont recensés

⁵ OSTAJ, « L'horlogerie dans l'Arc jurassien : un portrait en chiffres », Besançon et Neuchâtel, le 25 novembre 2011, http://www.ostaj.org/fileadmin/user_upload/indicateurs/Publications/2011125_OSTAJ_HorlogerieAJS.pdf (consulté le 5 janvier 2012).

⁶ *Ibidem*.

⁷ *Ibidem*

⁸ Sources : INSEE, Recensement de la population, 2008. OFS, Recensement fédéral des entreprises, 2008. Cité in OSTAJ, « L'horlogerie dans l'Arc jurassien : un portrait en chiffres », Besançon et Neuchâtel, le 25 novembre 2011.

1 922 emplois dans l'horlogerie, soit 0,4 % de l'emploi total et 1,9 % de l'emploi industriel, tandis que du côté de l'Arc jurassien suisse⁹ 28 534 emplois horlogers sont répertoriés, soit 5 % de l'emploi total et 24,6 % de l'emploi industriel.

Néanmoins, au vu des considérations historiographiques précitées et en regard de l'actualité, le caractère « suisse » de l'industrie horlogère jurassienne établie sur le territoire helvétique doit tout de même être nuancé. En effet, la main-d'œuvre transfrontalière étrangère compose, aujourd'hui plus que jamais, une part importante des effectifs de l'horlogerie en Suisse et sa mobilité continue d'y jouer un rôle décisif dans la dynamique de production des garde-temps. À ce titre, l'outil statistique de l'OSTAJ¹⁰ permet de saisir la force avec laquelle se perpétuent les liens entre l'essor de l'industrie horlogère suisse et les travailleurs(euses) frontaliers(ères) étrangers(ères) résidant en France voisine. En 2008, ceux (celles)-ci étaient, en effet, 8 954 à travailler dans l'industrie horlogère de l'Arc jurassien suisse et représentaient 31,4 % de ses effectifs. Cette proportion varie cependant en fonction des cantons suisses considérés. À titre indicatif, les frontaliers (ères) étrangers (ères) correspondaient à 31,8 % de l'ensemble des effectifs horlogers dans le canton de Neuchâtel, alors qu'ils représentaient 61 % dans le canton de Vaud, 36,1 % dans le canton du Jura et 4,3 % dans la région nord du canton de Berne (Jura Bernois, Bienne, Seeland).

Comme le relève l'OSTAJ, « du fait de la proximité géographique et des traditions industrielles similaires, l'Arc jurassien suisse demeure un marché du travail attractif et offre de nombreuses possibilités d'emploi pour les frontaliers.¹¹ » C'est donc bien l'Arc jurassien en tant qu'espace transfrontalier qui constitue l'« Arc horloger », ce d'autant plus qu'en Suisse, « *la croissance de l'emploi frontalier [...] [y] a été soutenue ces quinze dernières années et [que] la crise de 2008-2009 n'a pas enrayer le mouvement [...]*¹² ».

La mise en place d'une formation horlogère transfrontalière

En outre, l'étude de la politique commune de formation horlogère transfrontalière qui fut mise en place dès 1994 permet de caractériser l'espace de pratique implicite que dessine l'organisation de la transmission des habiletés horlogères dans l'Arc jurassien. Au début des années quatre-vingt-dix, à la sortie de l'importante crise structurelle (la « grande dépression » évoquée ci-dessus) qui affecta durement l'industrie horlogère suisse¹³, la Convention patronale de

⁹ À noter, toutefois, que les chiffres des cantons de Genève, Soleure et Schaffhouse, autres cantons horlogers, n'apparaissent pas dans ce calcul, car ceux-ci ne sont pas compris dans le périmètre d'observation de l'OSTAJ.

¹⁰ OSTAJ, *Ibidem*.

¹¹ <http://www.ostaj.org/analyses/detail-analyses/article/les-travailleurs-frontaliers-franc-comtois-dans-larc-jurassien-suisse.html> (Consulté le 15 octobre 2011).

¹² *Ibidem*.

¹³ Dès le milieu des années septante, la hausse significative du franc suisse liée au premier choc pétrolier, l'essor de la concurrence internationale et nipponne en particulier, la perte progressive d'importants marchés comme les États-Unis et la commercialisation de la montre à quartz par la concurrence firent apparaître le manque de compétitivité de l'industrie horlogère suisse et provoquèrent une crise qui fit diminuer ses effectifs de presque deux tiers en moins de quinze ans.

l'industrie horlogère¹⁴ (CP), responsable de la formation horlogère en Suisse, se trouva devant un sérieux problème d'effectif. En effet, la « renaissance » mondiale de l'horlogerie mécanique suisse à la fin des années quatre-vingt avait précipité cette dernière dans une période de croissance que ses contingents limités furent rapidement incapables de soutenir. Les milieux professionnels de l'horlogerie réclamèrent alors avec empressement une main-d'œuvre que le bassin de recrutement suisse n'était capable de fournir ni en nombre ni en qualifications (le seul certificat d'horloger complet constituant une surqualification pour les besoins circonstanciés de l'industrie). Aussi, de part et d'autre de la frontière, les diverses instances responsables de la formation horlogère prirent conscience de la nécessité d'agir de concert. En 1994, afin de « *combler la pénurie de personnel dans l'horlogerie en favorisant les formations d'adultes*¹⁵ », elles lancèrent la « formation horlogère transfrontalière ». Celle-ci désigna une formation « *double national [e] puisque [elle fut] [...] dispensée à des personnes en provenance de France ou de Suisse, sur sol français et avec un financement de chaque pays.* » Elle se concrétisa sous la forme d'un cours annuel suivi, à plein-temps, pendant neuf mois, par une quinzaine d'adultes demandeurs d'emploi ou en congé de formation, au GRETA (organisme de formation pour adultes) du Haut-Doubs à Morteau. Depuis dix-sept ans, le cours est répété chaque année avec le même effectif et son succès a contribué à prouver l'efficacité des formations de type modulaire en horlogerie.

Ce souci de concordance transfrontalière dans l'élaboration d'un *cursum* horloger commun témoigne d'une politique de formation continue qui conçoit l'Arc transjurassien comme une même région horlogère. La concrétisation d'une telle politique de transmission du métier atteste ainsi que l'« Arc horloger » ne se limite pas aux territoires délimités par les frontières étatiques.

La circulation transnationale des horlogers (ères) et la renaissance de l'artisanat horloger

En Suisse, l'immigration et la mobilité transnationale des horlogers (ères) ont également joué un rôle déterminant dans le phénomène de revalorisation de l'artisanat horloger qui se produisit dans les années quatre-vingt (MUNZ, 2011). Ce phénomène s'inscrivit dans le regain d'intérêt pour les garde-temps mécaniques qui contribua au « retour » de l'horlogerie suisse et au repositionnement mondial de son industrie mécanique dans le segment des produits de luxe. Une telle montée en gamme se matérialisa dans la « résurrection » de procédés techniques datant des XVIII^e et XIX^e siècles, dans la réactivation de « vieux métiers d'art » (émailage, guillochage, gravure main, sertissage) et dans la constitution progressive d'une catégorie de « créateurs-horlogers indépendants¹⁶ » qui conduisit à revitaliser l'artisanat horloger en renégociant le sens de ce terme (*Ibidem*).

¹⁴ Organisation patronale faïtière qui regroupe plus de quatre cents entreprises de la branche.

¹⁵ http://www.cpih.ch/communiqués/ComPresse_Transfront_GRETA_130707.pdf (Consulté le 15 octobre 2011).

¹⁶ Dans ce contexte précis, « horloger indépendant » désigne un horloger qui n'appartient à aucune marque ni à aucun groupe et réalise lui-même la conception et une grande partie de la fabrication de

À cet égard, la mobilité transnationale a joué un rôle dans la mise en place, à partir de la Suisse, de l'Académie horlogère des créateurs indépendants (AHCI), association qui devait, dès le milieu des années quatre-vingt, fédérer des horlogers (ères) du monde entier en un réseau international d'artisans-créateurs. Cette année-là, Vincent Calabrese et Svend Andersen, deux horlogers d'origine étrangère installés en Suisse, craignant que le retour de l'horlogerie mécanique se solde par le triomphe de l'industrie et ne profite qu'aux financiers, contactèrent les médias internationaux spécialisés en horlogerie afin de lancer un appel à tous les horlogers sensibles à la nécessité de repositionner et de défendre la création indépendante. Les réponses positives furent nombreuses, si bien qu'en 1985 fut créée l'AHCI, que Calabrese décrit comme une association « [...] ouverte à tous les horlogers indépendants talentueux sans distinction de sexe, de race, de religion, car [...] aucun de ces facteurs ne jou[e] un rôle dans la créativité individuelle et l'habileté technique. » (SPEAKE-MARIN et SKELLERN, 2010, p. 4, *ma traduction*).

À ce jour, l'Académie comprend trente-quatre membres et sept candidats(e)s, de dix-sept nationalités distinctes. L'émergence de cette catégorie de « créateur horloger indépendant » a ainsi conduit à nuancer ostensiblement l'association qui se noue entre l'excellence horlogère et la Suisse. Dans la hiérarchie sociale et technique qui sous-tend le monde actuel de l'horlogerie de « prestige », l'« élite » que constituent les artisans indépendants n'est ainsi pas composée que d'horlogers(ères) suisses. Si l'on considère l'AHCI, ceux-ci(elles-ci) ne représentent, en effet, qu'un quart de l'effectif (dix sur quarante et un). Toutefois, l'importance du rôle que joue le territoire suisse dans la trajectoire de ces horlogers (ères) réputé(e)s « exceptionnel(le)s » est également renforcée par la composition de l'AHCI. En effet, onze des trente et un membres et candidat(e)s de l'Académie qui ne sont pas suisses, ont néanmoins installé leur atelier en Suisse. Cela signifie que vingt-deux des quarante et un horlogers (ères) que comprend l'AHCI sont établi(e)s en Suisse, ce qui constitue plus de la moitié de l'effectif.

Ainsi, la représentation de la Suisse comme « patrie des horlogers » est également perpétuée par l'exemple de l'AHCI. La présence d'artisans horlogers d'origine étrangère en Suisse nuance et renforce à la fois la « suisseté » de l'horlogerie de renom. Si les « créateurs indépendants » ne sont pas majoritairement suisses, une grande partie d'entre eux se trouve cependant en Suisse, ce qui tend à renforcer l'importance du territoire suisse en matière d'invention horlogère tout en soulignant toutefois que « territoire » n'est pas nécessairement synonyme d'« identité nationale » et qu'« horlogerie en Suisse » ne signifie pas « horlogerie suisse ».

LES USAGES ET LE TERRITOIRE IMPLICITE DU PATRIMOINE HORLOGER DANS L'ARC JURASSIEN SUISSE

Sans avoir l'ambition d'envisager l'ensemble du processus par le biais duquel la catégorie de « patrimoine horloger » s'est progressivement formée dans l'Arc jurassien suisse, j'interrogerai succinctement ici quelques-unes des étapes qui ont contribué à la façonner de manière significative. En contraste avec le premier chapitre du présent article, j'entends montrer comment les mobilités transnationales

ses montres ou de ses pendules.

constitutives de l’activité horlogère en Suisse y sont rendues invisibles et comment se configurent ainsi des représentations particulières du territoire horloger et de ses frontières. Il convient toutefois de relever que j’analyse cette *invisibilité* des formes de mobilité transnationale non comme le *produit* d’une politique patrimoniale *intentionnellement* nationaliste, décidée par une instance rigoureusement identifiable (la Confédération helvétique, par exemple), mais comme *l’effet* d’un plus vaste réseau causal, constitué de multiples paramètres et corrélations, impliquant une pluralité d’acteurs sociaux. En ce sens, on peut dire du patrimoine horloger qu’il est un dispositif, au sens foucauldien du terme, où « [il n’y a] *pas d’intention première ou dernière* [...], *mais la convergence d’éléments dont on peut seulement, par récurrence à partir de leurs effets, repérer l’orientation commune : une “stratégie sans stratège”* » (POTTE-BONNEVILLE, 2002). L’invisibilité induite par les usages du « patrimoine horloger » est l’effet d’un dispositif singulier dont j’essaie ici de tracer la généalogie.

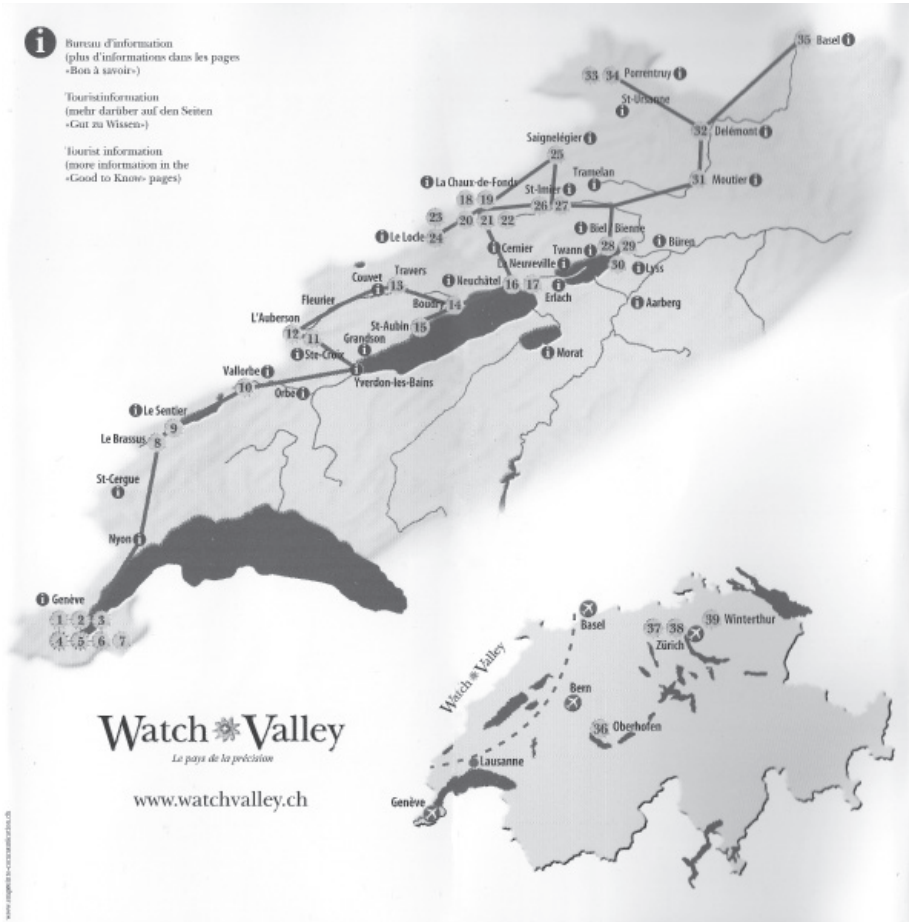
La fabrication du « patrimoine horloger »

De manière liminaire, il est nécessaire de relever que, dans l’Arc jurassien suisse, la catégorie de « patrimoine horloger » est une invention récente, datant de la fin des années quatre-vingt-dix (MUNZ, 2012). À ce moment-là, un souci de valorisation des traces de l’histoire horlogère a fait son apparition dans l’arène politique de la région. Le patrimoine horloger a alors « glissé » d’un contexte de définition et d’usage spécifique au champ muséal à un contexte d’application relatif à l’action publique et au développement touristique. L’ampleur avec laquelle cette catégorie occupe désormais le devant de la scène médiatique doit ainsi être rapportée à un geste de promotion territoriale qui n’a toutefois pas plus de quinze ans (*Ibidem*). L’essor du « patrimoine horloger » a donc été intimement lié à la volonté politique de mettre en place un tourisme régional basé sur l’horlogerie.

La genèse d’une telle ambition peut être repérée dans le projet dénommé « La Route de l’horlogerie ». Celui-ci fut conçu en 1998 par Arc Jurassien Tourisme¹⁷ et intégré, deux ans plus tard, au label de destination touristique *Watch Valley - Pays de la précision* que cette association venait d’élaborer, en écho à la *Silicon Valley* californienne, pour se différencier des autres régions suisses. « La Route de l’horlogerie » fut présentée comme un circuit touristique composé de différentes étapes (musées, villes, villages) qui s’étendaient de Genève à Bâle, et « célébraient » l’histoire horlogère de l’Arc jurassien suisse.

¹⁷ Cette association fut créée en 1997 par le Réseau des Villes de l’Arc jurassien (RVAJ) qui regroupait dix-huit communes de quatre cantons (Berne, Jura, Neuchâtel et Vaud).

Figure 2. La Route de l'horlogerie ; Watch Valley: le pays de la précision



Source : Arc Jurassien Tourisme, 2006.

La « Route » cartographiait le territoire de la *Watch Valley* en suivant scrupuleusement le versant suisse de la chaîne du Jura et en longeant significativement la frontière sans jamais la franchir. Elle ne faisait, en effet, aucune mention des sites et des musées de France voisine consacrés à l'horlogerie et produisit ainsi un territoire horloger, sur un mode strictement national.

Malgré son succès initial, le label *Watch Valley* ne remporta toutefois pas le succès escompté auprès du public. Sans qu'il ne fût considéré comme un échec cuisant ni même abandonné, il suscita, dès 2002, une réaction cantonale qui présida à l'émergence de la catégorie de « patrimoine horloger » sur le devant de la scène politique régionale. Ainsi, le 25 mars 2003, le Grand Conseil neuchâtelois accepta une motion, déposée le 24 juin 2002 par deux députés qui réclamaient la « mise en

valeur du patrimoine horloger du Pays de Neuchâtel¹⁸ ». Ceux-ci demandaient « [...] *l'élaboration d'un concept et label neuchâtelois qui illustre [rait] [la] grande tradition [du Canton] ainsi que [son] originalité par rapport aux autres lieux horlogers de l'Arc jurassien* » et relevaient que « [le] *contenu [de ce label neuchâtelois] se v [oulat] t plus spécifique et ciblé que ne p [ouvai] t l'être le concept régional et grand public de Watch Valley*¹⁹. » Cette motion se matérialisa alors dans la réalisation d'un inventaire du patrimoine horloger neuchâtelois en 2004 et dans la publication d'un ouvrage collectif relatif au patrimoine horloger du « Pays de Neuchâtel » en 2008.

Parallèlement à cela, de 2004 à 2009, la catégorie de « patrimoine horloger » se stabilisa dans la région à travers le projet de candidature et l'inscription des villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle au Patrimoine mondial de l'UNESCO pour la qualité de leur « urbanisme horloger²⁰ ».

Photo 1. Vue de La Chaux-de-Fonds



Source : Ville de La Chaux-de-Fonds, A. Henchoz, 2007.

¹⁸ Motion Giovanni Spoletini et Viviane Houlmann, déposée au Grand Conseil neuchâtelois le 24 juin 2002 : http://www.ne.ch/neat/documents/Autorites/gc_1414/directory_1721/Repertoire_PROPR_files/02135.pdf (Consulté le 15 octobre 2011).

¹⁹ *Ibidem.*

²⁰ <http://www.urbanisme-horloger.ch/> (Consulté le 15 octobre 2011).

Photo 2 : Vue du Locle



Source : Ville de La Chaux-de-Fonds, A. Henchoz, 2007.

La dynamique initiée par cette candidature donna alors lieu à une forme d'émulation régionale pour le patrimoine horloger. Entre 2007 et 2008, deux manifestations dédiées au patrimoine horloger des deux cités horlogères neuchâtelaises virent le jour : les « Journées du patrimoine horloger » (dès 2007) et les « Journées de la métropole horlogère » (dès 2008). Au début de l'année 2010, ce fut au tour du canton du Jura de valoriser « son » patrimoine industriel en mettant en place une « Route de l'horlogerie » qui parcourt les différents sites horlogers des trois districts jurassiens. Enfin, dans le courant de l'année 2011, un projet de redynamisation de l'« Espace horloger de la Vallée de Joux » fut initié pour témoigner de la qualité du patrimoine horloger de la région et repositionner celle-ci au niveau de l'« Arc horloger ».

L'émergence du « patrimoine horloger », dans l'Arc jurassien suisse, a ainsi participé d'une sorte de « jeu des poupées russes » qui témoigna d'une surenchère distinctive des régions, des cantons et des communes. Le « patrimoine horloger » s'est en effet construit dans un contexte de concurrences et de négociations entre ces différentes instances, témoignant d'importants enjeux locaux. À mesure que l'une de ces instances revendiquait la propriété d'un morceau de « patrimoine horloger », elle se fractionnait en plus petites entités qui se mettaient, à leur tour, à revendiquer une part de patrimoine en faisant valoir leur spécificité. Toutefois, les diverses recompositions territoriales qu'induisirent ces formes de compétition ont toujours été contenues à l'intérieur des frontières administratives de la Suisse.

La Convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel (PCI) et la patrimonialisation du savoir-faire horloger

À cet égard, significatifs sont les mouvements de patrimonialisation du savoir-faire horloger qu'a suscité l'implémentation de la Convention pour la sauvegarde du PCI²¹ dans l'Arc jurassien suisse. En ratifiant cette Convention en juillet 2008, la Confédération helvétique s'est engagée à respecter, *via* l'Office fédéral de la culture (OFC), certaines obligations, dont la réalisation d'un inventaire de son patrimoine culturel immatériel. En vertu de la répartition des compétences prévue par la Constitution, les cantons furent invités à réaliser, entre septembre 2010 et mars 2011, l'inventaire des « traditions vivantes »²² présentes sur leur territoire et à le transmettre au groupe de pilotage du projet chargé de superviser la sélection finale des « traditions » à inscrire sur la « liste nationale ».

Bien que les échelles d'inventaire fussent cantonale et nationale, Graezer-Bideau (2012) montre qu'à la suite des premières collectes d'informations en 2010, les discussions entre les experts cantonaux et fédéraux conduisirent à un assouplissement des directives d'inventaire, concernant le nombre et la localisation des traditions inventoriées. L'OFC distribua alors différents documents²³ qui formalisèrent la possibilité d'inscrire, dans les propositions cantonales, des « traditions » situées sur plusieurs cantons ou pays, encourageant de ce fait les initiatives transnationales. En mai 2011, après avoir constitué leur inventaire, les cantons transmirent une liste préliminaire de trois cent quatre-vingt-sept « traditions » à l'OFC. Sur celle-ci, le savoir-faire horloger concernait trois dossiers qui avaient été respectivement soutenus par les cantons de Genève, Schaffhouse et Vaud.

Cette première étape d'application de la Convention n'engendra ni projet binational de patrimonialisation de l'horlogerie, ni proposition cantonale incluant les régions horlogères des pays limitrophes. En revanche, elle conduisit à une significative extension nationale du dossier « Haute horlogerie », initialement déposé par le Canton de Vaud. En effet, les expert(e)s vaudois ayant mentionné dans leur inventaire que la « tradition » d'« horlogerie de prestige » se trouvait également dans d'autres cantons suisses tels que Genève, Neuchâtel, Jura, Berne, Schaffhouse, le groupe de pilotage du projet saisit l'occasion pour lier cette proposition à celles des cantons de Genève et de Schaffhouse. Il constitua ainsi un seul et même dossier « horlogerie », à documenter au niveau national. Le 5 septembre 2011, le groupe de pilotage adopta, en accord avec les cantons, la sélection définitive des « traditions vivantes » devant figurer sur la liste nationale. Il retint cent soixante-sept candidatures parmi lesquelles figurait la « Haute horlogerie », alors communément attribuée aux cantons de Vaud, Genève, Neuchâtel, Jura, Berne, Soleure et Schaffhouse. L'étape finale de la mise en place de la Convention est attendue pour l'été 2012, date à laquelle le Conseil fédéral identifiera un plus petit nombre de dossiers pour les soumettre à l'UNESCO, avec l'ambition d'en placer un ou deux sur la

²¹ Pour ce qui concerne la Convention, voir : [http://www.unesco.org/culture/ich/index.php?lg=fr & pg = 00002](http://www.unesco.org/culture/ich/index.php?lg=fr&pg=00002) (Consulté le 15 octobre 2011).

²² Terme par lequel la notion de « patrimoine culturel immatériel » a été renommée par l'administration suisse.

²³ OFC, 2010 : *Guide pour l'établissement de la Liste des traditions vivantes en Suisse*. Berne et UNESCO, 2008 : *Directives opérationnelles pour la mise en œuvre de la Convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel* (amendées en 2010), Paris.

« Liste représentative du PCI de l'humanité ». Au vu de ce qui précède, il ne serait pas surprenant que le dossier « Haute horlogerie » continue son ascension administrative et soit choisi pour y représenter le patrimoine immatériel suisse.

Moulée dans le fédéralisme, la patrimonialisation du savoir-faire horloger opérée par la mise en place de la *Convention* respecte, en définitive, l'échelle nationale comme cadre d'inventaire. Elle qualifie la pratique horlogère comme une tradition spécifique au territoire helvétique en faisant fi des territoires horlogers limitrophes (France, Allemagne du Sud) et de l'importance de la main-d'œuvre frontalière pour l'horlogerie en Suisse. Comme le relève Graezer-Bideau, « *although flexibility allows finding ad hoc solutions to reflect present realities [...], this national inventory also simply demonstrates the highly conventional notion of ICH that this exercise inherited. Apparently, heritage carries with it its own heritage! [...] Logics of distinction that historically made up Switzerland are still obviously present; if not, indeed, reinforced.* » (*Ibidem*).

CONCLUSION

Dans l'Arc jurassien suisse, les frontières du « patrimoine horloger » redoublent (de manière très indirecte parfois), celles du territoire²⁴ et de l'identité suisses, y rendant invisibles l'engagement des communautés de travail immigrées (notamment françaises, italiennes) dans l'horlogerie, l'activité horlogère de l'Arc transjurassien et le savoir-faire horloger des frontaliers (ères) étrangers (ères).

De tels régimes d'invisibilité ne relèvent toutefois pas d'une forme de nationalisme, au sens strict du terme. Comme nous l'avons vu, les usages du « patrimoine horloger » témoignent d'une multiplicité d'efforts de promotion territoriale à des échelles géographiques et à des degrés d'exclusivité variables. Les modalités d'exercice de ces pratiques patrimoniales sont ainsi caractérisées par des formes de compétition que régissent des spatialités complexes. Néanmoins, même lorsque les projets patrimoniaux ne sont pas initiés par des représentant(e)s du gouvernement, les échelles à partir desquelles de tels patrimoines horlogers sont conçus renvoient systématiquement aux formes d'organisation politique de l'état suisse : ces patrimoines sont, en effet, assignés aux communes, aux cantons et à la Confédération. En outre, indépendamment de leur échelle et de leur format, ces différents projets de valorisation patrimoniale ont tous été directement soutenus par des fonds de la Confédération suisse.

Malgré leur « localisme » ou leur « cantonalisme », ces pratiques patrimoniales ont une envergure nationale et revêtent d'importants enjeux pour le gouvernement suisse, en termes d'« image » et d'attractivité touristique. Le « patrimoine horloger » constitue ainsi moins une catégorie descriptive que le produit d'un geste politique, mué en catégorie d'action publique. En réinvestissant le passé horloger de l'Arc jurassien suisse, les diverses formes de pratique auxquelles cette catégorie a donné lieu participent d'une

²⁴ À cet égard, il est remarquable de constater qu'à ce jour, du côté suisse, seuls deux projets ont conduit à la mise en valeur de l'histoire horlogère transfrontalière (La Ligne des horlogers en 2006 et La Route de la mesure du temps en 2009). Ces projets n'ont toutefois pas conduit à la patrimonialisation de l'horlogerie transjurassienne, mais à la mise en commun de patrimoines (architecturaux et muséaux) constitués préalablement à des échelles locales. Dans ces deux cas, ce ne sont donc pas tant les patrimoines horlogers qui sont transjurassiens que leur politique de valorisation ultérieure.

mise en valeur, d'une certification du territoire régional et soutiennent le développement économique des communes et des cantons qui le composent.

« *Limites floues, frontières vives* » (BROMBERGER et MOREL, 2001) est, au final, une expression qui caractérise bien la patrimonialisation de l'horlogerie dans l'Arc jurassien suisse. Opérateur de forte territorialisation des pratiques qu'il objective, le paradigme patrimonial transforme l'activité horlogère en attribut d'un espace aux frontières rigoureusement établies. C'est pourquoi le patrimoine horloger fait écran aux dynamiques de mobilité transfrontalière des horlogers (ères). Difficilement assignables à un territoire, celles-ci demeurent, en creux, l'impensé (able) d'un tel souci patrimonial.

BIBLIOGRAPHIE

- BRODBECK DIDIER, 1997 : « Jura suisse, Jura français, une même passion », *Heure Internationale* 30, 3.
- BROMBERGER CHRISTIAN et MOREL ALAIN (dir.), 2001 : *Limites floues, frontières vives : des variations culturelles en France et en Europe*, Paris : Éditions de la Maison des sciences de l'homme.
- FOUCAULT MICHEL, 2008 (1971) : « Nietzsche, la généalogie, l'histoire », *Philosophie : anthologie*, Paris : Gallimard, 393-423.
- GARUFO FRANCESCO, 2009 : « Travail frontalier et segmentation du marché de l'emploi horloger : le cas de Tissot SA (1960-1980) », *Géo-Regards* 2, 23-37.
- GONSETH MARC-OLIVIER et HERTZ ELLEN, 2008 : « Quelques réflexions anthropologiques sur un territoire émergent », *Bulletin Schweizerische Akademie der Geistes-und Sozialwissenschaften = Bulletin Académie suisse des sciences humaines* 2, 38-41.
- GRAEZER-BIDEAU FLORENCE, 2012 (à paraître) : « Identifying "Living traditions" in Switzerland: Re-enacting Federalism through the Application of the UNESCO Convention », in Bendix, Regina (éd.), *Heritage regime and the State*.
- KIRSCHENBLATT-GIMBLETT BARBARA, 2004 : « Intangible heritage as metacultural production », *Museum International* 56 (1-2), 52-65.
- MUNZ HERVÉ, 2011 : « L'artisanat traditionnel dans l'horlogerie suisse : une catégorie introuvable ? », *Folklore suisse, Bulletin de la Société suisse des traditions populaires*, 101 (1), 8-13.
- MUNZ HERVÉ, 2012 (à paraître) : « La fabrication et les usages politiques du patrimoine horloger dans le Pays de Neuchâtel », in HERTZ ELLEN, CHAPPAZ SUZANNE et SCHOENI DOMINIQUE (dir.), *Ethnographiques.org : ethnographies des pratiques patrimoniales : temporalités, territoires, communautés*, 24 (1).
- POTTE-BONNEVILLE MATHIEU, 2002 : « Dispositif ; Foucault prêt-à-porter », *Vacarme* 18, <http://www.vacarme.org/article230.html> (Consulté le 15 décembre 2011).
- POULOT DOMINIQUE, 2006 : *Une histoire du patrimoine en Occident, XVIII^e-XX^e siècle : du monument aux valeurs*, Paris : Presses universitaires de France.
- SMITH LAURAJANE et AKAGAWA NATSUKO (éds), 2006 : *Intangible Heritage*, New York : Routledge.
- SPEAKE-MARIN PETER and SKELLERN IAN, 2010 : *The Hands of time ; Celebrating the 25th anniversary of the Académie horlogère des créateurs indépendants*, Nyon : Adam Szreter.

THE (IM) MOBILE BORDERS OF WATCH-MAKING HERITAGE IN THE JURA REGION

For almost fifteen years, labels such as « Watch Valley » or « the Country of Chronometry » have been progressively invented in an attempt to characterize the specificity (and, of course, the attractiveness) of the Swiss Jura region in the area of watch-making. More recently, the category of « watch-making heritage » has appeared in order to underscore both the historical and the current importance of the links between the Jura area and the watch-making industry. The social use of such a category crystallizes around an important issue : by reproducing the myth of a specifically Swiss history of watch making it portrays the borders of watch-making know-how as coinciding with the Swiss territorial boundary. The use of the term « watch-making heritage » thereby masks, ignores or forgets all that the Swiss watch-making industry has historically owed and still owes today to the transnational mobility of workers and to the circulation of skills in the Jura region.

Keywords: watch-making, cross-border mobility, heritage, know-how, borders, Jura region.

DIE (IM) MOBILEN GRENZEN DES KULTURELLEN ERBES DER UHRMACHER IM JURABOGEN

Seit etwa fünfzehn Jahren wurden nach und nach Labels wie « Watch Valley » oder « das Land der Zeitmessung » erfunden, um die auf die Uhrenindustrie spezialisierte und attraktive Region des Jurabogens zu charakterisieren. Seit Kurzem wird die Kategorie « das kulturelle Erbe der Uhrmacher » verwendet, um die historisch und aktuell bedeutende Verknüpfung des Jurabogens und der Uhrenindustrie zu betonen. Die Verwendung dieser Kategorie weist auf einen umstrittenen Sachverhalt hin : durch die Reproduktion des Mythos, dass die Geschichte der Uhrenmacherei eine exklusiv Schweizerische sei, werden die Grenzen des Fachwissens der Uhrenproduktion mit den Schweizer Landesgrenzen gleichgesetzt. Die Verwendung des Begriffs « das kulturelle Erbe der Uhrmacher » verdeckt, ignoriert oder lässt den Anteil der transnationalen UhrmacherInnen und der Mobilität von Fachwissen für den Erfolg der Schweizer Uhrenindustrie vergessen.

Stichwörter : Uhrenmacherei, Uhrenindustrie, transnationale Mobilität, Erben, Fachwissen, Grenzen, Jurabogen.

KOMÁROM ET KOMÁRNO : VILLE DIVISÉE – COMMERCE DE DÉTAIL TRANSFRONTALIER

TAMÁS T. SIKOS , Université Szent István, sikos.t.tamas@gtk.szie.hu

RÉSUMÉ

Avant le changement de régime de 1989, les disparités économiques entre les deux côtés de la frontière slovaquo-hongroise étaient importantes. Elles étaient particulièrement frappantes dans le cas des villes de Komárom (en Hongrie) et Komárno/Révkomárom (en Slovaquie) qui avaient été brutalement divisées par la frontière hongro-tchécoslovaque en 1920. Après une séparation de près de sept décennies, les conditions politiques et économiques sont à nouveau réunies pour un développement urbain coordonné et commun. Le rapprochement entre les deux villes s'est matérialisé sous plusieurs formes : croissance du tourisme traditionnel et d'achat, croissance de la mobilité quotidienne transfrontalière, renouvellement des relations personnelles, etc. Cet article examine plus spécifiquement les habitudes de consommation des habitants dans un contexte transfrontalier marqué par la restructuration du tissu commercial.

Mots clés : *commerce de détail, centres commerciaux, tourisme d'achat, aire d'attraction, Hongrie, Slovaquie.*

KOMÁROM ET KOMÁRNO, VILLE COUPÉE EN DEUX

Le changement de régime politico-économique qui a touché la partie est de l'Europe centrale au cours des deux dernières décennies s'est déroulé de manière relativement abrupte. Force est de constater qu'il s'agit là d'un événement historique qui a fondamentalement changé les modalités de développement du bassin des Carpates, considéré comme macrorégion européenne, et qui a eu un impact direct sur les espaces frontaliers.

Voici près de cent ans que le bassin des Carpates est coupé en deux par la frontière tracée à la suite du traité de Trianon en 1920. Bien que les événements historiques (1938, 1940, 1945, 1989) aient eu une influence particulièrement importante sur la configuration de cette région (certaines communes se retrouvant ainsi séparées par des frontières internationales), la phase préparatoire (1992-2003) de l'adhésion de

nombreux pays de l'Est de l'Europe à l'Union européenne en 2004 leur a ouvert des perspectives prometteuses.

Les premiers signes de changement dans la fonction de séparation des frontières sont apparus à partir de 1989-1990. Ce changement s'est avant tout traduit par une facilitation de la circulation des personnes à l'étranger, par la simplification administrative de la délivrance des passeports ainsi que par la suppression du visa vers la plupart des pays européens. Ce processus a également concerné la frontière slovaquo-hongroise, comme le démontrent le contrôle simplifié des passeports, la mise en œuvre d'une politique douanière libéralisée, ainsi que l'ouverture de nombreux points de passage (comme ceux de Letkés/Salka, Pácin/Velký Kamenec).

Malgré le contexte politique et économique favorable, une quinzaine d'années n'a pas suffi pour remédier aux problèmes induits par la séparation de communes situées de part et d'autre de la frontière slovaquo-hongroise. En effet, ces communes ont suivi des trajectoires de développement particulières au cours de l'histoire. Ces évolutions sont notamment observables en termes démographiques, ethniques, religieux, économiques, éducatifs ou encore culturels (compte tenu notamment des changements survenus dans la situation de la minorité magyare en Slovaquie).

Préalablement au changement de régime, des disparités économiques considérables ont pu être observées dans les localités situées des deux côtés de la frontière. Ces différences se sont manifestées d'une manière particulièrement frappante dans deux villes situées sur les rives du Danube : Komárom (Hongrie) et Komárno/Révkomárom (Slovaquie). À l'origine, ces deux villes n'en faisaient qu'une dans le royaume de Hongrie et furent séparées quand la frontière de la Tchécoslovaquie fut tracée lors du traité de Trianon en 1920.

Ce n'est qu'à partir des années 1990 que les deux cités se sont trouvées dans un contexte favorable à la création d'un environnement politico-économique commun et d'un développement urbain coordonné à long terme. Le rapprochement des deux villes s'est matérialisé sous plusieurs formes, dont la croissance du tourisme traditionnel et d'achat, l'intensification du trafic des voitures et des piétons, la croissance de la migration internationale et de la mobilité quotidienne transfrontalière ainsi que le renouvellement des relations personnelles.

Les tendances du commerce de détail en Slovaquie

Le réseau du commerce de détail a connu de fortes mutations structurelles en Slovaquie, tout comme en Hongrie, à partir de la deuxième moitié des années 1990. Des centres commerciaux de tailles et de profils différents ont ouvert les uns après les autres. Quatre chaînes d'hypermarchés populaires se sont installées en Slovaquie : *Tesco*, *Kaufland*, *Hypernova* et *Carrefour*. En outre, au fil des ans, de nombreux supermarchés et discounts se sont installés, en raison de leur taille plus petite, dans les centres-ville ou à proximité. Citons parmi eux *Billa*, *Jednota*, *CBA* ou encore *Lidl*.

Tableau 1. Les dix principaux détaillants de Slovaquie, 2007-2009

2007			2008			2009		
Chaîne de distribution	Nombre de magasins	Chiffre d'affaires en Mds SK	Chaîne de distribution	Nombre de magasins	Chiffre d'affaires en Mds SK	Chaîne de distribution	Nombre de magasins	Chiffre d'affaires en Mds SK
1. Tesco	58	35,7	1. Tesco	70	40,5	1. Tesco	81	34,4
2. C & C Metro	5	17,6	2. C & C Metro	5	18,5	2. C & C Metro	5	13,8
3. Billa	90	13,3	3. Billa	94	14,4	3. Billa	100	13,2
4. Kaufland	29	10,8	4. Kaufland	35	11,2	4. Kaufland	40	10,6
5. Ahold Retail	25	8	5. Ahold Retail	25	8,3	5. GG Tabak	80	9,3
6. CBA SK	280	5,3	6. Nay	24	6,9	6. Ahold Retail	25	7,53
7. Lidl	98	4,9	7. GG Tabak	80	6,3	7. Lidl	112	5,3
8. Labaš	9	4,1	8. Lidl	110	5,8	8. Nay	25	5,2
9. Coop BA	23	3,2	9. CBA SK	250	5,7	9. CBA SK	250	4,9
10. Coop NZ	110	2,8	10. Baumax	14	5,3	10. Baumax	14	3,7

Source : AC Nielsen

Le tableau n° 1 détaille l'évolution du nombre de magasins et du chiffre d'affaires des dix principaux détaillants de Slovaquie entre 2007 et 2009. Au fil des ans, les quatre premières enseignes ont réussi à maintenir leur position concurrentielle. Avec plus de quatre-vingts magasins (hyper et supermarchés ainsi que Tesco Express), Tesco est actuellement l'un des réseaux les plus appréciés et dynamiques en Slovaquie. Le réseau de Metro ne s'est, quant à lui, que peu développé. Pour maintenir sa position, Billa n'a cessé d'augmenter le nombre de ses magasins. L'enseigne possède ainsi une centaine de points de vente. La même constatation peut être faite en ce qui concerne Kaufland, même si son rythme de croissance fut moins rapide. Ahold Retail (Hypernova) a dû céder sa cinquième place à GG Tabak qui commercialise avant tout du tabac et des journaux. Le distributeur d'appareils électriques Nay a quant à lui reculé de deux positions. Baumax fait son apparition en dixième position en 2008, position qu'il conserve en 2009. La descente dans le classement des chaînes de distribution en propriété coopérative se traduit par le fait que la chaîne Coop Jednota, dont le siège se situe à Bratislava et à Érsekújvár (Nové Zámky) et qui regroupe les deux plus grands réseaux de coopératives, disparaît de la liste en 2008.

Les chiffres d'affaires des chaînes de distribution ont nettement diminué (environ 12 %) durant la période considérée. Nay, Baumax et Metro ont subi la chute la plus spectaculaire – de -25 à -30 %, tandis que Billa, Kaufland et Lidl ont enregistré une baisse ne s'élevant que de -5 à -8 %. GG Tabak est le seul à avoir accru son chiffre d'affaires lors de la période considérée.

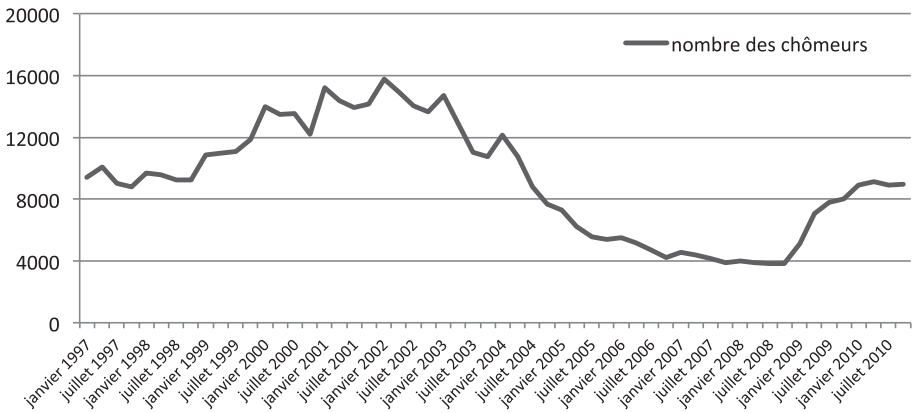
La diminution des volumes des affaires a également été influencée par le fait qu'en 2009, les enseignes présentes dans le tableau ont ouvert moins de magasins en raison de la crise économique. La progression du nombre de centres commerciaux a ainsi été ralentie, ce qui représente un fait sans précédent au cours de cinq dernières années. Ainsi, un peu plus de soixante centres ont été inaugurés en 2009, ce qui représente un nombre largement inférieur à celui des années précédentes. Plusieurs chaînes projettent d'ouvrir de nouveaux magasins. Pour l'année 2010, c'est le cas de Billa qui s'apprête à ouvrir au moins dix nouvelles unités, et de Jednota qui entend ouvrir quarante points de vente. Quant à Kaufland, on dénombre vingt projets pour les vingt années à venir.

Après avoir examiné les tendances du commerce de détail en Slovaquie et les forces du marché, passons aux caractéristiques du commerce de détail dans les deux villes de Komárom et de Komárno.

Facteurs macroéconomiques du commerce de détail

L'évolution de la demande et de son pouvoir d'achat a une influence notable sur le développement du secteur du commerce de détail. L'évolution du chômage dans le canton de Komárno reflète l'état de l'économie de la ville et indirectement le pouvoir d'achat de ses habitants (figure 1).

Figure 1. Évolution du nombre de chômeurs dans le canton de Komárno (Slovaquie), 1997-2010



Source : www.upsvar.sk

L'évolution du nombre de chômeurs à Komárno peut se diviser en trois phases. La première, qui s'étend de 1997 au début de l'année 2004, est marquée par des valeurs élevées : le nombre de chômeurs dépasse alors le seuil des dix mille personnes. Entre 2004 et 2008, le nombre de sans-emploi diminue à un rythme soutenu en raison de la croissance économique du pays et de la libre circulation des personnes faisant suite à l'adhésion à l'UE. Des milliers de demandeurs d'emploi résidant sur le territoire nord de Komárno ou dans sa région sont embauchés par les entreprises du

parc industriel de Komárom. À partir de 2008, le nombre des demandeurs d'emploi s'accroît à nouveau à un rythme soutenu à cause de la crise pour atteindre une valeur légèrement supérieure à huit mille personnes. Cette nouvelle augmentation du nombre de personnes sans emploi – et partant une baisse globale du pouvoir d'achat des ménages – rend difficile la situation des détaillants de la ville. Cependant, le contexte macroéconomique n'est pas le seul à influencer la marche des affaires du commerce de détail : la situation géographique et la position frontalière de la ville, tout comme le cours croisé du forint et de l'euro (qui a remplacé la couronne), exercent une influence importante.

L'analyse de la variation du cours des deux devises permet de constater que le forint perd de sa valeur par rapport à la couronne/euro, et ce depuis 2004. Sa dépréciation se confirme également lors la deuxième moitié des années 2000, période où l'on assiste à une légère croissance voire à la stagnation de l'économie hongroise et à la croissance dynamique de l'économie slovaque (figure 2). L'affaiblissement permanent du cours du forint a un effet positif sur les détaillants hongrois dans l'espace frontalier. Par contre, il met en situation difficile les commerçants de Komárom Nord ainsi que ceux qui sont localisés en Slovaquie.

La variation du cours affaiblit la situation des détaillants de Komárom Nord pour deux raisons. D'une part, les achats deviennent de plus en plus rentables en Hongrie pour les employés qui travaillent en Slovaquie et qui touchent leurs salaires en euros. D'autre part, les salariés qui reçoivent leurs rémunérations en forints sont de plus en plus soucieux de les dépenser en Hongrie sans perte de change. Sur la totalité de la zone frontalière, le nombre de ces salariés s'élève à des dizaines de milliers (HARDI-LAMPL 2008) et leurs pratiques d'achat ont fait l'objet de plusieurs recherches. (SIKOS et TINER 2007 ; SIKOS et KOVÁCS 2008 ; KOVÁCS 2010).

Figure 2. Évolution du cours forint-couronne*



* À partir du 1er janvier 2009, l'euro est le moyen de paiement légal en Slovaquie. Depuis 2009, le cours forint-couronne a été déterminé à l'aide du cours couronne-euro (30,126 SKK/€).

Source : www.mnb.hu

Chaînes de la grande distribution présentes des deux côtés de la frontière

Il n'est possible de comprendre l'évolution des commerces de détail à Komárom Nord qu'en prenant en compte celle de Komárom Sud. Le développement du commerce de détail dans la ville jumelle montre des similitudes sous plusieurs aspects. Le commerce de détail de Komárom Sud est également dominé par les chaînes de distribution à forte intensité capitalistique venant de l'Europe de l'Ouest.

Tableau 2. Principaux distributeurs alimentaires internationaux présents dans les deux Komárom

Komárom Nord		Komárom Sud	
Enseigne de vente au détail	Année d'ouverture	Enseigne de vente au détail	Année d'ouverture
Kaufland	2002	Tesco	2005
Hypernova	2003	Spar (3 unités)	1993, 2007, 2009
Billa	2005	Penny Market	2000
Family Center	2008		
Lidl	2010		

Source : élaboration propre.

Aucune des deux villes ne dispose de centre commercial important au sein de son centre. Par contre, on retrouve, dans ces derniers, de grands magasins, rénovés ou réaménagés, et des établissements de type *strip mall* (galerie marchande) (SIKOS et HOFFMANN 2004). La première catégorie est représentée notamment par Ister (anciennement Váh) et Komárno Shopping Center (anciennement Prior) à Komárom Nord, ainsi que par Duna Áruház à Komárom Sud. Un exemple de galerie marchande est le Family Center (ouvert en 2008) à Komárom Nord.

En 2008, avant la crise économique, un centre commercial moderne, portant le nom d'Aquario et d'une surface de 12 000 m², devait encore être construit à la place Kossuth (la place du marché à Komárom Nord). Sa construction a été momentanément reportée en raison de la crise.

Les aménagements réalisés ont considérablement transformé les territoires d'achat traditionnels (soit les deux centres-villes). Le réseau des petits commerces de la rue Igmándi à Komárom Sud et des rues Megye-Nádor-Csapó à Komárom Nord a régressé et cédé sa place à des établissements de restauration-divertissement (cafés, restaurants, discothèques, etc.) (figure 3).

Figure 3 : Le réseau des petits commerces du centre-ville à Komárom Nord, 2005-2010



Réseau de magasins du centre-ville dans le Nord de Komárom, 2005

★ Banques et assurances	(7)	⊗ Meubles et décoration intérieure	(3)	📖 Librairies et magasins de jouets	(2)
● Établissements publics	(10)	⊙ Vêtements et chaussures	(33)	✂ Optique, bijouterie, boutique de cadeaux	(12)
▲ Magasins vides et sous construction	(18)	⊖ Magasins alimentaires	(4)	● Articles techniques, informatique	(6)
⊙ Magasins de profil mixte	(15)	✈ Agences de voyage	(8)	🏠 Logements	(9)
☐ Restaurants, cafés, bars	(19)	🏨 Hôtels et chambres d'hôtes	(1)		



Réseau de magasins du centre-ville dans Komárom du Nord, 2010

★ Banques et assurances	(9)	⊙ Vêtements et chaussures	(31)	✂ Optique, bijouterie, boutique de cadeaux	(19)
● Établissements publics	(11)	⊖ Magasins alimentaires	(3)	● Articles techniques, informatique	(8)
▲ Magasins vides et sous construction	(32)	✈ Agences de voyage	(7)	🏠 Logements	(8)
⊙ Magasins de profil mixte	(9)	🏨 Hôtels et chambres d'hôtes	(1)	⚕ Pharmacie, cabinet médical	(2)
☐ Restaurants, cafés, bars	(26)	📖 Librairies et magasins de jouets	(5)	💎 Salons de beauté, coiffure, manucure, pédicure	(4)
⊗ Meubles et décoration intérieure	(5)				

Source : SIKOS et TINER (2007) et élaboration propre.

La comparaison des cartes de 2005 et de 2010 montre que le réseau des petits commerces a connu une profonde mutation au cours des cinq dernières années. La transformation du tissu commercial dans le centre-ville a été influencée par un système de facteurs complexe, tels que la progression de nouveaux types de magasins dans le commerce de détail, la pénurie de capital pour les petites entreprises locales ainsi que, dès 2008, des impacts négatifs de la crise économique mondiale. Les principales caractéristiques de ce changement peuvent être résumées comme suit : le nombre des magasins vides a énormément augmenté, le nombre d'entreprises exerçant une activité hôtelière au centre-ville s'est sensiblement accru, la fonction de commerce de détail a perdu de son importance et de nouveaux services, tels que salons de coiffure et de beauté, services médicaux (cabinet médical, pharmacie), ont fait leur apparition en centre-ville. La transformation de ce dernier se poursuit actuellement : la rotation des preneurs de bail de locaux commerciaux est très élevée dans les trois rues commerçantes traditionnelles. Certains magasins ne survivent en effet pas plus d'une année. D'après nos observations, les détaillants ne sont pas toujours remplacés et le nombre de magasins vides est en hausse constante.

On peut constater que le commerce de détail des deux villes est en situation de forte compétition. Les préférences des acheteurs sont non seulement influencées par les circonstances macroéconomiques que nous venons de décrire, mais également par les stratégies des commerces notamment en termes marketing.

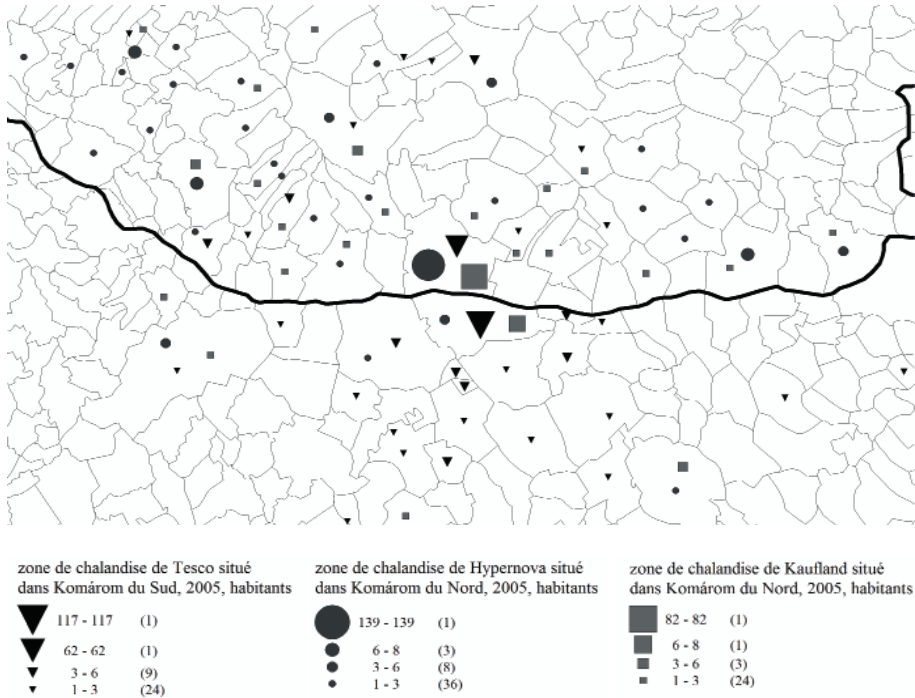
La proximité de la frontière crée un environnement particulier dans le commerce de détail, au sein duquel se développent une concurrence horizontale (entre les commerces de profil et de fonctions similaires) et une concurrence verticale (entre les commerces de taille et de fonctions différentes). La compétition internationale qui se crée est, quant à elle, due à la proximité et à la récente perméabilité des frontières. Les petits commerces ont de plus en plus de difficultés et l'on assiste au déclin progressif du centre-ville dû en partie à l'émergence d'hypermarchés.

Les zones de chalandise des hypermarchés

Dans le cadre de l'enquête que nous avons menée auprès de la clientèle d'Hypernova, Kaufland et Tesco, une question concernait la commune de résidence des clients. Les réponses à cette question permettent de déterminer la zone d'influence des hypermarchés.

La figure 4 montre clairement que parmi les clients d'Hypernova et de Kaufland, seule une faible proportion réside en Hongrie. L'aire de chalandise d'Hypernova s'étend essentiellement sur Komárom Nord et sur quarante-trois autres communes slovaques (en demi-cercle de Bős-Érsekújvár-Párkány). Les clients du centre commercial Kaufland sont également en grande partie des résidents de Komárom Nord, mais également des habitants de vingt-cinq autres communes slovaques. Par conséquent, l'aire de chalandise de Kaufland est beaucoup moins étendue que celle d'Hypernova. La zone d'influence la plus vaste appartient à Tesco, qui attire non seulement des habitants des communes hongroises dans un rayon de trente à quarante kilomètres autour de Komárom Sud, mais également de la région de Csallóköz. Les communes situées dans l'aire de chalandise de Tesco se situent ainsi à parts égales entre la Hongrie et la Slovaquie.

Figure 4. Les zones de chalandise de Hypernova, Kaufland et de Tesco



Source : Sikos (2007)

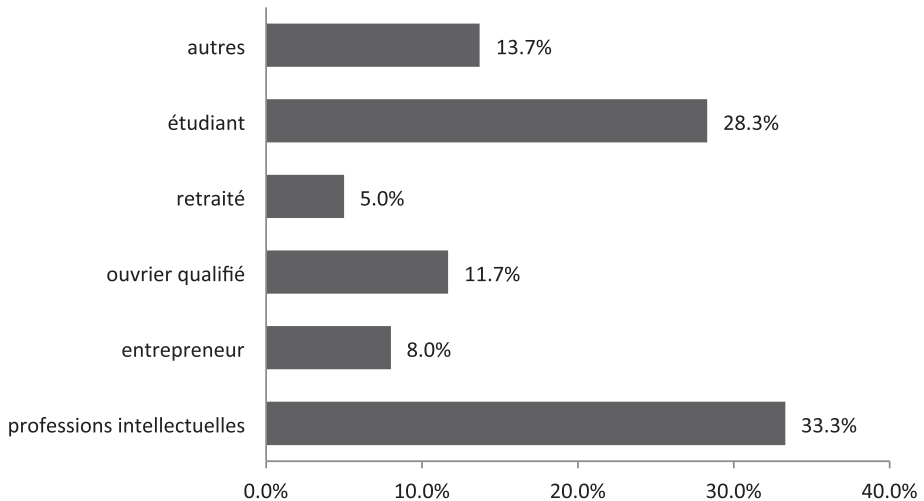
Le fait que l'aire de chalandise de Tesco traverse largement la frontière hongro-slovaque s'explique par sa localisation et par une politique commerciale efficace. Le succès de l'hypermarché situé à Komárom Sud réside également dans les faits suivants :

- Accès facile par la route en direction de la Slovaquie ;
- Ouverture 24 heures sur 24 heures ;
- Assortiment de près de cinquante mille produits ;
- Présence de nombreux travailleurs slovaques sur le marché de l'emploi de Komárom Sud (employés dans le parc industriel de Komárom) ;
- Proximité des stations et terminus des moyens de transport en commun (auto-bus, train) ;
- Accès facilité pour les acheteurs arrivant de Komárom du Nord sur des lignes de bus internationales, l'arrêt de bus se trouvant juste à côté de la grande surface ;
- Parking gratuit de cinq cents places ;

- Diversité des commerces (par exemple Libri, qui est une librairie de niche dans la région).

Dans le cadre de données récoltées en 2010 auprès d'un échantillon de trois cents personnes, nous avons examiné le comportement des acheteurs face aux hypermarchés et à l'installation d'une nouvelle grande surface (le projet Aquario Center). La collecte des données a été effectuée dans les zones commerciales de Komárom Nord (rues Megye et Nádor, place Kapka, rue Jókai (centre-ville) ainsi que dans les centres commerciaux Hypernova et Kaufland) et à l'Université Selye János. Lors de la constitution de l'échantillon, nous avons été soucieux d'analyser une population appartenant à différents niveaux de revenu, statuts sociaux et classes d'âges. La plupart des personnes interrogées étaient des femmes (67,7 %). La figure 5 montre la répartition des individus questionnés selon leur catégorie socioprofessionnelle.

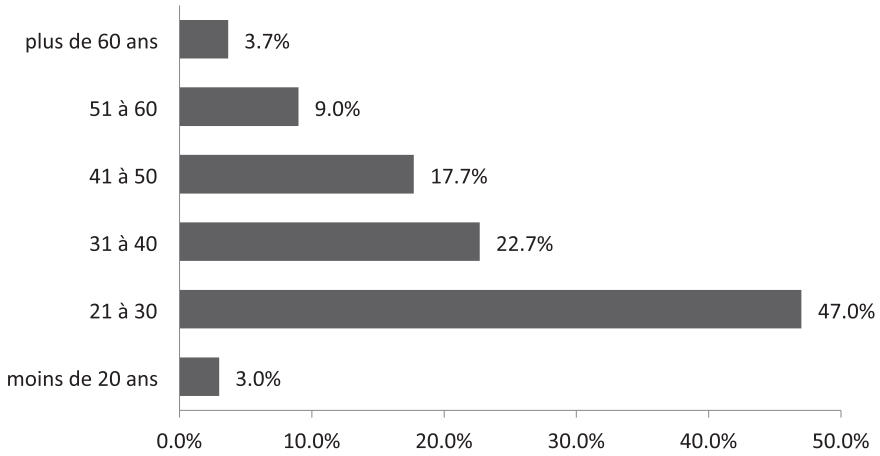
Figure 5. Répartition des acheteurs interrogés selon la catégorie socioprofessionnelle



Source : enquête par questionnaire, 2010.

La catégorie la plus nombreuse correspond aux professions intellectuelles (33,3 %). La deuxième catégorie est constituée par les étudiants, ce qui n'est guère surprenant, étant donné que Komárom est une ville à vocation universitaire avec l'Université Selye János. Les ouvriers représentent un peu moins de 12 %, alors que les groupes des retraités et des entrepreneurs sont les moins représentés dans l'échantillon (5 % et 8 %). La structure par âge de l'échantillon va dans le même sens que ces constats et notamment en ce qui concerne le caractère universitaire de ville (les vingt à trente ans représentant 47 % des personnes interrogées).

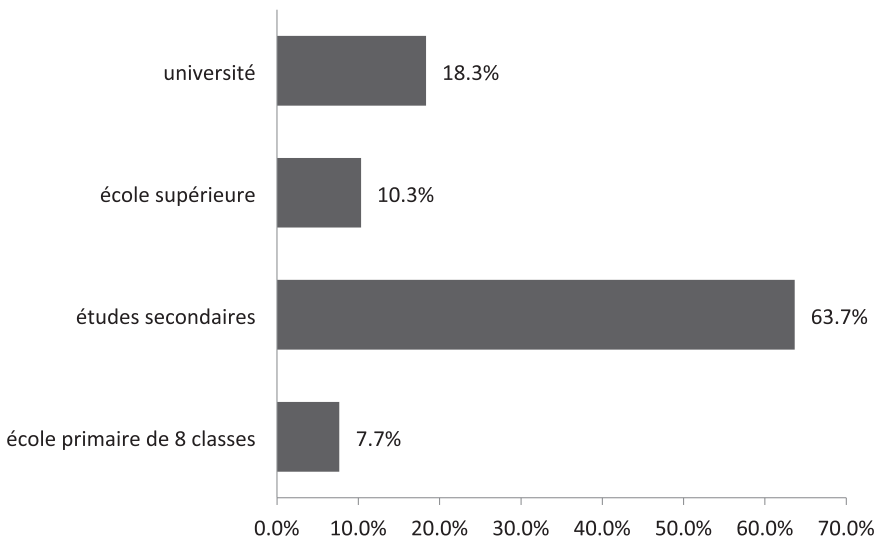
Figure 6. Répartition des interrogés par classe d'âge



Source : enquête par questionnaire, 2010.

La classe d'âge allant de trente à quarante ans regroupe 23 % des individus interrogés. Les personnes âgées de quarante à cinquante ans sont aussi fortement représentées (17,7 %), alors que les classes les moins nombreuses sont les moins de vingt ans et les plus de soixante ans (y compris les retraités). Précisons que cette sous-représentation des retraités pourrait quelque peu biaiser les résultats.

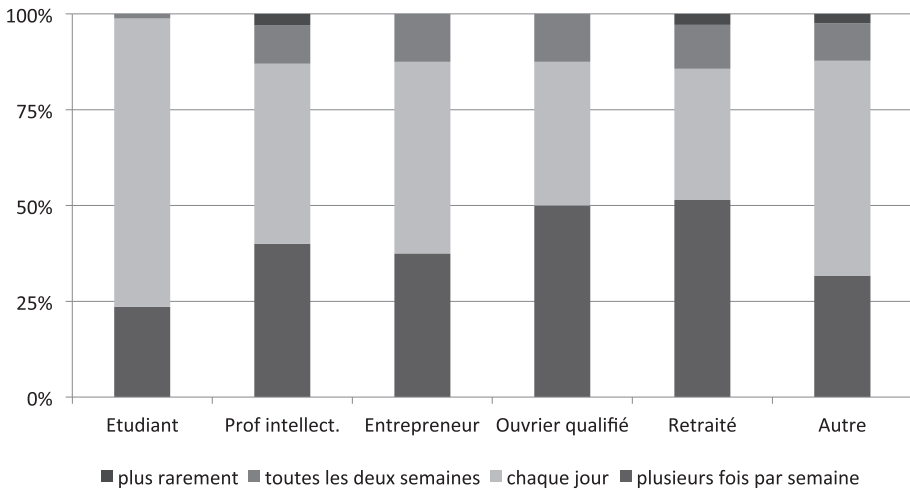
Figure 7. Répartition des acheteurs interrogés selon le niveau d'études



Source : enquête par questionnaire.

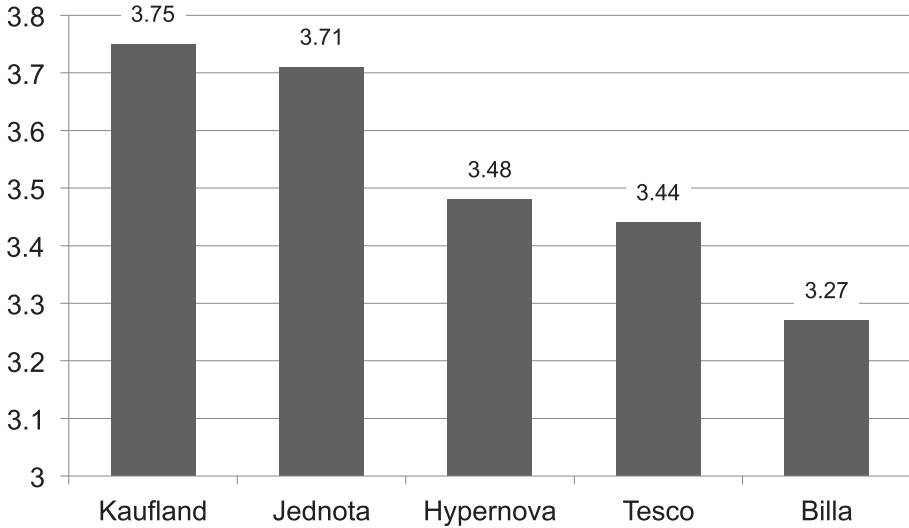
Nous avons établi quatre catégories selon le niveau d'éducation: diplômés de l'école primaire, de l'école secondaire, d'une école supérieure et de l'Université (figure 7). Le fait que la plupart des répondants relèvent de la catégorie des diplômés de l'école secondaire est logique étant donné que Komárno est une ville universitaire. Parmi les diplômés de l'école supérieure (10,03 %) figurent surtout des ingénieurs, des professeurs et des personnes actives dans le domaine de la finance. Les retraités sont quant à eux surtout diplômés de l'école primaire

Figure 8. Fréquence des achats selon la catégorie socioprofessionnelle



Source : enquête par questionnaire, 2010.

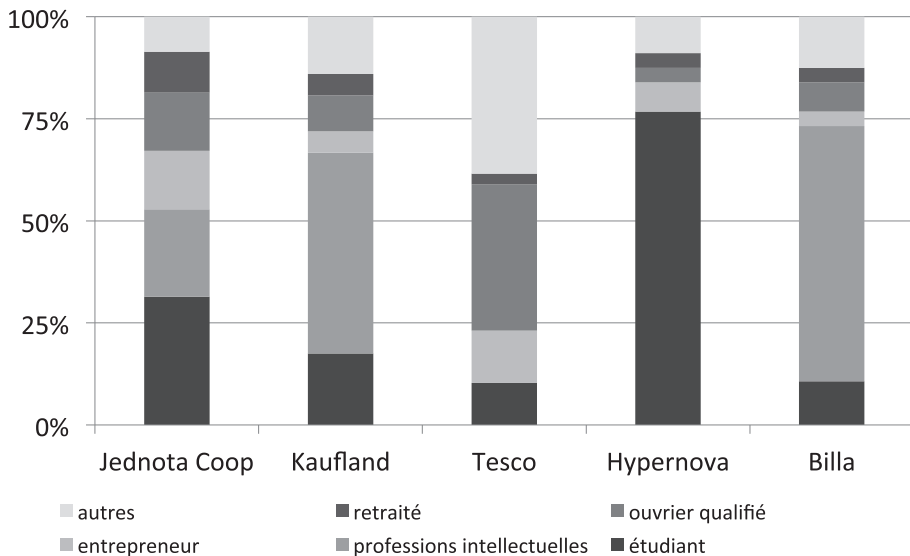
En terme de fréquence d'achat, il apparaît que plus de la moitié des personnes interrogées – en premier lieu des femmes – font leurs courses de manière quotidienne; 36 % des clients se rendent aux magasins plusieurs fois par semaine et, dans ce cas-là, il s'agit essentiellement d'hommes. La figure 8 indique la fréquence des achats en fonction de la catégorie socioprofessionnelle. À part les entrepreneurs et les ouvriers qualifiés, presque toutes les catégories font leur course sur une base quotidienne. La catégorie la plus nombreuse regroupe les clients qui préfèrent effectuer leurs achats quotidiens dans un supermarché plus petit ou dans un *discount*.

Figure 9. Popularité des centres commerciaux parmi les clients

Source : enquête par questionnaire, 2010.

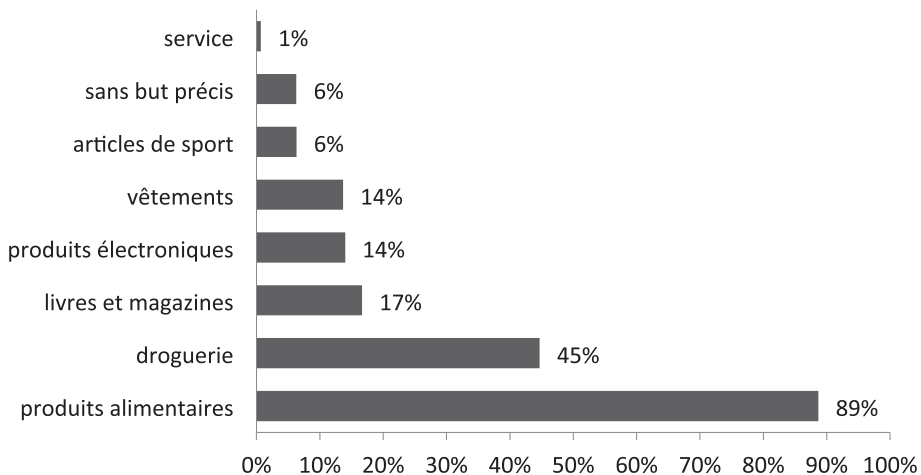
Une autre question portait sur la fréquence des visites dans cinq commerces implantés à Komárom et Komárno. La fréquentation de Kaufland et de Jednota est de loin la plus élevée (figure 9). Un large assortiment de fruits et légumes frais et de viande favorise la popularité de Kaufland. La plupart des clients de Kaufland se rendent volontiers dans Hypernova, mais ce n'est pas dans cet hypermarché concurrent qu'ils font leurs achats. Kaufland cherche à s'adapter aux besoins des clients avec des heures d'ouverture étendues et en introduisant le paiement par carte bancaire. Des résultats quasi similaires ont été atteints par Jednota Coop qui dispose de points de vente dans toute la Slovaquie. À Komárno, Jednota Coop exploite quatre magasins dans le quartier des grands ensembles, ce qui contribue à sa popularité. Hypernova est surtout fréquenté par les étudiants de l'Université Selye János. Son chiffre d'affaires est en effet largement déterminé par la présence de l'université et par le pouvoir d'achat que représentent les étudiants dont l'effectif est en croissance. Des ouvriers qualifiés travaillant dans le Parc industriel Nokia de Komárom se rendent chez Tesco pour y dépenser leurs salaires reçus en forints. De plus, on assiste à un tourisme commercial considérable dans les périodes où le forint est faible. Les visiteurs de Billa les plus nombreux ont des professions intellectuelles.

Figure 10. Fréquence des visites dans les unités de vente au détail selon les catégories socioprofessionnelles



Source : enquête par questionnaire, 2010.

Figure 11. Fréquentation des centres commerciaux selon le but d'achat



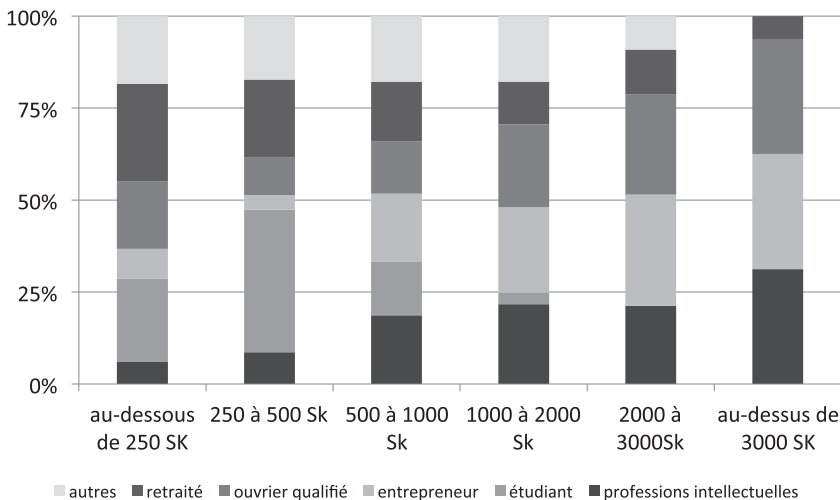
Source : enquête par questionnaire, 2010.

Nous avons également examiné le but de la fréquentation des centres commerciaux (figure 11). Les buts les plus cités sont l'achat de produits alimentaires et, dans une moindre mesure, d'articles de toilette. Il est à noter que l'achat de livres et de magazines est une motivation qui recueille un pourcentage plus élevé (17 %) que l'achat de vêtements ou de produits électroniques. Ce résultat est certainement dû à l'implantation de la librairie Libri dans le grand magasin Tesco, où l'on peut se procurer facilement des œuvres littéraires hongroises. La quatrième position des articles électroniques en tant que motivation peut en partie s'expliquer par une qualité largement inférieure à celle disponible dans les magasins spécialisés. Les hypermarchés sont ainsi principalement axés sur les produits alimentaires et les articles de toilette. Tesco a toutefois le souci de rester concurrentiel dans les catégories « vêtements » et « produits ménagers » et en offrant des services bancaires ou de change (figure 11).

En mars 2008, l'équipe de recherche Terno a effectué une analyse comparative durant deux jours dans les centres commerciaux afin de déterminer les chaînes où les consommateurs peuvent réaliser le plus d'économies dans le cas de l'achat de dix biens de consommation de base dont la valeur ne dépasse pas 300 SK. Les conclusions de ces chercheurs concordent avec nos propres résultats : pour les produits de base, Billa est le plus avantageux (261 SK). Les produits les plus chers se trouvent chez Hypernova, où les clients payent presque 41 SK de plus. Notons que les prix des produits de base achetés chez Tesco sont équivalents à ceux de la chaîne *hard-discount* Lidl. Les différences de prix sont plus grandes si l'on réalise des comparaisons interrégionales. Certaines chaînes offriraient des prix cassés pour certains produits (soit en dessous du prix d'acquisition), bien que cette pratique soit interdite par la loi depuis 2008.

En faisant leurs achats le week-end, la plupart des clients dépensent en moyenne 500 à 1 000 SK, sauf les étudiants qui ne dépensent qu'entre 250 et 500 SK (figure 12).

Figure 12. Valeur des achats selon les catégories socioprofessionnelles



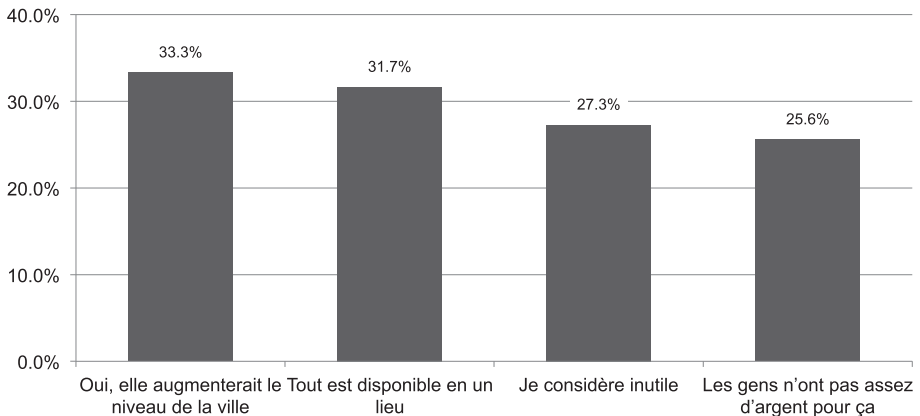
Source : enquête par questionnaire, 2010.

Mis à part les étudiants, les retraités ont un pouvoir d'achat faible. Les sommes qu'ils dépensent sont influencées de manière significative par la fréquence de leurs achats en semaine. Les individus allant faire leurs courses chaque jour ou plusieurs fois par semaine ne dépensent, en moyenne, pas plus de 1 000 SK les week-ends. La catégorie la moins importante correspond aux clients qui ont l'habitude de dépenser plus de 3 000 SK (soit seulement 1 % de l'échantillon).

Nous avons également demandé l'opinion des consommateurs vivant aux alentours de Komárom et Komárno sur la qualité des produits de certains hypermarchés. L'offre des hypermarchés a été qualifiée de « moyenne » par 79,3 % des répondants et « inférieure à la moyenne » par 11,3 %. Seuls 4,7 % des personnes interrogées considèrent que la qualité des produits dépasse le niveau moyen.

Dans le questionnaire, nous avons également demandé l'avis des clients sur la construction de la nouvelle galerie marchande Aquario Center et s'il existait une demande de la part des citoyens pour la construction d'un nouveau centre. 31,7 % des clients interrogés considèrent que la construction d'une nouvelle galerie marchande augmenterait le niveau de la vente au détail dans la ville frontalière, car, dans les communes voisines, nombreux sont les individus à se rendre en Hongrie pour y faire leurs achats (figure 13). À l'heure actuelle, si les habitants des villes jumelles prévoient de faire leurs achats durant le week-end, ils se rendent dans les villes de Győr, Budapest, Érsekújvár ou Bratislava. La nouvelle galerie marchande serait susceptible de fixer ce pouvoir d'achat. Pour les clients, tout serait disponible en un seul endroit, ce qui constituerait un avantage certain par rapport à la situation actuelle. Toutefois, 52,9 % des clients ont une attitude négative envers le projet, soit en doutant de son utilité, soit en raison d'un pouvoir d'achat limité.

Figure 13. Opinion des clients interrogés sur la future galerie marchande de Komárom



Source : enquête par questionnaire, 2010.

CONCLUSION

Notre recherche visait à étudier le commerce de détail et plus particulièrement les aires de chalandise des hypermarchés et les pratiques d'achat des consommateurs de Komárom, ville historiquement unique et aujourd'hui divisée par la frontière hongro-slovaque.

Il y a dix ans à peine que les premiers centres commerciaux ont été construits dans les deux villes frontalières. La progression de ces centres a compromis le commerce de détail traditionnel du centre-ville. En effet, de nombreux petits commerces ont fermé, car ils ne pouvaient pas rivaliser avec les grands distributeurs. La population s'est rapidement habituée aux offres plus avantageuses des chaînes de distribution et il est devenu naturel de faire ses achats le week-end dans des hypermarchés. Les petits commerçants ne sont pas les seuls à avoir enregistré un changement de leur chiffre d'affaires : la concurrence entre les hypermarchés, notamment au niveau des prix des produits, s'est elle aussi intensifiée.

La concurrence entre les magasins a été encore accentuée en raison de la situation transfrontalière, que ce soit par la fluctuation du taux de change entre le forint et la couronne/euro et par le grand nombre des travailleurs slovaques embauchés au sein du Parc industriel Nokia en Hongrie. La concurrence acharnée entre les différents commerces et la perméabilité des frontières permettent aux consommateurs de déployer des stratégies visant à des pratiques d'achat avantageuses.

BIBLIOGRAPHIE

- BRAKMAN STEVEN, GARRETSSEN HARRY et VAN MARREWIJK CHARLES, 2001 : *An introduction to geographical economics*, Cambridge : Cambridge University Press.
- DAWSON JOHN ALAN, 2007 : « Scoping and Conceptualising retailer internationalization », *Journal of Economic Geography*, 7 (4), 373-397.
- HAGGETT PETER, 2006 : *Geográfia, Globális szintézis* (Geography – Global synthesis), Budapest : Typotex.
- KRUGMAN PAUL, 2003 : *Földrajz és kereskedelem* (Geography and Trade), Budapest : Nemzeti Tankönyvkiadó.
- LEIMGRUBER WALTER, 2005 : « Boundaries and transborder relations, or the hole in the prison wall : On the necessity of superfluous limits and boundaries », *GeoJournal*, 64, 239-248.
- NEWMAN DAVID, 2011 : *Contemporary Research Agendas in Border Studies, an overview*, in DORIS WASTL-WALTER (éd.) : *The Ashgate Research Companion to Border Studies*, Farnham : Ashgate.
- SIKOS T. TAMÁS & HOFFMANN ISTVÁNNÉ, 2004 : *A fogyasztás új katedrálisai*, Budapest : MTA Társadalomkutató Központ.
- SIKOS T. TAMÁS, 2007 : *A bevásárlóközpontok jelene és jövője*, Komárom : Selye János Egyetem Kutatóintézete.
- SIKOS T. TAMÁS & HOFFMANN ISTVÁNNÉ, 2004 : *A fogyasztás új katedrálisai*, Budapest : MTA Társadalomkutató Központ.
- SIKOS T. TAMÁS, 2000 : *Marketingföldrajz*, Budapest : Váti Kht.
- VAN HOUTUM HENK, 1998 : *The development of cross-border economic relations*. Dissertation Series, 40, Centre for Economic Research, Tilburg University.
- VAN HOUTUM, HENK, 2000 : « An Overview of European Geographical Research on Borders and Border Regions », *Journal of Borderlands Studies*, xv (1).

KOMÁROM AND KOMÁRNO : A DIVIDED TOWN – CROSS-BORDER RETAILING

Before the political transformation in 1989, there were great economic disparities between the two sides of the Slovak-Hungarian border. This was particularly striking in the case of the twin cities Komárom (in Hungary) and Komárno/Révkomárom (in Slovakia), that were brutally separated in 1920 by the new Hungarian-Czechoslovakian border. Almost seven decades later there is once again a political and economic framework that allows a coordinated and collaborative urban development. The approximation of the two cities is multifaceted: growth in the tourist sector, both traditional and shopping tourism, increase in every day cross-border mobility, renewal of personal relationships, etc. The focus of this article lies on the consumption patterns of the citizens in this cross-border context, with its restructured retail sector.

Keywords: retail business, shopping centres, shopping-tourism, zone of attraction, Hungary, Slovakia.

KOMÁROM AND KOMÁRNO : EINE GETRENNTE STADT – GRENZÜBERSCHREITENDER DETAILHANDEL

Vor der politischen Wende 1989 waren die ökonomischen Unterschiede zwischen den beiden Seiten der slowakisch-ungarischen Grenze beachtlich. Besonders auffallend waren die Disparitäten am Beispiel der Städte Komárom (in Ungarn) und Komárno/Révkomárom (in der Slowakei), die im Zuge der ungarisch-tschechoslowakischen Grenzziehung 1920 brutal getrennt wurden. Nach der beinahe sieben Jahrzehnte andauernden Trennung sind nun die politischen und ökonomischen Rahmenbedingungen wieder gegeben um eine koordinierte und gemeinschaftliche Stadtentwicklung zu ermöglichen. Die Annäherung der beiden Städte zeigt sich auf vielfältige Weise: Wachstum in den Bereichen des traditionellen Tourismus und des Einkaufs-Tourismus, Zunahme der alltäglichen grenzüberschreitenden Mobilität, Erneuerung persönlicher Beziehungen, usw. In diesem Artikel wird spezifisch auf die Konsumgewohnheiten der EinwohnerInnen in diesem grenzüberschreitenden Kontext eingegangen, der durch einen wiederentstandenen Einzelhandel gekennzeichnet ist.

Stichwörter: Detailhandel, Einkaufszentren, Einkaufs-Tourismus, Einzugsgebiet, Ungarn, Slowakei.

LA GOUVERNANCE DES TRANSPORTS PUBLICS COMME MESURE DE L'INTÉGRATION TRANSFRONTALIÈRE EN EUROPE DE L'OUEST. L'EXEMPLE DES TROIS EURODISTRICTS DE SARREBRUCK, STRASBOURG ET BÂLE

ANTOINE BEYER, Université Paris-Est, IFSTTAR, SPLOTT, antoine.beyer@ifsttar.fr

BERNARD REITEL, Université Lille Nord de France, Artois, EA2468 DYRT¹,
bernard.reitel@univ-artois.fr

RÉSUMÉ

L'offre de transport public reflète d'une certaine manière le niveau de solidarité et de mise en cohérence territoriale de l'espace urbanisé. Cette observation prend d'autant plus de poids dans les agglomérations transfrontalières, ces espaces urbains caractérisés par une continuité morphologique et qui sont traversés par une ou plusieurs frontières internationales. L'analyse des transports publics a été effectuée dans trois agglomérations transfrontalières (Sarrebruck, Strasbourg et Bâle) situées chacune sur la dyade franco-allemande ainsi que la frontière suisse pour la dernière. Chacune de ces agglomérations a élaboré un projet urbain visant à structurer l'agglomération dans une perspective d'intégration européenne.

L'objectif de cet article est d'une part d'analyser l'influence de la frontière sur l'offre de transport public et, d'autre part, de voir si les projets en cours permettent d'envisager une réduction des effets de barrière et une plus grande intégration. Le réseau de transport public des trois agglomérations étudiées s'organise selon des systèmes interconnectés de sous-ensembles nationaux. La réalisation de nouvelles lignes en site propre semble en mesure de renforcer une intégration matérielle et fonctionnelle, mais l'intégration territoriale est difficile à mettre en œuvre. L'élaboration d'un système de régulation qui dépasserait les pratiques actuelles de bonne coopération risquerait de remettre en cause les équilibres existants.

Mots-clefs: *Coopération transfrontalière, Eurodistrict, Transport public, Strasbourg, Sarrebruck, Bâle.*

¹ L'article a été rédigé lors d'un séjour en tant que Visiting Professor au CEPS/INSTEAD (Luxembourg) en 2011 dans le cadre du programme MetroNet financé par le Fonds de la Recherche du Luxembourg.

Le transport collectif est reconnu comme un élément visible et particulièrement expressif du fonctionnement intégré d'un territoire urbain. Sa mise en œuvre procède en effet de la rencontre entre des besoins de déplacement et d'un projet relevant de choix politiques (BEAUCIRE, 1996). De ce fait, la mise en place d'une offre de transport urbain exprime une double acception de la ville au croisement du territoire fonctionnel (celui de l'usage et des liens de proximité offerts aux usagers) et du territoire institutionnel (celui de la mise en œuvre des plans de transport et de leur financement par les autorités organisatrices) (OFFNER et LEFÈVRE, 1990 ; BEAUCIRE et LEBRETON, 2000). Dans cette perspective, la gouvernance du transport collectif reflète directement le niveau de solidarité et de mise en cohérence territoriale de l'espace urbanisé (WIEL, 1999). Dans les agglomérations transfrontalières, la structure des réseaux est perturbée par la présence d'une forte discontinuité politique, la frontière internationale, dont l'effet de rupture tend toutefois à s'atténuer en Europe occidentale. Nombreuses sont les personnes qui, sur de courtes distances, traversent des frontières devenues poreuses, pour des raisons variées : travail, loisirs, consommation. De surcroît, les collectivités territoriales ont élaboré des projets urbains transfrontaliers et tissé des liens de coopération (REITEL, 2007, SOHN et WALTHER, 2009) souvent considérés comme des laboratoires de l'intégration européenne (JOUVE, 1994a et b). Il est dès lors intéressant de se servir de l'analyse de l'offre en transport collectif pour rendre compte de leur degré effectif d'intégration.

Pour ce faire, nous avons retenu trois agglomérations transfrontalières localisées le long de la dyade franco-allemande et constituées en Eurodistricts : Saar-Moselle, Strasbourg-Ortenau et l'eurodistrict trinational de Bâle (ETB).

Notre questionnement portera sur l'évolution de la gouvernance de l'offre de transport public dans un contexte urbain marqué par la présence d'une ou de plusieurs frontières internationales. Il s'agit notamment de voir jusqu'à quel point les agglomérations considérées sont desservies par un système intégré ou par plusieurs systèmes nationaux juxtaposés, et quels en sont les déterminants dans une perspective transfrontalière.

Pour mener à bien la réflexion, nous proposerons tout d'abord un cadrage théorique sur les agglomérations transfrontalières et leurs caractéristiques d'intégration. Dans un deuxième temps, nous aborderons les configurations des systèmes de transport public pour les trois cas d'études, que nous chercherons à analyser sous l'angle de l'évolution du jeu des acteurs publics. Enfin, nous pointerons les avantages et les limites intrinsèques à de telles architectures institutionnelles.

AGGLOMÉRATION TRANSFRONTALIÈRE ET INTÉGRATION TERRITORIALE

Comme plusieurs auteurs l'ont souligné, les agglomérations transfrontalières forment des systèmes sociaux singuliers (HERZOG, 1990) et ne peuvent être assimilées à des systèmes urbains classiques. Ces espaces urbains sont notamment divisés entre plusieurs territoires de gestion où chaque État forme une unité politique et juridique dont la frontière constitue une limite intangible (RAFFESTIN, 1980). L'état ne reconnaît que les collectivités urbaines situées sur son territoire. Cependant, l'existence d'une continuité fonctionnelle incite les pouvoirs publics à trouver des solutions pour gérer la continuité des services urbains. La frontière représente donc à la fois une rupture, mais aussi une ligne de contact qui favorise l'émergence de nouvelles relations (ANDERSON, 1997 ; NEWMAN, 2006).

Un processus de dévaluation des frontières est allé de pair avec la construction européenne (FOUCHER, 2000) : il a touché l'ensemble des dyades d'Europe occidentale selon des degrés divers et s'est réalisé par étapes. La construction européenne des années cinquante et soixante a d'abord favorisé l'émergence d'une atmosphère pacifique qui a été propice à l'accroissement des échanges, conduisant à la mobilité et à une coopération transfrontalière accrue en Europe occidentale, y compris avec des États non membres (OLIVI, 2002). En raison de sa situation particulière, la Suisse a été associée à ces opérations. La signature des accords bilatéraux a encore renforcé ce lien (SCHWOK, 2003).

Le processus d'ouverture qui en résulte est qualifié d'intégration en ce qu'il permet de « *mettre en connexion, d'assurer des interrelations, d'effacer des ruptures et les distances entre des éléments* » (BRUNET, 1997). Dans un contexte européen, le politologue Fritz Scharpf a, quant à lui, identifié deux types d'intégration (2000). La première, qualifiée de *négative*, est liée à la réduction des effets de barrière : la dévaluation des frontières dans le cadre de l'Acte unique ou l'abolition des contrôles de personnes dans le cadre de la Convention de Schengen entrent dans ce registre. La deuxième, qualifiée par opposition de *positive*, révèle l'élaboration d'un système inédit qui se superpose aux systèmes préexistants, ainsi par exemple l'édification d'un système de normes ou d'institutions communautaires (RADAELLI, 2005). C'est essentiellement à cette seconde dimension que s'intéresse notre propos. Dans les agglomérations transfrontalières, la création de cadres territoriaux associant les collectivités qui gèrent l'agglomération (REITEL, 2007) constitue par excellence un exemple d'intégration positive. Une comparaison entre plusieurs régions métropolitaines transfrontalières européennes a d'ailleurs montré qu'il existe souvent un décalage entre les deux processus. Les flux générés par une intégration négative conduisent à promouvoir en retour une intégration positive à travers la mise en œuvre institutionnelle de coopération (JOYE, LERESCHE, 1997 ; SOHN, REITEL et WALTHER, 2009 ; ESPON-METROBORDER, 2010). On peut dès lors formuler l'hypothèse selon laquelle la création de cadres institutionnels intervient pour répondre à la mobilité frontalière initiée par l'abaissement des freins douaniers. Ce faisant, elle conduit à construire une conscience politique d'agglomération. Mais, cette forme d'intégration positive peut aussi relever d'une logique plus autonome à travers la quête d'une affirmation politique, où le transport intervient comme un levier pour susciter l'émergence d'un système territorial assumé à l'échelle de l'agglomération transfrontalière.

Tableau 1. Populations des agglomérations et structures politiques des trois agglomérations transfrontalières

Agglomération transfrontalière	BÂLE			Strasbourg			Sarrebruck		
	Nom	Population	%	Nom	Population	%	Nom	Population	%
Morphological Urban Area (MUA)	500 700			471 500			611 600		
Pôle urbain principal	Bâle	163 900	32,7	Strasbourg	276 900	58,7	Sarrebruck	177 900	29,1
Partie suisse		371 100	74,1						
Partie allemande		93 100	18,6		34 700	7,4		538 000	88
Partie française		36 500	7,3		436 800	93,6		73 600	12
Pôles secondaires									
En Suisse									
En Allemagne	Lörrach	47 400	9,5	Kehl	34 700	7,4			
	Weil am Rhein	29 500	5,9						
En France	Saint-Louis	19 900	4				Forbach	22 400	3,7
Eurodistrict	830 000 ¹			868 000 ²			614 731		
Collectivités suisses	A	515 000	62						
Collectivités allemandes	B	248 000	29,9	D	417 000	48		336 826	54,8
Collectivités françaises	C	67 000	8,1		451 000	52		277 905	45,2

A. Cantons: Bâle-ville, Bâle-campagne, Argovie (Planungs-verband Fricktal), Soleure (commune de Witterswil)

B. Landkreis: Lörrach, Waldshut-Tiengen (deux communes)

C. Communauté de communes: Trois-Frontières, Porte du Sundgau, Pays de Sierentz

D. Landkreis Ortenau (Offenburg)

E. Communauté urbaine de Strasbourg (CUS)

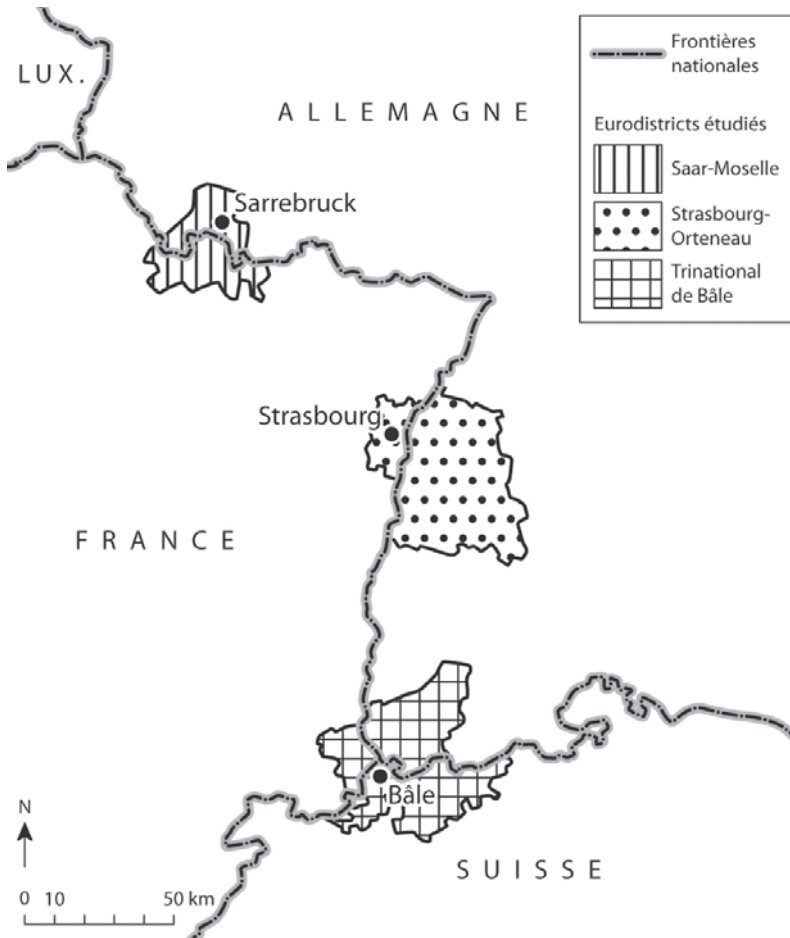
F. Regionalverband Saarbrücken

G. Communauté d'Agglomération: Forbach, Sarreguemines; Communauté de communes: Albe et des Lacs, Faulquemont, Freyming-Merlebach, pays Naborien, Warndt.

Source: ESPON 1.4.3, CEPS/INSTEAD, ESPON « Metroborder ».

Les trois agglomérations transfrontalières sélectionnées (carte 1) présentent des caractéristiques communes (tableau 1). Elles ont un poids démographique comparable (entre 450000 et 640000 habitants) et une taille suffisante pour posséder un réseau de transport public étendu. Dans les trois cas, une culture du transport public est prégnante (BIEBER et al., 1993). Des formes incontestables d'intégration fonctionnelle y sont observées, même si des différences apparaissent dans les motivations de déplacement (MOT, 2002). Le nombre de navetteurs transfrontaliers est significatif dans les agglomérations de Bâle et de Sarrebruck. À Strasbourg, les flux de loisirs et de consommation sont déterminants (ESPON-METROBORDER, *Ibidem*). La morphologie et l'unicité ou non des bassins d'emploi (ESPON, 2007; VANDERMOTTEN, 2009), le fait que dans chaque cas le pôle principal de l'agglomération soit situé dans un État différent offre un éventail de situations. Par rapport aux deux autres agglomérations, Bâle présente la particularité d'être trinationale et d'avoir une large composante sur le territoire suisse où elle se répartit entre quatre cantons (tableau 1).

Carte 1. Localisation des trois Eurodistricts étudiés.



FRONTIÈRE ET MORPHOLOGIE DES RÉSEAUX

Les trois réseaux de transport urbain considérés offrent des structures assez voisines. À la base, ils procèdent de l'interconnexion de sous-ensembles nationaux structurés de part et d'autre de la frontière. Un nombre limité de lignes fortes les solidarise en créant alors des figures centrées sur deux ou trois pôles. Les arcs transfrontaliers relèvent alors de plusieurs types : prolongement d'une ligne préexistante, interconnexion directe entre pôles, rabattement vers des lignes à forte fréquence. Les dessertes capillaires ne franchissent quant à elles qu'exceptionnellement la frontière. Ces structures correspondent donc étroitement à ce que l'analyse des réseaux décrit comme un « isthme », c'est-à-dire une arête dont la suppression créerait deux sous-systèmes non connectifs.

Chacune des Autorités organisatrices de transport (AOT) en présence privilégie la desserte du territoire dont elle a la charge pour affirmer ses propres centralités. Ce n'est souvent qu'en dernier lieu qu'est envisagée la possibilité d'accéder à l'ensemble de l'agglomération et notamment aux pôles d'emplois et d'activités transfrontalières. Chaque agglomération présente toutefois ses spécificités (carte 2).

Strasbourg-Kehl

Le cas d'une structure double et interreliée est particulièrement patent dans le doublet urbain Strasbourg-Kehl. La liaison transfrontalière se résume à une seule ligne de bus (n° 21) qui parcourt quelques centaines de mètres au-delà du Rhin, pour desservir le parvis de la gare et le cœur de la ville allemande. Le service routier est doublé par une offre ferroviaire locale, gérée en commun par la Région Alsace et la *Tarifgemeinschaft Ortenau* (TGO). Elles assure la liaison entre les gares principales des deux villes avec un arrêt intermédiaire en connexion avec la ligne A du tramway strasbourgeois.

Sarrebruck/Forbach/Sarreguemines

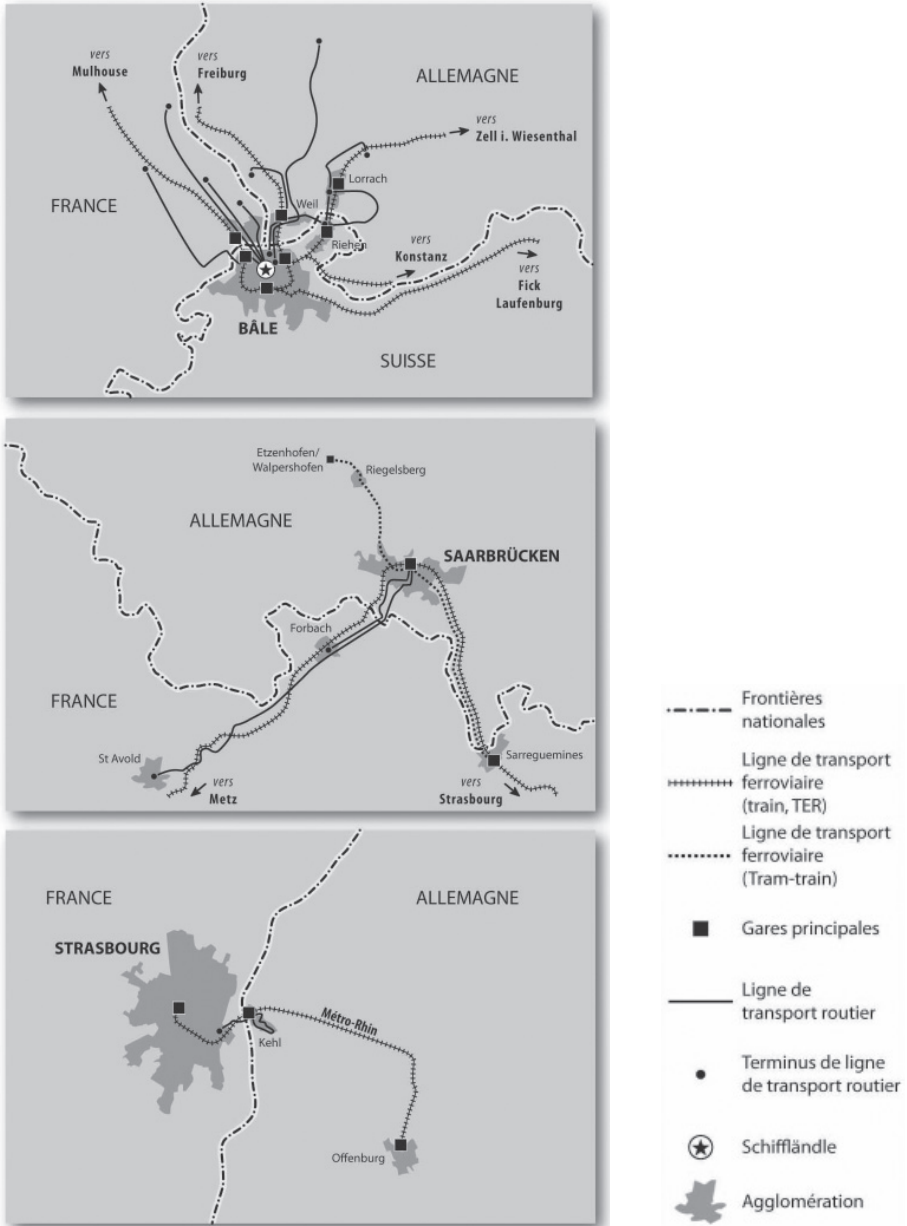
Le système urbain s'articule ici entre un pôle majeur (Sarrebuck) et deux centres secondaires côté français, Forbach et Sarreguemines. Deux services de bus assurent les liaisons transfrontalières entre Sarrebuck et Forbach. La ligne 30 dessert de manière cadencée à l'heure les deux centres urbains. Aux heures de pointe, une offre complémentaire est offerte avec le service *Moselle-Saar-Linien* entre Sarrebuck et Merlebach qui transite par Forbach. Il est doublé par une offre ferroviaire toutes les deux heures. De son côté, Sarreguemines est desservie par le tram-train toutes les trente minutes en heure de pointe, depuis son inauguration en 1997.

Agglomération trinationale de Bâle

Par l'ampleur des flux et la présence de deux frontières, l'agglomération bâloise offre un schéma plus complexe puisqu'elle se structure entre quatre pôles urbains localisés dans trois pays. Quatre lignes de bus, parmi lesquelles la ligne 4 forme l'ossature du réseau avec un cadencement au quart d'heure, relie la zone française à la zone centrale de Bâle (*Schiffländle*), cette dernière est un important nœud de correspondance pour les tramways. Du côté allemand, six lignes de bus franchissent la frontière et rabattent les usagers sur des offres de tramway côté suisse. Certaines d'entre elles franchissent même deux fois la frontière et transitent en Suisse sur une partie de leur parcours. Les

liaisons ferroviaires sont organisées par un réseau développé de *Regio-S-Bahn* dont l'aménagement a concentré l'essentiel des moyens financiers. Bâle est le seul cas où l'offre transfrontalière est aussi élaborée.

Carte 2. Les offres transfrontalières de transports en commun dans les trois Eurodistricts.



Les travaux de la Mission opérationnelle transfrontalière (2002 ; DENERT et DUBOIS, 2006) ont amplement souligné les problèmes liés à l'organisation d'un service de transport transfrontalier : complexité juridique (empilement des textes et interprétations multiples – cloisonnement infranational des compétences – organisations différentes des AOT), absence de mise en réseau des acteurs de transport collectif transfrontalier, manque de crédits et faible connaissance des flux par des données statistiques. La lenteur et l'incertitude des procédures pèsent également sur la réalisation de l'offre qui doit en outre assumer des surcoûts liés aux démarches de certification et, pour le rail, de la double alimentation électrique.

Le problème de la dimension transfrontalière réside également dans la répartition différenciée des compétences dans chaque territoire. Ainsi en France, la répartition des compétences transport s'établit à la fois sur des bases modales et territoriales. Les transports ferroviaires intra-urbains sont encore trop rarement intégrés à l'offre dans les agglomérations françaises, alors qu'ils sont au cœur même des principaux *Verkehrsverbände* allemands. D'ailleurs, le manque de lisibilité du réseau de transports en commun côté français « *tient principalement à la faible coordination existant actuellement entre les différentes autorités organisatrices* » (RÉGION LORRAINE, 2006, p. 5).

Les dispositifs législatifs français ignorent dans une large mesure le transport international et ne reconnaissent pas aux collectivités locales de compétences pour des services internationaux qu'elles ne peuvent légalement ni organiser, ni financer, limitant dès lors leurs interventions légales jusqu'au point frontière. De nouveaux dispositifs sont venus assouplir ces règles. Les accords transfrontaliers de Karlsruhe (1996) offrent la possibilité d'adhérer à un Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT), mais sans en préciser les modalités d'application. La loi Solidarité et Renouvellement urbain de 2000 permet à la Région de conclure une convention avec une autorité organisatrice de transport d'une région limitrophe d'un État voisin.

En Allemagne et en Suisse, l'organisation du zonage en cellules tarifaires et l'unicité des partenaires pour la gestion de l'ensemble des modes de transport ont grandement facilité de tels rapprochements. C'est par exemple ce qui a été réalisé à travers les offres tarifaires combinées du *Regio Verkehrsverbund Lörrach* (RVL) et de la *Tarifgemeinschaft Nordwestschweiz* (TNW). Les ententes de ce type sont plus difficiles avec les partenaires français, car l'organisation des transports relève simultanément de plusieurs acteurs : Région, Département, syndicats intercommunaux. Avec la France, les rapprochements, lorsqu'ils ont lieu, sont souvent limités à une zone et un seul mode de transport.

En raison des déficits structurels des services de transport public, la question de la répartition des recettes et surtout l'imputation des charges financières que représente l'offre se pose en premier chef. L'offre de service au profit d'usagers et de services, qui sont par définition extérieurs au périmètre de transport, est difficile à justifier sur le plan juridique. Ainsi, en France, l'offre est financée par le versement transport (VT) qui est indexé sur le chiffre d'affaires des entreprises implantées dans le périmètre des transports urbains. De ce fait, les entreprises contributrices renâclent à financer des déplacements de travailleurs ou de consommateurs frontaliers qui font défaut à l'activité locale. Un certain nombre d'arrangements *ad hoc* ont été progressivement mis en place pour contourner ces problèmes. Nous proposerons de les illustrer à travers une typologie, en nous appuyant sur le classement élaboré par la Mission opérationnelle

transfrontalière (MOT, *Ibidem*) qui prend en compte à la fois les formes des lignes et les dispositifs juridiques et financiers associés.

La rupture frontalière

Les services s'interrompent à proximité de la frontière et c'est alors aux usagers d'assurer la continuité pour rejoindre le réseau voisin. Cette interruption physique se double d'une non-correspondance des horaires et des titres de transport. Les deux réseaux de transport urbain sont donc autonomes. Plusieurs liaisons entrent dans cette catégorie dans les régions de Sarrebruck (entre Grande et Petite Rosselle) et de Bâle (plusieurs lignes de tramway ont leur terminus à la frontière).

La gestion unilatérale

Cette offre procède essentiellement d'un prolongement de ligne par un transporteur qui maintient sa tarification locale au-delà de la frontière. L'opérateur de la ligne prend en charge les coûts et les bénéfices attachés à l'exploitation dont il a l'initiative. Il s'agit du cas de lignes routières existantes qui sont alors prolongées de quelques centaines de mètres par-delà la frontière pour donner accès au réseau voisin. La fréquence de l'offre peut être modulée de part et d'autre de la frontière en fonction de la demande de trafic ou de la mobilisation du matériel. Ainsi, sur le même itinéraire certains services la franchissent et d'autres s'y arrêtent.

Le tram-train de Sarrebruck qui arrive en gare de Sarreguemines a une fréquence horaire en journée et à trente minutes en heure de pointe. Directement exploité par la Saarbahn et financé par l'AOT allemande, il emprunte jusqu'à son terminus une voie ferrée allemande. Récemment la réévaluation du montant des redevances de Réseau ferré de France (RFF) liées aux arrêts en gare aurait condamné cette desserte si un accord n'avait pas été trouvé, qui écarte les trafics transfrontaliers de ce dispositif. Le réseau urbain local de Sarreguemines, CABUS, n'assure en revanche aucune liaison transfrontalière. L'offre de tram-train est doublée par des liaisons directes avec des trains régionaux. La région Lorraine finance seule les TER entre Forbach et Sarrebruck en fonction du principe de réprocité.

La couverture financière partagée

Dans ce cas, le service transfrontalier continu est assuré par un seul exploitant sur la base du partage des coûts, la convention passée avec l'autorité compétente voisine peut ouvrir à des transferts financiers. Ainsi, la Communauté de communes des Trois-Frontières a signé une convention avec l'opérateur de Bâle-ville, le *Baslerverkehrsbetrieb* (BVB). Ce dernier sous-traite l'exploitation effective de deux lignes transfrontalières à Distribus, l'opérateur français, .

La Compagnie de transports strasbourgeois (CTS) exploite la ligne 21 Strasbourg-Kehl sur la base d'un cofinancement longtemps symbolique, la participation de Kehl a été réévalué en 2010. Ce changement résulte d'abord des modifications qui sont intervenues sur cette liaison après l'ouverture de lignes de tramway à Strasbourg : réduction de l'itinéraire parcouru sur le territoire français et extension sur le territoire allemand. Elle traduit aussi la volonté de supprimer tout risque de précédent dans la

répartition inégale des charges financières pour un service de transport entre les deux villes, alors que le projet plus exigeant du tramway transfrontalier se précise. Dans son fonctionnement actuel, le franchissement de la frontière par une ligne régulière de bus repose sur le régime de la dérogation. La tolérance est de mise pour l'exploitant qui n'a pas officiellement d'autorisation de prestation de service à l'étranger dans sa délégation de service public, ce service est d'ailleurs sous-traité.

Réciprocité des prestations

Dans ces accords, chaque partenaire assure de manière symétrique des parcours dans la zone du réseau partenaire. La desserte repose sur une convention commune bipartite entre les acteurs du transport et les autorités compétentes. La ligne 30 du réseau FORBUS est une ligne de bus urbains qui prolonge vers Sarrebruck l'axe principal de l'agglomération de Forbach. Mise en place dès 1974, elle garantit une prise en charge à parts égales entre les deux régies de transport. L'exploitation assure une alternance systématique entre les deux partenaires (matin/après-midi et selon les jours de la semaine), équilibrant de fait les charges et les recettes sans compensations monétaires. Les lignes entre Bâle et le territoire allemand fonctionnent selon un principe similaire. Les exploitants se sont partagés les lignes pour aboutir à un équilibre global des caractéristiques.

Une gestion unifiée par un prestataire transnational

La filiale allemande des Chemins de fer fédéraux (CFF) dont le siège est à Constance a remporté l'appel d'offres pour l'exploitation des services ferroviaires transfrontaliers à travers la gestion de deux lignes cadencées, entre Bâle, Weil am Rhein (S5) et Zell im Wiesental (S6). Le dialogue transfrontalier se trouve facilité puisque la structure d'exploitation dépend désormais d'un même opérateur pour deux AOT. Ce cas est certes isolé, mais l'ouverture à la concurrence européenne des transports ferroviaires pourrait en banaliser la pratique.

En définitive, ces divers montages soulignent la grande diversité de l'offre et les hésitations des protagonistes qui rudent avec la complexité du montage des lignes transfrontalières. Cependant, si chaque solution procède d'un équilibre local, les évolutions s'inscrivent dans une tendance plus longue qui fait passer les transports publics transfrontaliers d'une situation d'indigence à des ambitions plus globales, celles de vouloir structurer les agglomérations concernées. Des combinaisons plus stables et plus claires sont alors exigées.

LES MOMENTS DU TRANSPORT URBAIN TRANSFRONTALIER

Les situations décrites doivent se comprendre comme un moment dans une évolution chronologique plus vaste dont il faut rappeler les grandes étapes. La mise en oeuvre de transports publics en site propre (tramway ou tram-train) marque un point d'inflexion quantitatif et qualitatif qu'il convient de souligner. Le renouveau actuel de l'offre résulte d'une double influence :

- le regain d'intérêt pour les modes alternatifs à la voiture individuelle (BEAUCIRE et LEBRETON, *Ibidem*);

- l'ouverture des frontières dans un contexte européen (WASTL-WALTHER et KOFFLER, 2000)

La combinaison de ces éléments va progressivement redessiner les contours de l'agglomération transfrontalière par l'offre de transport collectif. En conjuguant ce double rythme, on peut dégager à grands traits une périodisation qui correspond à une progressive maturation dans la manière de se représenter et de projeter l'agglomération transfrontalière, à travers des changements de paradigmes. Les grandes tendances se retrouvent dans les trois agglomérations avec des nuances dans les rythmes et les modalités d'adoption. La taille des pôles concernés et leur insertion dans des ensembles nationaux diversement récepteurs contribuent à éclairer la diversité des situations locales. Nous pouvons dès lors dégager les tendances générales et les variations locales de ces mouvements.

Les premières liaisons commerciales sont instaurées au tournant du XIX^e et du XX^e siècle. Chacune des deux guerres mondiales a produit un durcissement du rôle des frontières et a précipité le démantèlement de l'offre existante. L'ancienne offre est toutefois restée gravée dans les mémoires et est souvent mobilisée dans la justification des projets actuels. À Strasbourg, la ligne 21 est la lointaine héritière de l'exploitation d'un ancien réseau de tramway qui s'étendait à la fin du XIX^e siècle sur environ cent kilomètres sur la rive droite du Rhin et qui a été cédé en 1922 à l'Allemagne. Après la Seconde Guerre mondiale, les dessertes de tramway de Kehl, de Saint-Louis et de Forbach ont été interrompues. L'instauration d'une offre routière entérine de fait la partition des acteurs. Toutes ces interruptions ne sont d'ailleurs pas le fait des conflits.

Au cours des années 1960, les déficits croissants d'exploitation liés à la motorisation individuelle ont conduit à une contraction des services. Malgré l'ouverture progressive des frontières, les acteurs politiques étaient plus attachés à affirmer l'identité de leur territoire dans un contexte national ou local. Les premières tentatives d'institutionnalisation des relations transfrontalières pour suppléer les dysfonctionnements les plus criants sont restés peu efficaces (JOUVE, 1996). Elles ont eu un impact symbolique mais peu d'effets réels en raison de leur faible légitimité politique. Les relations s'inscrivent globalement dans une atmosphère encore teintée de méfiance. Ainsi, en période de déclin du transport public et dans un contexte peu propice à la coopération, les liaisons transfrontalières, plus fragiles, sont les premières touchées par les suppressions.

Le retour en grâce du transport public se fait très tôt en Suisse. Il intervient dès la première moitié des années 1970, dans l'agglomération bâloise où la population s'est prononcée, par une votation, pour le maintien du réseau de tramway. Le regain d'intérêt pour le transport public intervient avec un certain décalage en Allemagne au cours des années 1980, puis en France dans la décennie suivante. La création de liaisons transfrontalières est très tardive et résulte plus d'opportunités locales que de stratégies globales. C'est ainsi qu'en 1974 la ligne 30 entre Sarrebruck et Forbach est instaurée.

La relance de la construction européenne, telle qu'elle se dessine à partir du milieu des années 1980, se traduit par le renforcement des politiques d'intégration et des soutiens spécifiques, au premier rang desquels les fonds INTERREG. Cette évolution est liée à l'intensification des échanges et des mobilités et s'inscrit dans un contexte de valorisation du dialogue frontalier. Elle doit aussi se comprendre dans la nécessaire réévaluation de la position stratégique des villes dans l'espace communautaire.

Dans ce contexte, les collectivités envisagent des liens de coopération plus étroits pour accroître leur visibilité et leur poids économique dans une Union élargie, ce que résume bien l'idée de recherche d'une « taille critique ». Ces coopérations urbaines contribuent alors à renforcer leur assise dans une réalité régionale où s'affirme le caractère transfrontalier. Le transport public est alors perçu comme un enjeu fort de cette recomposition, même si les mises en œuvre sont longues en raison de la lente maturation des grands projets urbains et de la complexité de lier des systèmes urbains différents.

La réalisation du Grand Marché de 1993 conduit à la redéfinition d'une telle offre. Elle a intensifié les échanges et a accentué l'intégration des économies locales, tant pour l'emploi que pour la consommation. Cette mobilité accrue s'est presque exclusivement trouvée dans le transport individuel, faute d'une offre alternative. L'amélioration des services, bien que réelle, n'a pas suffi à contrebalancer les contraintes institutionnelles.

Les années 1990 marquent une ambitieuse relance du transport collectif. Les projets sont d'abord réalisés en ville pour intéresser dans une deuxième phase les zones périurbaines et frontalières. C'est à ce stade que vont se préciser les projets transfrontaliers autour de réseaux structurants, notamment des transports collectifs ferroviaires en site propre : tramway et tram-train. Sur le plan institutionnel, les limites juridiques tendent à être assouplies à travers des dispositifs innovants ou expérimentaux qui donnent une plus grande légitimité à des projets urbains transfrontaliers, désormais assumés et revendiqués. Dans cette perspective, l'intégration par le transport collectif lourd s'impose comme la colonne vertébrale du projet urbain de l'agglomération transfrontalière : extension des lignes de tramway à Bâle vers Weil am Rhein et plus tard Saint-Louis, prolongement de la ligne D de tramway entre Strasbourg et Kehl, ou du tram-train de Sarrebruck dans le cadre du Schéma de cohérence territoriale de Rosselle (PETER, 2010).

Les projets en cours de discussion marquent aussi l'émergence d'une hiérarchisation emboîtée des enjeux avec une lecture de gain partagé entre les partenaires à plusieurs échelles géographiques (BEYER, 2011). L'extension du tramway de Strasbourg favorise localement la réhabilitation de friches portuaires côté français et permet d'affirmer l'image d'une métropole binationale. Pour Kehl, l'enjeu est de renforcer sa zone de chalandise strasbourgeoise. Le tramway de Bâle doit concilier le développement du transport public porté par des attentes bâloises avec les projets urbains locaux à Saint Louis qui ont contrarié les premiers tracés des experts suisses. Dans les deux cas, le renforcement de la centralité d'agglomération passe par le ménagement des intérêts locaux du partenaire.

La dernière phase marque donc un véritable changement de paradigme. Les politiques locales et nationales envisagent désormais la construction d'une agglomération transfrontalière comme une chance et non plus comme une perte de souveraineté. L'appellation d'Eurodistrict, au demeurant assez souple dans son contenu effectif, leur confère une certaine légitimité européenne et une meilleure lisibilité. Les soutiens des administrations de tutelle nationales et régionales visent à encourager la structuration des agglomérations transfrontalières par le biais de soutiens financiers, qui peuvent subventionner des réalisations dans les zones étrangères de l'agglomération comme à l'ETB. La dynamique propre des métropoles transfrontalières repose désormais sur

le sentiment d'interdépendance où l'intérêt bien compris des partenaires est dans une collaboration ouverte. Le développement des réseaux de transport public repose alors sur des concessions réciproques.

JUSQU'À OÙ METTRE EN COMMUN LES TRANSPORTS URBAINS ?

Les projets d'équipement de transport en site propre poursuivent plusieurs objectifs. D'une part, ils visent à répondre à l'accroissement des déplacements et au confort des usagers. Mais les projets cherchent aussi à accroître la visibilité dans un contexte de compétitivité des villes-centres qui en sont les porteurs. Cette démarche, plus politique et plus urbanistique, cherche à matérialiser dans des équipements lourds l'affirmation d'un lien entre collectivités de part et d'autre de la frontière.

De plus en plus, une ambition métropolitaine émane du centre de l'agglomération transfrontalière : celle de se positionner aux échelons supérieurs. La mise en place d'une offre en site propre officialise un lien de dépendance fonctionnel que certains élus ont longtemps cherché à retarder, mais cette attitude s'estompe dans un contexte idéologique favorable aux transports collectifs et à la coopération transfrontalière. Par ailleurs, certains intérêts économiques directs consentis par les partenaires plaident aussi pour une telle option. En effet, les gouvernements nationaux cherchent à renforcer les métropoles transfrontalières à travers les soutiens qu'ils apportent à leurs réseaux de transport public.

Depuis une dizaine d'années, les nouveaux instruments juridiques instaurés permettent de répondre plus efficacement à l'organisation d'une offre commune. Après les GLCT, les Eurodistricts sont une innovation institutionnelle résultant d'une initiative conjointe de la France et de l'Allemagne. Par ailleurs, la conception du Groupement européen de coopération transfrontalière (GECT) en 2007 a fait l'objet d'un règlement communautaire et s'impose aux dispositifs nationaux pour des structures de tailles très différentes. Cette structure tend aujourd'hui à rendre caduques les autres cadres juridiques. Des coopérations ont pu connaître successivement diverses expressions. Ainsi, après avoir été un GLCT, Strasbourg Ortenau est devenu un Eurodistrict, avant de prendre en 2010 la forme juridique d'un GECT. C'est aussi le cas de Moselle-Est et Saarverband. En revanche, la forme du GECT n'est pas adaptée aux relations avec la Suisse.

Ces différentes formes de coopération se caractérisent par l'instauration d'une personnalité juridique commune qui permettrait la mise en place d'une AOT transfrontalière (ou AOTT). La mise en œuvre de projets de transport structurants dans le cadre des projets transfrontaliers actuels exige des compétences techniques et une mobilisation inédite de moyens financiers. Ils supposent donc une unicité de commandement et une pérennisation des relations entre les structures qui les portent.

On peut rappeler ici que dans le cas d'une structure commune, le site d'implantation du siège détermine la législation qui sera suivie pour la gestion des contrats, ce qui donne un avantage de familiarité à la collectivité qui accueille le siège, mais permet aussi aux contractants de choisir le cadre juridique le plus approprié au projet. Contrairement à Genève, aucune des collectivités étudiées n'a donné naissance à une articulation aussi poussée à ce jour. Strasbourg et l'Ortenau ont finalement renoncé à faire porter la gestion ou la construction des lignes transfrontalières par l'Eurodistrict. Les deux autres ensembles transfrontaliers semblent engagés dans la même voie.

En l'absence d'une ressource propre, l'abondement des coûts du transport transfrontalier ne peut venir que de lignes budgétaires prévues pour la coopération transfrontalière, avec des revenus forcément limités, sans rapport avec les coûts d'équipement et d'exploitation des transports. La solution communément retenue reste de retenir la frontière comme une ligne de partage clairement admise pour fonder le financement des transports publics, même si les projets sont concertés. Le principe directeur commun à un nombre croissant d'arrangements pour la prise en charge de la construction et de l'exploitation du transport public transfrontalier reste le partage des coûts financiers au prorata des parcours nationaux. L'encadrement de solidarités financières sur une base territoriale dans la réalisation de projets plus ambitieux marque bien les limites prégnantes de la frontière.

L'extension du tramway strasbourgeois vers Kehl est portée à parts égales par chaque partenaire en fonction des kilomètres parcourus sur chacun des territoires, soit 73 % pour la CUS et 27 % pour Kehl pour le tronçon transfrontalier. Le coût du nouveau pont sur le Rhin est quant à lui porté à parts égales. L'importance des moyens financiers reste tributaire des capacités du partenaire allemand. Une aide du Land s'avère indispensable. À Bâle, un autre partage semble prévaloir, sur une base modale. Lorsque la ligne de tram vers Weil sera terminée, le Canton de Bâle-ville prendra en charge le coût de la ligne de tramway tandis que l'AOT allemande financera les lignes transfrontalières de bus. L'aide financière de la Confédération est décisive tant vers la France que vers l'Allemagne. La mise en service du tramway posera de manière plus pressante la question de l'intégration tarifaire et la nécessité d'assurer les fondements réglementaires des AOT.

CONCLUSION

La structuration de l'offre de transport collectif dans trois Eurodistricts a permis de mettre en lumière l'importance persistante de la frontière dans l'organisation des transports publics, mais aussi la nature de l'intégration institutionnelle qui s'y dessine. Jusqu'ici, le réseau de transport public des trois agglomérations s'organisait selon des systèmes interconnectés de sous-ensembles nationaux. Cette organisation polycentrique était cependant hiérarchisée : le pôle majeur de l'agglomération, celui où se concentraient les principales activités, voyait converger vers lui les liaisons transfrontalières et articulait les sous-ensembles nationaux. Dans le cadre des projets urbains transfrontaliers élaborés par les collectivités, le transport public prend une tout autre dimension. Alors que l'organisation relevait d'un bricolage institutionnel et opérationnel, la mise en place de nouvelles lignes de transport en commun en site propre conduit à repenser les échelles de la structuration urbaine. Elle oblige à concevoir une planification stratégique de long terme et à mobiliser des fonds plus conséquents. L'offre de transport revêt une dimension d'un service à vocation de plus en plus métropolitain. Le partage des charges tend toutefois à s'opérer sur une base frontalière, bien que le partenaire périphérique ne soit pas toujours en mesure d'assurer seul le financement. La réalisation du projet dépend alors étroitement de la mobilisation des échelons supérieurs, notamment des États. Aussi, l'annonce de la fin de l'effet barrière de la frontière qui se matérialiserait par certaines offres en site propre, ne semble pas pertinente : les agglomérations transfrontalières sont appelées à rester fragmentées dans leur gestion. L'intégration matérielle et fonctionnelle ne se traduira

pas dans un premier temps par une intégration institutionnelle. Les limites imposées par les souverainetés nationales conduisent de fait à une forme de gouvernance de type confédéral, où la solidarité demeure restreinte.

En effet, les dispositifs élaborés consistent à se répartir l'exploitation et les financements selon une logique territoriale ou modale qui ne bouleverse pas l'organisation actuelle, même si chaque agglomération adapte les tendances générales au contexte local et invente son propre système. Les pratiques de bonne coopération sur la base d'un partage strict semblent l'emporter sur la recherche, risquée, d'une plus forte intégration politique ou d'une solidarité financière accrue qui supposerait des transferts financiers.

La frontière reste un principe actif dans l'identification des territoires qui ne sont pas près de perdre leurs spécificités intrinsèques, même lorsqu'ils sont mieux intégrés sur le plan fonctionnel. Les États demeurent des acteurs clés, autant dans le droit que dans le financement des grandes opérations d'équipement. L'avenir des agglomérations transfrontalières se joue dans leur capacité à promouvoir un polycentrisme "interne" de la décision politique, tout en mobilisant des formes de régulation internationale dont les modalités restent à inventer.

BIBLIOGRAPHIE

- ANDERSON MALCOLM, 1997 : *Frontiers. Territory and State formation in the modern world*, Cambridge: Polity Press.
- BEAUCIRE FRANCIS, 1996 : *Les transports publics et la ville*, Paris: Milan.
- BEAUCIRE FRANCIS, LEBRETON JOËL, 2000 : *Transports publics et gouvernance urbaine*, Paris: Milan.
- BEYER ANTOINE, « L'enjeu transfrontalier de l'extension des réseaux de tramway urbain à Strasbourg et à Bâle », in HAMMAN PHILIPPE (dir.), *Le tramway dans la ville. Le projet négocié à l'aune des déplacements*, Rennes: PUR, 253-267.
- BEYER ANTOINE, « Innovation technique et savoirs organisationnels dans les transports publics. La diffusion de modèles entre les villes du Rhin Supérieur », Colloque « L'espace rhénan, pôle de savoirs, 12-14 juin 2008, Strasbourg-Mulhouse, GIS « Mondes germaniques ».
- BIEBER ALAIN, MASSOT MARIE-HÉLÈNE, OFFNER JEAN-MARC, 1993 : « Prospective de la mobilité quotidienne », in BONNAFOUS MARC et al. *Circuler demain*, Paris: Datar/Éditions de l'aube, 191 p.
- BRUNET ROGER, 1997 : *Territoires de France et d'Europe. Raisons de géographes*, Paris: Belin.
- DENERT OLIVIER, DUBOIS ÉMILIE, 2006 : « État des lieux des transports routiers et ferroviaires en 2005 », in MISSION OPÉRATIONNELLE TRANSFRONTALIÈRE *Actes du séminaire de Lille du 27 janvier 2006*, 17-41.
- DIAZ OLVERA LOURDES et al., 1995 : *Les effets frontière : évidences empiriques, impasses théoriques*, Lyon: LET, Études et recherches 3, 104.
- 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 juin 2011
- ESPON-METROBORDER, 2010 : [http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/Targeted Analyses/METROBORDER/METROBORDER_-_Final_Report_-_29_DEC_2010](http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/Targeted_Analyses/METROBORDER/METROBORDER_-_Final_Report_-_29_DEC_2010)
- FOUCHER MICHEL, 2000 : *La République européenne*, Paris: Belin.
- HERZOG LAWRENCE, 1990 : *Where North meets South. Cities, space and politics on the US-Mexico Border*, Austin: Center for Mexican American studies, University of Texas.
- JOUVE BERNARD, 1996 : « L'agglomération franco-genevoise : entre crise de voisinage et reconfiguration territoriale », *L'espace géographique* 1, 63-76

- JOUBE BERNARD, 1994 : « Planification territoriale et frontière internationale : le cas franco-genevoise », *Geographica Helvetica* 4, 150-156.
- JOUBE BERNARD, 1994 : *Urbanisme et frontières : le cas franco-genevois*, Paris : L'Harmattan.
- JOYE DOMINIQUE, LERESCHE JEAN-PHILIPPE, 1997 : « Gouvernance et nouveaux territoires d'action publique », in SAEZ GUY et al., *Gouvernance métropolitaine et transfrontalière*, Paris : L'Harmattan, 283-299.
- MISSION OPÉRATIONNELLE TRANSFRONTALIÈRE, 2002 : *Les transports transfrontaliers dans les agglomérations transfrontalières*, Paris : ministère de l'Équipement.
- NEWMAN DAVID, 2006 : « The lines that continue to separate us: borders in our "borderless" world », *Progress in Human geography* 30 (2), 143-161.
- NIJKAMP PETER, RIETVELD PIET, SALOMON ILAN, 1990 : « Barriers in spatial interactions and communications. A conceptual exploration », *The annals of Regional Science*, 24, 237-252.
- OFFNER JEAN-MARC, LEFÈVRE CHRISTIAN, 1990 : *Les transports urbains en question : usages, décisions, territoires*, Paris : Celse.
- OLIVI BINO, 1998 : *L'Europe difficile*, Paris : Folio, histoire.
- RADAELLI CLAUDIO, 2005 : « The Europeanization of public Policy », in FEATHERSTONE KEVIN et RADAELLI CLAUDIO, *The politics of Europeanization*, Oxford: Oxford University Press, 27-56.
- RAFFESTIN CLAUDE, 1980 : *Pour une géographie du pouvoir*, Paris : Litec.
- REITEL BERNARD, 2008 : « L'agglomération transfrontalière, un objet géographique produit de relations singulières entre continu et discontinu », in ALEXANDRE FRÉDÉRIC et GÉNIN ALAIN (dir.), *Continu et discontinu dans l'espace géographique*, Tours : Presses universitaires François Rabelais, 311-326.
- REITEL BERNARD, 2007 : « Les agglomérations transfrontalières, des systèmes urbains en voie d'intégration? Les espaces urbains de la "frontière" du territoire français », *Geographica Helvetica* (1), 5-15.
- REITEL BERNARD, 2010 : *Villes et frontières. Un jeu de construction de territoires. Bâle, Berlin, Strasbourg*, Paris : Habilitation à diriger des recherches, Université Paris Ouest-Nanterre-La Défense.
- SCHARPF FRITZ, 2000 : *Gouverner l'Europe*, Paris : Presses de Sciences Po.
- SCHWOK RENÉ, 2006 : *La Suisse et l'Union européenne. L'adhésion impossible?*, Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.
- SOHN CHRISTOPHE, REITEL BERNARD, WALTHER OLIVIER, 2009 : « Metropolitan cross-border integration in Europe: Evidence from Luxembourg, Basel and Geneva », *Environment and Planning C* 27, 922-939.
- SOHN CHRISTOPHE, WALTHER OLIVIER, 2009 : « Métropolisation et intégration transfrontalière: le paradoxe luxembourgeois », *Espaces et Société* 138, 51-67.
- VANDERMOTTEN CHRISTIAN, 2010 : « Les aires urbaines transfrontalières en Europe », *Mosella* 32 (1-4), 37-47.
- WASTL-WALTER DORIS, KOFLER ANDREA, 2000 : « European Integration and border-related institutions: a practical guide », *Journal of Borderlands studies* 15 (1), 5-106.
- WIEL MARC, 1999 : *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Bruxelles: Mardaga.
- Saarbrücken**
- RÉGION LORRAINE, 2006 : *Projet métropolitain Saarbrücken – Moselle Est. Contribution au Contrat de Projets État-Région 2007-2013*, Metz.
- PTV, 2010 : *ÖPNV in der Metropole Saarbrücken-Moselle Est. Analyse des heutigen Verkehrsangebotes und der Verkehrsnachfrage*, Saarmoselle, Karlsruhe: 84 p.
- PETER ALFRED et al., 2010 : *Le SCOT de Rosselle*, document de planification.

Strasbourg

ADEUS, 2004 : *Livre blanc Strasbourg-Ortenau. Orientations et projets pour un développement commun*, Strasbourg.

ADEUS, 2004 : « Aménagement du Territoire. L'axe Strasbourg-Kehl. Le temps de l'action », *Dimension Villes*, 44, 1-8.

Bâle

ETB, 2009 : *Un avenir à trois. Les fondamentaux de l'agglomération trinationale de Bâle*, Basel.

ETB, 2009 : *Un avenir à trois : stratégies de développement 2020. La stratégie de développement*, Basel.

KANTON BASEL-STADT, 2007 : *Gesamtverkehrsmodell der Region Basel*, Basel.

TRANSPORT NETWORKS AND CROSS-BORDER INTEGRATION IN SAARBRÜCKEN, STRASBOURG AND BASEL

Public transport systems often reflect the level of solidarity and the degree of territorial coherence of an urban area. This is particularly true in cross-border urban areas where an international border cuts a morphological continuity.

The analysed cross-border urban areas (Saarbrücken, Strasbourg and Basel) are all located on the French-German border in Western Europe (the latter also on the Swiss border). In each of them, plans were designed with the aim to organize the whole cross-border urban area.

The purpose of this article is first to analyse the influence of the border on public transport services, and then, to see if current projects consider a reduction of border effects (planning strategies) and are conducive to a greater urban integration. In fact, public transport service in the three studied agglomerations is organized according to interconnected systems of several national sub-systems. The construction of new tramway lines seems to reinforce a material and functional integration, although territorial integration is difficult to manage. Even if the central states support cross-border cooperation, a deeper institutional system would require a regulation system that would go beyond the current practices of good cooperation and would risk challenging again the existing balances (between public bodies).

Keywords: *Cross-border cooperation, Eurodistrict, Urban transport, Strasbourg, Basel, Saarbrücken.*

ÖFFENTLICHE VERKEHRSNETZE UND GRENZÜBERSCHREITENDE INTEGRATIONSPROZESSE SAARBRÜCKEN, STRASSBURG UND BASEL

Die öffentlichen Verkehrsmittel widerspiegeln gewissermaßen den Grad von Solidarität und territorialer Kohärenz des urbanen Raumes. Diese Bemerkung ist besonders bedeutungsvoll in grenzüberschreitenden Agglomerationen, in welchen urbane Räume durch eine oder mehrere internationale Grenzen getrennt sind. Die Analyse der öffentlichen Verkehrsangebote befasst sich mit drei im deutsch-französischen - im Fall Basel auch Schweizer - Grenzgebiet liegenden Agglomerationen (Saarbrücken, Straßburg und Basel). In jedem dieser urbanen Räume wurden Projekte durchgeführt, die im Rahmen des europäischen Integrationsprozesses auf eine bessere Organisation der grenzüberschreitenden urbanen Räume zielten.

In diesem Artikel werden zuerst die Auswirkungen der internationalen Grenze auf das öffentliche Verkehrsangebot analysiert. Weiterhin wird ermittelt, inwiefern die öffentlichen Verkehrsmittel (besonders Straßenbahn) die städtische Integration verstärken. In den drei Fällen wurden die ÖV-Netze als dem nationalen Netz untergeordnete Verbindungssysteme organisiert. Der Aufbau neuer selbständigen Linien scheint eine materielle und funktionale Integration herbeigeführt zu haben, dies aber ohne neue institutionelle Fortschritte. In der Tat würde dies den Aufbau eines Regulierungssystems verlangen, welches die gegenwärtige gute Zusammenarbeit überschreiten und das aktuelle Gleichgewicht zwischen den Gebietskörperschaften in Frage stellen würde.

Stichwörter : *Grenzüberschreitende Zusammenarbeit, Eurodistrikt, öffentlicher Personennahverkehr, Strassburg, Basel, Saarbrücken*

TRANSPORTS, FRONTIÈRE ET DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL DE LA REGIO INSUBRICA

AURELIO VIGANI, Université de Lausanne, Aurelio.Vigani@unil.ch

RÉSUMÉ

Cet article présente le développement transfrontalier de la Regio Insubrica (RI) située en partie dans le canton du Tessin (CH) et dans la Région Lombardie (I), en particulier dans le triangle engendré par les pôles de Lugano-Como-Varese. Après la présentation des principaux enjeux liés à la métropolisation et à l'ouverture des frontières en Europe, le développement transfrontalier de la RI sera analysé sous l'angle politico-institutionnel (mutation du rôle et de la fonction de la frontière) et de la mobilité (en particulier l'évolution des flux de pendulaires).

Mots-clés: transports transfrontaliers, frontière, développement territorial, flux pendulaires, Regio Insubrica.

INTRODUCTION

Les transports et la frontière sont deux éléments apparemment contradictoires. Si les premiers sont largement reconnus comme des facteurs structurants et « fluidifiants » du développement territorial, la frontière joue en revanche un rôle plus nuancé en raison de la rugosité qu'elle génère au niveau spatial.

Avec le processus de construction européenne, la libre circulation des personnes, la dérégulation du transport aérien ou encore la libéralisation du transport ferroviaire, la mobilité à travers les frontières s'est améliorée sensiblement. Les frontières, du point de vue de leurs contenus et de leurs fonctions, sont ainsi devenues toujours plus mobiles. Leur inscription spatiale est désormais assez difficile à saisir en Europe, car les fonctions frontalières tendent même à s'effacer dans des espaces fonctionnels situés à cheval sur plusieurs pays sous l'effet des différents programmes d'intégration des régions transfrontalières promues par l'Union européenne. L'eupéanisation, qui apparemment pourrait faire croire à l'existence d'une « Europe sans frontières » en devenir, est ainsi largement compensée par une montée en puissance des régions. Cette « Europe des régions », mieux adaptée aux différents bassins de vie, permet d'une part

d'assurer l'acceptabilité politique du transfert partiel de compétences nationales vers le niveau communautaire et, d'autre part, favorise l'essor des régions transfrontalières en tant que charnières entre les différents États. Dans ce scénario complexe de redéfinition des frontières, quels effets pourrait avoir la construction de nouvelles infrastructures de transport pour ces régions particulières ? L'article s'interroge sur les liens entre les transports et le développement territorial dans la région transfrontalière de la Regio Insubrica, entre la Lombardie (Italie) et le canton du Tessin (Suisse), en portant une attention particulière aux conséquences des mutations des fonctions de la frontière sur son développement. Après la présentation des principaux effets liés à la redéfinition fonctionnelle de la frontière entre le Tessin et la Lombardie, l'article analyse les conséquences de ces mutations sur le développement territorial et sur les systèmes urbains tessinois et lombards dans le but de proposer, voire de justifier, le développement de la zone transfrontalière en une métropole polycentrique. L'analyse portera surtout sur les aspects politico-institutionnels et sur les problèmes de mobilité.

GLOBALISATION, MÉTROPOLISATION ET NOUVEAUX DÉCALAGES TERRITORIAUX

L'urbanisation récente a profondément changé les paysages et les cadres de vie d'une grande partie de la population. Au-delà des anciennes limites des villes, des « zones grises » (RATTI, 1992), ni villes ni campagne, s'étalent toujours plus le long des infrastructures de transport. Les valeurs de position et de proximité spatiale sont remises en question en faveur de la vitesse et de la proximité temporelle.

Ces modifications peuvent être attribuées à deux phénomènes contemporains concomitants. D'une part, la globalisation qui intègre l'ensemble des marchés locaux, régionaux, nationaux, mais aussi de services, de capitaux, d'informations au sein d'un réseau réglé par des logiques mondiales, et d'autre part, la métropolisation. Cette dernière est l'expression territoriale du modèle capitaliste qui, soutenu par la globalisation économique, favorise une croissance continue des grandes agglomérations au détriment des espaces périphériques et intermédiaires.

En Suisse, la métropolisation se caractérise par une désindustrialisation et une tertiarisation croissante de l'économie urbaine ; une internalisation grandissante des rapports économiques, sociaux culturels ; l'étalement urbain en fonction de la spécialisation fonctionnelle du sol ; la fragmentation interne des agglomérations selon un modèle centre-périphérie, qui oppose les villes-centres aux communes suburbaines et périurbaines (KUBLER, SCHENKEL et LERESCHE, 2005, p. 363).

Toutefois, on ne peut pas considérer la métropolisation uniquement en tant que phénomène morphologique de transformation et d'extension du cadre bâti. Il s'agit aussi d'un changement profond dans le système des relations qui a permis d'intégrer dans l'aire de fonctionnement du quotidien des grandes agglomérations des espaces toujours plus éloignés.

Dans la région urbaine de Milan, par exemple, l'espace engendré par l'ensemble des déplacements domicile-travail est très différent de l'image « morphologique » de la métropole dont la ville de Milan représenterait le centre principal (PUCCI, 2010).

Certains auteurs postulent ainsi la « *mort de la ville et le règne de l'urbain* » (CHOAY, 1994) et le passage à des systèmes de relations réticulaires entre nœuds appartenant désormais à des réseaux globaux et non contigus (PERULLI, 2007). Les *global cities* ne correspondent plus, en effet, aux modèles représentatifs des villes traditionnelles avec des gradients centre-périphérie bien définis et des rapports de domination du centre principal sur son *hinterland*.

Plusieurs décalages se manifestent alors dans les espaces urbains entre l'espace morphologique (la continuité du bâti), l'espace fonctionnel (le cadre de vie du quotidien ou l'espace de la mobilité pendulaire), l'espace relationnel (milieu de proximité sociale et culturelle) et l'espace institutionnel (les circonscriptions politico-administratives appelées à planifier le développement territorial des espaces morphologiques, fonctionnels et relationnels).

Ces décalages sont encore plus fortement marqués dans les régions transfrontalières qui doivent en plus jouer le rôle difficile de « charnières » pour la cohésion territoriale et de « *gateways* » des différents pays.

LES FONCTIONS DES RÉGIONS DE FRONTIÈRE : LES TROIS GATEWAYS DE LA MÉTROPOLIS SUISSE

Les régions de frontière sont des portions d'un territoire national dont la vie économique et sociale est directement influencée par la proximité d'une frontière internationale (RATTI, 1993, p. 37). Cette proximité a toujours provoqué des effets qui ont soit avoué, soit pénalisé le développement de ces régions par rapport au reste du pays. C'est la raison pour laquelle, aussi bien avec l'institution de la frontière (et d'une certaine façon l'éloignement de ces régions coupées par des barrières) qu'avec son ouverture récente en Suisse (à la suite des accords bilatéraux tels que la libre circulation des personnes), les régions de frontière ont souvent vu modifier leur statut (par exemple d'espaces évincés en espaces en développement).

Avec l'accroissement des échanges et des différentes interactions entre les marchés, il y a eu une prise de conscience de la nécessité de mieux coordonner le développement d'espaces fonctionnels communs même coupés par une frontière nationale.

En Suisse l'institutionnalisation des régions de frontière correspond, d'une certaine façon, à l'essai de mener des actions conjointes et coordonnées dans des régions appartenant à des États différents, mais touchées par des problèmes communs (par exemple la mobilité, la promotion touristique, le marché de l'emploi, etc.). Trois régions de frontière suisses en particulier sont concernées par ce processus et jouent désormais le rôle, au niveau territorial, de *gateways* pour la « Métropole suisse ».

La région de Bâle, grâce à l'institution de la *Regio Basilensis* (créée en 1963, premier partenariat de ce type) joue le rôle de trait d'union entre la Suisse septentrionale-orientale et l'Europe du Nord (Francfort, Berlin).

La région de Genève, par le biais du Comité régional franco-genevois (depuis 1973) et du Conseil du Léman, qui promeuvent la réalisation du projet

d'agglomération franco-valdo-genevois, constitue la porte d'entrée de la Suisse occidentale depuis la France centrale et méridionale (Paris, Lyon, Marseille).

La Regio Insubrica (RI) et la Communauté de travail de la Regio Insubrica (CTRI) qui, depuis 1995, essaie de coordonner les politiques de transport et de développement pour la zone transfrontalière italo-suisse. Cet espace joue aussi le rôle de porte d'entrée depuis les principales villes d'Italie (Milan, Turin, Gènes).

Son but principal est « *la promotion politique de la coopération transfrontalière, en étudiant et si possible en réalisant, des projets communs pour le développement dans le champ économique des transports et des communications, environnemental et culturel, de l'aire italo-suisse des trois lacs préalpins (Lario, Ceresio et Verbano), tout en respectant la souveraineté et les intérêts spécifiques des autorités locales et régionales* » (REGIO INSUBRICA, 1995, Art.1).

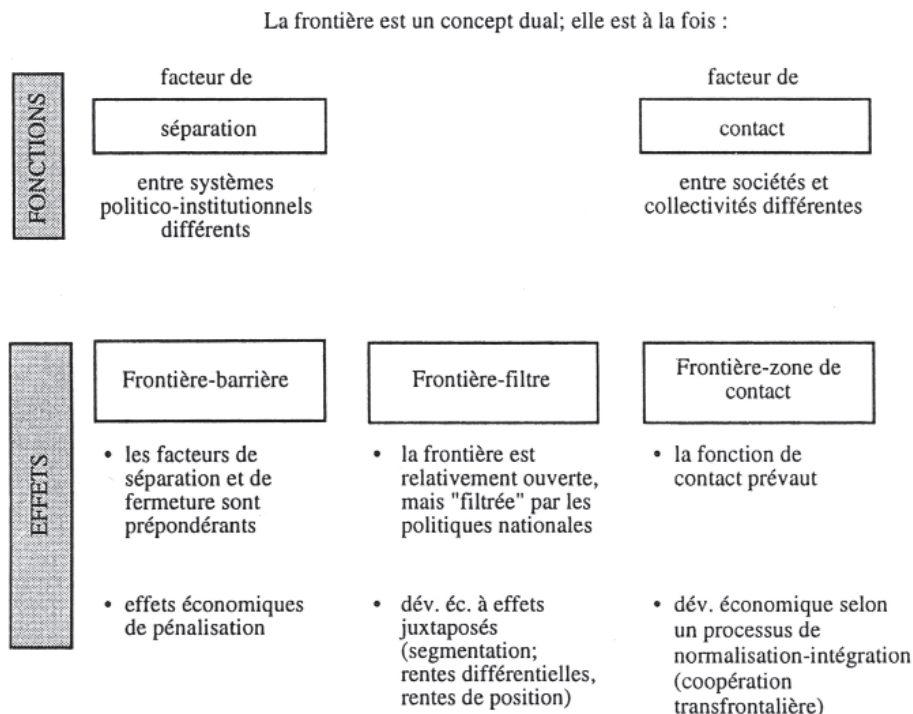
Actuellement la RI compte plus de 2,5 millions d'habitants et, par le biais du CTRI, sont coordonnées des initiatives découlant d'environ soixante membres entre provinces, communes, associations de droit privé, personnes juridiques et physiques, etc.

Cet espace comprend les territoires institutionnels du Canton Tessin et des provinces italiennes de Como, Varese et Verbano-Cusio-Ossola (depuis 2006 aussi les provinces de Lecco et de Novara).

LA REDÉFINITION FONCTIONNELLE DE LA FRONTIÈRE ENTRE TESSIN ET LOMBARDIE

La planification du développement territorial dans les zones de frontière a toujours posé des problèmes de coordination, car la frontière (celle entre pays) est un lieu de « jonction » et de contact entre deux systèmes socio-économiques différents. La frontière engendre ainsi « *des effets locaux dont la résolution dépasse l'échelle locale : la négociation demande alors une articulation assez complexe des compétences, car les deux ensembles socio-économiques sont aussi deux ensembles politiques différents* ». (CRIVELLI, 1995, p. 50). RATTI (1991, 1993, 1995) a formalisé trois principaux stades de la frontière : la frontière-barrière, la frontière-filtre et la frontière-zone.

Figure 1. Fonctions et effets de la frontière



Source: Ratti, 1995, p. 65.

Le premier stade (frontière-barrière) s'est manifesté avec la création de la frontière même entre la Suisse et l'Italie sous la forme d'une barrière-limite indispensable à la séparation politique, fiscale et légale entre les deux pays. D'une part l'Union douanière suisse et la Constitution fédérale de 1848, et d'autre part l'unification de l'État italien en 1861, ont signifié pour le Tessin l'introduction d'une fracture avec son isolement comme conséquence principale. Sa double périphicité, due à la barrière constituée par les Alpes au nord et à la frontière nationale au sud, a créé ainsi une véritable fracture dans un espace économique-industriel commun qui était auparavant lombardo-piémontais (RATTI et BRAMANTI, 1994, p. 2).

Dans ce premier stade, la frontière est reconnue comme un élément artificiel de distorsion des aires de marché et des places centrales, qui ne permettrait, dans les régions où ses effets se manifestent, qu'un développement économique limité (RATTI, 1995, p. 71).

L'isolement relatif de la zone transfrontalière lombardo-tessinoise a été modifié avec l'inauguration de la ligne du Gothard en 1882, même si au début cette infrastructure a plutôt favorisé une ouverture du Tessin vers le reste de la Suisse (RATTI, 1993, p. 54). Selon la théorie économique classique, la frontière provoque des effets négatifs sur le développement des régions-frontière en raison du manque de mobilité

parfaite entre les différents facteurs de production. Cependant les investissements importants en infrastructures de transport ont permis aux villes situées sur la frontière de se développer grâce à leurs fonctions de porte d'entrée-sortie et de pont pour les flux internationaux de marchandises, des services, de capitaux et des personnes (RATTI, 1995, p. 73).

L'essor de Chiasso est directement lié aux nombreuses activités de frontière (logistique, contrôle douanier, etc.) sans oublier les avantages, en termes d'accessibilité, dus à la présence d'une gare internationale avec un arrêt obligé pour tous les trains à destination du Nord et du Sud de l'Europe. À partir des années 1950, et en particulier dans les années 1960, une deuxième phase dans les relations transfrontalières entre Tessin et Lombardie se manifeste. La frontière, au lieu d'être une « limite » et une barrière, se transforme en un « filtre » permettant un passage perméable des flux et des échanges internationaux, ce qui corrige, en partie, les distorsions des aires de marché engendrées par la frontière-limite.

Les effets induits par cette modification de l'espace économique sont d'une part l'accroissement des rentes de position déterminées par l'effet de proximité (économique, sociale, culturelle) qui créent des avantages comparatifs spécifiques, d'autre part des rentes différentielles déterminées, par exemple, par des discriminations salariales entre les zones séparées par la frontière (RATTI, 1991).

Dans l'après-guerre, le Tessin est ainsi une terre de localisation pour certains types d'industries helvétiques nécessitant beaucoup de main-d'œuvre bon marché (RATTI, 1993, p. 57). Cette période correspond à l'augmentation de la mobilité pendulaire des travailleurs frontaliers qui passent de 5000 à 35000 avant la crise de 1975 (RATTI et BRAMANTI, 1994, p. 2) pour occuper une place de travail sur deux dans les secteurs industriels au début des années 1990 (RATTI, 1993, p. 57-58).

Pendant les années 1980 l'émergence toujours plus évidente de problèmes communs (surtout dans le domaine de la mobilité transfrontalière) avait obligé les deux pays à renforcer les formes de collaboration bilatérale. Les principales thématiques nécessitant une coordination plus stricte étaient :

- l'amélioration de la voirie de la zone de frontière ;
- le développement et l'amélioration des réseaux de transport en commun ;
- les nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA), leur intégration dans le territoire et leur raccordement au réseau ferroviaire italien (FISCHER et TORRICELLI, 1999, p. 15).

Toutefois, c'est seulement avec la globalisation des marchés qu'on assiste au passage d'une simple économie de frontière (rentes différentielles dues aux deux systèmes économiques) à une vraie économie transfrontalière caractérisée par une coopération plus étroite des villes de frontières dans plusieurs domaines politiques et par une valorisation des spécificités et des complémentarités existantes.

Dans cette troisième phase, les effets induits par la frontière en font une « zone de contact ».

Cette conception de la frontière donne un caractère territorial à ce qui était auparavant une « ligne-limite » et pose donc des défis nouveaux en termes d'aménagement et de développement.

DYNAMIQUES RÉCENTES DANS LA ZONE TRANSFRONTALIÈRE TESSIN-LOMBARDIE

Le territoire du Canton Tessin a été soumis pendant des siècles à l'influence culturelle, politique et économique de Milan. Le triangle insubrien étudié correspond, sur le plan morphologique, à la partie septentrionale d'un système métropolitain complexe organisé autour de Milan, qui au cours des décennies passées a vu son pouvoir d'attraction grandir énormément en devenant une véritable *Global City Region* (SCOTT et al., 2001).

La zone de frontière subit au cours du xx^e siècle une vague d'industrialisation venue du Sud et, surtout dans l'après-guerre, un dualisme socioprofessionnel avec une tertiarisation progressive des emplois pour les résidents tessinois et une affluence importante de main-d'œuvre bon marché et peu qualifiée depuis la proche Italie. Ce dualisme, responsable en partie de la croissance économique de la zone, a été le résultat de la présence de la frontière nationale et des conséquents décalages prix-salaires (TORRICELLI et STEPHANI, 2009a, p. 3).

Au cours des années 1970 et 1980, on a assisté à un phénomène de déconcentration métropolitaine accompagné par une fuite importante de population depuis les centres vers le périurbain. Entre 1971 et 1988, Milan perdait plus de 15 % de sa population ; dans la même période, la perte de Zurich (-18 %) était encore plus importante (BRAMANTI et RATTI, 1993, p. 210). Dans la même période, les petits/moyens centres de la zone transfrontalière Tessin-Como-Varese ont pu bénéficier par contre d'une croissance démographique et économique (RATTI et TORRICELLI, 1994).

Dès les années 2000, le processus de déconcentration métropolitaine vers le sub-urbain puis vers le périurbain s'inverse. Les centres regagnent à nouveau, pour la première fois depuis la seconde moitié des années 1970, des parts importantes de population (TORRICELLI et STEPHANI, 2009 b, p. 9).

La reconversion du tissu industriel, avec la transformation de nombreuses aires abandonnées par l'industrie dans les années 1980 est encore en cours. La tertiarisation poussée de l'économie milanaise s'est traduite par une augmentation de 65 500 emplois (+76 %), essentiellement dans les administrations d'entreprises, la gestion financière, les bureaux d'architecture et de design, les agences publicitaires et différents autres services spécialisés (TORRICELLI et MORETTI, 2005, p. 128-129). Les investissements prévus d'au moins quinze milliards d'euros pour l'Exposition universelle de 2015 sont aussi destinés à achever ce processus de métamorphose de la métropole milanaise avec des effets importants aussi pour le développement de la zone transfrontalière.

DIFFÉRENCES MAJEURES DANS LE FONCTIONNEMENT DU SYSTÈME URBAIN TESSINOIS ET LOMBARD

Malgré l'appartenance du système urbain tessinois, au moins sur le plan morphologique, à la sphère métropolitaine milanaise, des différences dans l'organisation et le fonctionnement des deux systèmes urbains (tessinois et lombard), maintenus par la présence de la frontière nationale, peuvent être encore observées.

Le système urbain tessinois occupe les étroits fonds des vallées au-dessous de cinq cents mètres qui ne représentent que 15 % de la surface cantonale et accueille les 85 % de la population et plus de 90 % des emplois (De GOTTARDI, 2010, p. 28).

L'organisation polycentrique est beaucoup plus ancrée dans le territoire suisse qu'en Italie. Surtout au niveau fonctionnel, le système urbain tessinois s'organise à l'image d'une vraie ville-canton (*Città Ticino*) avec 330 000 habitants répartis principalement dans les agglomérations de Bellinzona, Locarno, Lugano et Mendrisio-Chiasso.

Au-delà de la frontière, en revanche, la zone de plaine concerne presque la moitié du territoire et, au niveau du développement urbain, on constate une structure fortement centripète, axée sur Milan, qui a maintenu longtemps des liens forts avec les villes de son *hinterland*, au détriment des relations entre ces dernières (FISCHER et TORRICELLI, 1999, p. 6).

Même si historiquement la structure urbaine lombarde était aussi polycentrique, au cours des vingt dernières années, le système métropolitain milanais est devenu progressivement une somme de plusieurs sous-systèmes urbains locaux, qui ont développé toujours plus de relations exclusives avec Milan au détriment d'un « développement horizontal ».

La Région Lombardie ne semble pas encore vouloir subordonner la croissance de Milan en favorisant un rééquilibrage polycentrique de l'ensemble du territoire afin de « continuer à confirmer le rôle international du chef-lieu lombard, par le biais d'investissements ciblés » (REGIONE LOMBARDIA, 2007, p. 35). Dans cette perspective de subordination, les pôles italiens de la zone transfrontalière (Como et Varese en particulier) ont un intérêt stratégique à développer plus de collaborations avec la *Città-Ticino*, qui se présente toujours plus comme un partenaire unifié et de taille démographique et économique assez comparable.

UNE MÉTROPOLE EN DEVENIR

Afin de sortir du stade de « double périphérie » et profiter de la proximité spatiale et temporelle des métropoles proches, les petites/moyennes villes de la zone transfrontalière insubrienne doivent mener des actions conjointes en faveur d'un développement territorial coordonné.

L'idée de développer cette zone sous forme d'une métropole polycentrique n'est pas utopique. Plusieurs « ingrédients » nécessaires sont déjà présents, en particulier : (1) la taille démographique, (2) les infrastructures de transports, (3) la complémentarité/dépendance fonctionnelle entre les villes de la région ainsi que leur importance économique et industrielle.

(1) Taille démographique

La RI compte 2,5 millions d'habitants. Parmi ceux-ci 1,5 million habitent dans un court rayon de 25 km depuis la frontière, mais inégalement répartis de part et d'autre. Par conséquent, une des difficultés majeures dans la coopération transfrontalière est due à l'effet de taille entre le Tessin (environ 330 000

habitants) et la Lombardie (environ 10 millions d'habitants). La zone transfrontalière rassemble la majorité de la population tessinoise, mais seulement 15 % de la population lombarde !

(2) Infrastructures de transport : le projet FMV

La réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire Lugano-Mendrisio-Varese-Malpensa (FMV) constitue le projet stratégique le plus important pour connecter et intégrer les villes de frontière, en particulier dans le « Triangle d'or » Lugano-Como-Varese, grâce à un système de trains régionaux TILO (Tessin – Lombardie) performant et concurrentiel face à la voiture individuelle.

Du point de vue italien cette ligne, d'une longueur d'environ 18 km (7 km sur territoire suisse et 11 km en Italie), revêt un intérêt stratégique pour l'amélioration de l'offre de transport public entre la province de Varese et le canton du Tessin, où chaque jour des milliers de pendulaires vont travailler. Il s'agit, en outre, de remettre en service une liaison déjà existante par le passé, permettant de relier directement les centres de Varese, Arcisate et Como.

Du point de vue suisse cette nouvelle ligne répond à trois objectifs fondamentaux :

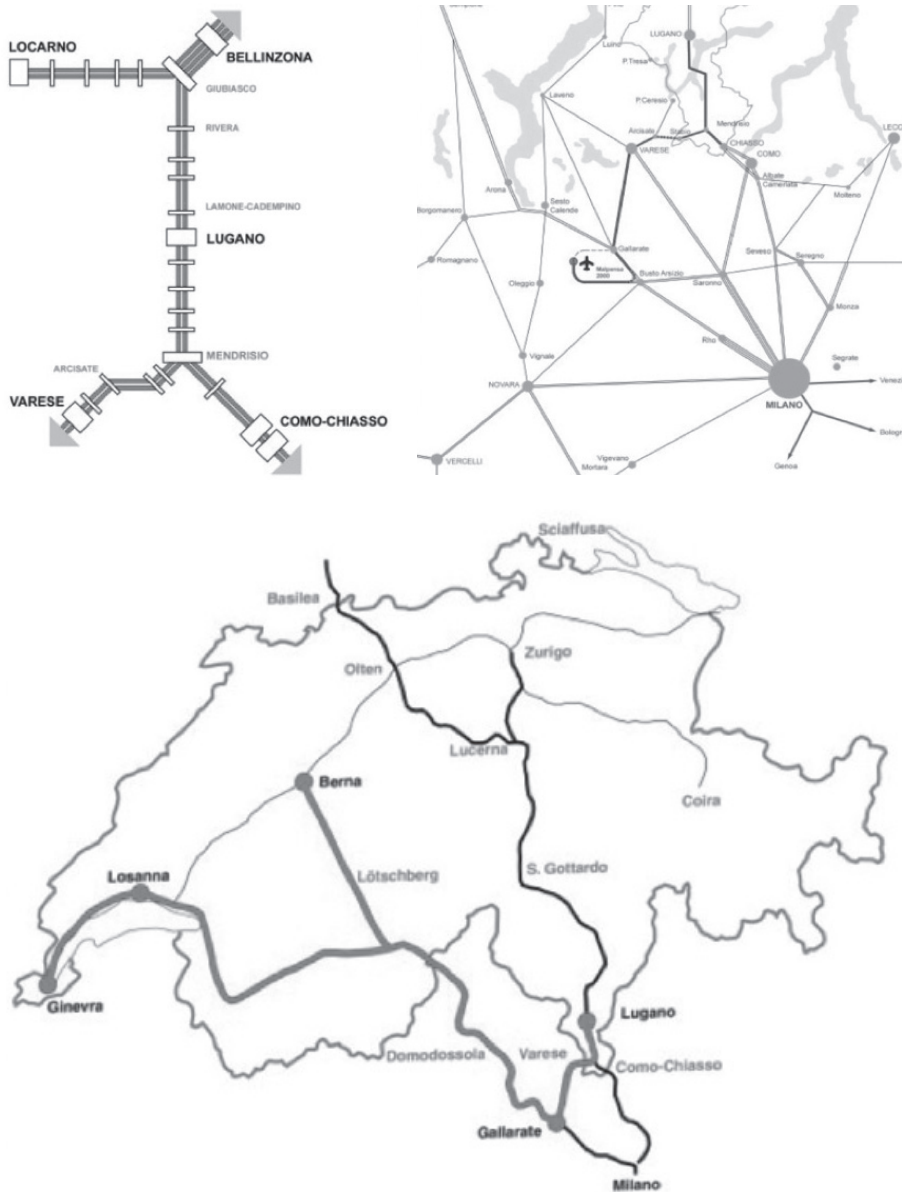
Développer un réseau ferroviaire régional transfrontalier performant permettant un report modal d'une partie des usagers (les pendulaires en particulier) de la route vers le rail.

Assurer un accès direct et rapide de la *Città-Ticino* à l'aéroport intercontinental de Malpensa.

Connecter les deux NLFA par le biais du nœud de Gallarate, en permettant de réduire d'environ deux heures les temps de parcours depuis Lugano vers Berne et la Suisse romande.

Les trains TILO circulant sur ce réseau, grâce à des prestations comparables à celles d'un métro léger de surface, permettront d'améliorer sensiblement la mobilité des personnes et de renforcer les échanges économiques, culturels et sociaux entre les différents pôles de la RI. D'une région urbaine diffuse, structurée par un ensemble de petits centres urbains organisés autour du rayonnement de Lugano (BASSAND et al., 1988, p. 92), le Canton du Tessin et la zone transfrontalière comprise dans le triangle Lugano-Como-Varese, pourront alors se développer comme une véritable métropole.

Figure 2. Objectifs du projet FMV

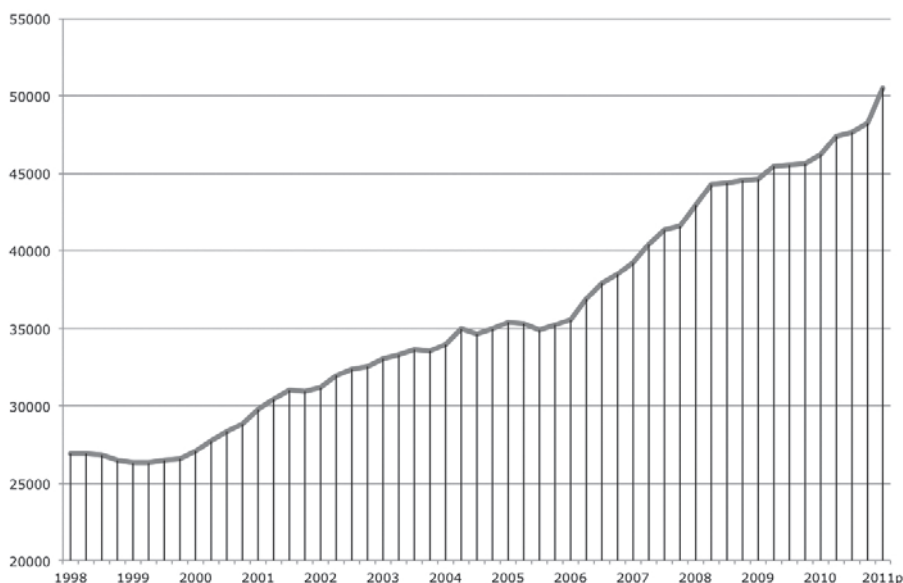


Source : CFF

(3) Interdépendance fonctionnelle

La présence de potentiels économiques et d'une interdépendance fonctionnelle des villes de la zone transfrontalière est évidente si on regarde un indicateur de flux tel que l'évolution des travailleurs frontaliers au Tessin: 4000 personnes environ en 1950; 32000 en 1974 (RATTI, 1993, p. 57-58); 26469 en 1999; 35 326 en 2005 et enfin plus de 50 000 en 2011 (voir figure 3). Cette croissance exponentielle, surtout après l'entrée en vigueur de la libre circulation des personnes en 2002, montre la complémentarité, voire la dépendance, entre les pôles italiens (source de main-d'œuvre) et l'économie tessinoise (offre d'emplois).

Figure 3. Évolution trimestrielle des frontaliers au Tessin 1998-2011



Source des données : OFS - Statistique des frontaliers (STAF)

Les travailleurs frontaliers sont majoritairement italiens et 88,9 % d'entre eux habitent dans les provinces de Como et Varese. En revanche, seulement 0,14 % de la population tessinoise travaille de l'autre côté de la frontière. Selon les données de l'an 2000, cela correspondait à environ 500 pendulaires sortant vers l'Italie contre 26 500 entrants (USTAT, 2006).

La moitié des places de travail du district de Mendrisio sont ainsi occupées par des Italiens, et de nombreux emplois ont été créés en profitant de la présence de cette main-d'œuvre (CONSEIL FÉDÉRAL, 2002, p. 26). Au niveau cantonal, les Italiens occupent presque un tiers des emplois dans les secteurs secondaires et tertiaires.

TRAFIC DANS LA RÉGION DE FRONTIÈRE : UNE (IM) MOBILITÉ GRANDISSANTE

Aux importants flux de mobilités pendulaires journaliers des frontaliers viennent s'ajouter aussi toute une série de déplacements non systématiques (liés par exemple aux loisirs, aux achats, aux affaires) permis par l'utilisation massive de l'automobile et stimulés par les petites différences présentes d'un côté et de l'autre de la frontière.

Par exemple, au sud du Tessin, au commerce typique des articles de frontière (tabacs, montres, café) s'est progressivement ajouté un commerce plus large et stable de produits que la clientèle italienne trouve simplement différents (TORRICELLI et BERNASCONI, 1991, p. 76). Ce phénomène concerne aussi beaucoup de Suisses faisant leurs achats en Italie.

La population tessinoise est aussi à l'origine d'une forte demande de mobilité déterminée par la spécialisation fonctionnelle du territoire (séparation des lieux de résidence et des lieux de travail). Un tiers de la population des quatre principales agglomérations tessinoises ne travaille pas dans l'agglomération dans laquelle elle réside.

La coexistence des différents types de trafic (local, régional, transfrontalier et de transit) sur les mêmes infrastructures et l'absence d'une politique spécifique pour maîtriser les déplacements individuels motorisés de part et d'autre de la frontière sont à l'origine de congestions systématiques dans plusieurs sections du réseau routier.

Si l'on regarde l'offre de transports publics entre le Tessin et la Lombardie, on se rend bien compte de ce problème. Malgré des progrès récents indéniables, comme la poursuite de certaines rames de trains régionaux au-delà de la frontière et la réalisation, en cours, de la ligne Mendrisio-Varese, plusieurs contraintes freinent encore l'attractivité des transports publics. On peut citer à titre d'exemple le manque d'une communauté tarifaire et d'abonnements pour les déplacements transfrontaliers ou l'offre relativement limitée de trains régionaux transfrontaliers sacrifiée, en partie, pour les exigences du trafic longue distance et de marchandises.

La répartition modale des mouvements pendulaires (Tableau 1) montre par conséquent une nette prédominance de la voiture pour les déplacements pendulaires par rapport aux transports publics et à la mobilité douce.

Tableau 1. Mouvements pendulaires en Suisse, Tessin et Lombardie en 2000-2001

	Mouvements pendulaires (actifs occupés)	Transports publics (%)	Transports individuels motorisés (%)	À pied, vélo (%)
Suisse	2 998 642	27,3	57,1	15,6
Tessin	116 497	13,4	73,3	13,3
Lombardie	3 168 513	11,2	74,1	14,7

Source : Torricelli et Stephani 2009b, p. 69 - modifié

La Regio Insubrica présente un taux de motorisation (voitures pour 1 000 habitants) très élevé : 606 pour le Tessin et 582 pour la Lombardie. Ceci s'explique par l'organisation territoriale de la *città diffusa*, qui rend difficile une desserte performante en transports publics, mais aussi par une culture latine plus individualiste. À titre de comparaison, la ville de Bâle présentait en 2005 un taux de motorisation de 357 tandis que le taux de la ville de Milan était supérieur à 700 (TORRICELLI et STEPHANI, 2009 b, p. 71).

Au Tessin sont immatriculées 200 000 voitures et seulement 35 000 personnes possèdent un abonnement pour les transports publics de la communauté tarifaire tessinoise (GIACOMAZZI et AMBROSINI, 2009, p. 39).

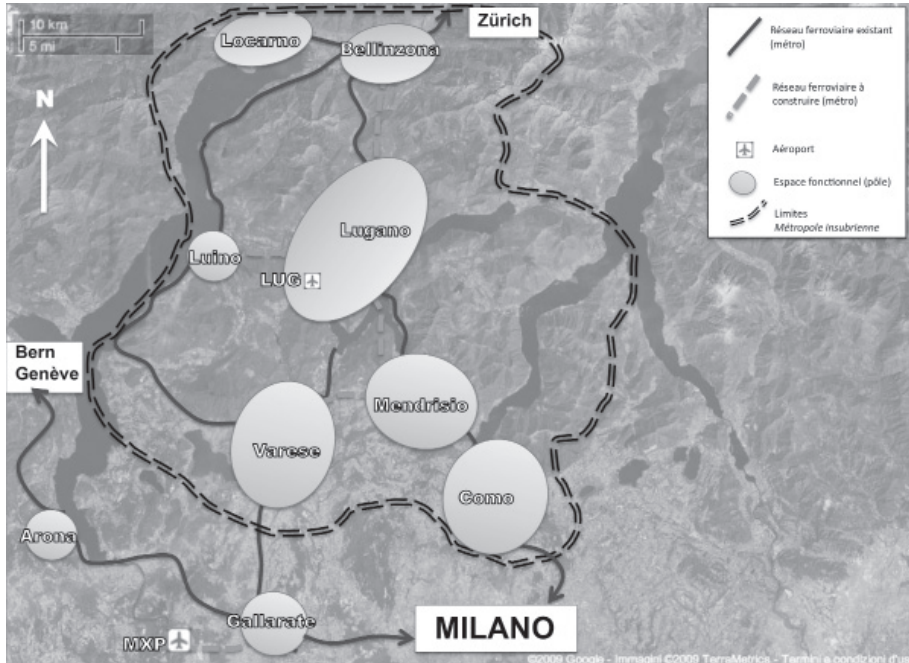
La croissance du trafic motorisé a été très forte au cours des trente dernières années. Entre 1980 et 2000, le trafic autoroutier a augmenté de +136 % au tunnel du Gothard (de 7 902 à 18 681 véhicules/jour) et de +186 % au nord de Lugano (de 14 798 à 41 800 véhicules/jour) (GIACOMAZZI et AMBROSINI 2009, p. 40). L'augmentation sur l'ensemble du réseau routier tessinois a été générale jusqu'en 2007. Toutefois, depuis 2008, on constate un certain ralentissement de la croissance de la demande. Ces dernières années, les usagers des trains régionaux ont eu une augmentation proportionnellement supérieure à celle des usagers de la route. Entre 2004 et 2006, les usagers du TILO (trains régionaux Tessin-Lombardie) ont augmenté de + 4,7 % (GIACOMAZZI, 2007, p. 18).

EN GUISE DE CONCLUSION

Afin d'éviter d'être simplement traversée par les grandes infrastructures du réseau transeuropéen de transport prévues pour les couloirs v (Lisbonne-Kiev) et xxiv (Gênes-Rotterdam), en ne subissant que des externalités négatives, la RI se doit de développer au mieux ses réseaux de transports régionaux en les raccordant aussi aux grandes infrastructures d'envergure continentale (voire mondiale si on considère par exemple l'aéroport intercontinental de Malpensa).

L'intégration des réseaux de transports locaux aux réseaux longs et des mesures politiques d'accompagnement permettront en particulier : d'assurer l'accessibilité spatiale à l'ensemble de l'espace transfrontalier ; de favoriser le report modal de la route vers le rail pour une partie des travailleurs pendulaires et de renforcer le polycentrisme en jetant les bases d'un développement territorial à l'image d'une vraie « métropole ». Plusieurs éléments tels que la taille démographique (environ 2 millions d'habitants), le poids économique (Lugano est la troisième place financière de Suisse, et la Lombardie est l'une des régions les plus industrialisées d'Europe et le principal moteur économique d'Italie), la complémentarité des secteurs industriels et commerciaux, l'appartenance à un espace socioculturel commun, ainsi que la performance du réseau de transport ferroviaire transfrontalier (qui, après la réalisation d'AlpTransit, constituera un véritable métro léger de surface à fréquence élevée), montrent la pertinence de cette vision de développement territorial à moyen/long terme.

Figure 4. La Métropole insubrienne



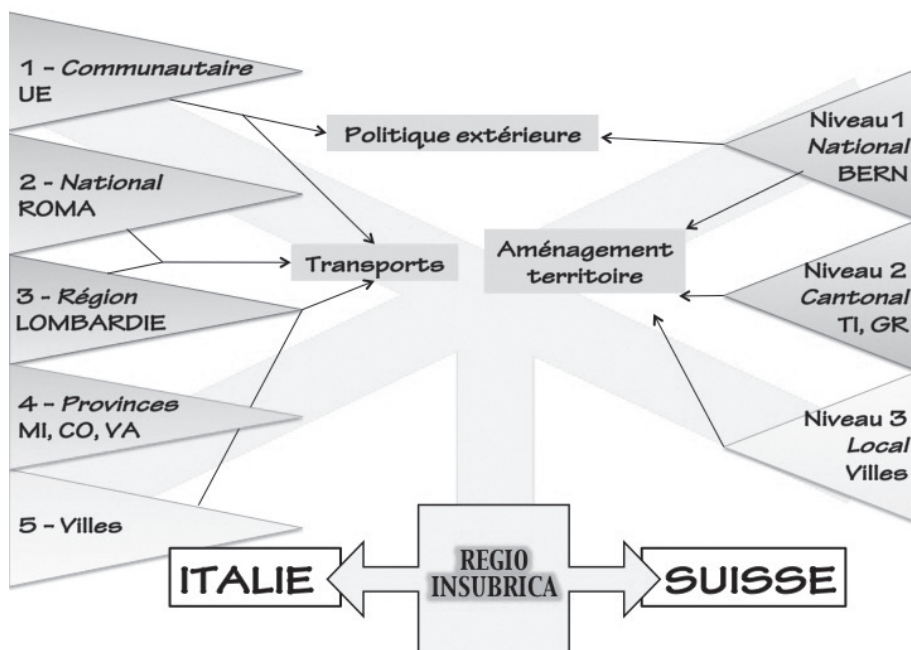
Les principaux obstacles à surmonter sont essentiellement de nature juridique et institutionnelle.

Un premier essai original de structuration d'un territoire politique sur la base d'un espace structuré sur le plan économique a été sans doute l'institutionnalisation de la Regio Insubrica avec la création de la Communauté de travail de la Regio Insubrica (CTRI). Cette plateforme de négociation a donné beaucoup d'espoirs initiaux et obtenu aussi quelques succès comme par exemple le projet de la nouvelle ligne Mendrisio-Varese. Le bilan à l'année 2011 reste toutefois assez mitigé.

Le manque d'un réel d'intérêt manifesté par une partie importante de la classe politique tessinoise et les récentes tensions dans les relations bilatérales entre la Confédération suisse et la République italienne (en particulier sur les dossiers fiscaux et sur le secret bancaire) ont menacé plusieurs fois la dissolution de la CTRI.

Dans le domaine de l'aménagement du territoire et de la politique des transports, qui constituent les deux facteurs fondamentaux du développement territorial, le décalage entre les niveaux institutionnels compétents (quatre niveaux en Italie et trois niveaux en Suisse) ainsi qu'une vision différente sur les priorités de financement des projets (à cause de l'effet de taille entre Tessin et Lombardie), rendent assez complexes et difficiles l'efficacité et la coordination dans l'élaboration de mesures politiques et infrastructurelles pour le développement durable de la zone de frontière. De plus, les politiques nationales ne prennent pas suffisamment en compte les spécificités de ces régions (FISCHER et TORRICELLI, 1999, p. 45), considérées encore souvent comme « périphériques ».

Figure 5. Décalage des niveaux institutionnels entre Suisse et Italie



Source: Torricelli et Stephani 2009a, p. 23 – modifié par l’auteur.

C’est dans cette perspective de recherche d’une meilleure coordination qu’une institution comme la CTRI peut jouer un rôle très important en faveur du développement durable de la région.

La coordination dans la mise en chantier des infrastructures de transports est sans doute importante, mais il faut que cette coordination puisse s’étendre aussi à d’autres domaines sensibles du développement durable (comme, par exemple, les échanges entre les différentes universités présentes, la gestion des déchets, la collaboration entre hôpitaux, etc.).

Les acteurs politiques réunis autour de la CTRI devront donc mieux percevoir les avantages du positionnement stratégique de la Regio Insubrica en saisissant toutes les opportunités intrinsèques qu’un développement territorial sous forme d’une agglomération métropolitaine polycentrique pourrait dégager.

BIBLIOGRAPHIE

- BRAMANTI ALBERTO, RATTI REMIGIO, 1994 : *Varese, Como e il Ticino: una realtà transfrontaliera di due milioni di abitanti con buone potenzialità regionali da valorizzare*, Bellinzona: IRE - Documenti e relazioni.
- CHOAY FRANÇOISE, 1994 : « Le règne de l'urbain et la mort de la ville », in DETHIER J. et GUIHEUX A. (dir.), *La ville : art et architecture en Europe 1870-1993*, Paris: Centre Georges Pompidou, 26-35.
- CONSIGLIO FEDERALE, 2002 : *Rapport du Conseil fédéral concernant les répercussions des accords bilatéraux conclus avec l'UE sur l'organisation du territoire dans les régions frontalières du 29 novembre 2002*, Berne: Conseil fédéral.
- CRIVELLI RUGGERO, 1995 : « Frontières et aménagement du territoire », in LERESCHE J-P, LEVY R., 1995, *La Suisse et la coopération transfrontalière : repli ou redéploiement ?*, Zürich: Éditions Seismo.
- DE GOTTARDI RICCARDO, 2010 : « I trasporti pubblici in vista di AlpTransit », in USTAT, *Dati - statistiche e società 2010-4*, Bellinzona.
- FISCHER CLAIRE, TORRICELLI GIAN PAOLO, 1999 : *Les transports dans la région insubrienne. Étude de cas de la gare Como-Chiasso et de la ligne Lugano-Mendrisio-Varese du projet D7 « Politique des transports et régions frontalières »*, PNR 41 : Transport et environnement.
- GIACOMAZZI MAURIZIO, 2007 : « Tilo: un primo bilancio positivo », in *Divisione dello sviluppo territoriale. Una mobilità sostenibile per la Città-Ticino*, Bellinzona.
- GIACOMAZZI MAURIZIO, AMBROSINI LORIS, 2009 : « Un traffico che cresce (tra privato e pubblico) », in USTAT: *Dati - statistiche e società 2009-4*, Bellinzona.
- KUBLER DANIEL, SCHENKEL WALTER, LERESCHE JEAN-PHILIPPE, 2005 : « Métropolisation, relations intergouvernementales et nouvelle politique fédérale des agglomérations en Suisse », in DA CUNHA ANTONIO et al., *Enjeux du développement urbain durable*, Lausanne: PPUR.
- OFS (Office fédéral de statistique): *Système d'information régional sur les pendulaires et les moyens de transport, 1990 et 2000* (en ligne) <http://www.media-stat.admin.ch/stat/pendler/pop.php?qmode=ch/q=1 & lang = fr>.
- PERULLI PAOLO, 2007, *La città. La società europea nello spazio globale*, Milano: Bruno Mondadori.
- PUCCI PAOLA, 2010, « Territoires et populations “en mouvement”. Pratiques de mobilité dans la région urbaine de Milan », *Flux* n° 79/80 (janvier-juin 2010).
- RATTI REMIGIO, FERRARI MATTEO, 1992, « Les grands réseaux et l'avenir des zones évincées », *Jahrbuch der Schweizerischen Verkehrswirtschaft 1991-1992*, St. Gallen.
- RATTI REMIGIO, TORRICELLI GIAN PAOLO, 1994, *Reti urbane e frontiera. Die “Regione Insubrica” - Internationales Scharnier*, PNR 56, *Città e trasporti*.
- RATTI REMIGIO, 1991, *Théorie du développement des régions-frontières*, Centre de recherche en économie de l'espace de l'Université de Fribourg.
- RATTI REMIGIO, 1993, « Regioni di frontiera e sviluppo economico: richiami teorici e quadro evolutivo dei rapporti di collaborazione italo-svizzeri », in BRAMANTI A., RATTI R., *Verso un'Europa delle regioni. La cooperazione transfrontaliera come opportunità e sfida*, Milano: Éditions Franco Angeli.
- RATTI REMIGIO, 1995 : « Stratégies de dépassement des “effets-frontières”: théories et cas pratiques », in LERESCHE J-P, LEVY R., 1995, *La Suisse et la coopération transfrontalière : repli ou redéploiement ?*, Zürich: Éditions Seismo.
- REGIO INSUBRICA, 1995 : *Dichiarazione di Intesa della comunità di lavoro “Regio Insubrica”* (en ligne) www.regioinsubrica.org.
- REGIONE LOMBARDIA, 2007, *Piano territoriale regionale. Documento di Piano (2)*. Milano: Direzione Territorio e Urbanistica.
- SCOTT ALLEN J. et al., 2001 : *Global city-regions*, New York: Oxford University Press.

SOLLERO ALEX, 2004 : *La Regio Insubrica : la formation, les enjeux et les perspectives de la région transfrontalière italo-suisse*, Genève : Mémoire de licence, Université de Genève.

TORRICELLI GIAN PAOLO, BERNASCONI PHILIPPE, 1991 : « Come cambia il commercio di frontiera: l'esempio dello Shopping Center di Morbio Inferiore », in *Periodico dell'Istituto di ricerche economiche*, n° 3, Bellinzona.

TORRICELLI GIAN PAOLO, MORETTI RONNIE, 2005 : « Dinamiche economiche e nuove centralità metropolitane. Una indagine sulla localizzazione dei servizi tra il Ticino e la Pianura pavana », in: USTAT, *Dati - statistiche e società 2005-3*, Bellinzona.

TORRICELLI GIAN PAOLO, STEPHANI ÉRIC, 2009 : *La cooperazione transfrontaliera in Svizzera. Regione insubrica (Ticino-Lombardia-Piemonte)*, Mendrisio: Osservatorio dello sviluppo territoriale.

TORRICELLI GIAN PAOLO, STEPHANI ERIC, 2009b : *Lo sviluppo territoriale nel Canton Ticino. Rapporto 2008*, Mendrisio: Accademia di Architettura (USI).

TORRICELLI GIAN PAOLO, 1997, *Mobilità transfrontaliera problematica e possibili sviluppi futuri della gestione del traffico transfrontaliero*, Bellinzona: IRE - Documenti e Relazioni.

USTAT, 2006 : *Mercato del lavoro dell'area transfrontaliera insubrica. Edizione 2006*. (en ligne) http://www.ti.ch/DFE/USTAT/DATI_INSUBRICA/2006/2.4.asp?menu=04.

TRANSPORT, BORDER AND SPATIAL DEVELOPMENT IN REGIO INSUBRICA

This article introduces the spatial development of the cross-border Regio Insubrica (RI) between the canton of Ticino (CH) and the Lombardy Region (I) focusing mainly on the triangle created by the urban poles of Lugano-Como-Varese. After the presentation of the main issues of metropolization and border's opening in Europe, the cross-border development of the RI will be analysed from the political-institutional frame (in particular the mutation of functions and activities along the border) and the mobility point of view (mostly the commuter flows evolution).

Keywords: transport, border development, spatial development, commuter's mobility, Regio Insubrica.

TRANSPORT, GRENZE UND RAUMENTWICKLUNG IN DER REGIO INSUBRICA

Dieser Artikel stellt die Entwicklung der grenzüberschreitenden Regio Insubrica (RI) vor, einer Region, die im Süden des Kantons Tessin (CH) und im Norden der Region Lombardei (I), das Dreieck Lugano-Como-Varese abdeckt. Nach der Diskussion, welchen Einfluss die Metropolisierung und die Öffnung der Grenzen in Europa auf diese Region ausüben, wird die grenzüberschreitende Entwicklung der RI unter einem politisch-institutionellen Blickwinkel (veränderte Rolle und Funktion der Grenze) und in Bezug auf die Mobilität (insbesondere die Entwicklung der Pendlerströme) analysiert.

Stichwörter: Transport, Grenze, Raumentwicklung, Pendlerströme, Regio Insubrica.

DIVERSITÉ DÉMOGRAPHIQUE ET PROFILS MIGRATOIRES DES ESPACES FRONTALIERS BELGES

RAFAEL COSTA, Université catholique de Louvain, Louvain-la-Neuve,
rafael.costa@uclouvain.be

THIERRY EGGERICKX, Université catholique de Louvain, Louvain-la-Neuve,
thierry.eggerickx@uclouvain.be

RÉSUMÉ

Cette recherche a pour but d'approfondir la compréhension des dynamiques démographiques récentes des espaces frontaliers en Belgique. D'une part, elle met en évidence la diversité démographique des différents espaces frontaliers. D'autre part, elle s'attache à l'analyse approfondie des migrations vers les espaces frontaliers du Limbourg et du Luxembourg. L'analyse suggère que des profils migratoires spécifiques sont à l'origine des particularités des évolutions démographiques récentes de ces espaces.

Mots-clés : espaces frontaliers, Belgique, dynamique démographique, migrations.

INTRODUCTION

Si le Royaume de Belgique a des dimensions modestes, les zones frontalières représentent une part non négligeable de son territoire. La Belgique partage 1 385 km de frontières avec la France, les Pays-Bas, le Grand-Duché de Luxembourg et l'Allemagne. Plus de 16 % des communes ont une limite qui coïncide avec une frontière nationale. Au 1er janvier 2009, ces communes concentraient 17 % de la population belge.

Autrefois marginalisés dans le contexte national, les espaces frontaliers ont connu un regain d'intérêt au cours des dernières décennies. Depuis au moins les années 1960, la Belgique connaît un processus de péri-urbanisation, défini comme le redéploiement de la population des agglomérations urbaines vers des communes à vocation rurale. La saturation des communes de première péri-urbanisation et la pression des marchés immobilier et foncier contraignent les ménages à chercher leur coin de verdure dans des communes de plus en plus éloignées (EGGERICKX et al., 2011a). Par ailleurs, l'Acte unique européen (1986), qui établit la libre circulation de personnes depuis 1993, ainsi que le

traité d'Amsterdam (1997), qui institutionnalise les accords de Schengen dans le cadre communautaire européen, confèrent aux espaces frontaliers une nouvelle vocation en tant qu'espaces d'échanges. Enfin, la perception des frontières a sensiblement évolué. Elles sont de plus en plus considérées comme un lieu de rencontre et d'union, plutôt que de séparation (RENARD, 1992).

Néanmoins, les différents espaces frontaliers de Belgique ne jouissent pas du même potentiel pour profiter pleinement de ces nouvelles perspectives. La frontière nord avec les Pays-Bas bénéficie de la présence de pôles urbains dynamiques, notamment les villes d'Anvers et de Gand. À l'est du pays, la frontière avec l'Allemagne et les Pays-Bas connaît un certain élan économique grâce à l'Euregio Meuse-Rhin (Aix-la-Chapelle, Maastricht, Hasselt et Liège), qui renforce les liens entre les régions frontalières allemande, belge et néerlandaise (ORIS, 1998). Par ailleurs, les prix immobiliers plus bas pratiqués en Belgique attirent les ménages allemands et néerlandais venant de l'autre côté de la frontière (CAPRON et EGGERICKX, 2002 ; VAN AGTMAAL-WOBMA et al., 2007). La frontière avec le Luxembourg profite quant à elle d'une forte demande de main-d'œuvre de la ville de Luxembourg, qui dépasse largement les frontières du Grand-Duché (AUBURTIN, 2005). En effet, les communes belges situées le long de cette frontière connaissent un dynamisme important au cours des dernières années, activé surtout par les migrations de jeunes ménages belges (CAPRON et EGGERICKX, 2002). La zone frontalière avec la France, en revanche, connaît une perte d'attractivité. Les navettes belgo-françaises sont en nette diminution depuis les années 1960 (RENARD, 1992 ; AUBRY, 2000).

L'objectif de ce travail est, d'une part, de mettre en évidence la diversité démographique des espaces frontaliers belges et de leurs évolutions au cours de ces dernières décennies. D'autre part, il s'interroge sur le rôle des migrations sur les transformations démographiques récentes des espaces frontaliers.

Cette étude concerne neuf espaces frontaliers belges, dont la délimitation est présentée dans la première partie de l'article.

À partir de données du Registre national belge, nous brossons, dans la deuxième partie, les principales caractéristiques démographiques de ces neuf espaces frontaliers au cours des deux dernières décennies. Il s'agira tout d'abord d'analyser la croissance de la population et le rythme de vieillissement dans ces espaces. Ce portrait démographique est complété par une étude des déplacements domicile-travail (navettes) transfrontaliers, basée sur les informations extraites des recensements de la population de 1991 et 2001. Enfin, les évolutions démographiques sont mises en relation avec les statistiques sur les revenus des ménages et sur le prix de l'immobilier provenant des séries annuelles diffusées par la Direction générale de la Statistique et Information économique (DGSIE).

Cette première analyse met en évidence la diversité démographique des espaces frontaliers belges. En particulier, les espaces frontaliers du Limbourg et du Luxembourg se démarquent par leur dynamisme démographique, mais aussi par des processus de vieillissement très atypiques. La troisième partie de l'article s'attache à l'analyse approfondie des migrations vers ces espaces

à partir de données individuelles du Registre national. Il s'agit d'analyser dans quelle mesure les migrations sont à l'origine de leurs évolutions démographiques particulières.

LA DÉLIMITATION DES ESPACES FRONTALIERS BELGES

En Belgique, la commune est l'unité territoriale la plus petite pour laquelle nous disposons d'un grand éventail d'indicateurs démographiques et socio-économiques fiables¹. Il s'agit de l'unité d'observation utilisée dans cette étude.

Pour définir les espaces frontaliers, il était important de ne pas se limiter aux communes bordant les frontières nationales, car les phénomènes frontaliers s'étalent vers l'intérieur du pays (CAPRON et EGGERICKX, 2002). Nous avons donc sélectionné les communes dont les limites coïncident avec une frontière nationale, ainsi que toutes les communes contiguës à celles-ci. Cette sélection de communes contient toutefois des villes de taille importante, dont l'évolution démographique peut être indépendante de leur situation frontalière (EGGERICKX et al., 2011b). De plus, ces agglomérations peuvent avoir un poids trop important dans l'évolution démographique des espaces frontaliers, notamment en termes de migration. Pour isoler le phénomène urbain du phénomène frontalière, nous avons exclu toutes les villes de plus de 50 000 habitants.

Ces communes ont ensuite été classées en différents espaces frontaliers. Le premier critère utilisé pour cette classification est le pays avec lequel une commune partage une frontière (figure 1). On distingue ainsi quatre grandes zones frontalières : des Pays-Bas, de l'Allemagne, du Luxembourg et de la France. Les zones frontalières française et néerlandaise sont très étalées et reflètent des réalités culturelles, démographiques et socio-économiques très différentes. C'est pour cette raison que ces deux zones ont été décomposées en espaces frontaliers plus petits, suivant le découpage linguistique et provincial de la Belgique. Au total, nous avons retenu cent quatre-vingt-dix-sept communes, regroupées en neuf espaces frontaliers² (figure 1 et tableau 1).

¹ Des unités territoriales plus petites existent, telles que les secteurs statistiques ou encore les anciennes communes, mais elles sont souvent confrontées aux problèmes des petits nombres lors du calcul d'indicateurs démographiques.

² Les noms choisis pour les espaces frontaliers font référence à leur situation géographique au sens large. Ainsi, l'espace « Cantons de l'Est » comprend certaines communes qui ne sont pas germanophones ; l'espace du Westhoek comprend une commune wallonne, etc.

Figure 1. Les neuf espaces frontaliers belges*Tableau 1. Les principales caractéristiques des neuf espaces frontaliers belges*

Espace frontalier	Nombre de communes	Population au 01/01/2009	Villes exclues (> 50 000 habitants)
Flandre-Zélande	21	388 366	Bruges, Saint-Nicolas, Gand
Anvers	33	603 862	Anvers
Limbourg	21	374 013	Genk
Liège	8	87 179	Liège
Westhoek	18	271 153	Courtrai, Mouscron
Hainaut	32	352 515	Tournai, Mons
Ardennes	30	196 964	-
Cantons de l'Est	16	124 502	-
Luxembourg	18	128 527	-

Source : DGSIE – Registre national

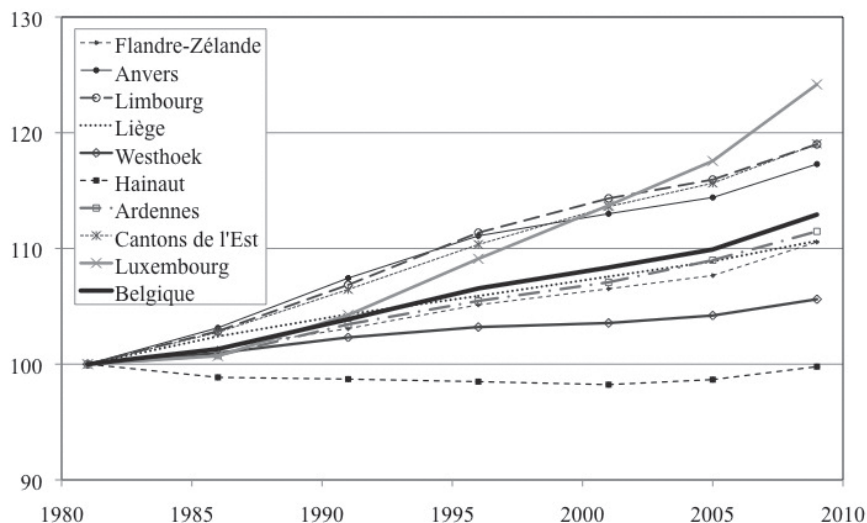
LA DIVERSITÉ DÉMOGRAPHIQUE DES ESPACES FRONTALIERS BELGES

Les rythmes de croissance de la population

Si la croissance démographique des communes frontalières est aujourd'hui généralisée, les rythmes d'évolution au cours des trente dernières années furent très diversifiés. La figure 2 permet d'observer ces rythmes d'évolution en comparant, pour les différents espaces frontalières, les chiffres de la population observés aux différentes dates à la situation initiale de 1981 (base 100). Depuis le début des années 1990, c'est dans l'espace frontalier luxembourgeois que le rythme de croissance démographique est le plus rapide, avec de surcroît une accélération assez nette entre 2005 et 2009. Au sein de l'univers communal de la Belgique, c'est dans cette zone frontalière que la population a crû le plus vite au cours de la dernière décennie (EGGERICKX et al., 2011b). La population des espaces frontalières d'Anvers, du Limbourg et des Cantons de l'Est, tous localisés sur la bordure est du pays, se distingue également par des rythmes d'évolution soutenus au cours de ces dernières décennies. À l'opposé de ces espaces démographiquement dynamiques, on trouve à l'ouest, le long de la frontière française, deux zones où l'évolution de la population fut très lente (Westhoek), voire le plus souvent négative (Hainaut).

Il y a donc, sur base de la simple analyse du chiffre de la population, un contraste très marqué entre les zones frontalières de l'est, très dynamiques, et celles de l'ouest, relativement inertes sur le plan démographique. Entre ces cas « extrêmes » figurent les situations intermédiaires – celles des Ardennes, de Liège et de Flandre-Zélande – qui, tout au long de la période, se caractérisent par des taux de croissance lents et positifs, proches de la moyenne nationale.

Figure 2. L'évolution du chiffre de la population des espaces frontalières belges (1981 = base 100)

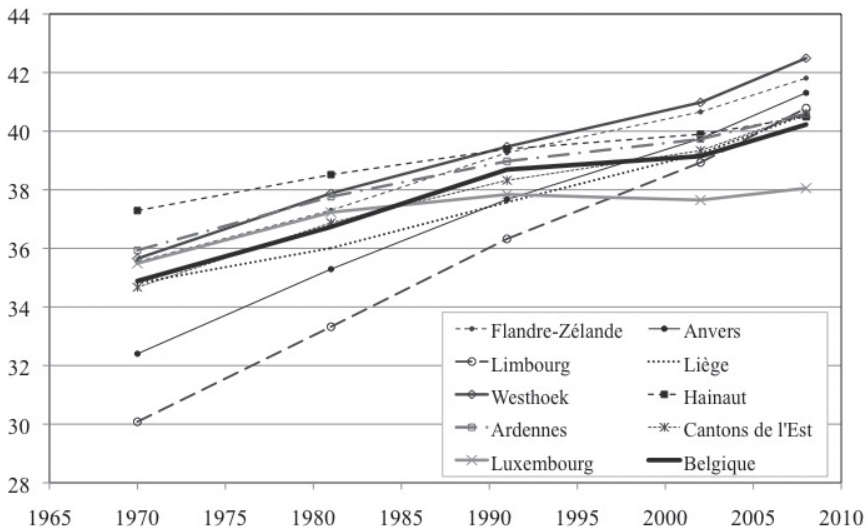


Source: DGSIE – Registre national

Un vieillissement de la population à plusieurs vitesses

Le vieillissement de la population est un phénomène généralisé qui s'observe tant aux échelles nationale et régionale que locale. Même si les différences demeurent importantes, on observe depuis 1970 un processus d'homogénéisation des structures par âge dans les communes belges (EGGERICKX et al., 2011b). Cette tendance s'observe également dans le cas des espaces frontaliers, puisqu'entre 1970 et 2008, l'écart d'âge moyen de la population des différents espaces s'est réduit de 7,2 à 4,3 années (figure 3). Néanmoins, les rythmes de vieillissement sont très variables et portent l'empreinte de la dualité démographique régionale, avec un vieillissement désormais plus marqué en Flandre qu'en Wallonie, résultat d'une fécondité très basse et d'une longévité plus importante (COSTA et al., 2010). La situation des espaces frontaliers du Luxembourg et du Limbourg maximise cette opposition régionale.

Figure 3. L'évolution de l'âge moyen (année) de la population des espaces frontaliers belges, 1970-2005



Source : DGSIE – Registre national.

Du côté flamand, l'espace frontalier du Limbourg présentait une structure par âge très jeune dans les années 1970, fruit d'une transition démographique particulièrement tardive (LESTHAEGHE, 1977). En trente ans, cet espace a connu un processus de vieillissement très accéléré et se caractérise aujourd'hui une structure plus vieillie que la moyenne nationale.

D'autre part, du côté wallon, l'espace frontalier luxembourgeois se distingue par un vieillissement jugulé. L'âge moyen de la population de cet espace est stable depuis 1990, ce qui représente une « anomalie » démographique dans l'univers communal de la Belgique.

Les ressortissants des pays limitrophes et les navetteurs transfrontaliers

Le nombre de ressortissants des pays limitrophes (tableau 2) est très variable selon l'espace frontalier. Ceux-ci sont plus nombreux à l'est du pays, notamment dans les Cantons de l'Est (12 % d'Allemands en 2005) et dans le Limbourg, où le poids relatif des Néerlandais a doublé depuis les années 1991 et approchait le seuil des 10 % en 2005.

Tableau 2. La part (%) des ressortissants des pays limitrophes dans la population totale

	1991	2005
Flandre-Zélande	1,60	1,53
Anvers	3,63	5,40
Limbourg	4,96	9,41
Liège	3,78	4,57
Westhoek	3,78	4,03
Hainaut	5,76	5,59
Ardennes	3,54	3,28
Cantons de l'Est	11,05	11,84
Luxembourg	1,77	1,56

Source : DGSIE – Registre national.

Les zones frontalières à l'est du pays sont aussi celles qui sont les mieux intégrées dans le marché de travail transfrontalier. Ainsi, ces zones ont une proportion non négligeable de leur population active qui se rend quotidiennement dans le pays voisin pour travailler (tableau 3).

Tableau 3. La part (%) des navetteurs transfrontaliers dans la population employée³

	1991	2001
Flandre-Zélande	0,5	0,9
Anvers	0,7	2,1
Limbourg	3,2	7,9
Liège	0,5	2,1
Westhoek	0,8	1,3
Hainaut	0,4	1,1
Ardennes	0,2	0,5
Cantons de l'Est	4,7	12,5
Luxembourg	8,2	26,5

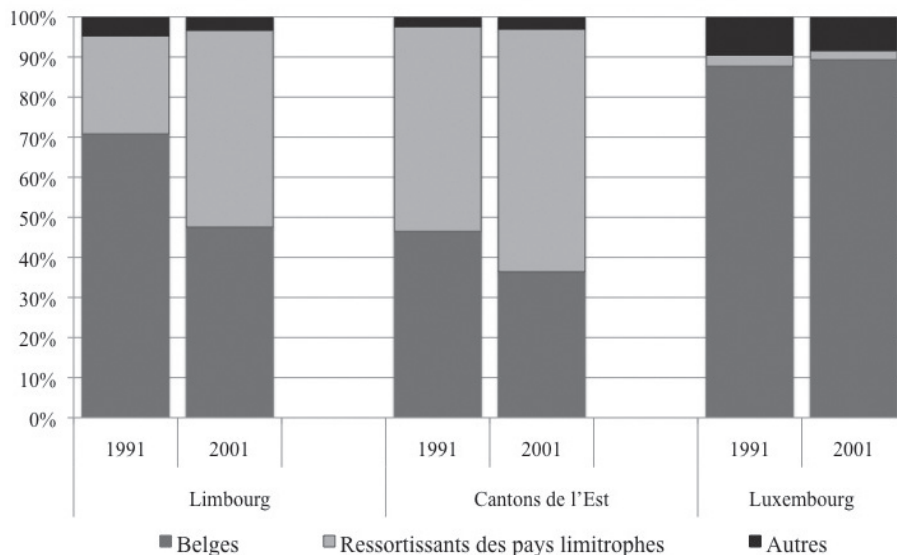
Sources : Recensement de la population 1991 et Enquête socio-économique 2001.

³ Il s'agit de la part des individus ayant un emploi au moment du recensement et dont le lieu de travail se trouve dans le pays limitrophe de son espace frontalier de résidence.

Le poids des navetteurs transfrontaliers est particulièrement important dans les espaces du Limbourg, du Luxembourg et des Cantons de l'Est. Ces trois espaces ont connu par ailleurs une forte progression des navettes depuis les années 1990. Le poids des navetteurs a plus que doublé entre 1991 et 2001 dans les Cantons de l'Est (de 4,7 % à 12,5 %) et dans le Limbourg (de 3,2 % à 7,9 %). Mais c'est l'espace luxembourgeois qui a connu la progression la plus radicale : en 2001, un travailleur sur quatre faisait la navette vers le Grand-Duché du Luxembourg (contre 8 % en 1991).

Les habitants de l'espace luxembourgeois qui font la navette vers le Grand-Duché sont très majoritairement belges, autour de 90 % (figure 4). Au Limbourg, en revanche, la situation s'est inversée dans les dernières décennies : les Belges, qui représentaient 70 % des navetteurs vers les Pays-Bas en 1991, ont été supplantés par les travailleurs néerlandais. Ceux-ci représentaient la moitié des navetteurs en 2001.

Figure 4. La répartition (%) des navetteurs transfrontaliers par nationalité au Limbourg, aux Cantons de l'Est et au Luxembourg



Source : INS – Recensement de la population 1991 et Enquête socio-économique 2001.

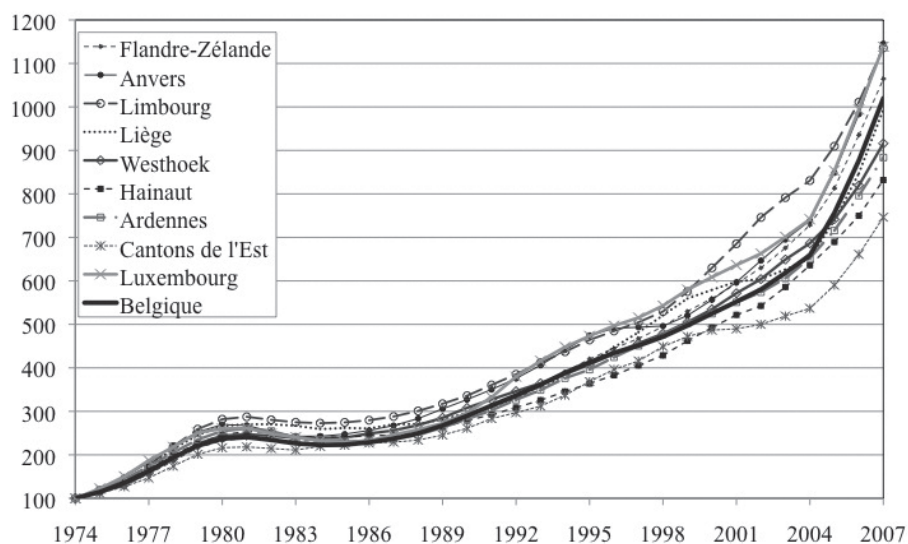
L'évolution des revenus et des prix du marché immobilier

Les évolutions du prix du marché immobilier et des revenus peuvent en partie être déterminées par les dynamiques démographiques, selon les mécanismes largement éprouvés dans les espaces périurbains (SANDERSON et EGGERICKX, 2010). En effet, une croissance démographique soutenue, générée par une forte attractivité migratoire, va exercer une pression croissante sur la disponibilité et le coût des logements et des terrains à bâtir. Celui-ci va augmenter très rapidement et provoquer un tri social à

l'immigration de plus en plus drastique. En d'autres termes, n'accèdent plus à ces espaces en vogue ceux qui le souhaitent, mais ceux qui en ont les capacités financières.

La figure 5 présente l'évolution du prix des « maisons ordinaires » de 1974 à 2007 dans les différents espaces frontaliers. Les évolutions suivent les mêmes tendances, avec une augmentation continue des prix à partir de 1990 et une accélération brutale à partir de 2000 qui s'accompagne d'une disparité de plus en plus grande entre les différentes zones frontalières. Le parallélisme entre le rythme de croissance de la population et celui des prix des logements est assez étroit. C'est dans les zones à forte croissance démographique – Luxembourg, Anvers et Limbourg – que les prix des logements ont enregistré les hausses les plus brutales au cours de cette dernière décennie. En revanche, dans le Hainaut, les Ardennes et le Westhoek, où la croissance démographique fut plus timide, l'augmentation du coût de l'immobilier fut moindre. Seule la situation des Cantons de l'Est vient perturber ce tableau : la forte croissance démographique qu'a connue cet espace frontalier ne s'est pas accompagnée d'une hausse brutale du prix des logements, notamment entre 2000 et 2005.

Figure 5. L'évolution du prix des maisons ordinaires de 1974 à 2007 (moyenne mobile sur trois années)

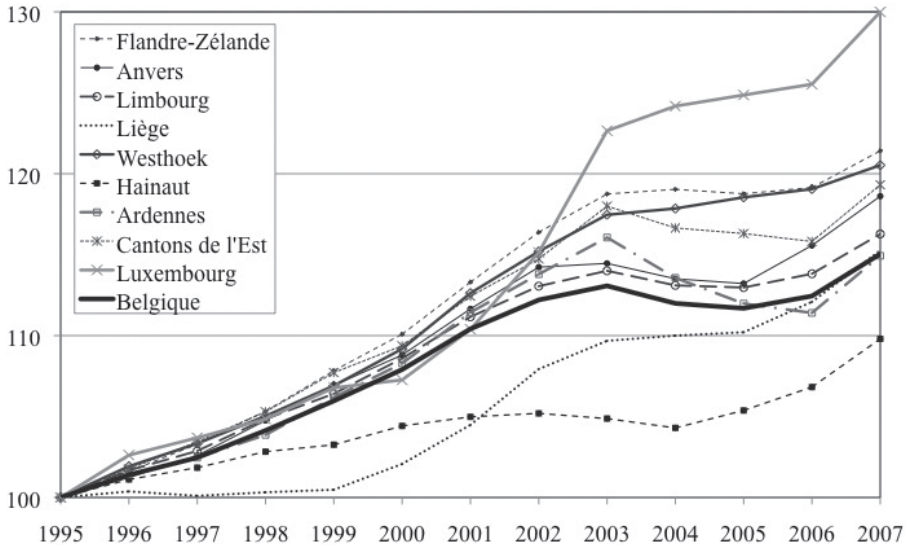


Source : DGSIE.

Les disparités socio-économiques entre les espaces frontaliers sont clairement illustrées par l'évolution du revenu moyen par ménage (ou par déclaration fiscale) (figure 6). Entre 1995 et 2007, celui-ci a augmenté plus rapidement pour la plupart des espaces frontaliers que pour la moyenne belge. Les seules exceptions sont les espaces frontaliers du Hainaut et de Liège, en proie à une précarisation socio-économique marquée de leur population, consécutive au processus de

désindustrialisation (LEBOUTTE, 1997). Enfin, une fois de plus, la zone frontalière luxembourgeoise se démarque par une évolution plus radicale à partir des années 2000, signe d'un changement de composition sociodémographique.

Figure 6. L'évolution du revenu moyen par ménage (1995 = base 100)



Source : DGSIE.

En résumé, cette brève analyse des espaces frontaliers belges a mis en évidence une opposition démographique entre les zones frontalières situées à l'ouest du pays, plus statiques sur le plan démographique, et celles situées à l'est, plus dynamiques. En effet, les zones frontalières avec le Grand-Duché de Luxembourg, les Pays-Bas et l'Allemagne présentent des évolutions démographiques plus marquées, ainsi qu'une plus forte intégration dans le marché de l'emploi frontalier. Parallèlement, ces zones connaissent aussi des transformations socio-économiques, notamment une progression relativement rapide des prix immobiliers et des revenus. Par ailleurs, deux espaces frontaliers se démarquent dans cette zone par un vieillissement très atypique et contrasté : les espaces du Limbourg et du Luxembourg.

Les recherches récentes menées en Belgique ont montré que de telles transformations démographiques et socio-économiques au niveau local sont souvent liées aux migrations. Tel est le cas, par exemple, de la zone périurbaine de Bruxelles : une migration très sélective vers cet espace l'a radicalement transformée sur le plan démographique et socio-économique (EGGERICKX et al., 2002). Dans quelle mesure les transformations récentes qu'ont connues certains espaces frontaliers belges sont également liées aux migrations ? Cette question est analysée dans la troisième partie de l'article à travers deux études de cas, portant sur les espaces frontaliers luxembourgeois et limbourgeois.

LES PROFILS MIGRATOIRES DES ESPACES FRONTALIERS DU LUXEMBOURG ET DU LIMBOURG

L'analyse des migrations à partir et vers les espaces luxembourgeois et limbourgeois s'est appuyée sur des données individuelles (et anonymes) du Registre national belge. Les migrants ont été identifiés par la comparaison du lieu de résidence des individus au cours de deux périodes : 1992-1996 et 2002-2006⁴. Pour chaque individu, nous connaissons l'âge et la nationalité.

La principale limite de cette définition des migrants est qu'elle omet les migrations qui auraient pu survenir entre le début et la fin des périodes d'observation. En d'autres termes, on ignore les mouvements éventuels entre 1992 et 1996 et entre 2002 et 2006. Néanmoins, en considérant une large période d'observation, cette méthode permet de minimiser les risques d'aléas statistiques liés aux petits effectifs.

Les analyses portent essentiellement sur les taux annuels nets de migrations (soldes migratoires relatifs). Il s'agit de la différence entre les entrées et les sorties de l'espace frontalier rapportée à la population moyenne de cet espace. L'analyse de ces taux selon l'âge, la nationalité et le lieu d'origine et de destination des migrants permet de dresser le profil démographique des migrations vers les deux espaces frontaliers.

L'intensité des migrations internes et internationales

Les espaces frontaliers du Luxembourg et du Limbourg présentent une forte attractivité migratoire, comme l'indiquent les taux nets de migration positifs au tableau 4. On observe toutefois une mobilité plus intense dans le cas de l'espace luxembourgeois : les taux d'immigration et d'émigration sont plus élevés, tout comme le taux net de migration.

Tableau 4. Taux de migration (%) des espaces frontaliers du Limbourg et du Luxembourg en 1992-1996 et en 2002-2006

	Luxembourg		Limbourg	
	1992-1996	2002-2006	1992-1996	2002-2006
Taux d'immigration	23,45	27,07	14,04	16,72
Taux d'émigration	17,97	20,86	10,66	13,59
Taux net de migration	5,48	6,21	3,38	3,13
Dont :				
Taux net interne	4,37	2,92	0,01	-2,66
Taux net international	1,11	3,29	3,37	5,79

Source : DGSIE – Registre national.

⁴ Ainsi, par exemple, un immigrant dans l'espace frontalier du Luxembourg est un individu qui habitait cet espace frontalier en 1996 et qui résidait ailleurs en 1992 ; inversement, un émigrant est un individu qui résidait dans l'espace luxembourgeois en 1992 et ailleurs en 1996.

Entre les années 1990 et 2000, l'intensité des migrations vers les deux espaces n'a pas beaucoup changé. En effet, les taux totaux sont restés pratiquement constants entre les deux périodes. En revanche, la composition de ces migrations en termes de migrations internes et internationales s'est radicalement transformée.

Dans l'espace frontalier du Luxembourg, alors que le solde migratoire était très majoritairement alimenté par les migrations internes dans les années 1990, celles-ci ont été remplacées en partie par les migrations internationales dans les années 2000.

Dans l'espace limbourgeois, les migrations internationales représentaient presque la totalité du solde migratoire entre 1992 et 1996. En 2002-2006, le bilan des migrations internes devient très négatif au profit d'une forte augmentation du solde migratoire international. Cet espace attire désormais des migrants internationaux, alors qu'il y a un départ important de cet espace vers d'autres parties de la Belgique.

Les migrations internes selon la commune de provenance et de destination

Pour les personnes présentes en Belgique entre 1992 et 1996 ou entre 2002 et 2006, nous disposons de la commune de résidence en début et en fin de période d'observation. Nous pouvons donc identifier les communes de provenance et de destination des migrants internes qui entrent et qui quittent les espaces frontaliers. Ces informations ont été utilisées pour cartographier les taux nets de migration⁵ des espaces frontaliers avec chaque commune belge (figures 7 et 8). Les espaces frontaliers gagnent des habitants par rapport aux communes figurées en gris foncé et perdent des migrants en faveur des communes représentées en gris clair.

Les communes de l'espace luxembourgeois semblent attirer principalement une migration francophone: le solde migratoire est positif avec la plupart des communes wallonnes, et on observe un effet assez net de la frontière linguistique belge. Néanmoins, cet espace attire également des migrants en provenance de Bruxelles et des grandes villes flamandes. Par ailleurs, pendant la période 2002-2006, l'espace luxembourgeois a perdu des migrants en faveur des communes situées dans sa périphérie, plus éloignées de la frontière avec le Grand-Duché.

⁵ Il s'agit du rapport entre le solde migratoire de l'espace frontalier avec une commune donnée (numérateur) et la population moyenne de l'espace frontalier (dénominateur). La valeur de cet indice a peu d'intérêt en soi. Ce qui importe ici est (i) de savoir si cette valeur est positive ou négative et (ii) de comparer les valeurs des indices calculées pour les différentes communes. C'est pour cette raison que nous avons omis la légende des disques proportionnels sur les cartes 7 et 8.

Figure 7. Bilans migratoires entre l'espace frontalier luxembourgeois et les communes belges (gris foncé : bilan positif; gris clair : bilan négatif)

7a. 1992-1996



7 b. 2002-2006



Source : DGSIE – Registre national.

L'espace limbourgeois connaît une situation très différente : il affiche un solde migratoire négatif avec la plupart des communes belges. Alors qu'entre 1992 et 1996, cet espace a accueilli une migration en provenance des communes avoisinantes, entre 2002 et 2006, rares étaient les communes dont l'échange de migrants était en faveur du Limbourg. Cet espace perd des migrants principalement en faveur des communes situées à proximité, ainsi que des villes flamandes comme Anvers, Louvain et Gand.

Figure 8. Bilans migratoires entre l'espace frontalier limbourgeois et les communes belges (gris foncé : bilan positif; gris clair : bilan négatif)

8a. 1992-1996



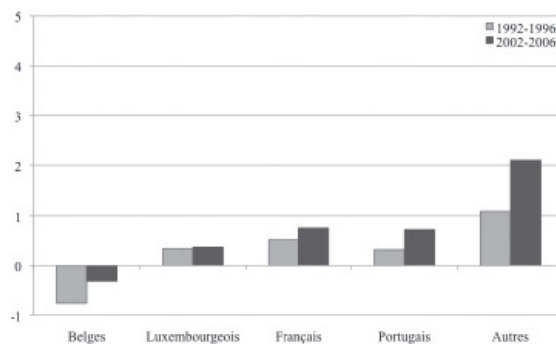
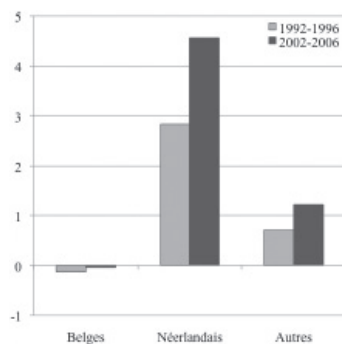
8 b. 2002-2006

Source : DGSIE – Registre national.

En résumé, la distribution spatiale des migrations internes est très différente dans les espaces frontaliers du Luxembourg et du Limbourg. Alors que le premier attire une migration en provenance des communes francophones et des grandes villes belges, le deuxième perd des migrants en faveur de la plupart des communes. On relève toutefois un point commun : entre 2002 et 2006, les deux espaces frontaliers ont affiché des bilans migratoires négatifs avec les communes avoisinantes, plus éloignées des frontières nationales, alors que ces bilans étaient auparavant positifs. Ceci pourrait indiquer qu'un processus de ségrégation spatiale est en œuvre, poussant les populations de ces espaces à déménager plus loin des limites nationales.

Les migrations internationales selon la nationalité

Dans le cas des migrations internationales, on ne dispose pas du pays de provenance ou de destination des migrants. On connaît toutefois la nationalité des migrants lors de leur entrée ou sortie.

Figure 9. Taux nets de migration (%) internationale par nationalité**9a. Luxembourg****9 b. Limbourg**

Source : DGSIE – Registre national.

Les Néerlandais constituent, à eux seuls, une grande partie du bilan migratoire international de l'espace limbourgeois (figure 9b). De plus, la migration néerlandaise a connu une forte augmentation entre les années 1990 et 2000. Ces migrations, qui proviennent probablement des communes néerlandaises situées de l'autre côté de la frontière, sont favorisées par les prix des logements plus accessibles du côté belge (VAN AGTMAAL-WOBMA et al., 2007).

Contrairement au cas du Limbourg, les migrations frontalières sont peu intenses dans l'espace luxembourgeois : la part des Luxembourgeois dans le taux net de migration est relativement faible (figure 9a). En effet, les migrations internationales dans l'espace luxembourgeois sont composées d'une multitude de nationalités, pour la plupart européennes. Dans ces communes, le solde migratoire des Français est le plus important. Mais ce qui est plus surprenant, c'est l'importante migration de Portugais vers cet espace – deuxième groupe parmi les migrants internationaux – ; leur taux net de migration a plus que doublé entre 1992-1996 et 2002-2006. L'attractivité de cette région pour les Français et pour les Portugais s'inscrit probablement dans une logique de péri-urbanisation de la ville de Luxembourg. Ainsi, les ménages français venant des communes à proximité, ainsi que les ménages portugais venant du Grand-Duché de Luxembourg, trouveraient en Belgique des prix immobiliers plus accessibles que ceux pratiqués à proximité de la ville de Luxembourg. Ces ménages pourraient ainsi acquérir des maisons plus vastes dans des communes vertes, tout en pouvant accéder rapidement à la ville de Luxembourg.

Les migrations selon l'âge

Les figures 10 et 11 présentent les taux nets de migrations internes, internationales et totales par âge⁶. Le calendrier migratoire des espaces frontaliers du Luxembourg et du Limbourg révèle des logiques très différentes.

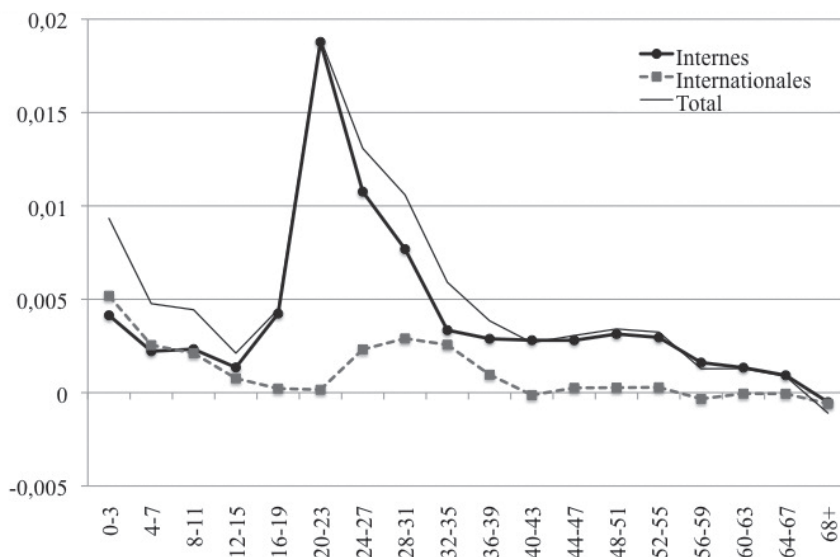
⁶ Comme mentionné plus haut, les analyses sont basées sur les migrations résultantes observées sur une période de quatre ans. Dès lors, nous ne connaissons pas l'âge précis des migrants lors de leur

Dans les années 1990, l'espace luxembourgeois était caractérisé par un calendrier migratoire très jeune. Cet espace attirait surtout de très jeunes individus au début de leur vie active, venant d'autres communes belges. Ces migrations étaient probablement liées aux opportunités d'emploi offertes par le Grand-Duché de Luxembourg, ainsi qu'aux prix immobiliers plus accessibles dans cette région. Pendant la même période, les migrations internationales dans l'espace luxembourgeois étaient bien moins importantes et présentaient un calendrier plus vieilli: il s'agissait d'adultes d'une trentaine d'années avec leurs enfants.

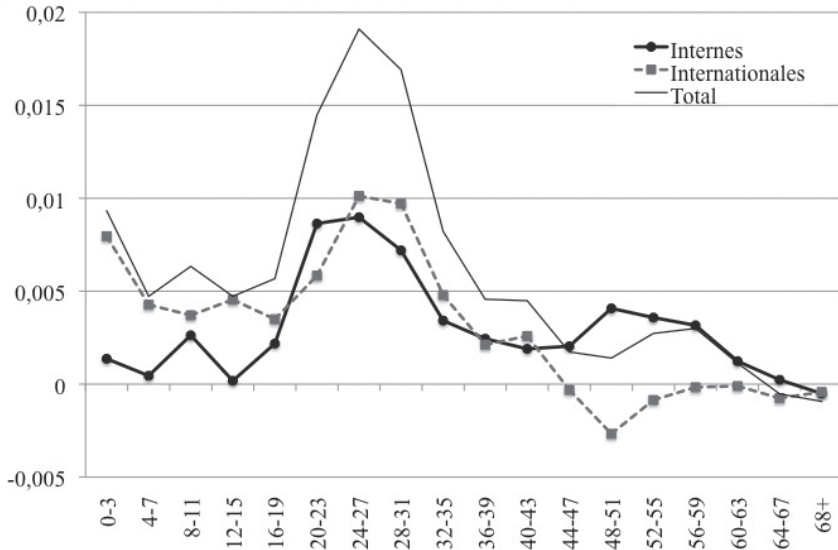
Globalement, le calendrier migratoire dans l'espace luxembourgeois a connu un vieillissement au cours des années 2000. Son profil se calque désormais sur celui des milieux périurbains plus traditionnels, avec une forte attractivité d'adultes de trente/quarante-cinq ans avec leurs enfants. Les migrations internes et internationales se sont rapprochées tant en termes d'intensité que de calendrier. Toutefois, quelques différences subsistent. D'une part, les migrations internes sont dominées par des individus plus jeunes, d'une vingtaine d'années, qui n'ont pour la plupart pas encore d'enfants. D'autre part, les migrations internationales sont surtout constituées d'individus proches de la trentaine et de leurs enfants.

Figure 10. Taux nets de migration (%) par âge : Luxembourg

10a. 1992-1996



départ ou de leur arrivée dans l'espace migratoire. C'est pour cette raison que nous avons utilisé des classes d'âge de quatre ans.

10 b. 2002-2006

Source : DGSIE – Registre national.

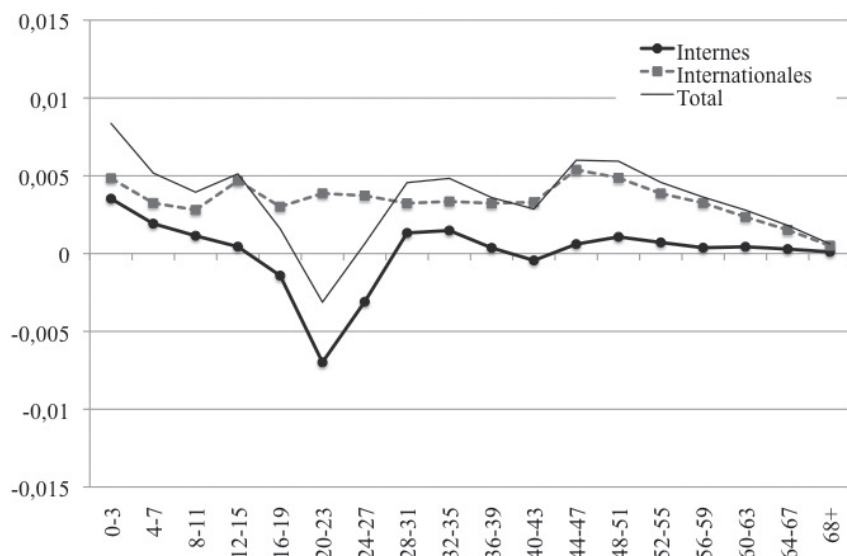
Au total, les migrations vers l'espace frontalier du Luxembourg présentent un calendrier particulièrement jeune. Ce profil migratoire spécifique contribue à freiner le processus de vieillissement dans cet espace.

Au Limbourg, les migrations internes et internationales présentent des profils radicalement opposés. Dans les années 1990, le bilan des migrations internationales était positif et plutôt constant à tous les âges, avec néanmoins un pic autour des quarante-cinq ans. Ceci correspond probablement à une population aisée d'origine néerlandaise, attirée par une fiscalité plus souple en Belgique. En effet, au début des années 1990, la fiscalité belge était plus avantageuse pour les Néerlandais riches, car, contrairement aux Pays-Bas, la Belgique ne pratiquait pas d'impôt sur la fortune (VAN AGTMAAL-WOBMA et al., 2007). Les migrations internes étaient, quant à elles, marquées par des taux fortement négatifs autour de vingt ans.

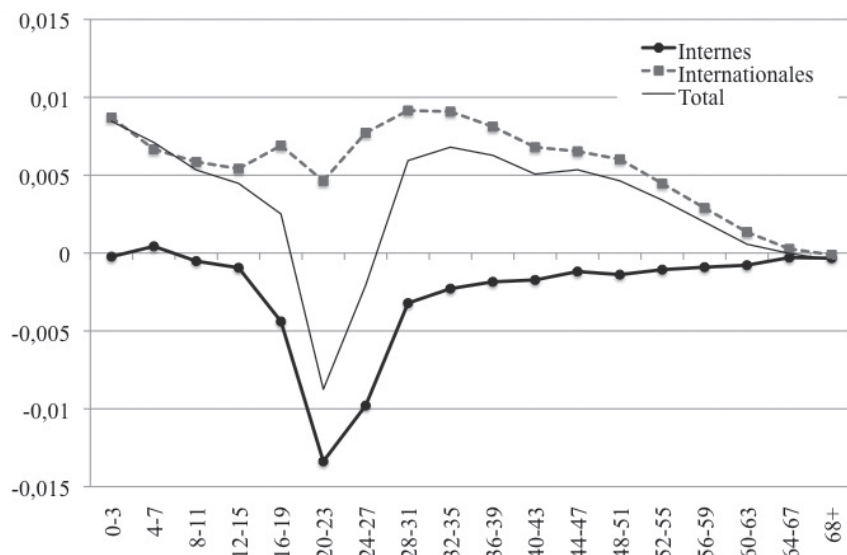
L'opposition entre migrations internes et internationales au Limbourg s'est intensifiée dans les années 2000. On observe une progression des adultes (autour de trente ans) et des jeunes enfants. Néanmoins, le profil de ces migrations a gardé son caractère atypique, avec une très forte intensité à tous les âges. En revanche, les soldes migratoires internes sont négatifs à presque tous les âges et sont marqués par le départ massif d'une population jeune, probablement à la recherche d'emploi dans les agglomérations urbaines.

Figure 11. Taux nets de migration (‰) par âge : Limbourg

11a. 1992-1996



11 b. 2002-2006



Source : DGSIE – Registre national.

En bref, dans l'espace frontalier du Limbourg, le profil par âge des migrations de Néerlandais est nettement opposé à celui des migrants internes. Les migrants internationaux présentent un profil tout à fait atypique, avec un calendrier vieilli et des soldes migratoires élevés à tous les âges. Parallèlement, pour la migration interne, on observe un départ massif d'une population jeune en direction des agglomérations urbaines flamandes et de communes plus éloignées de la frontière néerlandaise. Le résultat de la combinaison de ces logiques internes et externes est un important déficit migratoire de jeunes et un important surplus d'adultes et de jeunes enfants. Ce profil atypique contribue à un vieillissement rapide de la population de l'espace frontalier limbourgeois.

CONCLUSION

Les différents espaces frontaliers belges ont connu des évolutions démographiques très diversifiées au cours des dernières décennies. Globalement, le dynamisme des communes situées le long des frontières luxembourgeoise, néerlandaise et allemande s'oppose à la relative apathie de celles qui se trouvent le long de la frontière française. Les espaces frontaliers du Luxembourg et du Limbourg ont connu des rythmes d'évolution soutenus de leur population. Ils se caractérisent par une forte attractivité migratoire et par une augmentation du nombre d'habitants qui se rendent quotidiennement au travail de l'autre côté de la frontière.

En dépit de ce dynamisme démographique commun, les espaces luxembourgeois et limbourgeois ont connu des rythmes de vieillissement opposés. Tandis que les communes du Limbourg subissent un vieillissement très rapide, les communes luxembourgeoises conservent une structure par âge jeune qui résiste plus efficacement qu'ailleurs au vieillissement démographique.

L'analyse a montré que les profils des migrants vers ces deux espaces frontaliers contribuent à leurs dynamiques démographiques différenciées.

Le Luxembourg attire surtout des jeunes adultes, en début de vie professionnelle et familiale, venant principalement de la Wallonie et, plus récemment, d'autres pays. Le calendrier très jeune des migrations contribue à freiner sensiblement le processus de vieillissement dans cet espace.

Le profil migratoire de l'espace limbourgeois se caractérise, quant à lui, par une nette opposition entre migrations internes et internationales. Ainsi, les nombreuses entrées internationales, composées pour la plupart de Néerlandais, se caractérisent par un calendrier vieilli et une forte intensité migratoire à tous les âges. Ces entrées internationales sont accompagnées du départ d'une population autochtone jeune, en début de vie professionnelle, en direction des grandes villes flamandes et de communes plus éloignées de la frontière néerlandaise. L'arrivée de migrants âgés et le départ des jeunes habitants contribuent au vieillissement très rapide de ces communes.

Si les profils des migrations au Limbourg et au Luxembourg sont très différents, elles peuvent avoir des conséquences similaires sur le plan socio-économique. En effet, nous pouvons avancer l'hypothèse que les deux profils migratoires correspondent à des populations socialement favorisées :

- Dans l'espace frontalier du Luxembourg, l'immigration de jeunes adultes est très certainement liée à la combinaison de deux facteurs : l'offre d'emplois qualifiés

au Grand-Duché de Luxembourg et des prix immobiliers plus accessibles que dans la zone périurbaine bruxelloise. Dès lors, pour un jeune diplômé, cet espace offre des atouts non négligeables sur les plans professionnel et résidentiel et s'inscrit ainsi dans une logique combinée d'« espace frontalier-périurbain ».

- Au Limbourg, l'afflux de migrants néerlandais est également lié aux prix immobiliers, qui sont plus intéressants du côté belge. Par ailleurs, la Belgique aurait une politique fiscale plus favorable qu'aux Pays-Bas pour les personnes à hauts revenus. Les Néerlandais plus âgés qui s'installent au Limbourg sont très probablement des personnes plus favorisées, attirées par ces avantages fiscaux et immobiliers.

La conséquence la plus directe de cette sélectivité migratoire est l'augmentation des prix immobiliers qu'on observe tant au Limbourg qu'au Luxembourg depuis les années 1990. Cette pression immobilière peut pousser la population locale, moins aisée que les migrants, à s'installer ailleurs, plus loin des frontières nationales. C'est ce que suggèrent les soldes migratoires négatifs des deux espaces frontaliers en faveur des communes avoisinantes.

En bref, le caractère sélectif des migrations vers ces espaces frontaliers peut être à l'origine d'un processus de ségrégation sociale et spatiale. L'utilisation des données socio-économiques dans un second volet de cette recherche permettra d'explorer davantage cette question.

BIBLIOGRAPHIE

AUBURTIN ÉRIC, 2005 : « Anciennes frontières, nouvelles discontinuités : les impacts du développement du travail frontalier sur les populations et les territoires du Nord lorrain », *Espace Populations Sociétés*, 2005-2, 199-210.

AUBRY BERNARD, 2000 : « Les frontaliers », in *Régimes démographiques et territoires : les frontières en question*, Actes du VI^e colloque international de l'AIDELF, La Rochelle, septembre 1998, Presses universitaires de France, 97-103.

CAPRON CATHERINE et EGGERICKX THIERRY, 2002 : « Les nouvelles dynamiques de peuplement dans les zones frontalières en Wallonie », *Espace Populations Sociétés*, 2002-1-2, 83-98.

COSTA RAFAËL, EGGERICKX THIERRY, RIZZI ESTER et SANDERSON JEAN-PAUL, 2010 : « Analyse spatiale et temporelle de la fécondité en Belgique : une approche communale », in *La fécondité : Représentation, causalité, prospective*, Actes du XV^e colloque national de démographie, CUDEP, Strasbourg, mai 2010 (à paraître).

EGGERICKX THIERRY, CAPRON CATHERINE, HERMIA JEAN-PIERRE et ORIS MICHEL, 2002 : *Démographie et développement durable. Migrations et fractures sociodémographiques en Wallonie (1990-2000)*, Liège-Louvain-la-Neuve : SSTC.

EGGERICKX THIERRY, HERMIA JEAN-PIERRE, SURKIJN JOHANN et WILLAERT DIDIER, 2011a : *Les migrations internes en Belgique*, Monographie 2 de l'Enquête socio-économique de 2001, Bruxelles : DGSIE (à paraître).

EGGERICKX THIERRY, ORIS MICHEL, SANDERSON JEAN-PAUL et VILPERT SANDRA, 2011b : *L'évolution de la population de la Belgique aux XIX^e et XX^e siècles*, Monographie 1 de l'Enquête socio-économique de 2001, Bruxelles : DGSIE (à paraître).

LEBOUTE RENÉ, 1997 : *Vie et mort des bassins industriels en Europe – 1750-2000*, Paris : L'Harmattan.

LESTHAEGHE RON, 1977 : *The decline of Belgian fertility – 1800-1970*, Princeton : Princeton University Press.

ORIS MICHEL, 1998 : « Dualisation ou homogénéisation de l'espace wallon ? Un premier éclairage socio-économique », Projet *Démographie, aménagement du territoire et développement durable de la société belge*, SSTC, Programme Leviers d'une politique de développement durable, Working paper n° 9.

RENARD JEAN-PIERRE, 1992 : « Populations et frontières: problématiques et méthodes », *Espace Populations Sociétés*, 1992-2, 167-184.

SANDERSON JEAN-PAUL et EGGERICKX THIERRY, 2010 : « Des outils d'aide à la décision: les indicateurs de condition de vie et de mixité sociodémographique des communes et des quartiers en Belgique », *Cahiers de Démographie locale*, 2009, n° 2, 115-158.

VAN AGTMAAL-WOBMA ELMA, HARMSEN CAREL, DAL LUC, POULAIN MICHEL, 2007 : « Belgen in Nederland en Nederlander in België », *Bevolkingstrends*, 4^e kwartaal 2007, 47-52.

DEMOGRAPHIC DIVERSITY AND MIGRATION PROFILES IN BELGIAN BORDER ZONES

The aim of this paper is to contribute to the understanding of the recent demographic dynamics in the Belgian border zones. First, it points out the demographic diversity of the different border zones. Moreover, it brings an in depth analysis of migrations to and from two border zones: Limburg and Luxembourg. The results suggest that specific migration profiles to these zones are closely related to their particular demographic transformation.

Keywords: border zones, Belgium, population dynamics, migration.

DEMOGRAPHISCHE DYNAMIK UND MIGRATIONSPROFILE IN DEN BELGISCHEN GRENZREGIONEN

Diese Arbeit soll zum Verständnis der jüngsten demographischen Dynamik in den belgischen Grenzregionen beitragen. Einerseits wird die demographische Vielfalt in den verschiedenen Grenzregionen aufgezeigt, andererseits wird eine vertiefte Analyse der Zu- und Auswanderung in zwei spezifischen Grenzregionen vorgestellt: Limburg und Luxemburg. Die Resultate zeigen, dass die spezifischen Migrationsprofile dieser Regionen einen engen Bezug zu deren jüngsten demografischen Veränderungen haben.

Stichwörter: Grenzregionen, Belgien, Populationsdynamik, Migration.

LA MOBILITÉ RÉSIDEN TIELLE TRANSFRONTALIÈRE ENTRE LE LUXEMBOURG ET SES RÉGIONS VOISINES : UN PANORAMA

SAMUEL CARPENTIER, CEPS/INSTEAD, samuel.carpentier@ceps.lu

CLAUDE GENGLER, Fondation Forum EUROPA, clau de.gengler@forum-europa.lu

PHILIPPE GERBER, CEPS/INSTEAD, philippe.gerber@ceps.lu

RÉSUMÉ

L'article propose un panorama du phénomène de mobilité résidentielle transfrontalière entre le Luxembourg et ses régions voisines (Lorraine, Wallonie, Rhénanie-Palatinat, Sarre). Le pays voit en effet un nombre croissant de personnes actives le quitter pour s'installer de l'autre côté de la frontière, tout en continuant à travailler au Luxembourg. Les auteurs s'intéressent à l'ampleur du phénomène, aux lieux de départ et d'arrivée, aux motivations des partants et à d'autres facettes caractérisant ce type particulier de mobilité résidentielle.

***Mots-clés :** Luxembourg, Grande Région, travailleurs frontaliers, mobilité résidentielle, différentiel frontalier.*

INTRODUCTION

La construction européenne, avec notamment les accords de Schengen, la monnaie unique, la suppression des contrôles douaniers systématiques ou encore la définition juridique du « travailleur frontalier »¹, a permis une mobilité facilitée des biens et des personnes dans l'Union européenne. Au sein de cet espace, les initiatives de coopération transfrontalière se sont multipliées. Parmi elles, la Grande Région, qui regroupe le Luxembourg, la Lorraine, la Rhénanie-Palatinat, la Sarre et la Wallonie, en constitue l'une des plus anciennes. Récemment, en 2010, la Grande Région acquiert une nouvelle dimension politique et administrative grâce à la mise en place d'un Groupement Européen de Coopération Territoriale (GECT)², traduisant la volonté

¹ Reconnue comme telle en 1971 par le biais du règlement CEE n° 1408/71.

² Personnalité juridique créée par le Conseil de l'UE et dotée d'un financement propre, à travers le programme INTERREG du Fonds européen de développement régional (FEDER).

d'un renforcement de la cohésion sociale et territoriale européenne prônée depuis le traité d'Amsterdam en 1997.

Si ce cadre institutionnel facilite indéniablement les échanges transfrontaliers à l'intérieur de l'Union européenne (SCOTT et VAN HOUTUM, 2009), cette libre circulation n'a pas entraîné de nivellement socio-économique au sein de l'Union européenne et de forts différentiels subsistent encore de part et d'autre des frontières nationales (NEWMAN, 2006). La Grande Région constitue en cela un bon exemple. En effet, les différentiels économiques, avec un taux de chômage relativement faible et des salaires généralement plus élevés au Luxembourg que dans les régions limitrophes (BERGER, 2005), attirent un nombre considérable de travailleurs frontaliers (près de 150 000 en 2010³) en provenance de la Grande Région. Cela représente à la fois près de 45 % de la main-d'œuvre du Grand-Duché, et le nombre (qu'il soit absolu ou relatif) le plus élevé de mouvements pendulaires transfrontaliers de l'Europe des 27⁴. Ce phénomène, qui connaît une croissance continue depuis trois décennies (LANGERS et SCHULLER, 2005), s'inscrit dans une large zone de main-d'œuvre recouvrant peu ou prou ce que le programme ESPON (2010) décrit comme une région métropolitaine polycentrique transfrontalière.

Si ces mouvements centrifuges vers le Luxembourg sont relativement bien connus (GERBER, KLEIN et CARPENTIER, 2010), on sait cependant encore peu de choses sur les mouvements centripètes allant du Luxembourg vers le reste de la Grande Région. Car, si le différentiel économique suscite des flux (notamment domicile-travail) vers le Grand-Duché, d'autres différentiels, tels que les prix immobiliers, génèrent des échanges en sens inverse. En effet, un revers du différentiel salarial évoqué précédemment réside en l'augmentation conséquente des prix de l'immobilier et du foncier luxembourgeois par rapport aux zones frontalières (DIOP, 2011). Ce faisant, depuis quelques années, à l'instar d'autres régions frontalières européennes, telles que l'Öresund (MATTHIESSEN, 2004), les frontières germano-néerlandaises et belgo-néerlandaises (VAN HOUTUM et GIELIS, 2006) ou encore l'Arc jurassien franco-suisse (RÉRAT et al., 2011), on observe au Luxembourg un mouvement de personnes résidentes actives qui s'installent dans une des régions frontalières, tout en continuant à travailler au Grand-Duché.

C'est à ce phénomène, qui connaît une forte progression ces dernières années, que se consacre cet article. Il s'agit de voir quel est le rôle des différentiels frontaliers sur ces mouvements résidentiels ainsi que sur les pratiques quotidiennes de ces nouveaux frontaliers. Pour cela, après un bref exposé des éléments conceptuels permettant d'appréhender le phénomène de mobilité résidentielle transfrontalière et de la méthodologie afférente, il conviendra de brosser un état des lieux de cette mobilité résidentielle transfrontalière. Pour ce faire, l'analyse des flux exhaustifs, se basant sur des fichiers administratifs, sera présentée. Ensuite, l'exploitation d'une enquête *ad hoc* permettra de saisir les raisons principales de ces déménagements, tout en étudiant les évolutions des activités quotidiennes que connaissent dorénavant ces travailleurs.

³ Source : STATEC.

⁴ Le Luxembourg accueillait ainsi plus de 20 % des 660 000 travailleurs frontaliers de l'UE des quinze en 2006-2007 (source : MKW, Empirica, 2009).

DES ARBITRAGES LOGEMENT/TRANSPORT À LA MOBILITÉ RÉSIDENIELLE TRANSFRONTALIÈRE

L'étude des mobilités résidentielles transfrontalières suppose de mobiliser deux champs de recherche complémentaires. Tout d'abord, parce qu'ils relèvent de choix résidentiels, il est utile d'inscrire ce phénomène dans les travaux sur les arbitrages logement/transport. Ensuite, parce qu'il s'agit de mouvements transfrontaliers, il est nécessaire de les replacer dans le cadre des interactions spatiales et des différentiels frontaliers.

MOBILITÉ ET CHOIX RÉSIDENIEL

En première approche, le choix résidentiel des ménages implique un arbitrage entre les coûts du logement et du transport, en fonction de leurs préférences et de l'offre de logement (VERHETSEL et al., 2010). Ces logiques socio-économiques, accompagnées par la démocratisation de l'utilisation de l'automobile, favorisent depuis plusieurs décennies le phénomène de périurbanisation et, consécutivement, d'allongement des distances domicile/travail par le jeu des préférences des ménages pour l'habitat individuel et les aménités vertes (GUEYMARD, 2006), ainsi que des gradients de prix immobilier. De par cet éloignement résidentiel vis-à-vis des centres urbains, regroupant de nombreux emplois, et la difficulté à desservir en transport en commun les zones résidentielles périphériques peu denses, ces processus conduisent à une augmentation de la dépendance automobile. Si, dans une certaine mesure, cette approche fondée sur des comportements rationnels visant à maximiser l'utilité des choix résidentiels permet de modéliser les dynamiques urbaines, certaines études suggèrent que les choix résidentiels périurbains sous-estiment en fait les contraintes de mobilité (BAUELLE et al., 2004; CAVAILHES, 2005). Ainsi, les choix résidentiels périurbains seraient plus fortement motivés par les considérations liées à l'offre de logement qu'à l'offre de transport et les contraintes pesant sur les budgets et les budgets-temps de transport seraient relativement mal évaluées.

Dans un second temps, si l'on considère ces mobilités résidentielles comme des interactions spatiales, dépendant donc des distances et des masses des unités spatiales, la présence de frontières au sein de notre zone d'étude implique certaines singularités dans la structuration de ces mouvements résidentiels.

DES FRONTIÈRES MULTIDIMENSIONNELLES

Selon leur nature, les différentiels frontaliers peuvent tout autant stimuler les interactions spatiales, en accentuant les gradients spatiaux (pour les prix immobiliers par exemple), que les inhiber, en introduisant des freins correspondant à une distance économique, sociale, culturelle ou encore administrative (NIJKAMP et al., 1990; DUJARDIN, 2001; STRÜVER, 2002). Le rôle des frontières est ainsi double, interface d'une part, barrière de l'autre (COURLET, 1988; GROUPE FRONTIÈRE, 2004). Cette dialectique s'exprime à travers trois approches complémentaires décrites par VAN HOUTUM (2000) : l'approche par les flux, par la coopération transfrontalière et par les individus.

Au niveau des flux, la construction européenne a développé de nombreux instruments permettant une mobilité facilitée des biens et des personnes (WASTL-WALTER et

KOFLER, 2000), renforçant dès lors le rôle d'interface des frontières. Pour autant, Plat et Raux (1998) ont montré, dans le cas du Benelux, de la France et de l'Allemagne, que les flux routiers entre ces pays sont divisés par deux, du fait notamment des frontières nationales qui s'accompagnent souvent de différences en termes de morphologie urbaine et d'infrastructures routières.

En termes institutionnels, à l'échelle régionale notamment, dès les années 1960, des dispositifs de coopération transfrontalière ont été mis en place. Cela se traduit notamment par la création de la première Euregio à la frontière germano-néerlandaise en 1958, suivie, en 1980, par la Convention-cadre européenne sur la coopération transfrontalière des collectivités ou autorités territoriales, puis par le développement des fonds européens FEDER/INTERREG dans les années 1990. En dépit de ces avancées significatives, un certain nombre de barrières institutionnelles persistent au sein des États et entre eux, et entravent l'intégration transfrontalière à une échelle régionale (DURAND, 2011).

C'est finalement à travers la combinaison des approches par les flux et par la coopération transfrontalière qu'apparaissent les causes macroéconomiques principales de l'augmentation relative des mobilités transfrontalières : la présence concomitante de discontinuités économiques et d'une accessibilité renforcée par les facilités d'échanges transrégionaux et les opportunités de contacts (PIERRARD, 2008).

Enfin, l'approche par les individus met en évidence un certain nombre de barrières cognitives qui freinent ces échanges transfrontaliers. Cette nouvelle échelle appréhende la frontière comme une création mentale et symbolique liée à des modes de vie différenciés de part et d'autre des frontières et donnant lieu à une distance cognitive (STRÜVER, 2002) relevant de la distinction sociale. Le processus social et psychologique en œuvre se caractérise par la production et la reproduction des frontières en tant que propre cause de leur maintien : aux barrières physiques se substituent des barrières mentales.

Dans ce contexte, le cas particulier de travailleurs frontaliers, qui habitaient encore il y a quelques années dans le pays de travail, à savoir le Luxembourg, est particulièrement intéressant. En effet, pour ces individus, les représentations et les pratiques de la frontière peuvent prendre des formes d'autant plus complexes qu'ils ont vécu de part et d'autre de la frontière et la traversent tous les jours pour aller travailler. Dès lors, tant leurs réseaux de relations (familiales, amicales, professionnelles...) que leurs activités quotidiennes (travail, achats, loisirs...) sont autant d'occasions d'éprouver leur rapport à la frontière.

MÉTHODOLOGIE

Pour analyser et tenter de caractériser, puis de comprendre ce processus de mobilité résidentielle transfrontalière et ses implications, cet article exploite deux jeux de données complémentaires.

Le premier, correspondant à la base de données de l'Inspection générale de la Sécurité sociale (IGSS), regroupe l'ensemble des personnes « protégées », c'est-à-dire les assurés des caisses de sécurité sociale du Luxembourg. Ce fichier permet d'identifier et de dénombrer l'ensemble des personnes concernées par le phénomène, c'est-à-dire celles répondant aux quatre critères suivants :

- (i) avoir déménagé du Luxembourg vers une commune allemande, belge ou française appartenant à la Grande Région,
- (ii) avoir un emploi au Grand-Duché avant et après le déménagement,
- (iii) avoir séjourné au moins six mois dans le pays d'accueil,
- (iv) avoir effectué ce déménagement entre 2001 et 2007.

Ces critères ont abouti à la sélection d'une population mère de 7 715 personnes, sur la base des fichiers administratifs longitudinaux de l'IGSS. Ce premier fichier a alors permis le dénombrement quasi exhaustif des flux en distinguant les communes d'origine et de destination.

Ces critères de sélection de la population correspondent à plusieurs choix et limites méthodologiques. Tout d'abord, à partir de la source de donnée utilisée, il n'est pas possible de travailler sur des unités statistiques « ménage » ; ce sont donc des personnes qui ont été interrogées. Le questionnaire incorpore néanmoins des questions sur la structure des ménages. Ensuite, la décision de limiter les investigations à la Grande Région répond à une conception particulière de la mobilité résidentielle. En effet, nous considérons que celle-ci se limite aux déplacements à l'intérieur d'un bassin de vie et correspond à un ajustement de la localisation, voire du type de logement, sans impliquer nécessairement de changements profonds au niveau des lieux d'activités (GERBER et al., 2008), ce qui distingue donc, à l'instar de Kaufmann (2000), la mobilité résidentielle de la migration et se rapproche ainsi de ce que van Houtum et Gielis (2006) dénomment « *short-distance transmigration* ». Enfin, l'étude se basant sur les adresses déclarées à l'IGSS, une durée de séjour d'au moins six mois dans le pays d'accueil permet de filtrer efficacement les « faux déménagements » comme l'a confirmé la veille téléphonique menée durant la période d'enquête.

Le second jeu de données correspond à une enquête par questionnaire, envoyée au printemps 2008 à l'ensemble des 7 715 personnes préalablement identifiées dans les fichiers de l'IGSS. Avec un taux de réponse de près de 25 %, l'enquête fournit finalement un échantillon de 1 939 répondants pour lesquels on dispose, outre des données sociodémographiques classiques, des adresses des domiciles successifs, ainsi que d'un certain nombre d'informations sur les motivations du déménagement, les conditions de logement avant et après le déménagement, la satisfaction résidentielle et les éventuelles velléités de retour au Luxembourg.

ANALYSE DE LA POPULATION DE RÉFÉRENCE

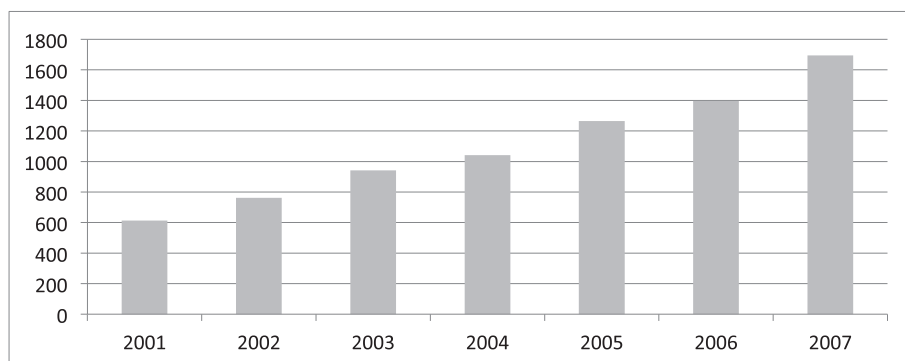
Dans une première étape, et avant de nous intéresser aux motivations et aux conséquences de ces mobilités résidentielles transfrontalières, il convient d'analyser la structure spatiale et sociodémographique des flux à partir des données disponibles pour l'ensemble de la population concernée.

Un phénomène ancien qui gagne en importance

Entre 2001 et 2007, 7 715 personnes résidant et travaillant au Grand-Duché et ayant déménagé par-delà les frontières ont été identifiées dans les fichiers de l'IGSS. Si le poids relatif de ces flux (correspondant, pour l'année 2007, à seulement 1 % de la population « potentielle », c'est-à-dire l'ensemble des actifs résidant au

Grand-Duché) peut sembler relativement faible, les effectifs concernés sont cependant assez importants. En première approche, l'ampleur des différentiels de prix fonciers et immobiliers évoqués précédemment semble donc jouer un rôle de catalyseur de ces mobilités. De plus, le nombre de ces mouvements résidentiels transfrontaliers va clairement en augmentant : de 613 personnes en 2001, on est passé à 1 694 personnes en 2007 (graphique 1).

Graphique 1. Nombre d'individus travaillant au Luxembourg et ayant déménagé vers une des régions limitrophes par année (2001-2007)



Source : IGSS, 2001-2007. Calculs CEPS/INSTEAD.

Des déterminants classiques de la mobilité résidentielle

Un premier critère de différenciation, à savoir l'âge des migrants, témoigne du rôle du cycle de vie sur les parcours résidentiels transfrontaliers. Les partants sont en effet plus jeunes que ceux qui restent habiter au Luxembourg. Alors que les moins de quarante ans représentent en moyenne, entre 2001 et 2007, 54 % de l'emploi salarié résident, ils occupent, avec une part de 78 %, une place beaucoup plus importante dans les départs. Dès lors, en termes de statuts familiaux, qui sont classiquement fortement corrélés avec l'âge, on trouve dans notre population d'étude une surreprésentation de célibataires et, concomitamment, une sous-représentation de couples mariés. Ainsi, ce sont les personnes les plus concernées par la problématique de l'accès à la propriété d'un logement qui sont surreprésentées parmi ces « émigrants ».

Compte tenu de la forte hausse des prix immobiliers depuis plusieurs années⁵ et, consécutivement, du poids grandissant de ce poste de dépense chez les primo-accédants (DE LANCHY, 2008), le statut socio-économique s'avère potentiellement un élément discriminant les mobilités résidentielles transfrontalières. La comparaison des individus ayant connu un déménagement transfrontalier et des autres actifs résidents, en fonction du salaire social minimum luxembourgeois (SSM), abonde en ce sens et met en évidence quelques différences notables (tableau 1). Il existe en effet

⁵ Source : Observatoire de l'Habitat, Ministère du Logement, CEPS/INSTEAD (<http://observatoire.ceps.lu/>).

une surreprésentation des personnes à bas salaire dans la population des migrants, confirmant ainsi un certain impact du différentiel frontalier de prix immobilier sur les stratégies résidentielles transfrontalières. Toutefois, la présence d'une part non négligeable de personnes à haut salaire dans notre population d'étude ne permet pas de réduire ce phénomène de mobilité résidentielle transfrontalière à de la relégation résidentielle. Il existe une proportion d'individus pour lesquels le choix résidentiel dans un pays voisin ne participe pas seulement d'un arbitrage économique dans la mesure où ils ont, *a priori*, la possibilité de se loger confortablement au Grand-Duché.

Tableau 1 : Individus ayant connu une mobilité transfrontalière par niveau de salaire

	Salaire horaire inférieur à 1,5 fois le SSM	Salaire horaire compris entre 1,5 et 2 fois le SSM	Salaire horaire 3 fois supérieur au SSM
Salariés ayant déménagé (1)	36 %	22 %	16 %
Salariés (situation globale) (2)	33 %	20 %	23 %
Différence (1) - (2)	+3 pts	+2 pts	-7 pts

Source : IGSS, 2001-2007. Calculs CEPS/INSTEAD

Si les logiques socio-économiques et sociofamiliales semblent se dégager, qu'en est-il des logiques socioculturelles dans un contexte quadrinational tel que celui de la Grande Région ?

Le choix du pays de résidence : des logiques socioculturelles

En termes de nationalités, force est de constater que ce ne sont pas que des Luxembourgeois qui partent, bien au contraire. Avec un effectif d'un peu plus de 1 800, ces « *frontaliers de leur propre pays* »⁶ représentent 24 % de l'ensemble des partants entre 2001 et 2007⁷. En revanche, les ressortissants des pays voisins, qui « retournent » donc dans leur pays d'origine, représentent le plus gros contingent, soit 4 120 personnes actives (53 %) avec, respectivement, 7 % d'Allemands (575 personnes), 21 % de Belges (1 645) et 25 % de Français (1 900). Les Portugais, qui représentent la première communauté étrangère du Luxembourg, sont pour leur part 637 à avoir choisi de déménager hors du Luxembourg, soit 8 % de l'ensemble des migrants. Enfin, 1 116 ressortissants d'autres nationalités (15 %), provenant pour la majorité d'autres pays européens, ont également choisi de déménager de l'autre côté des frontières grand-ducales.

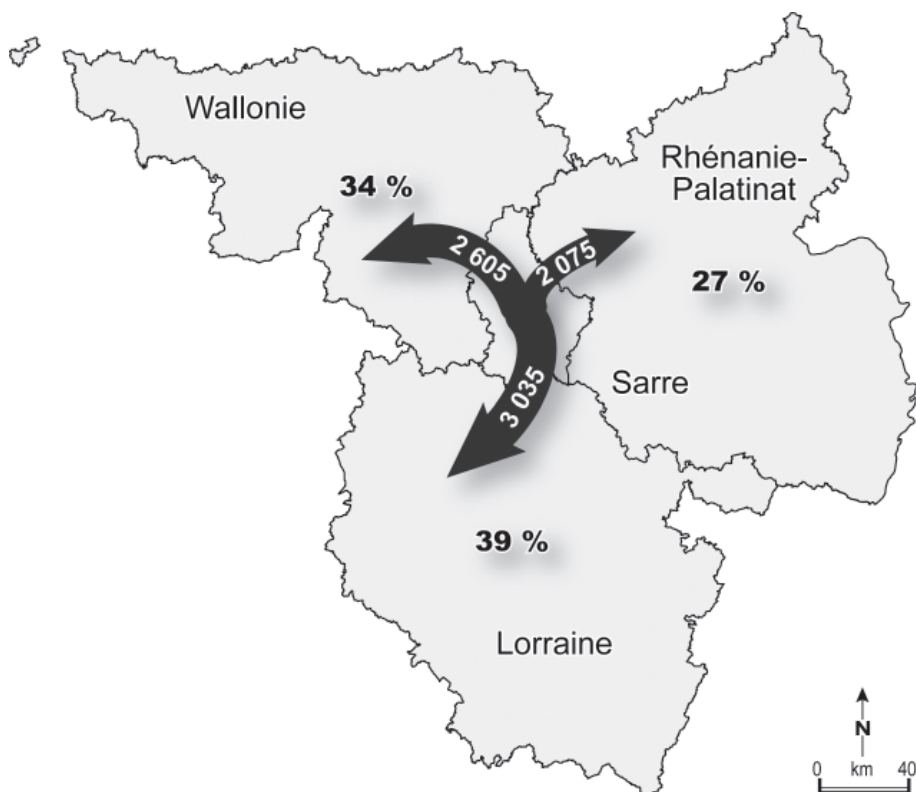
Au niveau des pays de destination (carte 1), le premier constat qui s'impose est celui d'un relatif équilibre entre l'Allemagne (27 %), la Belgique (34 %) et la France

⁶ C'est aussi le cas de 6 767 citoyens allemands habitant en Lorraine tout en continuant d'aller travailler en Sarre (Observatoire Interrégional de l'Emploi, 2005).

⁷ Le nombre total de Luxembourgeois résidant dans la Grande Région (en dehors du Luxembourg) est cependant bien supérieur à celui des seuls actifs partis entre 2001 et 2007 et peut être estimé à 11 694 en 2008 (GENGLER, 2010).

(39 %). Si la France est, en volume, le pays qui a accueilli le plus de migrants⁸, c'est l'Allemagne qui, en tendance, a le plus progressé sur la période (avec une progression deux fois plus rapide que pour la Belgique ou la France).

Carte 1. Les régions de destination



Source : IGSS, 2001-2007. Auteur : S. Carpentier, 2011.

Au cours de la période de référence retenue, le poids de la Lorraine est passé de 43 % à 35 % (-8 points), celui de la Wallonie de 36 % à 31 % (-5 points) et celui de l'Allemagne de 21 % à 34 % (+13 points). Cette évolution des pays de destinations est en fait intimement liée à la composition nationale du groupe de migrants. Ainsi, les Luxembourgeois, de plus en plus nombreux au départ, choisissent de façon préférentielle l'Allemagne avec 56 % d'entre eux s'installant en Rhénanie-Palatinat et en Sarre pour seulement 24 % en Lorraine et 20 % en Wallonie.

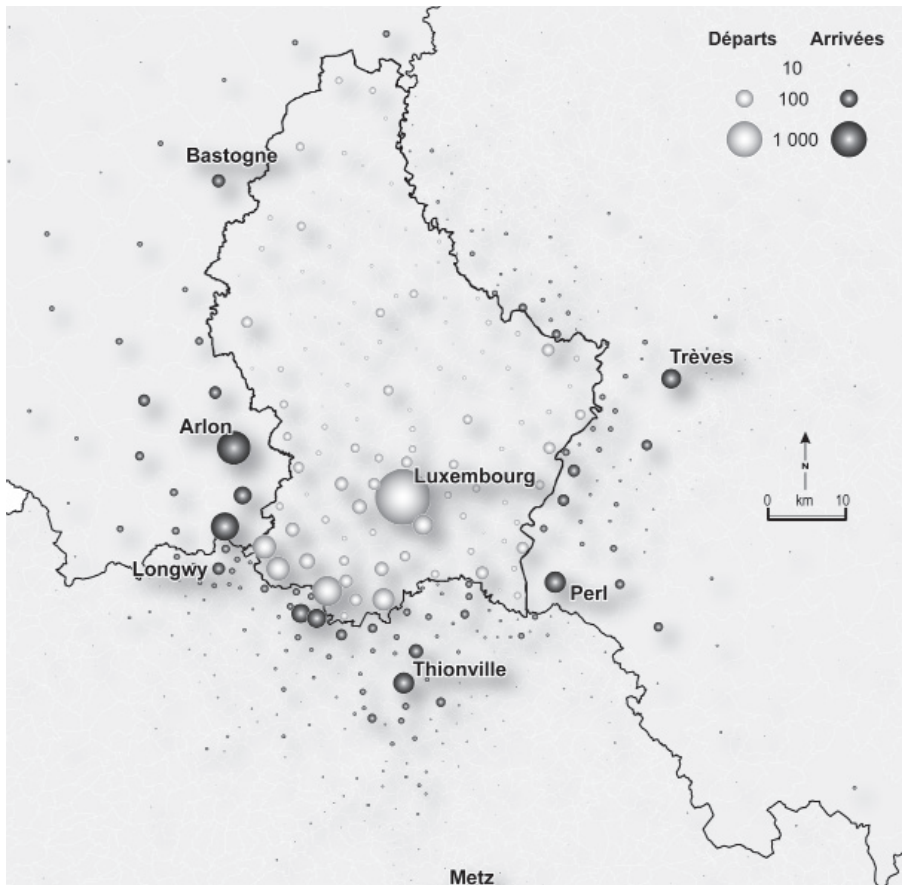
⁸ C'est également le pays offrant le contingent le plus important de travailleurs frontaliers du Luxembourg.

Finalement, dans notre recherche, bien que la zone d'étude soit spécifique car transfrontalière, les trois dimensions classiques⁹ du choix de localisation résidentielle – sociofamiliale, économique, ethnique – restent prépondérantes.

Un phénomène de proximité

Au-delà des différenciations par pays d'accueil, l'analyse des lieux d'origine et de destination à une échelle d'observation plus fine, à savoir celle de la commune, révèle une seconde logique spatiale, celle de la proximité (carte 2).

Carte 2. Communes de départ et d'arrivée



Source : IGSS, 2001-2007. Auteur : S. Carpentier, 2011.

⁹ Nous qualifions ces dimensions de « classiques » au regard des travaux pionniers de l'École de Chicago et de ses développements, en particulier l'Écologie urbaine, la Social Area Analysis (SHEVSKY, BELL, 1955) et l'Écologie urbaine factorielle (SWEETSER, 1965).

Les déménagements transfrontaliers sont en effet très concentrés à proximité des frontières grand-ducales, le phénomène diminuant très vite avec l'éloignement. Environ 90 % des communes de destination sont situées à moins de 30 km des frontières du Luxembourg. Plus précisément, la moitié des migrants résident, suite à leur déménagement transfrontalier, à moins de cinq kilomètres d'une frontière grand-ducale (SCHIEBEL, 2009). Cette proximité aux frontières illustre la volonté de ne pas trop s'éloigner du lieu de travail qui demeure au Luxembourg.

Une troisième logique spatiale de la répartition des migrants, tant au niveau des communes d'origine que de destination, correspond finalement à la structure urbaine des zones frontalières. Ainsi, au niveau des communes d'origine, ce sont les plus peuplées qui émettent le plus de migrants. À commencer par la ville de Luxembourg¹⁰, qui regroupe à elle seule 23 % des actifs résidents ayant quitté le pays entre 2001 et 2007. On devine ensuite quelques autres communes majeures du pays, toutes situées dans la région Sud¹¹. De la même manière, les plus grandes communes de la zone frontalière, en Allemagne, en Belgique et en France, sont celles qui attirent le plus de migrants. La commune de Perl constitue une exception intéressante dans la mesure où, malgré son faible poids démographique (7 300 habitants en 2007), elle attire autant de migrants que la ville de Trèves, qui elle compte 100 000 habitants.

DES MOTIVATIONS À LA SATISFACTION RÉSIDENTIELLE

Après avoir décrit le phénomène d'un point de vue général, il convient à présent de chercher à comprendre les comportements et les motivations qui sous-tendent ce processus de mobilité résidentielle transfrontalière en nous appuyant sur les données de l'enquête.

Pourquoi quitter le Luxembourg ?

Les motifs qui poussent les individus à partir peuvent être nombreux et de natures diverses, et notamment ceux relevant des dimensions socio-économiques, socio-familiales et socioculturelles évoquées précédemment, à savoir les motifs pécuniaires, familiaux ou culturels. Conformément au différentiel de prix immobiliers évoqué précédemment, c'est le prix du logement (ou plus précisément les différences de prix du logement entre le Luxembourg et ses régions voisines) qui est le plus cité pour expliquer le déménagement transfrontalier, avec un peu plus de 85 % des réponses obtenues. Viennent ensuite le différentiel de coût de la vie (55 %) et l'envie de devenir propriétaire (54 %). Les motifs familiaux sont aussi assez largement présents, qu'il s'agisse d'un mariage ou d'un concubinage (26 %), de la naissance d'un enfant (18 %) ou bien d'une séparation ou d'un divorce (13 %). Des motifs culturels existent, mais sont plus rares : il peut s'agir de difficultés d'intégration culturelle (14 %) et linguistique (9 %) ou de différences de système scolaire (9 %)¹².

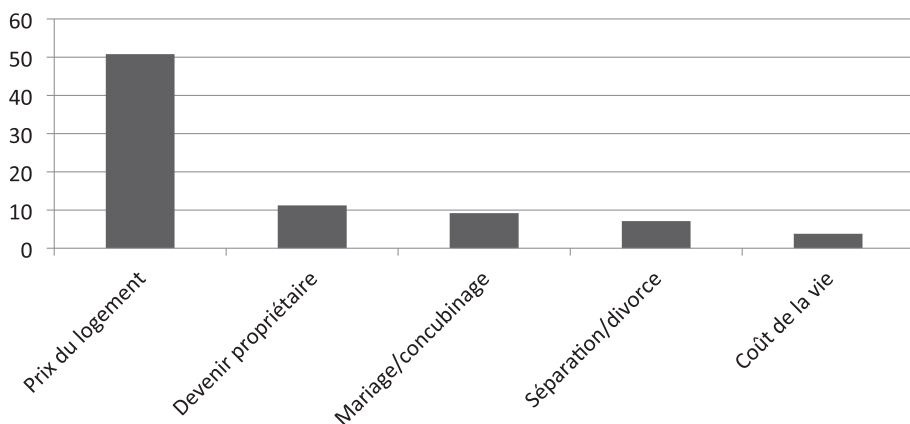
¹⁰ 76 700 hab. en 2001, 83 800 hab. en 2007 (source : STATEC).

¹¹ Il s'agit, de l'ouest vers l'est, des communes de Pétange (15 000 habitants en 2007, cinquième commune du pays), Differdange (20 100 habitants en 2007, troisième commune du pays), Esch/Alzette (29 100 habitants en 2007, deuxième commune du pays) et de Dudelange (18 000 hab. en 2007, quatrième commune du pays). Source : STATEC, 2008.

¹² Les raisons à choix multiple du questionnaire expliquent une somme supérieure à 100 %.

Si l'on s'intéresse uniquement à la raison principale indiquée pour expliquer le déménagement transfrontalier (graphique 2), le prix du logement continue à dominer le tableau, suivi du désir de devenir propriétaire, d'une mise en couple (mariage ou concubinage), d'une rupture de couple (séparation ou divorce) et du différentiel au niveau du coût de la vie.

Graphique 2. Les cinq principales raisons d'un déménagement



Source : CEPS/INSTEAD, Forum EUROPA, 2008.

Finalement, si la question des prix immobiliers semble largement prépondérante dans les motivations des enquêtés, c'est sans doute parce que le choix résidentiel transfrontalier, concernant des personnes qui gardent leur emploi au Luxembourg, s'inscrit dans une logique résidentielle largement orientée vers l'accession.

Le logement « après » : moins cher et plus grand

Le changement résidentiel transfrontalier permet, pour un grand nombre de personnes au départ, l'accession à la propriété. Avant de partir du Luxembourg, 67 % étaient locataires et 20 % seulement propriétaires, ce qui est contraire au modèle résidentiel luxembourgeois (LORD et GERBER, 2009). Après le déménagement et indépendamment de la nouvelle région d'habitation, on dénombre 58 % de propriétaires, soit une augmentation de 38 points. La transition la plus fréquente correspond ainsi au passage du statut de « locataire » à celui de « propriétaire » de son logement ; cela concerne 38 % des enquêtés. Cette propension varie avec le niveau de revenus et c'est donc chez les personnes plus aisées que l'on trouve la plus forte proportion d'accédants.

Outre le statut d'occupation, la taille des logements est également affectée par les parcours résidentiels transfrontaliers. Globalement, la taille moyenne des logements « après déménagement » est sensiblement plus grande pour la plupart des gens qui ont décidé de partir. En effet, si 62 % des individus vivaient dans un logement de trois

pièces ou moins au Luxembourg et 12 % occupaient un logement de six pièces ou plus, ils ne sont plus que 29 % (-29 points) à habiter un logement de trois pièces ou moins et 33 % (+21 points) à vivre dans un logement de six pièces ou plus après le déménagement. Cela se traduit par des gains de surface appréciables dans la mesure où 24 % des personnes ont gagné entre 10 et 50 m² et 45 % plus de 50 m².

Si, pour bon nombre d'individus, le déménagement transfrontalier se traduit par un gain notable de confort spacieux, cela ne semble pas se répercuter sur les prix. En effet, bien qu'une comparaison des prix des logements de part et d'autre des frontières ne soit pas aisée, compte tenu des faibles effectifs de l'enquête, des différences existent, et elles sont spectaculaires. Si l'on considère par exemple les chiffres déclarés par les enquêtés pour le prix d'une maison de cinq pièces, le prix moyen de vente est de 492 000 € au Luxembourg contre 219 000 € en Wallonie (-55 %), 236 000 € en Lorraine (-52 %) et 279 000 € pour les deux régions frontalières allemandes (-43 %).

Pour autant que le logement constitue la pierre angulaire des stratégies résidentielles transfrontalières, d'autres aspects de la vie quotidienne des enquêtés sont affectés par ce changement de pays de résidence.

Changement de résidence, changement de vie ?

Le passage du statut de résident à celui de frontalier a des répercussions – parfois très importantes – sur la vie quotidienne de nos enquêtés. Il y a d'abord le changement du pays de résidence, avec tout ce que cela peut impliquer sur le plan de la pratique linguistique, de la vie sociale et des pratiques culturelles. Il y a ensuite le changement du cadre de vie, des conditions de logement et de la qualité de vie. Enfin, il existe des changements intervenant dans le vaste champ des déplacements, qu'ils soient liés au travail, au comportement de consommation ou aux loisirs.

Les réseaux de transport étant la plupart du temps organisés selon des compétences – donc des logiques – nationales, régionales ou locales, il faut bien voir que malgré tous les efforts déployés ces dernières années afin de promouvoir le transport collectif de personnes, l'écrasante majorité des frontaliers utilise la voiture individuelle pour se rendre sur le lieu de travail (CARPENTIER et GERBER, 2009). Ainsi, même si la plupart des enquêtés partis à l'étranger se sont installés à proximité immédiate de la frontière, ils n'échappent pas à une augmentation sensible de leur distance domicile/travail (tableau 2), qui a doublé en moyenne, tout en connaissant une croissance de l'utilisation de la voiture.

Tableau 2 : Évolution des distances et des temps de déplacement domicile/travail

	Distance moyenne de déplacement	Temps moyen de déplacement
Avant le déménagement (1)	16,0 km	22,6 min.
Après le déménagement (2)	38,7 km	39,8 min.
Différence (2) - (1)	+22,7 km (+142 %)	+17,2 min. (+76 %)

Source : CEPS/INSTEAD, Forum EUROPA, 2008

Si la voiture était déjà le mode de transport privilégié des enquêtés avant leur déménagement transfrontalier (pour 68 % des déplacements domicile/travail), cette tendance s'est encore accrue après (83 %). Autrement dit, avec le passage de la frontière et l'allongement des trajets, la dépendance automobile a augmenté pour cette catégorie de population. Si le recours au bus est tombé de 9 % à 2 % (-7 points), l'usage du train est passé de 2 % à 5 % (+3 points). Du point de vue des migrations pendulaires, ces mobilités résidentielles transfrontalières posent alors la question de leur durabilité.

Bien que les trajets domicile/travail constituent un déplacement structurant de la mobilité des actifs, l'analyse des autres motifs de déplacement routinier permet de mieux appréhender les impacts du déménagement transfrontalier sur la vie quotidienne des enquêtés. La question de la localisation des lieux d'activités est d'autant plus intéressante, dans un tel contexte transfrontalier, qu'elle est révélatrice tant de stratégies résidentielles, de contraintes administratives, que de valeurs et d'attachement aux lieux (ENAUX et GERBER, 2008). Il est vrai que certaines habitudes peuvent évoluer plus facilement que d'autres. Par exemple, le fait de faire des achats au Luxembourg peut en partie s'expliquer par le poids des habitudes, mais aussi par le fait que la TVA y est, pour certains produits, moins lourde qu'à l'étranger¹³. Quant au fait de fréquenter un médecin établi au Luxembourg plutôt qu'un médecin installé en Belgique, en France ou en Allemagne, cela peut cette fois mieux s'expliquer par des contraintes administratives liées aux systèmes d'assurance-maladie nationaux¹⁴.

L'ensemble des différentiels, financiers, administratifs ou encore culturels, conduit, dans une certaine mesure, à l'émergence de logiques différenciées pour le choix des lieux d'activité relevant de la vie quotidienne (travail, achats, loisirs...). Ainsi, les ressortissants des trois pays voisins du Luxembourg¹⁵ sont ceux qui ont transféré le plus de lieux d'activités dans leur (nouveau) pays de résidence, suite au déménagement transfrontalier : 60 % des activités des Français ont désormais lieu en France, ce chiffre atteignant 70 % pour les activités des Belges ayant lieu en Belgique et 78 % pour les activités des Allemands en Allemagne. À l'inverse, les Luxembourgeois et les Portugais sont ceux qui continuent à effectuer la plus grande part de leurs activités au Grand-Duché, avec respectivement 46 % et 66 %.

Force est donc de constater qu'il y a des logiques résidentielles différentes en jeu. Pour certains, en particulier pour les personnes qui rentrent dans leur pays d'origine, le déménagement transfrontalier correspond à une sorte de « recentrage » vers le nouveau lieu de résidence, impliquant des changements de lieux d'activités plus ou moins substantiels et rapides et supposant la construction d'un ancrage résidentiel important. Pour d'autres – et notamment les Portugais et Luxembourgeois –, le changement de domicile ne remet pas automatiquement (et tout de suite) en cause l'essentiel de leurs lieux d'activité, qui restent ainsi plus centrés sur le Luxembourg.

¹³ 15,0 % au Luxembourg, 19,0 % en Allemagne, 19,6 % en France et 21,0 % en Belgique (taux standards).

¹⁴ Ces contraintes subsistent dans la mesure où au niveau des prestations familiales ou de santé, malgré le règlement CEE n° 1408/71 (4), il n'existe pas de réelle harmonisation de prise en charge des soins, notamment au niveau des taux de couverture de sécurité sociale entre les pays.

¹⁵ Il faut bien se rappeler le fait que les Français, les Belges et les Allemands qui ont choisi de déménager du Luxembourg sont en définitive revenus dans leur pays d'origine respectif.

Un « aller simple » ou bien un « aller-retour » ?

Finalement, malgré certaines difficultés, en termes de mobilité notamment, la plupart des personnes interrogées ne regrettent pas leur choix résidentiel transfrontalier. En effet, 25 % d'enquêtés se déclarent « très satisfaits », 59 % « satisfaits » contre seulement 11 % de gens « insatisfaits » et 5 % de gens « très insatisfaits ».

À l'exception des déplacements domicile/travail, pour lesquels deux personnes sur trois considèrent qu'ils se sont dégradés suite au déménagement transfrontalier, les enquêtés se disent généralement satisfaits de leur nouvel environnement. La mobilité quotidienne semble donc être le principal, voire le seul « point noir » d'un choix résidentiel par ailleurs satisfaisant.

Cette satisfaction majoritaire n'empêche cependant pas un certain nombre de retours au Luxembourg. Entre 2001 et 2007, ils s'élèvent à approximativement 12 % des personnes identifiées dans la base IGSS de référence. Par ailleurs, 15 % des personnes résidant encore, au moment de l'enquête, en Lorraine, en Rhénanie-Palatinat, en Sarre ou en Wallonie, envisagent éventuellement un tel retour. Ces retours, qu'ils soient effectifs ou seulement envisagés, sont assez fortement liés aux changements intervenus dans la situation familiale : si un mariage/concubinage peut être une bonne raison pour partir, surtout si un logement est disponible de l'autre côté de la frontière, les divorces ou une séparation peuvent également pousser au retour. À ce niveau, on observe une ambiguïté au niveau du poids des déplacements domicile/travail dans ces stratégies résidentielles. En effet, ces derniers sont plus souvent évoqués pour les intentions de retour que pour les retours effectifs. Finalement, en termes de nationalité, ce sont essentiellement les Portugais et, dans une moindre mesure, les Luxembourgeois qui sont les deux groupes les plus concernés par ces retours. Peut-être témoignent-ils ainsi d'un attachement au Grand-Duché plus fort que celui des autres nationalités ?

CONCLUSION

À travers leurs choix résidentiels transfrontaliers, les individus étudiés expérimentent les différentes facettes des différentiels frontaliers. S'ils mettent à profit les différentiels économiques, en accédant à des logements moins chers tout en préservant des salaires comparativement plus avantageux, ils sont mis à l'épreuve des limites de l'intégration transrégionale. Ces dernières s'illustrent notamment au travers des ruptures de charge sur les réseaux de transport et des complications administratives telles que les contraintes relatives au système de santé ou d'éducation ou encore certaines prestations sociales liées au pays de résidence pour lesquels ces individus ne sont plus éligibles. Le bilan de ces différentiels, tant en termes de coûts respectifs du logement et du transport qu'en termes de qualité de vie, est très compliqué à anticiper, tant et si bien qu'il est difficile d'envisager ces trajectoires résidentielles singulières comme la seule conséquence de choix rationnels maximisant un rapport coût/bénéfice. L'ampleur des retours au Luxembourg témoigne ainsi de la relative insatisfaction qui affecte une part non négligeable de nos enquêtés. Par ailleurs, et bien que l'enquête ne fournisse que peu d'éléments permettant d'approcher la question des aspects symboliques liés au passage de la frontière, plusieurs logiques socio-culturelles s'esquissent à travers les différentes analyses. Ainsi, l'étude des espaces

d'activités quotidiennes témoigne de l'importance de l'attachement au lieu pour les différentes nationalités en termes de spatialisation des modes de vie et, plus précisément, du poids accordé respectivement au pays de résidence et au pays de travail. À ce niveau, des analyses complémentaires sur la base d'entretiens approfondis auprès de ces individus semblent nécessaires.

Au-delà de ces logiques individuelles, la mobilité résidentielle transfrontalière s'impose, au Luxembourg comme dans d'autres agglomérations transfrontalières européennes (RAMM, 1999; CALAIS, 2005; BOLZMAN et VIAL, 2007; GEYER, 2009), comme un phénomène important. Dans l'espace de la Grande Région, elle s'inscrit dans un espace transfrontalier en voie d'intégration fonctionnelle, illustrée par l'ampleur et la croissance des flux de travailleurs frontaliers (quelque 220 000 personnes traversent ses frontières intérieures pour le travail), de la consommation transfrontalière (la ville de Trèves, par exemple, réalise un quart de son chiffre d'affaires annuel avec une clientèle d'origine luxembourgeoise) et désormais de ces mobilités résidentielles transfrontalières. Pour autant, si le cadre européen permet, voire suscite de tels flux transfrontaliers à travers un certain nombre d'instruments de libre circulation, la mobilité résidentielle transfrontalière, par les interactions et les interdépendances spatiales qu'elle crée directement et indirectement, montre que les politiques d'aménagement du territoire, de développement régional d'urbanisme, voire de transport, restent nationales pour l'essentiel. Ces politiques ont beaucoup de mal à devenir globales, intégrées, en un mot, transfrontalières. Ainsi, il faut garder à l'esprit que les communes d'accueil de ces « migrants à courte distance » sont des « actrices » importantes de ce phénomène; ce sont elles, en effet, qui créent ou qui autorisent les lotissements nécessaires pour accueillir les nouveaux habitants. Ce sont elles encore qui voient souvent d'un œil positif l'augmentation de leurs populations résidentes dans un contexte démographique global morose¹⁶, et ce, bien qu'elles aient à faire face à un certain nombre d'externalités négatives, avec notamment l'augmentation du trafic routier, ainsi que des difficultés en termes d'intégration sociale des nouveaux arrivants (de par les différentiels de niveau de vie ou de langue par exemple).

Au-delà de ce premier panorama, essentiellement quantitatif pour le moment, deux perspectives de recherche se dégagent. D'une part, une analyse du rôle des collectivités locales semble nécessaire pour identifier leurs stratégies et marges de manœuvre pour accompagner ce phénomène; d'autre part, une étude sociographique des individus s'installant de l'autre côté des frontières permettra de mieux comprendre les processus menant (ou non) à une intégration de ces individus dans leur territoire d'accueil.

Bibliographie

- BAUELLE GUY, DARRIS GÉRARD, OLLIVRO JEAN et PIHAN JEAN, 2004 : « Les conséquences d'un choix résidentiel périurbain sur la mobilité : pratiques et représentations des ménages », *Cybergéo* 287.
- BERGER FRÉDÉRIC, 2005 : « Développement de l'emploi transfrontalier au Luxembourg et portrait sociodémographique des frontaliers », *Population & Emploi* 8, <http://www.ceps.lu/pdf/3/art1059.pdf>.

¹⁶ Ceci est particulièrement vrai pour la partie allemande de la Grande Région, la Rhénanie-Palatinat ayant perdu 60 000 habitants depuis 2005 (source : www.statistik.rlp.de), la Sarre 70 000 depuis 1993 (source : www.saarland.de).

- BOLZMAN CLAUDIO et VIAL MARIE, 2007 : *Migrants au quotidien : les frontaliers. Pratiques, représentations et identités collectives*. Collection Cohésion sociale et plurielisme culturel, Seismo Verlag.
- CARPENTIER SAMUEL et GERBER PHILIPPE, 2009 : « Les déplacements domicile-travail : en voiture, en train ou à pied ? », *Vivre au Luxembourg* 53, <http://www.ceps.lu/pdf/3/art1415.pdf>.
- CARPENTIER SAMUEL (dir.), 2010 : *La mobilité résidentielle transfrontalière entre le Luxembourg et ses régions voisines*, collection FORUM EUROPA n° 6, Luxembourg : Éditions Saint-Paul Luxembourg SA.
- CAVAILHÈS JEAN, 2005 : « Les prix des attributs du logement », *Économie et Statistique* 381/382, 91-123.
- COURLET CLAUDE, 1988 : « La frontière : couture ou coupure ? », *Économie et humanisme* 301, 5-12.
- DE LANCHY GAËTAN, 2008 : « Évolution du poids des remboursements d'emprunt et des loyers dans le revenu des ménages entre 1996 et 2006 », *La note de l'Observatoire de l'Habitat* 10, ministère du Logement, CEPS/INSTEAD.
- DIOP LANCINÉ, 2011 : « Luxembourg : les marchés fonciers et immobiliers transfrontaliers à l'épreuve de la métropolisation », *CEP/INSTEAD Working Paper* 2011 (48), <http://www.ceps.lu/pdf/6/art1673.pdf>
- DUJARDIN CLAIRE, 2001 : « Effet de frontière et interaction spatiale. Les migrations alternantes et la frontière linguistique en Belgique », *L'Espace géographique* 4 (2001), 307-320.
- DURAND FRÉDÉRIC, 2011 : « L'aménagement du territoire dans les espaces urbains frontaliers est-il une réalité ? », *Les cahiers du CEPS/INSTEAD* 2011 (13), <http://www.ceps.lu/pdf/6/art1676.pdf>
- ÉNAUX CHRISTOPHE et GERBER PHILIPPE, 2008 : « Les déterminants de la représentation transnationale du bassin de vie. Une approche fondée sur l'attachement au lieu des frontaliers luxembourgeois », *Revue d'Économie régionale et urbaine* 5 (2008), 725-752.
- ESPON, 2010 : *Metroborder. Région métropolitaine polycentrique transfrontalière*. Rapport final effectué dans le cadre de la Commission européenne, Fonds européen de Développement régional, Analyse ciblée 2013/2/3, 202 p., http://www.dat.public.lu/publications/documents/metroborder/metroborder_final_report_fr.pdf
- GENGLER CLAUDE, 2010 : « Expatriation "à la luxembourgeoise" », in : PAULY MICHEL (dir.) : *ASTI 30 +/- 30 ans de migrations, 30 ans de recherches, 30 ans d'engagements*, Luxembourg : Association de soutien aux travailleurs immigrés, 262-274.
- GERBER PHILIPPE, KLEIN OLIVIER et CARPENTIER SAMUEL, 2010 : « Mobilité locale et périurbanisation transfrontalière », *CEPS/INSTEAD Working Papers* 2010 (22), <http://www.ceps.lu/pdf/6/art1549.pdf>.
- GEYER, SARAH, 2009 : *Siedlungsentwicklung im deutsch-luxemburgischen Grenzraum. Arbeitsfelder und Handlungsempfehlungen zur Steuerung am Beispiel des Landkreises Trier-Saarburg. Arbeitspapiere zur Regionalentwicklung - Elektronische Schriftenreihe des Lehrstuhls Regionalentwicklung und Raumordnung, Band 2*, Herausgeber : Prof. Dr Gabi Troeger-Weiß ; Dr Hans-Jörg Domhardt, Technische Universität Kaiserslautern, 160 S.
- GROUPE FRONTIÈRE, ARBARET-SCHULZ CHRISTIANE, BEYER ANTOINE, PIERMAY JEAN-LUC, REITEL BERNARD, SELIMANOVSKI CATHERINE, SOHN CHRISTOPHE et ZANDER PATRICIA, 2004 : « La frontière, un objet spatial en mutation », *EspacesTemps.net*, <http://espacestemp.net/document842.html>
- GUEYMARD SANDRINE, 2006 : « Facteurs environnementaux de proximité et choix résidentiels », *Développement durable et territoires*, <http://developpementdurable.revues.org/2716>
- LANGERS JEAN et SCHULLER GUY, 2005 : « Emploi, production, rémunération et transferts courants des salariés frontaliers », *Cahier économique du STATEC* 100, 7-26.
- LORD SÉBASTIEN et GERBER PHILIPPE, 2009 : « Immigration et intégration : Trajectoires résidentielles (inter) nationales et dynamiques ségréгатives locales au Luxembourg », *Espace Populations Sociétés* 2009(1), 85-103.
- LORD SÉBASTIEN et GERBER PHILIPPE, 2010 : « Métropolisation et mobilité résidentielle au Luxembourg : la frontière, catalyseur de périurbanisation et de polarisation sociale ? », *CEPS/INSTEAD Working Papers* 2010 (20), <http://www.ceps.lu/pdf/6/art1557.pdf>

- MATTHIESSEN CHRISTIAN WICHMANN, 2004 : « The Öresund Area: Pre and post-bridge cross-border functional integration: the bi-national regional question », *GeoJournal* 61, 31-39.
- NEWMAN DAVID, 2006 : « The lines that continue to separate us: borders in our “borderless” world », *Progress in Human Geography* 30 (2), 143-161.
- NIJKAMP PETER, RIETVELD PIET et SALOMON ILAN, 1990 : « Barriers in spatial interactions and communications. A conceptual exploration », *The Annals of Regional Science* 24, 237-252.
- OBSERVATOIRE INTERRÉGIONAL DU MARCHÉ DE L'EMPLOI, 2005 : « Frontaliers et marché de l'emploi transfrontalier dans la Grande Région », *Cahier thématique*, Sarrebruck.
- PIERRARD OLIVIER, 2008 : « Commuters, residents and job competition », *Regional Science and Urban Economics* 38, 565-577.
- PLAT DIDIER et RAUX, CHARLES, 1998 : « Frontier impedance effects and the growth of international exchanges: An empirical analysis for France », *Papers in Regional Science* 77, 155-172.
- RAMM MICHEL, 1999 : « Saarländer im grenznahen Lothringen », *Geographische Rundschau* 51, 110-115.
- RÉRAT PATRICK, GERTSCH KEVIN, MOINE ALEXANDRE et SIGNORET PHILIPPE, 2011 : « S'installer de l'autre côté... La mobilité résidentielle transfrontalière dans l'Arc jurassien franco-suisse », *Géo-Regards* 4.
- SCOTT JAMES WESLEY et VAN HOUTUM HENK, 2009 : « Reflections on EU territoriality and the “bordering” of Europe », *Political Geography* 28, 271-273.
- SCHIEBEL JULIEN, 2009 : *Géocodage, analyse et représentation cartographique des flux de mobilité résidentielle des actifs du Luxembourg vers la Grande Région entre 2001 et 2007*, Mémoire de Master 1, Université Paul Verlaine de Metz.
- SHEVKY ESHREF et BELL WENDELL, 1955 : *Social Area Analysis: Theory, Illustrative Application and Computational Procedure*, Stanford: Stanford University Press.
- SOHN CHRISTOPHE, REITEL BERNARD et WALTHER OLIVIER, 2009 : « Cross-border metropolitan integration in Europe: the case of Luxembourg, Basel and Geneva », in *Environment and Planning C: Government and Policy* 27, 922-939.
- STRÜVER ANKE, 2002 : « Significant insignificance – Boundaries in a borderless European Union: Deconstructing the Dutch-German transnational labour market », *Journal of Borderlands Studies* 17 (1), 21-36.
- SWEETSER FRANCK, 1965 : « Factorial ecology. Helsinki 1960 », *Demography* (2) 1, 372-385.
- VAN HOUTUM HENK, 2000 : « An overview of European geographical research on borders and border regions », *Journal of Borderlands Studies* 15 (1), 57-83.
- VAN HOUTUM HENK et GIELIS RUBEN, 2006 : « Elastic migration: the case of Dutch short-distance transmigrants in Belgian and German borderlands », *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 27 (2), 195-202.
- VERHETSEL ANN, THOMAS Isabelle et BEELEN MARJAN, 2010 : « Commuting in Belgian metropolitan areas. The power of the Alonso-Muth model », *Journal of Transport and Land Use* 2 (3/4), 109-131.
- WASTL-WALTER DORIS et KOFLER Andrea, 2000 : « European integration and border-related institutions: A practical guide », *Journal of Borderlands Studies* 15 (1), 85-104.

CROSS-BORDER RESIDENTIAL MOBILITY BETWEEN LUXEMBOURG AND ITS BORDER REGIONS : AN OVERVIEW.

This paper is dealing with the cross-border residential mobility between Luxembourg and its border regions (Lorraine, Wallonia, Rhineland-Palatinate, Saarland). The country sees an increasing number of active people leaving it and settling abroad while continuing to work in Luxembourg. After having determined the scope of the phenomenon as well as the points of departure and the destinations, the authors insist on motivations and various other interesting facets of this kind of residential migration.

Keywords: Luxembourg, Greater Region, border worker, residential mobility, cross-border.

DIE GRENZÜBERSCHREITENDE WOHNMOBILITÄT ZWISCHEN LUXEMBURG UND SEINEN NACHBARREGIONEN : EIN ÜBERBLICK

Der Beitrag behandelt die grenzüberschreitende Wohnmobilität zwischen Luxemburg und seinen Nachbarregionen (Lothringen, Wallonien, Rheinland-Pfalz, Saarland). Das Land wird von einer wachsenden Zahl von aktiven Personen verlassen, die sich im nahen Ausland niederlassen, und jedoch weiterhin in Luxemburg arbeiten. Die Autoren beschreiben die Bedeutung des Phänomens, die Herkunfts- und Zielorte, die Motivationen der Wegziehenden und präsentiert einige weitere Facetten dieser speziellen Art von Wohnmobilität.

Stichwörter : Luxemburg, Großregion, Grenzgänger, Wohnmobilität, grenzüberschreitend.

LA MOBILITÉ RÉSIDEN TIELLE TRANSFRONTALIÈRE DANS L'ARC JURASSIEN FRANCO-SUISSE¹

PATRICK RÉRAT, Institut de Géographie & Groupe de Recherche en Économie territoriale, Université de Neuchâtel, patrick.rerat@unine.ch

ALEXANDRE MOINE, Laboratoire ThéMA UMR 6049 CNRS, Université de Franche-Comté, amoine@univ-fcomte.fr

KEVIN GERTSCH, Institut de Géographie & Groupe de Recherche en Économie territoriale, Université de Neuchâtel, kevin.gertsch@unine.ch

PHILIPPE SIGNORET, Laboratoire ThéMA UMR 6049 CNRS, Université de Franche-Comté, philippe.signoret@univ-fcomte.fr

RÉSUMÉ

Cette contribution s'intéresse à la mobilité résidentielle transfrontalière au sein de l'Arc jurassien franco-suisse. Elle analyse les profils, trajectoires et motivations des ménages qui font le choix résidentiel de franchir la frontière. Les résultats montrent le rôle central de la position dans le parcours de vie et des différentiels en termes d'accession à la propriété de part et d'autre de la frontière. Les migrants qui déménagent en Suisse sont généralement de jeunes adultes qui s'orientent vers les centres urbains et valorisent le mode de vie qui leur est associé. Dans l'autre sens, on identifie en premier lieu des couples avec enfants qui accèdent à la propriété d'une maison individuelle et recherchent une qualité de vie périurbaine.

Mots-clés : frontière, migration, mobilité résidentielle, marché immobilier, parcours de vie, propriété

¹ Cet article est tiré du projet « Mobilité résidentielle transfrontalière et fonctionnement des marchés locaux du logement dans le département du Doubs et le canton de Neuchâtel » financé dans le cadre du programme Interreg IV A France-Suisse. Ce projet a reçu le soutien de l'Union européenne et de la Confédération suisse ainsi que de plusieurs partenaires locaux, régionaux et nationaux.

INTRODUCTION

La construction européenne et les différents accords internationaux qui l'ont accompagnée ont contribué à redéfinir la signification et les fonctions des frontières nationales (ANDERSON et O'DOWD, 1999; NEWMAN, 2006). Cette évolution a eu pour conséquence un accroissement de la mobilité des biens et des personnes entre les États et régions de l'Union européenne (UE) et de l'Association européenne de libre-échange (AELE), et a donné un nouvel essor au développement transfrontalier (WASTL-WALTER, 2009).

Dans le cas de la Suisse, deux phénomènes ont particulièrement retenu l'attention. Il s'agit d'une part des flux de travailleurs frontaliers (BOLZMAN et VIAL, 2007). Selon l'Office fédéral de la statistique (OFS), ils sont près de 232 000 en 2010 à traverser quotidiennement la frontière pour travailler en Suisse, soit un effectif de 30 % supérieur à 2005. Il s'agit d'autre part de la forte croissance démographique enregistrée par le pays en raison notamment de la migration de personnes hautement qualifiées en provenance de l'UE (MÜLLER-JENTSCH, 2008). L'attractivité de la Suisse s'explique en premier lieu par la période conjoncturelle favorable traversée par son économie, des niveaux de salaire élevés et par l'entrée en vigueur en 2002 des accords bilatéraux sur la libre circulation des personnes avec l'UE.

Une autre forme de mobilité – la mobilité résidentielle transfrontalière – semble également prendre de l'importance, mais demeure un phénomène encore largement méconnu. Cet article a pour objectif de pallier cette carence en s'intéressant aux flux résidentiels traversant la frontière franco-suisse de l'Arc jurassien. Une première partie discute la mobilité résidentielle dans le contexte particulier des régions transfrontalières. Le périmètre d'analyse ainsi que la démarche de recherche sont ensuite présentés. Dans la partie empirique enfin, différentes sources (statistiques officielles, questionnaires, entretiens) sont utilisées afin d'estimer l'ampleur des flux migratoires transfrontaliers – de la Suisse vers la France, mais également de la France vers la Suisse – et de déterminer les caractéristiques des ménages concernés.

PROBLÉMATIQUE ET DÉMARCHE

La mobilité résidentielle transfrontalière

La mobilité résidentielle transfrontalière représente une forme de migration originale. Elle est de nature internationale par le changement de pays (et de système institutionnel) qu'elle implique, mais se déroule sur de courtes distances et n'engendre pas de bouleversement du bassin de vie (KING, 2002). Elle révèle de surcroît l'évolution de la frontière et de son degré de perméabilité. Dans ce sens, s'intéresser à ce phénomène permet d'étudier non seulement l'intégration institutionnelle ou formelle des régions transfrontalières (liée par exemple aux accords entre États-nations), mais également l'intégration fonctionnelle comprise au travers du prisme des pratiques spatiales des habitants autour de la frontière (DE OLIVEIRA, 2009).

Les migrations transfrontalières ont encore été relativement peu étudiées. Les recherches existantes font état de tels flux du Luxembourg vers l'Allemagne, la Belgique et la France (CARPENTIER, 2010), d'Allemagne vers la Belgique (CAPRON

et al., 2002), des Pays-Bas vers l'Allemagne (I & O RESEARCH, 2005) ou, au Pays Basque, d'Espagne vers la France (VÉLASCOT-GARCIET, 2005). Ces travaux montrent le rôle central que jouent les différentiels de prix et de disponibilité sur le marché immobilier dans la mobilité résidentielle transfrontalière. Une enquête menée auprès des ménages quittant le Luxembourg pour les pays limitrophes a par exemple mis en exergue l'influence de prix plus attractifs autant dans le segment de la location que dans celui de la propriété (CARPENTIER, 2010).

En Suisse, des flux résidentiels transfrontaliers ont été observés à certains endroits de la frontière avec l'Allemagne comme à Kreuzlingen. La fiscalité et la pénurie du marché immobilier en vigueur en Allemagne motiveraient certains ménages à franchir la frontière². Le phénomène quantitativement le plus important – et qui a retenu le plus l'attention des médias³ – concerne Genève. Les prix élevés qui caractérisent le marché immobilier genevois et l'importante pénurie qui y règne⁴ incitent certains ménages à élire domicile sur sol français. Selon l'Observatoire statistique transfrontalier (2010), 11 800 personnes habitant en 2006 en Rhône-Alpes résidaient en Suisse cinq ans auparavant, soit une proportion de 12 % des personnes récemment arrivées de l'étranger. Malgré ces mouvements et l'important degré de porosité de la frontière, peu de ménages semblent toutefois disposés à s'installer dans le pays voisin. Selon une enquête réalisée auprès de plus de 2 000 ménages de l'agglomération francovaldo-genevoise, 81 % des résidents du côté suisse et 67 % du côté français déclarent ne pas être prêts à habiter de l'autre côté de la frontière (THOMAS et al., 2011). Ce résultat montre que la mobilité résidentielle transfrontalière demeure un phénomène sélectif et restreint.

Dans notre analyse, nous recourons au terme de choix résidentiel. Ce dernier est à considérer non pas comme la conséquence des seules aspirations des ménages, mais comme un choix sous contrainte (BONVALET et DUREAU, 2000 ; AUTHIER et al., 2010). Plus précisément, il dépend des besoins et préférences des ménages dans le cadre d'une gamme limitée d'options déterminées par les ressources et restrictions liées aux ménages (revenu, localisation des places de travail, etc.) et par les opportunités et contraintes du marché immobilier (par exemple disponibilité des logements, prix du foncier, etc.) (VAN HAM, à paraître).

Le concept de choix résidentiel signifie que les ménages ont une certaine marge de manœuvre même si le champ des possibles peut être réduit. Cette perspective théorique appelle l'analyse de trois séries de caractéristiques des ménages. La première est le profil – position dans le parcours de vie, statut socio-économique, nationalité, etc. –, étant donné que tout processus migratoire est un phénomène sélectif. Deuxièmement, la trajectoire qui comprend la localisation et les caractéristiques des logements successivement occupés dans l'histoire de vie des ménages. Troisièmement, les motivations qui expliquent le choix du domicile actuel. L'habitat est caractérisé par de nombreux éléments (localisation, statut d'occupation, taille, etc.) et les ménages procèdent à un

² A. FOURNIER, « Kreuzlingen à frontière abattue », *Le Temps*, 27 mars 2010.

³ Voir par exemple PH. LE BÉ, « Crise du logement. L'exil forcé des Genevois en France », *L'Hebdo*, 3 août 2011.

⁴ D'après l'Office cantonal de la statistique, le taux de vacance oscille dans le canton entre 0,15 % et 0,25 % sur la période 2002-2010.

certain nombre d'arbitrages entre ceux-ci, car ils ne peuvent satisfaire toutes leurs aspirations. Ces trois séries de caractéristiques sont présentées ici dans le cas de la mobilité résidentielle transfrontalière au sein de l'Arc jurassien.

Étude de cas, questionnement et démarche

Massif s'étendant sur plus de 300 km, l'Arc jurassien est traversé par la frontière franco-suisse. Cet article s'intéresse plus particulièrement au canton de Neuchâtel et au département du Doubs (figure 1). Dans ce contexte territorial s'organise une armature urbaine constituée d'un ensemble de petites villes dont la plus importante côté français est Pontarlier (environ 20 000 habitants), et côté suisse le binôme La-Chaux-de-Fonds – Le Locle (environ 50 000 habitants) (MOINE, 1998). Ces deux dernières villes, spécialisées dans l'horlogerie et la microtechnique, ont enregistré une augmentation globale du nombre d'emplois dans les années 2000. Parallèlement, les communes françaises proches – telles que Morteau et Villers-le-Lac – connaissent de fortes croissances démographiques et accueillent de nombreux travailleurs frontaliers (environ un tiers de la population active).

Figure 1. L'Arc jurassien franco-suisse



Source : Observatoire statistique de l'Arc jurassien transfrontalier.

L'Arc jurassien franco-suisse se caractérise par de nombreux flux dont les principaux sont les travailleurs frontaliers (avec une concentration autour des points de franchissement de la frontière sur sol français), les relations de sous-traitance (pièces de microtechnique conçues en Suisse, usinées en France et définitivement assemblées

en Suisse pour bénéficier du « *Swiss made* ») et le tourisme d'achat (de la part des Suisses en premier lieu et orienté vers les commerces et services médicaux).

Notre contribution aborde une autre forme de flux, la mobilité résidentielle transfrontalière, et a pour objectif de répondre aux questions de recherche suivantes :

Quelle est l'ampleur de la mobilité résidentielle transfrontalière ?

Quel est le profil des personnes concernées (type de ménage, âge, etc.) ?

Quelle est la trajectoire de ces personnes (anciens lieux de domicile, statut d'occupation du logement, etc.) ?

Quelles sont les motivations à la base de ces choix résidentiels (facteurs économiques, familiaux, etc.) ?

Afin de répondre à ces questions, nous avons eu recours à des statistiques officielles et réalisé des entretiens semi-directifs ainsi qu'une enquête par questionnaire.

S'agissant des données statistiques, il est à noter qu'il est difficile de quantifier précisément les flux résidentiels transfrontaliers. Différentes sources ont dû être mobilisées sans qu'aucune d'entre elles ne permette d'asseoir un chiffre totalement fiable. En Suisse, la statistique PETRA de l'OFS présente les effectifs et mouvements annuels de la population résidente étrangère et les Villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle élaborent leurs propres statistiques sur l'ensemble des mouvements enregistrés avec la France quelle que soit la nationalité. Pour ce qui est des migrations vers la France, plusieurs sources ont été utilisées comme le nombre de Suisses vivant à l'étranger (OFS), le recensement de la population réalisé par l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) et les listes fournies par les communes neuchâteloises relatives aux personnes quittant leur territoire.

Ensuite, vingt entretiens ont été réalisés avec des migrants venant de France et vivant dans le canton de Neuchâtel et vingt autres avec des individus en provenance de Suisse et ayant emménagé dans le département du Doubs. La grille d'entretien abordait les profils, trajectoires et motivations des ménages. Ces derniers ont été choisis dans le souci de constituer un échantillon illustratif à partir des adresses fournies par les communes neuchâteloises ou sur recommandation d'autres migrants.

Afin de compléter les entretiens, un questionnaire a été envoyé aux migrants de France s'étant installés entre 2007 et 2009 dans le canton de Neuchâtel grâce aux listes d'adresses délivrées par les communes neuchâteloises. Cette démarche découle du constat de la grande variété des migrants qu'il aurait été difficile d'appréhender uniquement par les entretiens. Le taux de réponse s'élève à 22,5 % (230 sur 1 020 questionnaires envoyés). Étant donné l'absence de telles données, une démarche similaire n'a pu être appliquée pour les migrants de Suisse vers la France.

LES FLUX RÉSIDENIELS DE FRANCE VERS LA SUISSE

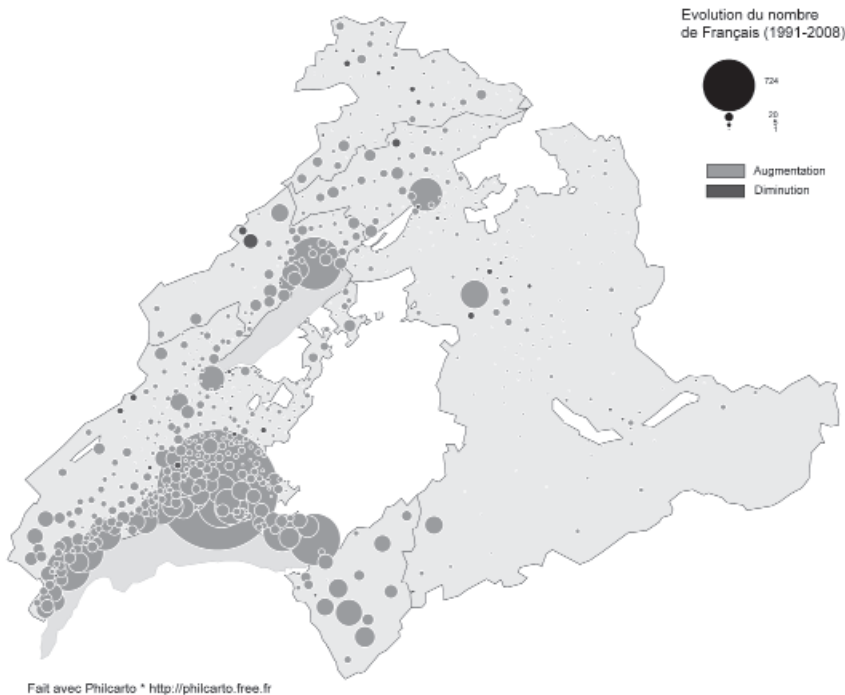
Ampleur

Selon l'OFS, le nombre de ressortissants français en Suisse se monte à 88 213 en 2008. Leur répartition spatiale répond essentiellement à deux logiques : ils sont davantage présents dans les régions francophones et dans les cantons urbains. Leur effectif a

fortement augmenté entre 1991 et 2008 (+36 000 ; +68 %). Cette croissance a surtout concerné les centres urbains du plateau, mais peu les régions frontalières de l'Arc jurassien (figure 2). À l'inverse des principales villes du plateau, La Chaux-de-Fonds et Le Locle ne profitent pas ou peu d'un apport démographique net en provenance de France⁵.

D'autres statistiques, fournies par les deux Villes, montrent des soldes migratoires (sans distinction de nationalité) équilibrés avec la France. Entre 2000 et 2009, Le Locle et La Chaux-de-Fonds ont perdu respectivement 2 et 83 habitants par rapport à la France, ce qui est relativement négligeable étant donné la durée considérée et le poids démographique des villes. L'attrait des communes françaises limitrophes est ainsi compensé par des flux en sens inverse. La concurrence en termes de localisation résidentielle que ces dernières exercent concerne davantage les travailleurs qui deviennent frontaliers après avoir décroché un emploi, alors qu'ils franchiraient peut-être la frontière si leur lieu de travail était plus éloigné.

Figure 2. Évolution du nombre de résidents de nationalité française, cantons de Berne, Jura, Neuchâtel et Vaud (1991-2008)



Source : OFS, PETRA.

⁵ Plus précisément, La Chaux-de-Fonds enregistre une augmentation de 86 personnes (+7.9 %) et Le Locle une régression de 59 unités (-12.9 %). Ce dernier chiffre peut s'expliquer par davantage de départs que d'arrivées, mais également par des naturalisations.

Profil

D'après le questionnaire, il apparaît que migrer de la France vers la Suisse est clairement influencé par la position dans le parcours de vie. Les individus concernés sont majoritairement des jeunes adultes, comme l'atteste la forte proportion de ménages d'une personne (37 %), de couples sans enfant (29,1 %) ou encore d'individus de vingt à quarante ans (57,3 %).

Les migrants s'installant dans le canton de Neuchâtel se caractérisent par un niveau de formation élevé. Près des deux tiers sont au bénéfice d'un titre universitaire⁶. La majorité de l'échantillon est constituée d'actifs occupés (69,7 %) dont la quasi-totalité travaille en Suisse (285 sur 288), ce qui montre le rôle du marché du travail dans les flux migratoires depuis la France. Une autre catégorie à mentionner rassemble les étudiants (12,4 %).

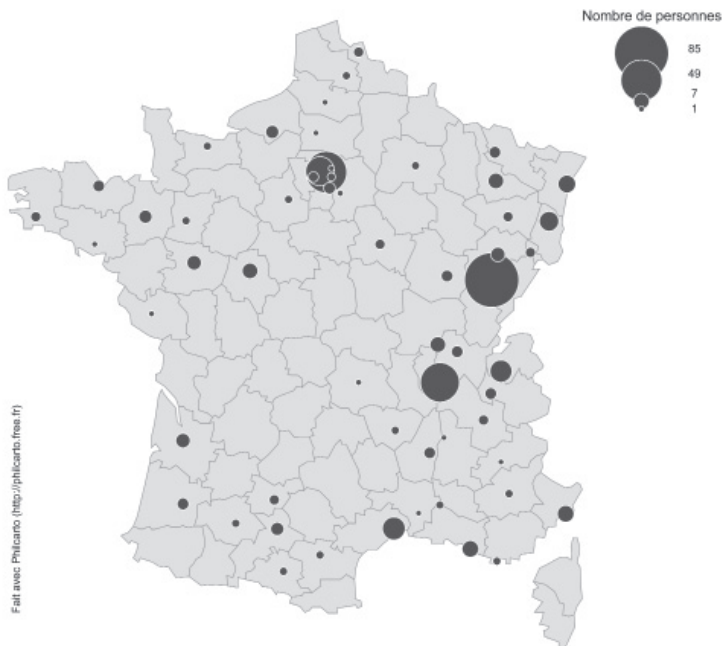
Les détenteurs de la nationalité française constituent 5,6 % des migrants. Une part non négligeable des migrants est toutefois suisse (18 %) ou franco-suisse (12 %). Dans ces cas, il peut s'agir de retours en Suisse ou de déménagements de personnes dont un parent avait migré dans l'autre sens.

Trajectoires

Les personnes du département du Doubs s'installant dans le canton de Neuchâtel représentent une proportion de 20,6 % des migrants ayant répondu au questionnaire (figure 3). Ce résultat permet de compléter les statistiques officielles en estimant le poids des flux résidentiels transfrontaliers par rapport au total des mouvements entre le canton de Neuchâtel et la France. En plus de cette logique de proximité, la répartition spatiale des anciens lieux de domicile s'explique par la taille des départements et par la localisation d'instituts de formation supérieure. Ainsi, un cinquième des migrants arrive du département du Rhône ou d'Ile-de-France.

⁶ Si un biais ne peut pas totalement être exclu (dans le sens où les personnes de formation universitaire répondent généralement davantage aux enquêtes par questionnaire), ce résultat renvoie au constat de l'attractivité de la Suisse pour des migrants hautement qualifiés en provenance d'Europe (MÜLLER-JENTSCH, 2008). Les entretiens réalisés auprès des ménages en provenance de France tendent également à confirmer cette tendance.

Figure 3. Ancien domicile des personnes en provenance de France et vivant dans le canton de Neuchâtel



Source : enquête par questionnaire, 2010.

Les flux migratoires se dirigent majoritairement vers les centres urbains : les trois villes du canton concentrent plus de 80 % des migrants (49,6 % à Neuchâtel, 22,7 % à La Chaux-de-Fonds et 9,2 % au Locle). Par ailleurs, les personnes venant du département du Doubs s'installent en premier lieu à La Chaux-de-Fonds et au Locle, et moins sur le Littoral.

Finalement, lors des entretiens, aucune trajectoire résidentielle dominante n'est apparue parmi la vingtaine de ménages rencontrés, ce qui montre que ces migrations répondent à d'autres logiques que l'amélioration des conditions d'habitation. La seule tendance clairement observable est l'importance du statut de locataire : sur les vingt ménages rencontrés, un seul est propriétaire (alors que cinq d'entre eux l'étaient en France).

Motivations

Les migrations de longue distance répondent en premier lieu à des motivations d'ordre professionnel. Les migrants venant d'autres départements que le Doubs sont en effet 46,5 % à citer un nouvel emploi et 21,1 % les études comme motivation (contre 14,3 % et 7,1 % pour les Doubiens) (tableau 1). La volonté de travailler en Suisse s'explique essentiellement par le niveau des salaires (et partant le pouvoir d'achat) et la disponibilité de places de travail. D'autres éléments ont été mentionnés

lors des entretiens, comme la culture d'entreprise ou l'impossibilité pour les ressortissants non européens d'accéder au statut de frontalier.

Les raisons personnelles apparaissent également très importantes dans la décision de traverser la frontière. C'est particulièrement le cas des transitions dans le parcours de vie qui concernent en premier lieu les doubiens. Dans le cas d'une mise en ménage, la scolarisation des enfants (pour les familles recomposées), la situation professionnelle du conjoint ou ses réticences à s'installer de l'autre côté de la frontière orientent le choix du domicile. Quant aux séparations, elles peuvent induire une redéfinition des aspirations résidentielles (se rapprocher du lieu de travail), mais aussi la volonté de placer une barrière symbolique avec le passé (dans le cas d'un retour en Suisse).

Réduire la durée des trajets domicile-travail est une motivation citée par 31 % des anciens habitants du Doubs. La quête d'une meilleure qualité de vie en est l'explication principale, le temps passé en voiture étant perçu comme une perte de temps et une source de fatigue. Les coûts des déplacements ne sont en revanche guère évoqués. Pour les migrants en provenance du reste de la France, le souhait d'éviter de longs trajets quotidiens en voiture contribue à expliquer le fait qu'ils ne se soient pas installés dans la bande frontière française.

Il apparaît globalement que les choix résidentiels résultent d'une conjonction de facteurs. Aux motivations principales (nouvel emploi, transition dans le parcours de vie, réduction de trajets domicile-travail) s'ajoutent des motivations secondaires (cadre de vie urbain, réseau de transports en commun, tranquillité, qualité de vie, paysage, etc.).

Tableau 1. Facteurs ayant influencé le choix résidentiel des ménages en provenance de France, canton de Neuchâtel (2007-2009)

Motivations	Département du Doubs	Reste du territoire français
Nouvel emploi	14,3 %	46,5 %
Raisons personnelles	57,1 %	33,0 %
Formation/Études	7,1 %	21,1 %
Rapprochement du lieu de travail	31 %	5,4 %
Autre	9,5 %	9,7 %

Source : enquête par questionnaire, 2010⁷.

Franchir la frontière implique un changement de contexte institutionnel et de nombreuses répercussions économiques. Selon nos entretiens, les personnes ayant établi un budget comparatif global sont toutefois rares (selon leurs conclusions, vivre de part et d'autre de la frontière serait équivalent en termes de coûts pour les célibataires, alors que la France serait plus avantageuse pour les familles). L'attitude la plus fréquente consiste soit à comparer de manière ponctuelle certains coûts, soit à s'assurer que le salaire perçu en Suisse suffit aux aspirations du ménage. Le choix entre les deux pays n'apparaît pas

⁷ Le total est supérieur à 100 %, les personnes pouvant sélectionner plusieurs réponses.

comme le résultat de considérations strictement économiques : les comparaisons sont complexes et d'autres types de motivations interviennent dans la prise de décision.

LES FLUX RÉSIDENTIELS DE LA SUISSE VERS LA FRANCE

Ampleur

Selon l'OFS, l'effectif des ressortissants helvétiques en France est passé de 137 528 à 179 106 entre 1995 et 2009. Cela représente une croissance globale de 30 % ou une augmentation annuelle moyenne de 2 970 personnes. D'après le recensement de la population de l'INSEE, 33 353 personnes sont arrivées en France depuis la Suisse entre 2000 et 2006, dont 2 018 qui ont choisi la Franche-Comté⁸ (soit une proportion de 6 %).

Une autre source repose sur les listes mises à disposition par les communes du canton de Neuchâtel sur les mouvements migratoires vers la France entre 2007 et 2009. Plus des trois quarts des communes (réunissant près de neuf habitants sur dix dans le canton) ont été en mesure de fournir de telles informations. Ainsi, ce sont 1 561 personnes qui ont quitté Neuchâtel pour s'installer en France. Parmi elles, 41 % (548) se sont installées en Franche-Comté. Ces quelques chiffres montrent que les flux transfrontaliers ne sont pas négligeables et semblent suivre une tendance à la hausse.

Profil

Migrer de Suisse vers la France est clairement influencé par la position dans le parcours de vie selon nos entretiens. Les migrants sont majoritairement des couples trentenaires avec deux ou trois enfants qui ne sont en général pas encore scolarisés. Selon notre échantillon, les mouvements résidentiels tendent à diminuer avec l'âge, même si nous avons rencontré quelques personnes pour qui la décohabitation des enfants a engendré un nouveau mouvement résidentiel.

En termes de statut socio-économique, les migrants sont en majorité des ouvriers (56 % de l'échantillon), alors que les cadres et les techniciens supérieurs représentent une proportion de 40 %. La plupart des migrants (25 personnes sur 37) vivent dans des couples où les deux partenaires travaillent en Suisse, ce qui garantit un pouvoir d'achat élevé. La migration ne remet donc pas en question la localisation de l'emploi en Suisse. Ces nouveaux frontaliers cherchent par ailleurs à ne pas trop s'éloigner des pôles d'emploi helvétiques, ce qui renforce le fort développement résidentiel à proximité des points de passage de la frontière.

Les migrants sont principalement de nationalité française (16 sur 37) ou suisse (16, dont 8 disposent de la double nationalité franco-suisse). En termes de couples, près de la moitié (8 sur 17), sont des couples mixtes franco-suisse, mais un seul est de nationalité suisse uniquement, les autres étant composés de ressortissants français ou du sud de l'Europe. Ces résultats tendent à montrer que les ménages suisses ne sont pas forcément enclins à changer de système socioculturel à moins qu'un des partenaires possède la nationalité française.

⁸ La région de Franche-Comté comprend le département du Doubs qui nous intéresse ici ainsi que ceux du Jura, de Haute-Saône et le Territoire de Belfort.

Les migrants rencontrés se caractérisent pour la plupart par une certaine stabilité tant sur le plan professionnel (les deux tiers sont des actifs frontaliers en contrat à durée indéterminée) que familial (les trois quarts des couples en âge de procréer ont deux enfants ou plus). Cette stabilité se reflète dans leur choix résidentiel qui s'inscrit dans le long terme (notamment sous la forme de l'accession à la propriété comme nous l'abordons ci-dessous).

Trajectoires

Dans la majorité des cas, les migrants que nous avons rencontrés ont opéré une migration à l'intérieur du même bassin de vie. Ainsi, les trois quarts des migrants résidaient auparavant au Locle ou à La Chaux-de-Fonds⁹. Ceci tient bien sûr à notre échantillonnage, mais révèle néanmoins une tendance qui s'explique de différentes manières. D'après nos entretiens, il apparaît clairement que ces migrations reposent sur la recherche d'informations à une échelle locale, sur la mobilisation de ressources dans le cadre du réseau de connaissances sur le lieu de travail ou auprès de personnes ayant effectué la même démarche dans le même bassin de vie transfrontalier.

Pour une partie des enquêtés, nous sommes en face de migrations de retour au pays d'origine. Ces ménages, migrant de Suisse vers la France, ont auparavant emprunté le chemin inverse. À quelques mois près, ils auraient pu être dans l'échantillon des personnes que nous avons rencontrées en Suisse.

Du point de vue des conditions d'habitat, l'installation en France se traduit par une trajectoire promotionnelle qui se mesure par l'augmentation de la taille du logement, le passage d'un appartement à une maison et l'accession à la propriété. Alors que les 20 ménages rencontrés étaient locataires en Suisse, ils sont désormais 18 à être propriétaires (13 d'entre eux ont construit un pavillon, 4 ont acheté une maison et 1 un appartement). Seuls 2 ménages sont restés locataires. L'un a toutefois opéré une trajectoire promotionnelle en passant d'un appartement à une maison, l'autre a suivi une trajectoire stable.

Motivations

L'importance d'accéder à la propriété d'une maison individuelle (17 ménages sur les 20 interrogés) se retrouve dans les motivations résidentielles. Pour la plupart des migrants, être propriétaire représente un placement financier maîtrisable dans le temps, tout en étant perçu comme plus rationnel que le paiement d'un loyer, et exprimant le désir « d'être chez soi ». Les couples franco-suisse, ou d'autres pays européens (Portugal par exemple) aspirent à reproduire le modèle résidentiel dominant en vigueur dans leur pays d'origine. Il est à noter que ce statut d'occupation est également valorisé en Suisse (THALMANN et FAVARGER, 2002). Toutefois, la faible proportion de propriétaires (environ 40 %) montre que ce projet est difficile à concrétiser (ou comme nous l'a confié une interlocutrice : « *En Suisse c'est un rêve, en France c'est une réalité* »).

⁹ Les données fournies par les communes du Locle et de La Chaux-de-Fonds montrent également l'importance des mouvements sur de courtes distances : 53 % des ménages s'étant installés en France résident sur le secteur de Morteau/Villers-le-Lac.

Pour la majorité des migrants, qui vivaient par ailleurs auparavant en milieu urbain, la maison individuelle est perçue comme contribuant au bien-être de la famille dans un contexte rural qui est, lui, perçu comme apaisant et sécurisant et néanmoins doté d'une offre de service satisfaisante. Les transitions dans le parcours de vie motivent le projet résidentiel de la plupart des migrants (10 ménages sur 20), et, dans la majorité des cas, le projet a été induit par l'arrivée du deuxième enfant. Le modèle qui se dégage correspond finalement au schéma classique de la péri-urbanisation à l'œuvre depuis plusieurs décennies en France (HAUMONT, 2001). Ce modèle est également très présent en Suisse (RÉRAT, 2010) et, si la construction de villas est limitée à La Chaux-de-Fonds et au Locle (ce qui s'explique notamment par leur politique d'aménagement du territoire), elle est très fréquente dans des régions rurales ou périurbaines limitrophes (Val-de-Ruz, Franches-Montagnes, etc.). On peut dès lors s'interroger sur les éléments qui ont incité les ménages à franchir la frontière pour concrétiser leurs aspirations.

Un premier facteur renvoie aux modalités d'accès à la propriété qui diffèrent entre les deux pays et qui ont favorisé pour l'ensemble des migrants, quelle que soit la catégorie socioprofessionnelle, un projet résidentiel en France. Ce différentiel s'exprime tout d'abord par le niveau des prix du foncier, mais surtout par des coûts de construction plus faibles en France¹⁰. Un autre élément, mis en avant par les ouvriers en premier lieu, est une plus grande souplesse et tolérance des banques françaises pour le financement d'un bien immobilier et en particulier sur le montant de l'apport personnel. Ainsi, le fait que les banques françaises ne demandent pas 20 % d'apport personnel comme le veut la pratique en Suisse constitue une incitation à franchir la frontière. Finalement, en devenant frontaliers, les couples biactifs ont pu bénéficier des avantages offerts par la souscription d'un prêt hypothécaire en devises (en francs suisses en l'occurrence)¹¹ tout en utilisant leur « deuxième pilier » pour une partie du financement¹².

D'autres éléments renvoient aux différentiels institutionnels. Ainsi, le niveau d'imposition en Suisse représente pour les familles d'ouvriers une motivation centrale et une économie financière appréciable. À cela s'ajoute pour les familles la perspective de bénéficier des prestations sociales du côté français comme le système de garde d'enfants (crèche). Le système scolaire influence également le moment du déménagement, ce dernier ayant lieu avant la scolarisation des enfants.

¹⁰ Un pointage a été réalisé en novembre et décembre 2011 auprès des régies immobilières de la région. Si une durée d'observation plus longue serait nécessaire pour obtenir des résultats précis, cette démarche permet de donner un ordre de grandeur des différences de prix. À Morteau et Villers-le-Lac, les 20 maisons individuelles en vente lors de la période considérée affichaient un prix moyen de 320 000 euros (soit, selon le taux de change en vigueur, un peu moins de 400 000 CHF). Au Locle et à La Chaux-de-Fonds, le prix moyen des 11 maisons individuelles figurant dans les listes des régies se montait à 740 000 CHF. Si ces chiffres ne tiennent pas compte de la taille et du confort des objets, ils montrent néanmoins un différentiel non négligeable.

¹¹ Indexé sur le LIBOR CHF, beaucoup plus avantageux que le LIBOR EURO.

¹² Le deuxième pilier (ou « prévoyance professionnelle ») est constitué à parts égales par l'employeur et l'employé (il est directement prélevé du salaire mensuel). Il donne droit à une rente (de retraite, d'invalidité, etc.) ou peut être mobilisé pour l'achat d'une résidence principale.

CONCLUSION

Les flux migratoires entre la France et la Suisse ont globalement augmenté au cours des deux dernières décennies. Au sein de l'Arc jurassien, les communes françaises proches des centres d'emploi helvétiques connaissent un développement démographique marqué et se caractérisent par des parts importantes de travailleurs frontaliers. Elles enregistrent également l'arrivée de ménages en provenance de Suisse. De l'autre côté de la frontière, les flux migratoires en provenance de France sont orientés vers les centres urbains du plateau. À l'inverse, les régions frontalières ne bénéficient pas d'un apport démographique net en provenance de France. Dans le cas des villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds, un solde migratoire équilibré est constaté avec la France. Cet équilibre cache toutefois un certain nombre de mouvements opérant dans les deux sens.

La décision de franchir la frontière ne touche pas les mêmes catégories de ménages. Une première caractéristique discriminante est la position dans le parcours de vie. S'installer en Suisse est le fait en premier lieu de jeunes adultes, alors que les déplacements de courte distance de l'autre côté de la frontière concernent généralement des couples avec enfants. En termes de statut socio-économique, on constate une surreprésentation des personnes hautement qualifiées parmi les personnes migrant en Suisse (en comparaison avec le profil des travailleurs frontaliers). Posséder la (double) nationalité facilite le déménagement notamment dans le sens où cela indique une meilleure connaissance du pays d'accueil et de son fonctionnement.

Le contexte résidentiel, qui diffère de part et d'autre de la frontière dans le périmètre étudié, joue également un rôle important. Il est à mettre en relation avec la position dans le parcours de vie. Les jeunes adultes venant de France qui s'installent en Suisse s'orientent généralement vers les centres urbains, occupent des appartements en location et valorisent le mode de vie urbain (proximité du lieu de travail, possibilité de se déplacer à pied ou d'utiliser les transports publics, diversité des infrastructures, etc.). Dans l'autre sens (si l'on excepte les migrants s'installant dans d'autres régions françaises et qui sortaient du cadre de cette étude), les couples – souvent dans la trentaine et avec enfants – accèdent à la propriété d'une maison individuelle dans la bande frontière du département du Doubs et recherchent un mode de vie périurbain (proximité du lieu de travail mesurée à l'aune de l'accessibilité automobile, cadre de vie favorable pour les enfants, valorisation du calme et d'un cadre naturel, etc.).

Cette dynamique renvoie au schéma classique de migrations des jeunes adultes vers les villes et des familles vers les couronnes (RÉRAT et al., 2008). L'effet frontière apparaît sous la forme de différences entre les deux systèmes institutionnels dont tirent parti certains ménages. L'accession à la propriété est ainsi plus facile du côté français (coûts de construction, modalités des prêts hypothécaires) et ceci d'autant plus pour les travailleurs frontaliers (pouvoir d'achat octroyé par des salaires « suisses », possibilité d'utiliser le deuxième pilier pour l'accession à la propriété à l'étranger, octroi de prêts en devises plus avantageux). D'autres différences sont à mentionner comme le système fiscal et les prestations sociales (les crèches par exemple) qui sont plus favorables pour les familles en France.

La mobilité résidentielle transfrontalière s'explique donc par une combinaison de trois logiques : une logique socioculturelle (qui souligne l'influence du parcours de vie

sur les modèles d'habitat privilégiés), une logique spatiale (selon laquelle les ménages se répartissent en fonction de leurs caractéristiques dans des contextes résidentiels différents) et une logique fonctionnelle (la présence de la frontière crée des opportunités pour certains ménages). Cette combinaison montre finalement une forme de filtrage migratoire qui devrait limiter l'extension de ce phénomène ces prochaines années malgré le degré d'intégration formelle très élevé de cette région transfrontalière.

BIBLIOGRAPHIE

- ANDERSON JAMES and O'DOWD LIAM, 1999 : « Borders, Border Regions and Territoriality: Contradictory Meanings, Changing Significance », *Regional Studies* 33 (7), 593-604.
- AUTHIER JEAN-YVES, BONVALET CATHERINE et LÉVY JEAN-PIERRE, 2010 : *Élire domicile. La construction sociale des choix résidentiels*, Lyon : Presses universitaires de Lyon.
- BOLZMAN CLAUDIO et VIAL MARIE, 2007 : *Migrants au quotidien : les frontaliers. Pratiques, représentations et identités collectives*, Zurich : Seismo.
- BONVALET CATHERINE et DUREAU FRANÇOISE, 2000 : « Les modes d'habiter : des choix sous contraintes », in DUREAU FRANÇOISE, DUPONT VÉRONIQUE, LELIÈVE ÉVA, LÉVY JEAN-PIERRE et LULLE THIERRY (éds), *Métropole en mouvement*, Paris : Anthropos, 131-153.
- CAPRON CATHERINE, EGGERICKX et HERMIA JEAN-PIERRE, 2002 : « Les nouvelles dynamiques de peuplement dans les zones frontalières en Wallonie », *Espaces, populations, sociétés* 1-2, 83-98.
- CARPENTIER SAMUEL (éd.), 2010 : *La mobilité résidentielle transfrontalière entre le Luxembourg et ses régions voisines*, Luxembourg : Éditions St-Paul.
- CREVOISIER OLIVIER, MOINE ALEXANDRE, CORPATAUX JOSÉ, QUIQUEREZ FRÉDÉRIC et SIGNORET PHILIPPE, 2006 : *Impact de l'accord bilatéral relatif à la libre circulation des personnes sur la région transfrontalière du canton de Neuchâtel et du département du Doubs*, Neuchâtel : Groupe de recherche en économie territoriale.
- DE OLIVEIRA T. C. MACHADO, 2009 : « Frontières en Amérique latine : réflexions méthodologiques », *Espaces et sociétés* 138 (3), 19-33.
- HAUMONT NICOLE, 2001 [1966] : *Les pavillonnaires : étude psychosociologique d'un mode d'habitat*, Paris : L'Harmattan.
- I & O RESEARCH, 2005 : *Wohnen in Deutschland - Eine qualitative Untersuchung aktueller Entwicklungen*, Enschede : Regio Twente.
- KING RUSSELL, 2002 : « Towards a New Map of European Migration », *International Journal of Population Geography* 8 (2), 89-106.
- MOINE ALEXANDRE, 1998 : « Les aménagements liés aux transports et les dynamiques socio-économiques dans l'Arc jurassien : l'influence d'une frontière contact », *Revue géographique de l'Est XXXVIII* (3), 117-126.
- MOINE ALEXANDRE, 2003 : « Représentation et compréhension de la systémo-génèse d'un espace de production transfrontalier », *Mappemonde* <http://www.mgm.fr/PUB/Mappemonde/M303/Moine.pdf>.
- MOINE ALEXANDRE, 2007 : « Espaces frontaliers sous tension : les nouveaux accords bilatéraux accentuent les mobilités dans l'Arc jurassien », *Images de Franche-Comté* 35, 6-9.
- MOINE ALEXANDRE, 2008 : « Représentation et compréhension de l'évolution d'un territoire : le cas du territoire horloger franco-suisse de l'Arc jurassien », in ALEXANDRE FRÉDÉRIC et GÉNIN ALAIN, *Continu et discontinu dans l'espace géographique*, Tours : Presses universitaires François Rabelais.
- MÜLLER-JENTSCH DANIEL (éd.), 2008 : *Die neue Zuwanderung : die Schweiz zwischen Brain Gain und Überfremdungsangst*, Zürich : Verlag Neue Zürcher Zeitung.
- NEWMAN DAVID, 2006 : « The lines that continue to separate us : borders in our "borderless" world », *Progress in Human Geography* 30 (2), 143-161.

- OBSERVATOIRE STATISTIQUE TRANSFRONTALIER, 2010 : *Migrations résidentielles de la Suisse vers Rhône-Alpes*, Genève : Office cantonal de la statistique.
- RÉRAT PATRICK, 2010 : *Habiter la ville : évolution démographique et attractivité résidentielle d'une ville-centre*, Neuchâtel : Alphil - Presses universitaires suisses.
- RÉRAT PATRICK, PIGUET ÉTIENNE, BESSON ROGER et SÖDERSTRÖM OLA, 2008 : « Les âges de la ville. Mobilité résidentielle, parcours de vie et attractivité des villes suisses », *Geographica Helvetica* 63, 261-271.
- THALMANN PHILIPPE et FAVARGER PHILIPPE, 2002 : *Locataire ou propriétaire? Enjeux et mythes de l'accession à la propriété en Suisse*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.
- THOMAS MARIE-PAULE, ADLY HOSSAM, PATTARONI LUCA, KAUFMANN VINCENT et GALLOUX VINCENT, 2011 : *Choix résidentiels et modes de vie dans l'agglomération franco-valdo-genevoise*, Lausanne : École polytechnique fédérale de Lausanne.
- VAN HAM MARTIN, à paraître : « Housing Behaviour », in CLARK WILLIAM A. C. and GIBB K. (éds), *Handbook of Housing Studies*, London : Sage.
- VELASCO-GARCIET HÉLÈNE, 2005 : « Les jeux de la frontière franco-espagnole au Pays Basque dans le contexte européen », *Espaces, populations, sociétés* 2, 305-317.
- WASTL-WALTER DORIS, 2009 : « Borderlands », in KITCHIN ROB and THRIFT NIGEL (éds), *International Encyclopedia of Human Geography*, Amsterdam : Elsevier, 332-338.

CROSS-BORDER RESIDENTIAL MOBILITY IN THE SWISS-FRENCH JURA REGION

This paper addresses cross-border residential mobility in the Swiss-French Arc Jurassien. It analyses the profiles, trajectories and motivations of the households who make the residential choice to cross the border. Results show the central role of life course position and differentials in terms of accessing to home-ownership on both sides of the border. Migrants moving to Switzerland are usually young adults who settle in urban regions and yearn for an urban way of life. In the other way, couples with children are first identified ; they access to home-ownership and search for a suburban quality of life.

Keywords: border, migration, residential mobility, housing market, life course, home-ownership.

GRENZÜBERSCHREITENDE WOHNMOBILITÄT IM FRANZÖSISCH-SCHWEIZERISCHEN JURABOGEN

Dieser Artikel befasst sich mit der grenzüberschreitenden Wohnmobilität im französisch-schweizerischen Jurabogen. Es werden die Profile, Werdegänge und Motivationen der Haushalte analysiert, die sich dafür entscheiden, auf der anderen Seite der Grenze zu leben. Die Ergebnisse deuten auf die zentrale Rolle, die die Position im Lebenslauf und die unterschiedlichen Auffassungen in Bezug auf Eigentumswohnungen auf beiden Seiten der Grenze spielen. Migranten, die in die Schweiz ziehen, sind meistens junge Erwachsene, die sich in Städten niederlassen und die die urbane Lebensweise befürworten. In der anderen Richtung identifiziert man in erster Linie Ehepaare mit Kindern, die ein Eigenheim erwerben und die eine andere Lebensqualität am Stadtrand suchen.

Stichwörter : Grenze, Migration, Wohnmobilität, Wohnungsmarkt, Lebenslauf, Wohneigentum.

STRATÉGIE ÉDUCATIVE OU STRATÉGIE MIGRATOIRE ? LES ÉTUDIANTS DE VOÏVODINE EN HONGRIE

ÁGNES ERŐSS, Institut de Géographie, Académie hongroise des Sciences,
agnes.eross@gmail.com

BÉLA FILEP, Institut de Géographie, Université de Berne, bfilep@giub.unibe.ch

PATRIK TÁTRAI, Institut de Géographie, Académie hongroise des Sciences,
tatraipatrik@gmail.com

MONIKA MÁRIA VÁRADI, Centre de Recherches régionales,
Académie hongroise des Sciences, varadim@rkk.hu

DORIS WASTL-WALTER, Institut de Géographie, Université de Berne,
doris.wastl-walter@giub.unibe.ch

RÉSUMÉ

L'objectif de notre étude est de présenter les particularités de la migration à visée éducative dans la région frontalière entre la Serbie et la Hongrie, eu égard aux régulations politiques nationales hongroises qui influencent les choix migratoires individuels. À notre avis, ce type de migration transnationale est déterminé à la fois par des raisons ethniques et économiques ; il concerne avant tout la minorité hongroise vivant du côté serbe de la frontière.

Mots clés : éducation, migration, transnationalisme, Szeged, Voïvodine, politique migratoire.

INTRODUCTION : ETHNICITÉ ET MIGRATION TRANSFRONTALIÈRE ET TRANSNATIONALE

Notre étude, basée sur nos recherches empiriques¹, porte sur les caractéristiques de la migration transfrontalière serbo-hongroise ayant pour but l'éducation qui, à notre sens, est

¹ La recherche intitulée *Integrating (trans) national migrants in transition states* est soutenue par le Fonds national suisse de la recherche scientifique dans le cadre du programme SCOPES, et dirigé par Doris Wastl-Walter (www.transmig.unibe.ch). Le présent article a été rédigé à partir des données recueillies lors d'entretiens menés entre novembre 2010 et avril 2011 auprès d'étudiants et de lycéens hongrois de Voïvodine qui vivaient à ce moment-là à Szeged (Hongrie).

une forme de migration transnationale. La littérature parle de migration transnationale au sens très large à propos de migrations à travers les frontières politiques (JORDAN et DÜVELL, 2003). Le transnationalisme renvoie au fait que les migrants, une fois établis dans un autre pays, restent liés à leur pays d'origine, et ce, dans de très nombreux domaines – familial, économique, social, organisationnel, religieux, culturel, politique – et que leurs réseaux sociaux, ainsi que leurs activités les rattachent parallèlement à deux, voire à plusieurs États (BASCH et al., 1994, 7). Ce phénomène de transnationalité est évolutif; la fréquence et l'intensité des relations transnationales se modifient continuellement dans le temps, et le type d'attachement des migrants transnationaux à leur pays d'origine est également variable. Par ailleurs, l'existence transnationale ne signifie pas que les personnes concernées sont conscientes de cette appartenance et identité transnationales (LEVITT et GLICK SCHILLER, 2004). En revanche, utiliser les notions de société ou d'espace social transnational(e) permet d'élargir les définitions strictes d'État-nation: « *Une société transnationale induit une société et des relations sociales ouverte(s) au sens géographique. Les mouvements entre localités ne sont limités ni en nombre ni en direction et les perspectives par rapport à l'avenir restent ouvertes [...]* » (FEISCHMIDT et ZAKARIÁS, 2010, 159).

Les lycéens et étudiants voïvodinois poursuivant leurs études en Hongrie sont des migrants transnationaux qui vivent et tissent des liens simultanément dans les deux pays, mais leurs modes de vie et leurs attaches sont différents d'un pays à l'autre. Les perspectives et l'issue données à cette migration transnationale à but éducatif varient également: elle peut conduire à une installation définitive en Hongrie, à un retour provisoire ou définitif dans le pays d'origine, mais aussi à une migration – provisoire ou définitive – dans un pays tiers (SZENTANNAL, 2001).

La particularité de la migration transnationale à but éducatif que nous avons analysée, est que les migrants font partie d'une minorité ethnique hongroise dans leur pays de départ (la Serbie), et rejoignent un autre pays – que certains d'entre eux considèrent comme leur patrie – dont ils étaient séparés par une frontière géopolitique depuis 1920, et notamment une frontière de Schengen depuis 2007, mais dont ils parlent la langue et partagent la culture. C'est d'ailleurs pour cela que certains auteurs considèrent cette migration partant des pays voisins en direction de la Hongrie « *entre migration interne et internationale qui nécessite une interprétation particulière tenant compte dans l'analyse du phénomène des racines historiques communes, de l'identité ethnique et linguistique, ainsi que de la proximité culturelle* » (GÖDRI, 2005, 79). Tout ceci implique, d'une part, que l'ethnicité représente une sorte de capital culturel lors de la migration et, d'autre part, que dans le discours des migrants, la migration est souvent racontée et expliquée par des catégories liées à l'ethnicité.

La problématique de l'ethnicité dans le cas des Hongrois vivant à l'extérieur des frontières nationales doit être abordée dans le cadre de la transnationalité. La notion de migration transnationale apparaît avec la notion de la nation déterritorialisée: les migrants restent attachés à leur pays d'origine sans y vivre, et l'appartenance à une nation n'est pas conditionnée par la domiciliation à l'intérieur des frontières géopolitiques de l'État-nation. Dans le cas de la Hongrie et des Hongrois vivant dans les pays voisins, les négociations et décisions dans le domaine de la politique de nationalité de la Hongrie ont pour objectif de constituer une nation déterritorialisée, englobant tous les Hongrois, quel que soit l'endroit où ils vivent. C'est dans ce sens que Michael Stewart parle d'une nouvelle forme de politique transnationale, considérant les Hongrois vivant à l'extérieur des frontières comme une

minorité transnationale en construction (STEWART, 2002; NYÍRI, 2010). Cette nation déterritorialisée existait déjà auparavant au sens culturel et symbolique, mais à partir de 2011 elle s'étouffe d'une dimension politique: les Hongrois vivant dans les pays voisins peuvent demander la nationalité hongroise par naturalisation facilitée. Derrière le discours sur la nation déterritorialisée et derrière les efforts visant à la constituer se profile un espace ethnique bien précis comprenant tous les territoires du Bassin des Carpates où vivent des minorités hongroises et que la politique hongroise actuelle cherche ouvertement à conserver. L'aide offerte tant aux Hongrois vivant à l'extérieur des frontières qu'aux établissements hongrois dans le domaine de l'enseignement ou de la formation constitue un outil pour atteindre cet objectif.

FRONTIÈRE ET RÉGION FRONTALIÈRE – APERÇU HISTORIQUE

La frontière actuelle entre la Hongrie et la Serbie (qui a par le passé fait successivement partie du Royaume serbo-croato-slovène, de la Yougoslavie et enfin de la Serbie-Monténégro) a été définie par le traité de Trianon mettant fin à la Première Guerre mondiale, et confirmée par les traités de paix de Paris de 1947. Auparavant, la frontière serbo-hongroise se situait en moyenne à 150 km plus au sud, suivant les tracés de la Save et du Danube. La nouvelle frontière a coupé en deux l'infrastructure de transport. Plusieurs villes auparavant en position centrale se sont retrouvées soudainement à la périphérie des nouveaux États (Subotica et Szeged sont tout au plus à une petite dizaine de kilomètres de la frontière), perdant ainsi leur zone d'attraction (voir carte 1). Par ailleurs, elle a créé des îlots importants de minorités ethniques, hongroises et slaves du sud, des deux côtés de la frontière.

Carte 1. Région frontalière serbo-hongroise

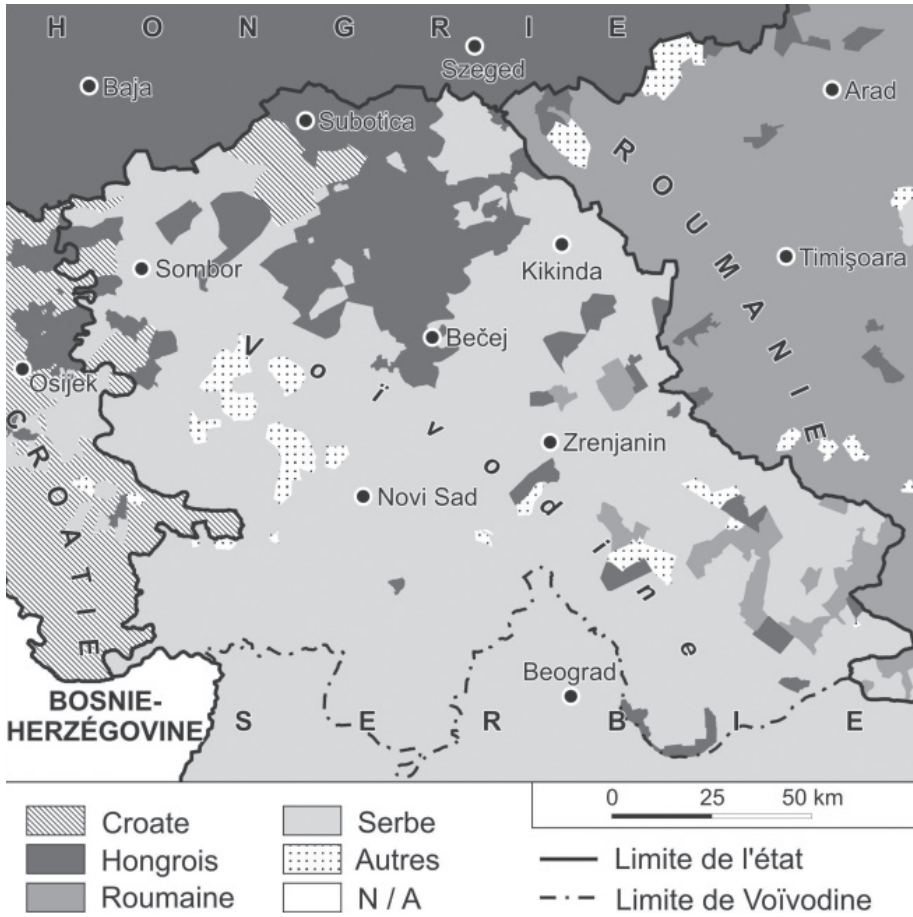


Durant les décennies de pouvoir communiste, cette frontière pouvait être plus ou moins étanche, en fonction de l'évolution des relations entre les deux pays, ainsi que de leur politique intérieure. À partir des années 1960 cependant, le trafic frontalier s'est intensifié progressivement (NAGY, 2009, 463).

Dans cette région frontalière serbo-hongroise se trouvent deux villes relativement importantes : Szeged et Subotica, Szeged ayant toujours été le centre d'attraction de la région. Avant 1920, l'aire d'influence de Szeged, ville-carrefour (*gateway city*), s'étendait à une grande partie de la Voïvodine et du Banat. Avec le tracé des frontières du traité de Trianon, elle a perdu une très grande partie de sa zone d'attraction, mais est en même temps devenue siège épiscopal et ville universitaire (PÁL et GYÓRI, 2009, 177). Par contre, Subotica n'a jamais exercé d'influence régionale importante, bien qu'un siècle auparavant elle ait été la troisième ville la plus peuplée de Hongrie, derrière Budapest et Szeged. La nouvelle frontière a considérablement freiné son développement économique, et aujourd'hui elle compte sensiblement le même nombre d'habitants qu'en 1910. La frontière continue à obstruer l'essor des deux cités. Le développement des relations économiques et sociales et les réseaux transfrontaliers sont ainsi asymétriques (PÁL et GYÓRI, 2009, 184). Actuellement, la zone d'attraction transfrontalière de Szeged s'étend essentiellement au nord de la Voïvodine, à la région délimitée par les villes de Subotica – Bačka Topola – Bečej – Kanjiža et se caractérise par un trafic quotidien important, lié au tourisme d'achat, au grand essor des sociétés aux capitaux serbes et hongrois, à l'arrivée massive de lycéens et d'étudiants, ainsi qu'à une clientèle importante des cabinets médicaux (NAGY, 2009, 462). L'évolution de cette zone d'attraction est étroitement liée à la structure ethnique de la Voïvodine, puisqu'elle constitue le lieu de résidence de la plupart des Hongrois de la Voïvodine (carte 2). La ville de Szeged a établi une coopération transfrontalière principalement avec sa ville jumelée Subotica, ayant une population hongroise pour ainsi dire majoritaire.

Ainsi, des relations transfrontalières sont tissées par la population hongroise, de langue et de culture communes, vivant des deux côtés de la frontière. Ce sont les Hongrois de Voïvodine qui ont recours majoritairement aux services éducatifs et culturels de Hongrie. Parmi les raisons géographiques et ethniques à cette migration, trois en particulier méritent un examen plus approfondi. Le nombre et la proportion des Hongrois de Voïvodine sont en baisse constante (de 426 000 personnes, soit 28,5 % en 1910, elle est passée à 290 000 personnes, soit 14,3 % en 2002). Non seulement la communauté connaît un solde naturel négatif depuis les années 1970, mais l'émigration en direction de la Hongrie et vers d'autres pays renforce ce déclin démographique. Tout cela rend de plus en plus difficiles la constitution et le maintien d'une infrastructure éducative hongroise en Voïvodine, notamment dans l'enseignement supérieur. Autre aspect important, dans les principales villes universitaires (à Novi Sad par exemple), on observe une forte tendance à l'assimilation, ce qui « rebute » les étudiants provenant des milieux hungarophones. Enfin, le troisième facteur à noter est la proximité géographique, car Szeged se situe à moins de 80 km de la plupart des municipalités à majorité hongroise de la région. Elle est plus proche pour bon nombre de ces dernières que Novi Sad, le chef-lieu de la Voïvodine.

Carte 2. Carte représentant les majorités ethniques de la population de la Voïvodine et de sa région, 2002



POLITIQUE NATIONALE HONGROISE ENVERS LES ÉTUDIANTS HONGROIS DE L'ÉTRANGER

La particularité de la migration en direction de la Hongrie est que les deux tiers des migrants proviennent des communautés hongroises vivant dans les pays voisins (cf. par exemple KOVÁTS, 2004; ΤΟΤΗ, 2003). À cet égard, l'intégration dans l'enseignement secondaire, et plus encore au niveau supérieur en Hongrie, constitue une étape importante vers la migration. Cette dernière, à but éducatif, ne décroît pas, malgré les efforts des différents gouvernements de la Hongrie pour favoriser la formation – et ainsi le maintien dans leur pays natal – des intellectuels des communautés hongroises vivant en dehors des frontières.

L'élément peut-être le plus important de cette politique, en tout cas du point de vue de notre étude, était l'aide apportée aux étudiants hongrois arrivant de l'étranger². Dans le système créé au début des années quatre-vingt-dix, les communautés vivant en dehors des frontières, à travers des Conseils d'attribution des bourses, décident en fonction des besoins de la minorité ethnique et des disciplines étudiées qui peut bénéficier d'une bourse de l'État hongrois pour poursuivre des études dans un établissement d'enseignement supérieur en Hongrie. Fait partie de ce système d'aide un réseau d'internats : à Budapest d'abord, puis – dès le début des années 2000 – dans les centres universitaires importants, des « Collèges » ont été créés. Il s'agit de foyers-résidences universitaires dont le premier a ouvert ses portes à Szeged en septembre 2001. La politique mise en œuvre par le collègue Márton Áron – reflet de toute une philosophie – vise non seulement à former les intellectuels des communautés hongroises vivant en dehors des frontières, mais aussi à renforcer leur identité et à favoriser leur retour au pays natal, créant un espace communautaire où les étudiants hongrois provenant des pays voisins se retrouvent entre eux et où les nombreux services et loisirs qui leur sont offerts doivent contribuer à renforcer leurs liens³.

Le système d'aide avait comme objectif de favoriser la formation des jeunes intellectuels des communautés hongroises vivant en dehors des frontières, mais très rapidement il a fallu se rendre à l'évidence que la plupart des étudiants ne souhaitaient pas rentrer dans leur pays. C'est ce qui explique que lors de la réforme du système, au début des années 2000, des garanties ont été rajoutées à l'attribution de la bourse : l'étudiant bénéficiaire devait s'engager à rentrer dans son pays, une fois les études terminées. Mais ni cette clause, ni l'aide apportée pour développer les établissements d'enseignement supérieur de langue hongroise en dehors des frontières, notamment en Roumanie et en Slovaquie, n'ont réussi à diminuer le flux migratoire ; pas plus, d'ailleurs, que la baisse progressive des sommes disponibles. Une part importante des étudiants – selon certaines estimations 50 % –, ne rentrent pas dans leur pays d'origine⁴ (GÖDRI, 2005, 88). Le proviseur du collègue Márton Áron de Szeged souligne que jamais un étudiant refusant de rentrer dans son pays n'a dû rembourser la bourse, l'État ne contrôlant tout simplement pas si le contrat signé a été respecté.

Les migrants hongrois venant de Voïvodine pour poursuivre leurs études sont issus de familles de niveau socioculturel supérieur à la moyenne (ERDEI, 2005). Selon une étude récente, les parents des étudiants voïvodinois de Hongrie ont des diplômes

² Voir pour plus de détails ERDEI (2005), EPARE (2008) et MOLNÁR (2008).

³ L'espace commun permet de créer des liens forts et durables ; nous avons rencontré plus d'un étudiant voïvodinois ayant fait la connaissance de son futur époux/épouse durant la première année de formation ou lors de la période passée au collègue, d'autres ayant tissé de forts liens d'amitié. En revanche, nous avons également rencontré des migrants qui ont refusé la place réservée à l'internat aux Hongrois provenant de l'étranger, car ils considéraient cela comme une ghettoisation culturelle et ethnique. Un des participants de l'enquête menée par les étudiants du collègue eux-mêmes, en 2008, souligne la dualité de cette situation qui les protège d'une certaine façon de toute possibilité de conflit avec les Hongrois de Hongrie, mais ralentit, voire empêche, leur intégration par un effet de ségrégation (EPARE, 2008, 11).

⁴ Cela ne concerne pas uniquement les étudiants boursiers, d'autant que leur proportion parmi l'ensemble des étudiants était en baisse (SZENTANNAI, 2001), mais l'ensemble des étudiants, dont la majorité finançait elle-même ses études.

nettement supérieurs à ceux dont les enfants poursuivent leurs études en Serbie⁵. Le dernier diplôme obtenu avant les études universitaires est également significatif: tandis que deux tiers de ceux qui poursuivent leurs études en Hongrie sortent du lycée général, cette proportion est inverse pour les étudiants restant en Serbie, dont deux tiers sortent de lycées professionnels, soit des établissements d'enseignement secondaire moins bien réputés. Ces résultats nous incitent à formuler comme hypothèse – fondée uniquement sur nos observations, et en aucun cas sur une étude systématique – que « *la majorité de l'élite hongroise de Voïvodine scolarise ses enfants en Hongrie* » (RUM, 2010); on pourrait presque dire que l'élite minoritaire de Voïvodine se caractérise par un mode de vie de migrants transnationaux. L'étude en question attire également l'attention sur la volonté de migrer qui se révèle intense, ceci de manière constante; les migrants potentiels constituent 70 % des étudiants de Serbie, alors que la proportion est de 90 % parmi les étudiants de Hongrie (RUM, 2010).

Les enquêtes portant sur les possibilités de formation des jeunes et sur leurs intentions migratoires sont motivées – essentiellement dans le cas des chercheurs de (ou originaires de) Voïvodine – par les craintes autour de la politique nationale et des minorités, craintes que cette migration permanente et touchant justement les personnes les plus diplômées finisse par mettre en péril l'existence même de la communauté hongroise de Voïvodine (voir par exemple FERCSIK, 2008; GÁBRITY, 2002, 2007a, 2007 b; MIRNICS 2001, RUM, 2010)⁶. Si l'on se place dans la perspective de la Voïvodine, une des raisons de cette migration à but éducatif est qu'il n'existe pas d'enseignement supérieur autonome hongrois, et que les établissements existants – surtout au niveau des universités – n'offrent ni suffisamment de domaines d'orientation, ni suffisamment de places pour une formation en langue maternelle⁷. On peut donc supposer que la création d'une université à Subotica pourrait contribuer à diminuer les flux migratoires.

MIGRATION TRANSNATIONALE À BUT ÉDUCATIF DES DEUX CÔTÉS DE LA FRONTIÈRE

Les jeunes Hongrois provenant des pays voisins sont apparus en nombre dans les établissements publics d'enseignement secondaire et supérieur à partir des années 1990, suite à l'ouverture des frontières. Derrière la Roumanie et la Slovaquie, c'est la Serbie qui a fourni, et qui continue à fournir le contingent le plus important (voir tableau 1).

⁵ Parmi les étudiants poursuivant leurs études en Hongrie, la proportion des pères ayant un diplôme universitaire est de 22,6 %, alors que parmi les étudiants de Serbie cette proportion est de 7,7 % (RUM, 2010).

⁶ Au milieu des années 2000, la migration universitaire vers la Hongrie concernait de 20 à 25 % des étudiants hongrois de Voïvodine (GÁBRITY, 2007a, 116), mais cette proportion ne cesse de croître depuis.

⁷ Il existe un enseignement uniquement ou partiellement en langue hongroise dans quelques écoles supérieures à Subotica, ainsi qu'à l'Université de Novi Sad, et il est possible d'acquérir un diplôme de paysagiste et d'informaticien aux sections délocalisées des établissements de la Hongrie. Donner une vue d'ensemble des enseignements secondaires et supérieurs de Voïvodine dépasserait le cadre de la présente étude, mais GÁBRITY (2002) donne des précisions dans ce domaine, ainsi qu'au sujet de la création d'une université hongroise de Voïvodine.

Le nombre d'étudiants de Serbie⁸, durant une longue décennie, a été déterminé par l'évolution des guerres en ex-Yougoslavie. Durant les bombardements de l'OTAN, le nombre d'étudiants fréquentant les établissements d'enseignement secondaire et supérieur de Hongrie a connu une hausse spectaculaire. Dès les premiers signes de stabilisation politique, leur nombre a baissé. L'intérêt montré à l'enseignement supérieur – quelques fluctuations mises à part – semble constant, alors que depuis le début du millénaire le nombre des lycéens ne cesse de diminuer. Parmi les causes, on peut mentionner sans doute le processus de démocratisation que connaît la Serbie : le rétablissement de l'autonomie partielle de la Voïvodine – y compris en matière d'enseignement –, ainsi que la création d'établissements d'enseignement secondaire de langue hongroise. Par ailleurs, l'adhésion de la Hongrie à l'Union européenne a également eu un impact important sur l'évolution de la migration à but éducatif. Selon l'harmonisation juridique européenne, les lycéens et étudiants de nationalité serbe sont soumis au régime de pays tiers (hors Union européenne). À savoir qu'après la modification de la loi d'enseignement public, tout enfant en âge scolaire peut bénéficier d'enseignement gratuit à condition que ses parents justifient un revenu et une domiciliation en Hongrie. Avant, ils bénéficiaient de la contribution standard de l'État hongrois à la formation de chaque enfant.

Tableau 1. Enfants scolarisés en maternelle, en primaire et étudiants en Hongrie, de nationalité serbe

Année scolaire	Maternelle	Primaire et collège	Lycée technique	Lycée d'enseignement général	Établissement supérieur
1995/1996	..	376	92	572	596
1996/1997	..	339	92	540	..
1997/1998	..	308	89	488	..
1998/1999	..	295	73	499	281
1999/2000	..	395	84	676	843
2001/2002	55	306	49	634	822
2002/2003	65	307	80	556	796
2003/2004	30	282	73	511	663
2004/2005	29	222	72	509	714
2005/2006	33	232	71	465	755
2006/2007	35	194	101	485	765
2007/2008	35	170	81	421	871
2008/2009	38	139	47	380	868
2009/2010	39	211	71	401	1 009

Source : Annales de statistiques sur l'enseignement 2009/2010, Budapest, 2010 : 30.

⁸ Dans notre étude, nous utilisons le terme de « Serbie » pour désigner les migrants provenant successivement de Yougoslavie, de Serbie-Monténégro et enfin de la Serbie actuelle. Les statistiques officielles n'incluent pas l'appartenance ethnique, ni le domicile des étudiants. Les migrants cherchant à poursuivre leurs études et provenant de l'ex-Yougoslavie ont comme langue maternelle le hongrois, appartiennent à la minorité hongroise à 80 ou à 90 % et habitent en Voïvodine.

Les étudiants de Serbie scolarisés en Hongrie et ayant participé à notre enquête vivent tous dans la région de Csongrád, notamment à Szeged⁹. Cette forte concentration s'explique d'une part par le niveau considéré comme très bon et donc apprécié du service éducatif des grandes villes, et d'autre part par la proximité de la frontière, autrement dit du domicile familial.

MIGRATION DANS L'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE

Durant les années quatre-vingt-dix, la migration transfrontalière à but éducatif se confondait avec la migration des familles fuyant la crise liée à la situation de guerre, le service militaire, les conditions de vie très difficiles. Ceux qui arrivaient à Szeged à cette époque connaissaient les incertitudes, les peurs, et nourrissaient l'espoir que la guerre allait prendre fin et qu'ils allaient pouvoir rentrer. Bon nombre de familles, et par conséquent d'enfants, vivaient dans une situation qu'ils considéraient comme précaire, souvent des deux côtés de la frontière, séparés les uns des autres. Une enquête menée en 1993 a fait état de nombreuses situations de migration temporaire, tout en constatant que les enfants voïvodinois scolarisés à Szeged avaient un réel potentiel, de bons résultats scolaires, des conditions familiales favorables, des parents, pour la plupart, hautement qualifiés, avec parmi eux des hommes d'affaires aisés et soucieux d'étendre leurs intérêts à la Hongrie (IMRE, 1993, 22).

Lorsque durant l'année scolaire 2010-2011, nous avons mené notre enquête auprès des établissements d'enseignement public concernant la migration à but éducatif¹⁰, nous avons pu constater qu'en deux décennies, la présence des enfants de Voïvodine s'est banalisée et qu'ils se fondent dans la masse. Mais, tout comme pendant les années quatre-vingt-dix, les situations migratoires transitoires sont encore courantes autant dans la vie des enfants que dans la vie des familles. Certaines familles vivent toujours en Voïvodine et louent ou sous-louent une chambre d'étudiant pour l'enfant, alors que pour d'autres les parents ont investi dans un logement à Szeged, préparant ainsi l'installation définitive de l'enfant, voire de toute la famille. Dans plusieurs établissements scolaires, nous avons appris que les enfants, même en provenance de pays tiers, ne devaient pas s'acquitter des droits d'inscription sans que leurs parents aient à justifier des conditions d'existence en Hongrie.

Lors de l'entrée en vigueur de la loi de 2007, la municipalité de Szeged a permis, par ordonnance, aux directeurs d'établissements scolaires d'exonérer les enfants de Voïvodine des droits de scolarité, ou de leur accorder des réductions en fonction de leurs résultats

⁹ Selon une enquête ministérielle de 2005, 61 % des jeunes provenant de Serbie et du Monténégro et qui étaient scolarisés dans un établissement public en Hongrie l'étaient dans la région de Csongrád, 13 % à Budapest, et 11 % dans la région Bács-Kiskun, géographiquement plus proche de la Voïvodine (KOVÁTS et MEDJESI, 2005). Selon une enquête de 2010, 62 % des étudiants de Serbie étaient inscrits à Szeged, et à peu près un quart des étudiants poursuivaient les études à Budapest (DANKA, 2010).

¹⁰ Selon les sources officielles du « Réseau d'Information de l'Enseignement public », 227 jeunes de nationalité serbe étaient scolarisés dans un établissement d'enseignement secondaire ou supérieur.

scolaires¹¹. Grâce à l'aide accordée par la municipalité, il était exceptionnel de devoir s'acquitter intégralement des frais. Malgré cela, la somme restante représentait une lourde charge pour la plupart des familles. Suite à la nouvelle législation qui a permis à ces jeunes de demander la nationalité, les directeurs d'établissements ont pu espérer une augmentation du nombre des lycéens voïvodinois, puisqu'en tant que citoyen hongrois ces derniers devaient pouvoir bénéficier des mêmes droits, en l'occurrence de l'enseignement gratuit, que leurs camarades de Hongrie.

La plupart des proviseurs de lycée rencontrés ont souligné que chaque inscrit était le bienvenu, mais qu'ils n'avaient nullement besoin de recruter des lycéens en dehors des frontières. Ce recrutement était d'autant moins souhaitable qu'il pouvait discréditer les bonnes relations transfrontalières existant entre établissements¹². Or, ces relations sont rudimentaires, ne sont pas officiellement encadrées, et leur officialisation est d'autant plus difficile que les lycées eux-mêmes sont en situation de compétition les uns par rapport aux autres sur le marché éducatif transfrontalier. De plus, les établissements de Hongrie offrent des avantages selon plusieurs points de vue. La ville de Szeged, en tant que centre régional d'enseignement, propose un éventail plus large d'options que les lycées hongrois de Voïvodine. Cet atout est renforcé par certains préjugés, car ceux qui souhaitent poursuivre des études supérieures restent persuadés que les études secondaires et le baccalauréat obtenu en Hongrie favorisent leur réussite au concours d'admission à l'université. Ce qui revient à dire que la décision d'intégrer l'enseignement secondaire en Hongrie fait partie d'une stratégie familiale et individuelle de migration à plus long terme.

Du point de vue des lycées de Szeged, les régions hungarophones de Voïvodine et surtout les communes proches de la ville ou de la frontière font partie de la zone de recrutement naturelle. Le domicile des enfants de Voïvodine est parfois plus proche que celui des enfants habitant certains villages hongrois. Ils rentrent à la maison, en traversant la frontière, tous les week-ends, pour voir leur famille et leurs amis.

LES MIGRATIONS TRANSNATIONALES À TRAVERS LES GÉNÉRATIONS : QUELQUES EXEMPLES

Les lycéens des années quatre-vingt-dix

Robert¹³, trentenaire, habite dans un village proche de Szeged. Du côté paternel sa famille est d'origine serbe, du côté maternel elle était d'origine souabe, mais s'est magyarisée. Les deux parents sont diplômés universitaires et complètent leurs

¹¹ Le décret concernait uniquement les jeunes Hongrois (en dehors de ceux de nationalité serbe, étaient également concernés quelques étudiants provenant de Roumanie ou d'Ukraine), mais non pas les Chinois par exemple. Les frais d'internat des lycéens déjà logés à l'automne 2007 ont été pris en charge en partie par la municipalité, les nouveaux arrivants en revanche devaient eux-mêmes assumer les frais. Ces derniers pouvaient toutefois être réduits, selon l'appréciation de la direction de l'internat en fonction de critères sociaux. Étant donné que l'État hongrois n'accordait pas de subvention pour ces lycéens, la municipalité a pris en charge le reste des frais (Source: service éducatif de la municipalité).

¹² Les proviseurs parlaient des candidatures communes entre lycées de Szeged et de Subotica pour différents concours européens.

¹³ Les noms des personnes interviewées ont été modifiés.

revenus en cultivant des champignons. Le frère de Robert allait être appelé sous les drapeaux. La famille a donc décidé en 1992 de tenter sa chance en Hongrie. Robert a commencé ses études secondaires à Szeged, dans le lycée qui leur a été conseillé par une connaissance de Voïvodine déjà installée en Hongrie. Après le baccalauréat, il est rentré en Voïvodine, a continué à cultiver des champignons et a poursuivi ses études à Senta pour obtenir un diplôme de paysagiste à la section délocalisée de l'Université d'horticulture de Budapest. Il a maintenu l'entreprise familiale jusqu'aux bombardements de l'OTAN en 1999. Par la suite, il a essayé encore deux fois de lancer une entreprise en Serbie, mais sans succès. Il est donc revenu en Hongrie. Actuellement, il est employé par une entreprise allemande et sillonne les routes comme commercial dans les pays des Balkans, partout où le serbe – sa langue maternelle – est utile.

Robert, tout comme son épouse hongroise originaire de Voïvodine, aime vivre en Hongrie qu'ils considèrent comme le pays du « tout est possible », mais ils n'excluent pas de déménager et ils apprennent actuellement l'allemand. Robert a de la famille en Allemagne : son grand-père, médecin, s'y est installé à l'âge de cinquante ans, et ses parents y ont travaillé comme travailleurs immigrés dans les années quatre-vingt. Dans leur famille, la migration transnationale fait partie intégrante des stratégies de réussite depuis des générations.

Sarah était en première année de lycée au début des bombardements de l'OTAN. L'enseignement n'étant temporairement pas assuré, ses parents ont jugé plus prudent de ne pas perdre une année et l'ont scolarisée à Szeged. Elle aurait pu rentrer pour la terminale, mais elle a pris goût à l'autonomie. De plus, ayant l'intention de poursuivre ses études supérieures à l'Université de Szeged, elle a préféré passer le baccalauréat en Hongrie. Elle a terminé ses études avec succès. Actuellement, elle fait partie de l'école doctorale et enseigne à l'Université. Depuis, sa sœur s'est installée aussi à Szeged. Sarah est convaincue que dans son pays natal, faisant partie de la minorité hongroise, elle n'aurait pas pu réussir sans maîtriser parfaitement la langue nationale, alors qu'ici elle a un poste et mène une existence autonome – ce qu'elle n'aurait pas pu faire en Serbie. Mais elle regrette qu'au moment de son arrivée en Hongrie il fût trop tard pour s'intégrer dans sa classe de lycée où les cercles d'amis étaient déjà constitués. Ses meilleurs amis sont toujours ceux de sa classe de lycée de Voïvodine, et elle rentre voir ses parents au moins deux fois par mois.

Étudiants et lycéens de 2011

Kata vient de commencer ses études d'éducatrice spécialisée. Elle a fait des études secondaires paramédicales en Voïvodine et rêve depuis toujours de s'occuper d'enfants. Elle voudrait devenir orthophoniste. En Voïvodine, seule une formation en serbe est assurée. Mais malgré son très bon niveau en serbe – dans la famille, tout comme dans le cercle d'amis des parents, il y a des Serbes –, elle voulait poursuivre ses études dans sa langue maternelle. Kata n'est pas boursière, elle loue une chambre chez l'habitant avec une amie. Une de ses cousines avait également fait ses études à Szeged. C'est elle qui l'a aidée à faire les premières démarches à son arrivée. Kata affirme qu'elle ne serait pas venue si elle n'avait pas pu compter sur cette connaissance, si la réputation de l'enseignement n'était pas aussi bonne, et enfin si sa camarade de classe n'avait pas choisi la même filière. Elle est très attachée à ses origines et rentre régulièrement grâce au bon réseau de transports publics. Elle ne sait pas

encore où elle voudrait travailler, une fois son diplôme en poche. En Voïvodine, le besoin d'orthophonistes hongrois qualifiés ou d'éducateurs spécialisés est réel. Mais la Hongrie est bien plus développée que la Serbie. Si elle pouvait obtenir un bon poste, elle resterait très certainement.

Lina a fait des études secondaires paramédicales et a opté très tôt pour des études de pharmacie. Elle était en première année quand elle a eu l'occasion d'assister à une Journée portes ouvertes à l'Université de Szeged. Elle a été fascinée par la technologie moderne équipant les locaux. En 2006, elle a postulé pour faire une année de préparation linguistique à Budapest, et durant une année, elle a habité en résidence universitaire. Elle a réussi le baccalauréat, a été admise à l'Université de Szeged et a obtenu une bourse d'études. Ayant un bon niveau en serbe, elle a également postulé à l'Université de Novi Sad, au cas où elle ne serait pas admise à Szeged. Mais elle préfère l'enseignement à Szeged qu'elle juge de meilleur niveau et, pour elle, il est plus facile d'atteindre Szeged que Novi Sad. Malgré la frontière, elle met à peine deux heures pour rentrer. Elle avait fait l'année préparatoire à Budapest avec une amie du lycée et c'est avec cette même amie qu'elle loge au collège Márton Áron. En tant que boursière, elle ne peut pas demander la nationalité hongroise, car elle perdrait ses avantages. Mais dès qu'elle sera diplômée, elle la demandera. Elle ne veut pas rentrer dans son pays natal et planifie son avenir avec son ami de Szeged, en Hongrie, voire dans un autre pays.

Léa est scolarisée au lycée où enseignent les étudiants en pédagogie de l'université, option littéraire, en première. Elle avait longtemps réfléchi avant de s'inscrire au lycée en Hongrie, car elle ne voulait pas perdre ses amis. Elle avait donc postulé en Serbie également, et a fini par prendre cette décision sous l'influence de sa sœur qui étudiait déjà à Szeged. Elle ne regrette pas cette décision. Elle n'est pas très bonne en serbe et avait de toute façon prévu de faire des études supérieures en Hongrie. Léa voudrait faire des études de sciences économiques à l'Université de Budapest.

Thomas est scolarisé depuis trois ans à Szeged, dans un lycée artistique très réputé, en option dessin et céramique. Au moment de l'orientation, il aurait pu postuler uniquement à Novi Sad, où l'enseignement se fait essentiellement en serbe. Sa professeure de dessin lui avait conseillé alors de passer le concours à Szeged. Ses parents étaient d'accord. Thomas voudrait continuer ses études à Budapest, à l'École supérieure d'arts appliqués.

Nelli est scolarisée dans le lycée le plus réputé de la ville, en option littéraire. Elle avait choisi Szeged, avec le soutien de sa famille, car elle voulait postuler à une université en Hongrie, et ils considéraient qu'un niveau d'enseignement équivalent ne pouvait être assuré en Voïvodine en hongrois. De plus, elle ne voulait pas étudier en serbe. Elle veut passer le concours d'admission à l'Université de droit à Szeged.

Concernant les projets postuniversitaires de ces lycéens, mise à part Léa qui n'exclut pas de tenter sa chance en Serbie, tous privilégient une existence en Hongrie ou quelque part en Europe, où le diplôme obtenu en Hongrie peut être gage de réussite. Sauf si les programmes scolaires chargés les empêchent, ils rentrent chaque week-end. Après le quotidien de l'internat, le foyer familial représente un moment de détente et de calme. Léa est la plus attachée à ses amis de « chez elle » avec qui elle garde le contact, mais elle a aussi – comme les autres – lié des amitiés avec des camarades de classe ou d'internat. En revanche, lorsque plusieurs étudiants de Voïvodine

se trouvent dans une classe, ou même dans un établissement, ils s'entendent tout de suite entre eux et s'épaulent mutuellement.

LES PARTICULARITÉS DE LA MIGRATION TRANSNATIONALE À BUT ÉDUCATIF

Les quelques parcours que nous avons esquissés renforcent les conclusions tirées à partir des études portant sur la migration transfrontalière à but éducatif des jeunes Hongrois, notamment en ce qui concerne les raisons qui les incitent à migrer. Parmi les facteurs répulsifs, se trouve en position privilégiée le manque de possibilité de poursuivre des études dans leur langue maternelle ainsi que les choix de formation réduits en Serbie. Parallèlement, le large éventail d'offres en enseignement de Szeged, sa bonne réputation et surtout son très haut niveau représentent l'attrait principal. Les connaissances linguistiques jouent également un rôle-clé lors de la décision de migrer (GÁBRITY, 2007b). Le manque de maîtrise du serbe pose problème surtout pour les jeunes ayant grandi dans des communautés linguistiques homogènes hongroises, car ils apprennent le serbe comme deuxième langue, et bon nombre de personnes interviewées ont remis en question l'efficacité de cet enseignement. Ne pas maîtriser totalement la langue officielle renforce la volonté de migrer vers la Hongrie, afin de poursuivre ses études. Mais même pour ceux qui ont grandi dans un milieu linguistiquement mixte, et qui ont ainsi un bon niveau en serbe, les études en Serbie ne sont pas attrayantes. À l'exigence fondamentale de pouvoir poursuivre ses études dans sa langue maternelle viennent se greffer des attentes personnelles qui continuent à se renforcer durant les études. Aux possibilités très différentes entre la Hongrie et la Serbie de trouver du travail et d'assurer de bonnes conditions de vie, s'ajoute depuis 2004 un nouveau critère, à savoir la valeur du diplôme universitaire hongrois sur le marché du travail européen.

L'ethnicité représente un capital culturel et relationnel lors de la migration des jeunes Hongrois de Voïvodine pour poursuivre leurs études, mais parmi les facteurs déclencheurs, les raisons économiques sont tout aussi importantes que celles d'ordre ethnique (GÖDRI, 2004). Dans les histoires de vie, les motivations personnelles et ethniques se mélangent lors de la prise de décision. La dimension ethnique apparaît comme valeur positive lors des interviews à travers, d'une part, l'attachement évident – et quelquefois latent – à la Hongrie et, d'autre part, l'identité linguistique et culturelle. Il est rarissime que les étudiants mentionnent des inconvénients liés à leur appartenance à une minorité ethnique, et lorsque c'est le cas, il s'agit des possibilités d'évolution de carrière restreintes, en corrélation avec la maîtrise de la langue¹⁴.

Les personnes interviewées donnent parfois des raisons à connotations ethniques pour ne pas rentrer dans leur pays d'origine ; en parlant des différences de mentalités et de comportements entre Serbes et Hongrois et en reconnaissant une frontière culturelle marquée entre les deux pays. Dans leurs histoires de vie, des notions à connotation positive caractérisent la Hongrie (pays stable aux règles de fonctionne-

¹⁴ Durant l'enquête menée auprès des étudiants hongrois d'origine de la Voïvodine, les chercheurs s'étaient aussi intéressés aux motivations qui se cachaient derrière la décision de migrer. 82,8 % ont répondu qu'ils avaient l'intention de quitter leur pays d'origine en espérant de meilleures conditions de vie, et seuls 6,6 % expliquaient leur décision par une situation ressentie comme défavorable en tant que minorité ethnique (RUM, 2010).

ment claires, habitants cultivés, sympathiques, souriants) tandis que des notions à connotation négative s'attachent à la Serbie (pays imprévisible et qui fonctionne mal, habitants incultes et hostiles). Dans les récits des migrants, cette opposition est interprétée ou comprise dans une dimension « européen/plus européen/non européen », comme une frontière entre cultures, entre civilisations, se manifestant involontairement dans la tradition d'un discours orientaliste (BÖRÖCZ, 2002).

Les récits individuels permettent de décrire cependant l'évolution de la migration transnationale (LEVITT et GLICK SCHILLER, 2004) ; l'installation définitive se fait progressivement (SALT, 2001) et il n'est pas rare – nous l'avons bien vu dans le cas de Robert – que le migrant cherche à se faire une place à la fois dans les deux pays, en observant où il trouve les meilleures conditions de vie. Et même si le migrant transnational n'a pas l'esprit entrepreneurial lors de ces va-et-vient entre les deux pays, dans la plupart des cas la décision définitive se fait attendre. En effet, les jeunes ne considèrent pas leur vie et leur domicile du moment comme définitifs et leur avenir reste ouvert. Lorsqu'ils prennent la décision de migrer et de s'installer définitivement, leur décision est largement motivée par les possibilités de gagner leur vie ainsi que par leurs perspectives de carrière. L'évolution des cercles d'amis et de relations ainsi que la fondation d'une famille jouent également un rôle fondamental dans l'issue de la migration.

Ces histoires de vie donnent un éclairage multiple au rôle que les réseaux sociaux jouent dans le parcours migratoire (GÖDRI, 2004 ; MASSEY et al., 2001 ; TILLY, 2001). Les enfants ne pourraient pas décider de la poursuite de leurs études sans le soutien actif des familles. Mais l'entourage qui accepte, voire soutient, la migration ne se limite pas au cercle familial : des enseignants donnent les informations sur les possibilités d'études au-delà des frontières, parents et enfants de retour rapportent leurs expériences qui contribuent aux décisions autant individuelles que familiales en même temps qu'elles les justifient. À côté de l'entourage familial favorable, les fratries, parents plus ou moins éloignés, amis, camarades d'école déjà expatriés facilitent à leur tour la prise de décision, diminuant le sentiment de risque et les réticences, et servant de modèle. Ces réseaux – autant dans le pays d'origine que dans le pays de destination – constituent une ressource, permettent de développer des stratégies migratoires individuelles ou collectives et deviennent ainsi eux-mêmes des facteurs constitutifs migratoires¹⁵.

BILAN

La migration transnationale, qui concerne essentiellement la communauté minoritaire de langue et d'identité hongroise vivant du côté serbe de la frontière dans la région frontalière entre la Serbie et la Hongrie, a revêtu ces deux dernières décennies des caractéristiques à la fois ethniques et économiques. Par conséquent, influencer les flux migratoires autant quantitativement que qualitativement est devenu un élément constitutif de la politique ethnique et minoritaire – et de son corollaire, la

¹⁵ La proportion des étudiants dont au moins un membre de la famille poursuit des études à l'étranger est de 35,6 % parmi les jeunes Hongrois de Voïvodine étudiant en Hongrie, alors que ce taux est de 9,4 % parmi leurs camarades hongrois scolarisés en Serbie, ce qui démontre l'importance des réseaux dans les flux migratoires.

politique éducative – de la Hongrie concernant les Hongrois vivant en dehors des frontières. Nos résultats sont corroborés par d'autres recherches qui constatent que cette politique n'est pas à même d'atteindre son objectif principal, qui est de former l'élite culturelle de la minorité hongroise dans leur pays d'origine et de leur assurer des conditions d'existence convenables. Les facteurs d'attraction et de répulsion se révèlent durables, tout comme les réseaux de migration qui nourrissent, légitiment et érigent en stratégie familiale et individuelle la migration à but éducatif. Cette migration transnationale se caractérise par un double attachement dont l'intensité dans le temps et dans l'espace est évolutive, qui se traduit par une fidélité à la famille et au cercle d'amis, ainsi qu'à la localité et à la communauté hongroise minoritaire et non pas à l'État serbe. Et bien que l'issue de cette migration transnationale puisse être considérée comme ouverte, d'après nos recherches, elle constitue dans la plupart des cas la première étape d'un départ définitif du pays natal. Ainsi, les décisions et stratégies concernant les études des enfants deviennent par la même occasion des décisions et stratégies migratoires.

BIBLIOGRAPHIE

BASCH LINDA, GLICK SCHILLER NINA and SZANTON BLANC CRISTINA, 1994 : *Nations Unbound, Transnational Projects, Postcolonial Predicaments, and Deterritorialized Nation-States*, London and New York : Routledge.

JORDAN BILL et DUVELL FRANCK, 2003 : *Migration. The Boundaries of Equality and Justice*, Cambridge : Polity Press.

BÖRÖCZ JÓZSEF, 2002 : « A határ: társadalmi tény [La frontière en tant que fait social] », *Replika* 47-48, 133-142.

DANKA BALÁZS, 2010 : *Migráció a felsőoktatásban. Kutatási tanulmány a magyarországi felsőoktatásban tanuló harmadik országbeli állampolgárokról [Migration dans les études supérieures. Étude sur les étudiants de nationalité étrangère, provenant de pays tiers en Hongrie]*, Budapest : BÁH.

http://www.bmbah.hu/ujpdf/MIGRACIO_A_FELSOOKTATASBAN.pdf? PHPSESSID = 5636863d8c16f7e2aa221f33543ef68f

EPARE CHRISTIAN, 2008 : « A nemzet peremén. Külhoni magyar ösztöndíjasok a fővárosban [À la marge de la nation. Boursiers hongrois venant d'étranger dans la capitale] », in SZARKA LÁSZLÓ et KÖTÉL EMÓKE (éds), *Határhelyzetek. Külhoni magyar egyetemisták peregrinus stratégiái a 21. század elején [Positions frontalières. Stratégies de pérégrination d'étudiants hongrois venant d'étranger au début du XXI^e siècle]*, Budapest : Institut Balassi, collègue Márton Áron, 10-29.

ERDEI ITALA, 2005 : « Hallgatói mobilitás a Kárpát-medencében [Mobilité des étudiants dans le bassin des Carpathes] », *Educatio* 2, 334-359.

FEISCHMIDT MARGIT et ZAKARIÁS ILDIKÓ, 2010 : « Migráció és etnicitás. À mobilitás formái és politikái nemzeti és transznacionális térben [Migration et ethnicité. Les formes et les politiques de mobilité dans un espace national et transnational] », in FEISCHMIDT MARGIT (éd), *Etnicitás. Különbőségteremtő társadalom [Ethnicité. Une société créant la distinction]*, Budapest : Gondolat, MTA Kisebbségkutató Intézet, 152-169.

FERCSIK RITA, 2008 : « Szülőföldről a hazába – és vissza? [Du pays natal au pays d'origine – mais le retour?] », in SZARKA LÁSZLÓ et KÖTÉL EMÓKE (éds), *Határhelyzetek. Külhoni magyar egyetemisták peregrinus stratégiái a 21. Század elején [Positions frontalières. Stratégies de pérégrination d'étudiants hongrois venant d'étranger au début du XXI^e siècle]*, Budapest : Institut Balassi, collègue Márton Áron, 124-138.

GÁBRITY MOLNÁR IRÉN, 2002 : « A fiatal értelmiségképzés lehetőségei [Possibilité d'études pour former les jeunes intellectuels] », in GÁBRITY MOLNÁR IRÉN et MIRCICS ZSUZSA (éds), *Holnaplátók [Quel avenir ?]*, Szabadka: Magyarországi Tudományos Társaság, 13-38.

GÁBRITY MOLNÁR IRÉN, 2007a: « Megmaradás, avagy továbbtanulási lehetőségek és szándékok a Vajdaságban – etnikai magatartásvizsgálat [Maintien, ou possibilité et volonté de poursuite d'études en Voïvodine – analyse des attitudes ethniques] », in KUPA LÁSZLÓ (éd), *Tájak, tájegységek, etnikai kisebbségek Közép-Európában. [Régions, unités régionales, minorités ethniques en Europe centrale]*, Pécs: B & D Stúdió, 110-120.

GÁBRITY MOLNÁR IRÉN, 2007b: « Vajdasági magyar diplomások karrierje, migrációja, felnőttoktatási igényei [Carrière, migration, besoin de formation continue parmi les diplômés hongrois de Voïvodine] », in MANDEL KINGA et CSATA ZSOMBOR (éds), *Karrierutak vagy parkoló pályák? Friss diplomások karrierje, migrációja, felnőttoktatási igényei a Kárpát-medencében [Voie de réussite ou voie de garage? Carrières, migrations, besoin de formation continue parmi les jeunes diplômés dans le Bassin des Carpathes]*, Budapest: MTA Etnikai-nemzeti Kisebbségkutató Intézet, 132-173.

GÖDRI IRÉN, 2004 : « Etnikai vagy gazdasági migráció? Az erdélyi magyarok kivándorlását meghatározó tényezők az ezredfordulón [Migration ethnique ou économique? Les facteurs décisifs concernant la migration des Hongrois de Transylvanie à l'aube du millénaire] », *Erdélyi Társadalom* 2 (1), 37-54.

GÖDRI IRÉN, 2005 : « A bevándorlók migrációs céljai, motivációi és ezek makro- és mikrostrukturális háttere [Objectifs et motivations migratoires des immigrés, ancrées dans une micro- et macrostructure] », in GÖDRI IRÉN et TÓTH PÁL PÉTER (éds), *Bevándorlás és beilleszkedés [Immigration et intégration]*, Budapest: KSH Népeségtudományi Kutatóintézet, 69-131.

IMRE ANNA, 1993 : *Iskolák a határon. Határmenti térségek és az oktatás. [Écoles à la frontière. Régions frontalières et l'enseignement]*, Budapest: Oktatókutató Intézet.

KOVÁTS ANDRÁS, 2004 : « A magyarországi bevándorláspolitikai problémái [Problèmes de la politique d'immigration hongroise] », in KOVÁCS NÓRA, OSVÁT ANNA et SZARKA LÁSZLÓ (éds) *Tér és teret. Tanulmányok az etnicitás és az identitás kérdésköréből [Espace et terrain. Études sur l'ethnicité et sur l'identité]*, Budapest: Akadémiai Kiadó, 297-312.

KOVÁTS ANDRÁS and MEDJESI ANNA, 2005 : *Magyarajkú, nem-magyar állampolgárságú tanulók nevelésének, oktatásának helyzete a magyar közoktatásban [La situation éducative des scolaires de langue hongroise, sans la nationalité hongroise, à l'école publique]*, http://www.okm.gov.hu/upload/2007003/hatarontuli_magyarok_tanulmany_070320.pdf

LEVITT PEGGY et GLICK SCHILLER NINA, 2004 : « Conceptualizing Simultaneity: A Transnational Social Field Perspective on Society », *International Migration Review*, 38 (3), 1002-1039.

MASSEY S. DOUGLAS, ARANGO JOAQUIN, GREAME HUGO, KOUAOUCCI ALI, PELLEGRINO ADELA, et TAYLOR J. EDWARD, 2001 : « A nemzetközi migráció elméletei: áttekintés és értékelés [Théories de migration internationale: vue d'ensemble et regard critique] », in SÍK ENDRE (éd), *A migráció szociológiája [La sociologie de la migration]*, Budapest: Szociális és Családügyi Minisztérium, 9-40.

RUM [Research Unit on Identity and Migration], 2010 : *Migrációs szándék a vajdasági magyar egyetemisták körében [Intensions migratoires parmi les étudiants hongrois de Voïvodine]*, Zenta: Identitás Kisebbségkutató Műhely. http://www.idkm.org/tanulmanyok/Migracios_szandek1.pdf

MOLNÁR CSABA, 2008 : « Érvényesülés, karrierépítés – hazatérés. Hallgatói döntéshelyzetek [Succès et carrière – retour au pays natal. Situation de décision pour les étudiants] », in SZARKA LÁSZLÓ et KÓTÉL EMÓKE (éds), *Határhelyzetek. Külhoni magyar egyetemisták peregrinus stratégiái a 21. század elején [Positions frontalières. Stratégies de pérégrination d'étudiants hongrois venant de l'étranger au début du XXI^e siècle]*, Budapest: Institut Balassi, Collège Márton Áron, 139-154.

NAGY GÁBOR, 2009 : « Határ menti együttműködés a Dél-Alföld és a szomszédos államok határterületei között [Collaboration au long des frontières entre la Plaine du Sud et les régions frontalières étrangères] », in NAGY GÁBOR (éd), *Dél-Alföld*, Pécs, Budapest: MTA RKK, Dialóg Campus, 461-471.

- NYÍRI PÁL, 2010 : « Egy transznacionális “közvetítő kisebbség” : kínai vállalkozók Magyarországon. [Une minorité de transfert transnational : entrepreneurs chinois en Hongrie] », in FEISCHMIDT MARGIT (éd), *Etnicitás. Különbségteremtő társadalom [Ethnicité. Une société créant la distinction]*, Budapest: Gondolat, MTA Kisebbségkutató Intézet, 141-151.
- PÁL ÁGNES et GYÓRI FERENC 2009 : « Szeged változó szerepe a Délvidék gazdasági fejlődésében. [Le rôle évolutif de Szeged dans le développement économique des régions du Sud] », in TÓTH JÓZSEF, PÁL ÁGNES et SZÓNOKYNE ANCSIN GABRIELLA (éds), *Tanulmánykötet Krajkó Gyula professzor úr tiszteletére. [Recueil d'études en l'honneur du professeur Krajkó Gyula]*, Szeged: SZTE TTIK Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék, 177-185.
- SALT JOHN, 2001 : « Az európai migrációs térség [Espaces migratoires en Europe] », *Regio* 12 (1), 174-212.
- STEWART MICHAEL, 2002 : « The Hungarian Status Law: A new European form of Transnational politics ? », *Transnational Communities Working Paper WPTC-02-09*, http://www.transcomm.ox.ac.uk/working_papers/WPTC-02-09_Stewart.pdf.
- SZENTANNAI ÁGOTA, 2001 : « A Magyarországon tanult fiatalok karrierkövetése [Poursuites de carrières des étudiants-jeunes diplômés de Hongrie] », *Regio* 12 (4), 113-131.
- TILLY CHARLES, 2001 : « Áthelyeződött hálózatok [Réseaux transposés] », in SÍK ENDRE (éd), *A migráció szociológiája [La sociologie de la migration]*, Budapest: Szociális és Családügyi Minisztérium, 89-104.
- T. MIRNICS ZSUZA, 2001 : « Hazától hazáig (A vajdaságban és Magyarországon tanuló vajdasági magyar egyetemi hallgatók életkilátásai és migrációs szándékai). [Du foyer au foyer. Possibilités de vie et de carrière, intentions migratoires des étudiants hongrois de Voïvodine poursuivant leurs études en Hongrie] », in : GÁBRITY MOLNÁR IRÉN et T. MIRNICS ZSUZA (éds), *Fészekhagyó vajdaságiak [Ceux qui partent de Voïvodine]*, Szabadka: Magyarságkutató Tudományos Társaság, 163-204.
- TÓTH PÁL PÉTER, 2003 : « Nemzetközi vándorlás – magyar sajátosságok [Migration internationale – particularités hongroises] », *Demográfia* 46 (4), 332-341.

EDUCATIONAL OR MIGRATORY STRATEGY ? VOJVODINIAN STUDENTS IN HUNGARY

The aim of this study is to present the peculiarities of educational migration in the Serbian-Hungarian border zone, with emphasis on the Hungarian national policy regulations influencing individual migratory choices. In our opinion, this kind of transnational migration is defined by both ethnic and economic factors ; it primarily concerns the Hungarian minority living on the Serbian side of the border.

Keywords: *education, migration, transnationalism, Szeged, Vojvodina, migration policy.*

MIGRATIONS- ODER BILDUNGSSTRATEGIE ? VOJVODINISCHE STUDIERENDE IN UNGARN

Dieser Artikel analysiert die Besonderheiten der Bildungsmigration in der ungarisch-serbischen Grenzregion, mit besonderem Augenmerk auf die nationalen politischen Regulationen in Ungarn, welche die individuellen Migrationsentscheidungen beeinflussen. Wir sind der Meinung, dass diese Form der transnationalen Migration ein sowohl von ethnischen als auch von ökonomischen Faktoren bestimmter Prozess ist, der vor allem die auf der serbischen Seite der Grenze lebende ungarische Minderheit betrifft.

Stichwörter: *Bildung, Migration, Transnationalismus, Szeged, Vojvodina, Migrationspolitik.*

FRONTIÈRES ET MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE AU TOGO SOUS DOMINATION COLONIALE (1884-1960)¹

KOFFI NUTEFÉ TSIKBE, Université de Lomé, tsinujo2002@yahoo.fr

RÉSUMÉ

C'est en 1884 que le Togo est né en tant qu'entité territoriale internationalement reconnue, à l'issue de la signature du traité de protectorat entre l'Allemagne et les autorités locales. Dès lors, les Allemands se sont engagés à délimiter leur nouvel espace, en érigeant des frontières à l'ouest, à l'est et au nord. Après la Première Guerre mondiale, l'Allemagne défaitte céda ce territoire à la coalition franco-britannique. Celle-ci procéda à des réajustements des frontières entre 1914 et 1929. Les différentes frontières érigées découlent, entre autres, de la volonté du colonisateur de briser les dynamiques anciennes de mobilité des Togolais et de s'assurer le contrôle des flux commerciaux traversant cet espace territorial. Face à ce rétrécissement de la libre circulation, les Togolais durent recourir à diverses stratégies pour braver les frontières pour des besoins aussi bien économiques que sociaux.

Mots-clés : *frontières, mobilité, migrations, pratiques transfrontalières.*

INTRODUCTION

Depuis les travaux de Weber (1908), de Sorokin (1927, rééd. 1959) et des fondateurs de l'École de Chicago devenus, pour ainsi dire, les classiques en sociologie des mobilités, les études sur la mobilité se sont considérablement densifiées et le concept requiert de nos jours une approche pluridisciplinaire. Qu'il s'agisse de la mobilité sociale, professionnelle, générale, spatiale ou virtuelle, on se rend compte, en dehors des sociologues, de la capacité qu'ont les anthropologues, historiens, géographes, urbanistes, bref les spécialistes de l'espace habité d'apporter une contribution originale. Définie comme la propriété de ce qui peut se déplacer ou se déplace dans un espace aussi bien virtuel que physique, la notion de mobilité se présente comme le revers des frontières,

¹ Travaux réalisés grâce à l'appui financier de l'ANR-Sud/Frontafrique, équipe du Togo coordonnée par le professeur Michel Goeh-Akué.

ces dernières renvoyant à ce qui sépare, divise, bref ce qui empêche la libre circulation des personnes et des biens. Mais en réalité, dans bien des cas, les populations, en situation coloniale, ont réussi à s'approprier progressivement les frontières et à les adapter à leurs pratiques quotidiennes. De ce fait, la frontière ne divise plus forcément, mais crée parfois le lien, tout comme le laisse comprendre l'expression anglaise « *boundaries* » dont le radical « *bound* » renvoie à la notion de lien. Cette approche que certains qualifient de révisionniste, conteste la singularité des frontières africaines (réalisées sans consensus), étant donné que seules 2 % des frontières à l'échelle du monde sont érigées à l'issue de consensus (FOUCHER, 1994). Les récents travaux sur les frontières confirment cette nouvelle approche relative aux études sur les frontières. Que ce soit en Afrique centrale, en Afrique du Nord ou en Afrique de l'Ouest, les frontières africaines ont, à bien des égards, un enracinement social et historique (BENNEFLA, 1999) et ne sont pas singulières par rapport aux autres frontières de par le monde. Considérées comme telles, les frontières n'ont pas foncièrement empêché la mobilité pendant la période coloniale. Au regard de cette hypothèse, on peut se poser la question suivante : dans une situation de colonisation caractérisée par l'érection des frontières destinées à protéger l'espace conquis, quelles ont été les pratiques « mobilitaires » transfrontalières des Togolais de 1884 à 1960 ? L'objectif de la présente étude est de montrer que l'érection des frontières coloniales n'a pas totalement brisé les anciennes pratiques mobilitaires des Togolais, surtout en direction de la Gold Coast. Pour atteindre ce but, des documents d'archives, des rapports officiels et des publications relatives à la période d'étude ont été consultés. L'analyse qui en découle permet d'aborder le sujet suivant un plan binaire. La première partie s'intéressera à la constitution de l'espace togolais avec la délimitation des frontières ; la deuxième va se pencher sur l'usage fait par les Togolais de ces frontières en matière de mobilité.

CONSTITUTION DE L'ESPACE TOGOLAIS, ÉRECTION DES FRONTIÈRES ET INSTITUTION DES DOUANES POUR MIEUX QUADRILLER L'ESPACE CONQUIS

L'acte de naissance de l'actuel Togo fut signé lors du traité de protectorat du 5 juillet 1884 entre Plakoo, représentant du pouvoir local, et Gustav Nachtigal, incarnant l'empire allemand. En cette année 1884, l'espace sur lequel s'étendait le protectorat n'excédait pas le territoire sur lequel s'étendait l'influence de l'autorité morale de la divinité Nyigblin et de l'Aveto, grand prêtre de la forêt sacrée. Cet espace fort modeste recouvre les rives du lac Togo, Lomé et ses environs jusqu'à Agoenyivé, et Baguida. Cette aire géographique s'étend sur une dimension d'environ 30 km sur la côte et de 20 km de profondeur dans l'arrière-pays (ASSIMA-KPATCHA et al., 2005). Mais rapidement, la conquête de l'arrière-pays fut entreprise et la délimitation de l'espace conquis se réalisa, d'abord sous les Allemands et plus tard sous les Français.

LES ALLEMANDS ET LA CONSTITUTION DE L'ESPACE TERRITORIAL TOGOLAIS

Au lendemain de la signature du traité de protectorat, il s'agissait pour les Allemands de matérialiser l'espace conquis et de l'étendre vers l'arrière-pays. Les premières actions dans ce sens furent l'œuvre du commerçant allemand Heinrich Randad et du juriste Ernst Falkenthal, premier fonctionnaire allemand au Togo (SEBALD, 1988). Il s'ensuivit des missions de reconnaissance de l'hinterland et des

expéditions militaires incluant répressions violentes, meurtres gratuits, etc. C'est donc à ce prix que l'espace territorial du Togo fut constitué et délimité. Après cette étape, il restait à préciser les frontières. Ainsi, « *après les avancées des hommes de terrain dans les montagnes et les savanes, la parole fut donnée aux diplomates, dans leurs confortables salons européens* » (ASSIMA-KPATCHA et al. 2005, p. 39). Ceux-ci finirent, après moult tractations, par trouver des compromis, relativement conciliants à l'ouest avec les Britanniques, mais moins faciles avec les Français du Dahomey à l'est. Les traités et accords relatifs à la délimitation des frontières scellèrent définitivement le sort du Togo. Ce territoire minuscule, objet de convoitise entre puissances coloniales, couvrant une superficie d'environ 87 000 km², devint de gré ou de force un creuset où devaient désormais cohabiter des peuples issus d'ethnies et de cultures différentes. Il était limité au nord par le Soudan français, au sud par l'Océan Atlantique, à l'ouest par la Gold Coast et à l'est par le Dahomey. Suite à cette délimitation du territoire, il était important pour les Allemands de renforcer et de s'assurer le contrôle du système douanier précaire préexistant.

En effet, considérant que cette précarité du système douanier serait à court ou à moyen terme préjudiciable à l'économie de la colonie, les Allemands entreprirent d'organiser systématiquement le Togo du point de vue douanier. C'est dans cette logique que dès 1886, deux conseils d'administration se réunirent respectivement les 22 et 23 mars et les 22 et 24 septembre. Le premier statua sur la perception des droits de douane, le second sur le régime douanier en général (ALI, 1995, p. 1333-1334). Ces concertations aboutirent à des résultats concrets certes, mais avant de passer à la mise en application des décisions, il était opportun de procéder à un arrangement avec les puissances colonisatrices voisines. C'est ainsi que le 25 mai 1887 fut signé un compromis douanier entre l'Allemagne et la France sur les possessions des deux puissances sur la côte des esclaves². Le 24 février 1894, un arrangement similaire intervint entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne au sujet de leurs possessions respectives du Togo et de la Gold Coast (TSIGBÉ, 2009, p. 91). Suite à ces accords, l'Allemagne entreprit de créer un certain nombre de postes de surveillance des frontières à l'échelle du territoire.

Sur la frontière ouest furent mis en place les postes de Noépé, Zolo, Ho, Kpando, Kétékratchi, Otisu et Tashi avant 1898. Du côté est, notamment le long du Mono, furent érigés les postes de Avévé, Agomé-Séva, Agomé-Glozou, Tokpli, en 1899; Djéta, Agouégan en 1900; Togodo en 1901; Tététo et surtout Agbanakin pratiquement pendant la même période (SAMAROU, 2006, p. 16). À partir de 1900, des postes de surveillance de frontières on passa aux véritables stations et bureaux de douanes. Déjà en 1907, des localités comme Bassar, Yendi, Sokodé et Mango, situées dans la partie septentrionale du territoire, abritaient des postes de douanes. En 1913, on dénombrait au Togo quinze centres douaniers importants sans compter les nombreux postes d'arrêt et stations (ALI, 1995, p. 1352; 2004, p. 57; SAMAROU, 2006, p. 17).

L'érection des postes de douane doublée de la délimitation des frontières eut pour conséquences la récupération et la réorientation, par les Allemands, des anciens flux migratoires du commerce interafricain et l'expression de la volonté du colonisateur de restreindre la mobilité des Togolais vers d'autres lieux. Ces réalités se poursuivirent pendant les périodes de gestion franco-britannique, et plus tard.

² Cet espace s'étend *grosso modo* du Nigeria au Bénin actuels.

L'ESPACE TOGOLAIS SOUS DOMINATION FRANCO-BRITANNIQUE ET FRANÇAISE

Au sortir de la Première Guerre mondiale, il était nécessaire aux puissances alliées (France et Grande-Bretagne notamment) de se prononcer sur l'avenir des territoires coloniaux allemands qui, selon le traité de Versailles, ne devaient plus être rétrocédés à l'Allemagne. Ainsi s'ouvrirent des tractations qui finirent par placer le Togo sous le régime de mandat, adopté à Genève le 20 juillet 1922, par le conseil de la Société des Nations (SDN). Mais avant d'en arriver là, il fut procédé, le 10 juillet 1919, au partage du Togoland entre les deux puissances sus-citées. Selon les termes de l'accord dit Milner-Simon³ ayant scellé le partage, après plus de cinq ans de cogestion franco-britannique du territoire allemand du Togo (1914-1919), la France reçut environ 57 000 km² sur 87 000, soit les deux tiers du Togo allemand, le reste confié à la Grande-Bretagne⁴ (carte 1). Ce partage, à en croire ASSIMA-KPATCHA et al. (2005, p. 43-46), a été préjudiciable aux populations comme les Ewé, les Akposso, les Konkomba, les Anoufom, etc. Ces dernières se sont retrouvées partagées de part et d'autre de la frontière. Face à cette situation, elles ne se sont pas comportées en victimes résignées. Au contraire, elles sont passées par des moyens légaux pour demander la révision du tracé frontalier de sorte que soient prises en compte les réalités sur le terrain. Les actions de ces peuples préjudicèrent aux stratégies ultérieures qu'ils mirent en place pour braver les frontières.

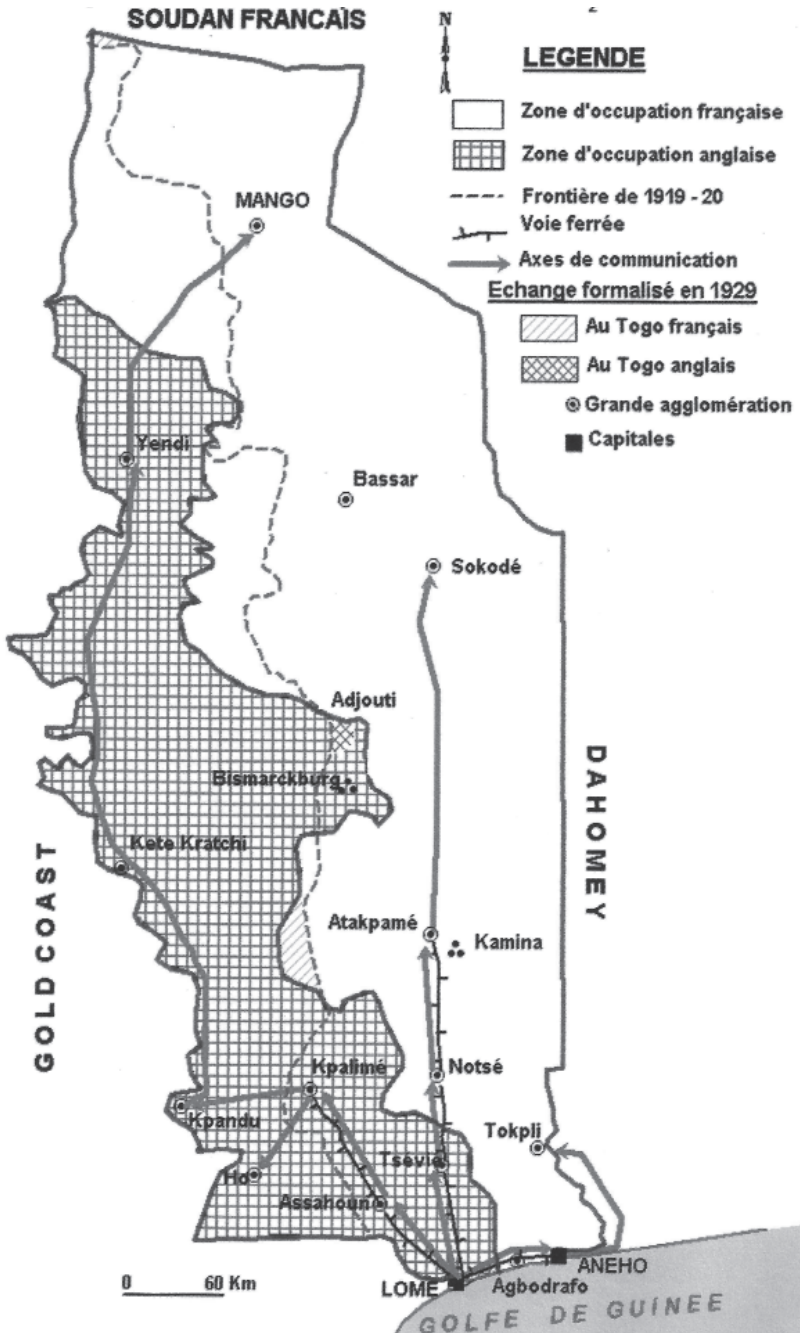
Les négociations entreprises aboutirent, en décembre 1926, à la mise sur pied d'une commission mixte franco-britannique mandatée pour revoir le tracé. En 1929, les travaux de la commission se soldèrent par des échanges entre Français et Anglais. C'est ainsi que sur proposition des Britanniques, les Français cédaient à la Grande-Bretagne l'Adjouti d'une superficie totale de 325 km². En contrepartie, la France recevait le Litimé d'une superficie de 500 km² ainsi qu'une zone semi-circulaire de 3 km du territoire à l'ouest de Dikpéléou, près de Yégué. De même, la France récupérait ce que Robert Cornevin a appelé « l'avant de la casquette », c'est-à-dire la petite pointe Timbou-Boadé-Cinkassé. Ces accords furent formalisés par le protocole signé le 21 octobre 1929 entre les deux puissances colonisatrices. Ce furent là les derniers ajustements de la frontière ouest du Togo. En matière de douanes, les accords précédemment signés ont été uniquement révisés entre les puissances protagonistes, notamment entre la France et la Grande-Bretagne en ce qui concerne la frontière ouest du Togo (SAMAROU, 2006).

Si la fixation de la frontière ouest du Togo a été très mouvementée, c'est parce que cette partie du territoire a été plusieurs fois partagée entre Britanniques et Français, vainqueurs des Allemands du Togo. En revanche, du côté nord et est, les rivalités ont été moindres du fait que les territoires situés au-delà desdites frontières appartenaient au même empire colonial français. En conséquence, les flux « mobilitaires » des Togolais ont été très peu intenses en direction du Dahomey et du Soudan français situés respectivement à l'est et au nord du territoire togolais, mais très denses vers la Gold Coast située dans la partie occidentale du Togo français. Cela s'explique par le fait que le tracé de la frontière ouest a séparé des peuples qui vivaient jadis ensemble. De ce fait, les Togolais considéraient toujours ceux qui, par le jeu de la frontière, étaient désormais placés sous administration britannique comme leurs frères et n'hésitaient pas à leur rendre visite à chaque fois qu'ils faisaient face aux difficultés de tous genres.

³ Du nom des deux ministres des colonies, le vicomte Milner (Grande-Bretagne) et Henry Simon (France).

⁴ Cette partie fut rattachée à la Gold Coast à l'issue du plébiscite du 9 mai 1956.

Carte 1. Les différents partages du Togo allemand (1914-1920)



Source: Par nous à partir de Gayibor (1997 : 52; 96)

LES TOGOLAIS ET LA FRONTIÈRE : DES PRATIQUES « MOBILITAIRES » MALGRÉ LES CONTRAINTES COLONIALES

Les réalités afférentes à la constitution de l'espace togolais, réalisée au départ par les Allemands et réajustée, plus tard, par les administrations britannique et française expliquent, dans bien des cas, les pratiques « mobilitaires » des Togolais en direction des pays voisins, notamment la Gold Coast. Dans cette section, il sera question d'examiner, dans un premier temps, la nature de la mobilité transfrontalière pendant la période d'étude. Ensuite, il s'agira de montrer comment l'administration coloniale a tenté vainement d'empêcher ces flux « mobilitaires », avant de se pencher enfin sur le destin des Togolais concernés par ce type de mobilité.

LES RÉALITÉS DE LA MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE AU TOGO SOUS LES ALLEMANDS ET LES FRANÇAIS

Pendant la période coloniale, les Togolais étaient très impliqués dans les flux « mobilitaires » aussi bien en direction des pays voisins que vers des pays lointains. Si tous ces mouvements de population sont à considérer comme relevant de la mobilité, il ne sera cependant abordé ici, pour rester dans la logique de la problématique du sujet, que les déplacements vers les pays avec lesquels le Togo a en partage des frontières, notamment, le Dahomey, la Gold Coast devenue le Ghana et éventuellement le Soudan français dont une partie est devenue la Haute-Volta puis le Burkina Faso.

En effet, la mobilité des Togolais en direction des pays voisins remonte à la période coloniale allemande, car – faut-il le rappeler ? – ce sont les Allemands qui ont créé, en 1884, le territoire togolais de toutes pièces. Ces déplacements étaient orientés vers les colonies du Dahomey et surtout de la Gold Coast. Limitée au départ aux populations côtières et aux agents et ouvriers relativement qualifiés, l'émigration vers la Gold Coast inclut assez vite un personnel moins qualifié. Peu à peu, ce mouvement toucha les populations de l'intérieur qui s'y rendirent pour devenir salariés dans les régions productrices de cacao (GAYIBOR, 1997, p. 168).

Pendant la période allemande, les exigences de l'administration relatives aux travaux forcés notamment, les conditions de recrutement des travailleurs, les contraintes du travail lui-même, les conditions de vie sur les chantiers, le bouleversement de la vie normale ont occasionné des fuites d'hommes vers les colonies voisines surtout la Gold Coast. Les migrants, mis à part le désir d'échapper au recrutement forcé, étaient attirés par des rémunérations plus élevées dans les colonies voisines françaises et surtout britanniques. Face à cette situation, les Allemands du Togo éprouvèrent de sérieuses difficultés à retenir sur place leur main-d'œuvre (BARANDAO, 1987).

Pour montrer l'ampleur de ce phénomène migratoire, plusieurs auteurs ont avancé des chiffres. En effet, selon M. Nussbaum (cité par BARANDAO, 1987, p. 103), en 1911, près de 500 personnes originaires du district du Nord (Mango-Yendi), excédées par les réquisitions, durent franchir la frontière de la Gold Coast. Pour V. Ahadji (1976, p. 241) et D.E.K. Amenumey (1989), 14 000 Togolais auraient franchi les frontières togolaises par Missahohöe en 1910 pour entrer en Gold Coast. Sur les 14 000, poursuit V. Ahadji, 1 000 d'entre eux y sont restés définitivement. Il s'agissait surtout d'artisans, notamment de charpentiers, de charrons, etc. Ces flux migratoires vers la Gold Coast étaient tels que déjà en 1903 l'administration allemande exprimait son

désarroi en ces termes : « *chaque noir qui connaît l'anglais ou qui a une fois seulement été dans une colonie anglaise se considère comme un sujet anglais : une telle situation est dangereuse à la fois au point de vue économique et politique* » (AMENUMEY, 1989). Du côté est, ce furent surtout les cheminots togolais qui émigrèrent au Dahomey. C'est surtout pendant la période coloniale française que la situation s'est poursuivie.

Dès 1923, le gouverneur Bonnacarrère du Togo notait avec pertinence l'attrait qu'exerçait le territoire britannique de la Gold Coast sur les Togolais, occasionnant dans leurs rangs des exodes. Il déclarait de façon prémonitoire : « [...] *Ces exodes qui, jusqu'à ce jour ne furent que saisonniers pourraient dans l'avenir être définitifs. [...] Il serait vain de nous le cacher à nous-mêmes, car c'est l'évidence, la Gold Coast présente un champ d'activité économique si puissant que les populations des colonies voisines y sont naturellement attirées, ne fut-ce que pour s'y employer, gagner des salaires élevés, et rapporter l'argent mis de côté chez eux. [...] Ce n'est pas en effet uniquement parce que les indigènes ressortissants des colonies françaises paient des impôts directs, alors qu'ils ne les paient ou rarement dans les colonies anglaises voisines, que nos administrés quittent notre territoire, c'est aussi parce que soit au Nigeria pour le Dahomey, soit en Gold Coast pour le Togo, ces indigènes trouvent à s'employer, à commercer beaucoup mieux que chez nous...* » (cité par ADUAYOM, 1975, p. 153).

Dans la même lancée, les rapports officiels de l'administration française font état de l'existence, entre 1923 et 1924, de mouvements temporaires de travailleurs non accompagnés de leur famille et de jeunes Togolais qui, après les récoltes, quittaient leur village à destination du Togo britannique pour se faire enrôler comme temporaires dans divers secteurs d'activité, notamment dans le domaine agricole. Les jeunes Togolais y étaient également attirés par des travaux relatifs à l'extension ou à la mise en place des voies de communication dont les salaires étaient de loin supérieurs à ceux offerts par le pouvoir en place. Toutefois, les mêmes rapports officiels précisent que ces jeunes ne restaient dans leur pays d'accueil que quelques mois et rentraient chez eux après avoir amassé un petit pécule qui leur permettait de se marier⁵. Au même moment, l'administration diligenta une enquête qui conduisit au dénombrement des Togolais du Sud qui, ayant traversé la frontière ouest entre 1924 et 1929, s'installèrent définitivement en Gold Coast. Les données du tableau ci-dessous en donnent une idée.

Tableau 1. Exodes définitifs en direction de la Gold Coast dans certaines localités du cercle de Lomé de 1924 à 1929

Nom des agglomérations	Totaux			Total cumulé
	Hommes	Femmes	Enfants	
Noepé	255	156	156	567
Mission-Tové	341	136	149	626
Kowiéfé	64	42	54	160
Aképé	329	301	418	1 048

Source : ANT-Lomé, 2APA, dossier 6, Rapport du quatrième trimestre 1929 du cercle de Lomé.

⁵ Rapport annuel de la France à la SDN, 1924, p. 103 et suivantes.

Selon ces chiffres, on constate qu'hommes, femmes et enfants, étaient impliqués dans cet exode. Par ailleurs, il apparaît que le mouvement était relativement dense dans les localités frontalières avec la Gold Coast (Noépé, Aképé notamment). Aussi, sur la base de ces chiffres, peut-on déduire que c'est plusieurs milliers de Togolais qui ont émigré vers la Gold Coast pendant la période française.

En 1929, l'administration chercha à nouveau à identifier les causes de l'exode qui ne faisait que gagner en ampleur. C'est ainsi que dans le rapport de l'administrateur du cercle de Lomé précité, il fut mentionné que la principale cause de cet exode était «... l'attraction qui résulte de la différence notable de profits pour un même effort donné, en Gold Coast d'une part et en Territoire du Togo français d'autre part ».

Si les exodes vers la Gold Coast étaient récurrents pendant la période coloniale française, ils étaient bien moins denses vers les colonies voisines du Dahomey et de la Haute-Volta. D'ailleurs, moins qu'un exode définitif à l'instar de ce qui fut observé du côté de la frontière ouest, la mobilité au-delà des frontières est et nord s'insérait plutôt dans le cadre plus large et plus global des déplacements intérieurs débordant sur l'une ou l'autre des frontières (ASSIMA-KPATCHA, 2004, p. 489). Ce point de vue est d'autant plus vrai que le confirme un rapport daté du quatrième trimestre 1931 du commandant de cercle de Sokodé : « *Quelques exodes ont été constatés dans les cantons de Défalé et Tchore [Tcharè] : ils font partie des va-et-vient continuels dus à l'esprit indépendant du Cabrais-Losso qui ont lieu, entre la subdivision d'une part, la région de Nyampéni, le cercle de Mango, les régions du Dahomey situées près de la frontière, de l'autre* »⁶.

Cela ne veut pas pour autant dire qu'il n'existait pas d'exodes définitifs de Togolais vers le Dahomey. Car il a été fait mention de certains Togolais, relativement peu nombreux, qui s'étaient installés définitivement au Dahomey. C'est ce qu'exprime un rapport du chef de la subdivision de Lama-Kara, daté de 1929. Il stipule : « [...] *qu'un nombre assez important de gens de Boufalé est installé au Dahomey et qu'une partie d'entre eux a cessé toutes relations avec les villages d'origine pour échapper aux travaux de routes et au paiement de l'impôt, soit au total 331 habitants* »⁷.

Dans son témoignage concernant la période 1942-1945, le même chef de la subdivision de Lama-Kara, Raymond Vaudiau, déplorait l'émigration vers les enclaves kabiyé de la colonie voisine de familles entières du canton kabiyé de Lama-Tessi, jouxtant la frontière avec le Dahomey. Selon lui, ces Togolais n'avaient émigré que pour échapper à la prospection, au contrôle et au traitement intensif de la maladie du sommeil, imposés par le service médical de la Trypano. Cependant, observe-t-il, on assistait à leur retour progressif sur leurs terres pour y retrouver un impôt moins lourd qu'au Dahomey et y fuir la conscription.

Pendant cette période, les rapports officiels ne faisaient presque pas état de la mobilité des Togolais à travers la frontière nord, probablement du fait que le Soudan était économiquement peu attrayant.

⁶ ANT-Lomé, 2APA, Klouto, dossier 6, Rapport du quatrième trimestre 1930 du cercle Sokodé.

⁷ ANT-Lomé, 2APA, Klouto, dossier 6, Rapport sur la tournée faite du 17 au 26 janvier 1929 par le chef de la subdivision de Lama-Kara.

Le fait que les Togolais soient nombreux à traverser la frontière ouest n'est pas fortuit. Si cette situation est liée à la recherche de meilleures conditions de vie en Gold Coast, elle peut aussi s'expliquer par les tracés de la frontière qui y a séparé des ethnies comme le montrent les données du tableau suivant.

Tableau 2. Les ethnies séparées par la frontière coloniale entre le Togo français et la Gold Coast en 1919

Ethnies	Togo britannique	Togo français
Kuasis	222 387	n. s. i.
Bimobas	29 209	48 252
Chokosis	10 216	8 884
Dagomba	41 748	n. s. i.
Gonjas	603	n. s. i.
Konkombas	53 381	48 615
Kotokolis	6 952	44 571
Newuris	6 974	n. s. i.
Mamprusis	1 300	n. s. i.
Nanjuros	846	n. s. i.
Nanumbas	20 227	n. s. i.
Bassaris	6 881	28 446
Éwé	137 093 + Éwé de la Gold Coast	416 327

Source : Aduayom, 1975, p. 104.

On s'aperçoit donc qu'elles sont nombreuses, les ethnies ayant souffert des affres du tracé de la frontière coloniale. Mais parmi cette gamme d'ethnies, les Éwé sont les plus représentatifs. Quelques-uns de ces peuples ont été séparés de leurs terres de culture par la frontière. Pour survivre, ils sont bien obligés de la braver, pendant toute la période coloniale, peu importent les contraintes mises en place par l'administration. Face à cette « transgression » permanente de la frontière, l'administration a pris un train de mesures pour restreindre la mobilité transfrontalière des Togolais.

RÉACTIONS DES ADMINISTRATIONS COLONIALES VIS-À-VIS DE LA MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE DES TOGOLAIS

Les flux « mobilitaires » des Togolais vers les colonies voisines furent tels que l'administration allemande, puis française finirent par instituer, pour les freiner, une taxe à l'émigration. Du côté allemand, il fut institué, en 1912, pour freiner la mobilité, une amende de 100 marks frappant tout Togolais qui tenterait de franchir illégalement les frontières du Togo allemand (KNOLL, cité par BARANDAO, 1987). Deux ans plus tôt, c'est-à-dire en 1910, le gouverneur français du Dahomey, débordé par la vague de migrants originaires du nord-Togo, notamment les Kabiyés, prit des mesures anti-immigrés. Celles-ci se traduisirent par la fermeture des frontières dahoméennes aux Togolais pendant cette période (BARANDAO, 1987, p. 104).

Parallèlement à ces mesures, les missions religieuses accréditées au Togo y jouèrent également leur partition. En effet, elles intervinrent auprès du gouvernement afin qu'il révisât les conditions de recrutement et la situation des travailleurs sur les chantiers, cause probable, selon le clergé, de cette émigration galopante. En réalité, comme l'a si bien souligné K. BARANDAO (1987, p. 104), l'objectif de cette action des missionnaires fut de freiner l'émigration de sa « *clientèle constituée essentiellement de jeunes qui lui payaient annuellement la dîme* ».

La méthode forte était aussi utilisée. C'est ce que confirme le rapport suivant du commandant du cercle de Djougou au Dahomey : « *Le chef du village français de Tchimbéri a été attaqué et laissé pour mort dans les champs situés à l'ouest de la frontière au moment où il faisait tranquillement sa récolte ; des indigènes de Tchaoundé (Togo) ont été arrêtés et envoyés dans l'intérieur du pays pour avoir manifesté l'intention de venir se fixer chez nous ; d'autres, des cabrais ont été fusillés pour s'être rendus sur nos marchés d'Aledjo ou de Séméré ; les policiers allemands habitués à venir jadis dans nos villages déclarent aux indigènes allemands de la frontière qu'ils viendront arrêter, et reprendre chez nous, ceux qui se décideraient à venir demeurer en territoire français* »⁸.

Malgré toutes ces dispositions, la mobilité se poursuit, même plus tard, sous l'administration française.

Pendant cette période en effet, avisée du phénomène, l'administration française mit en place un cadre législatif pour mieux quadriller la population de son ressort. C'est ainsi que par un arrêté du 2 décembre 1922, il fut explicitement institué qu'aucun indigène ne pouvait sortir du territoire du Togo pour une durée de plus de dix jours s'il n'était muni d'un passeport portant sa photographie. Cette mesure constituait, pour l'administration, une protection pour les indigènes contre l'acceptation inconsidérée d'engagements à destination de pays qu'ils ne connaissaient pas et où ils pouvaient être victimes d'engagistes peu consciencieux⁹. Après la Seconde Guerre mondiale, ces mesures ne se sont que très peu améliorées.

Une autre méthode utilisée par l'administration coloniale française fut la tendance à dénier ou à minimiser l'exode des Togolais vers les colonies voisines. Toutefois, comme l'a souligné Assima-Kpatcha (2004, p. 486), ces dénégations ne pouvaient pas occulter le fait qu'il existât un fort courant migratoire entre le Togo et la Gold Coast notamment. La récurrence du sujet et les inquiétudes auxquelles il donnait lieu dans les différents rapports annuels des commandants de cercle en sont une preuve. C'est l'exemple, entre autres, de l'administrateur du cercle de Lomé qui, dans son rapport du 1^{er} trimestre 1929, mentionnait qu'en 1928 d'assez importants exodes de Togolais en direction de la Gold Coast avaient été constatés et qu'il était important de prendre des mesures pour freiner ce phénomène. Parmi les mesures à privilégier pour mieux fixer la population, le rapport mentionne la création de plantations administratives, l'aménagement de palmeraies à peuplement naturel, la création de pépinières et de plantations nouvelles de cocotiers et de palmiers à huile, ainsi que toutes mesures

⁸ Archives nationales du Bénin (Porto-Novo), Cercle de Djougou, situation politique et administrative, mois d'avril 1913.

⁹ Rapport annuel de la France à la SDN, 1923, p. 85.

visant à intensifier la culture du coton au Togo¹⁰. Ces dispositions étaient de nature à entraver la libre circulation des Togolais durant toute la période coloniale. Mais cela n'empêcha pas les Togolais d'émigrer. Cette attitude des populations était le signe du refus d'une balkanisation imposée par l'érection des frontières et les contrôles subséquents.

QUE SONT DEVENUS LES MIGRANTS TOGOLAIS PENDANT LA PÉRIODE COLONIALE ?

Selon les sources officielles, très peu de migrants togolais sont restés dans leur milieu d'accueil. En effet, dans les rapports officiels adressés à la SDN puis à l'ONU, l'administration française, pour ne pas être critiquée par ces institutions internationales qui lui avaient confié la gestion du Togo, essayait de camoufler la réalité. C'est ainsi que dans ses rapports elle semblait optimiste : « *En ce qui concerne les exodes des manœuvres qui constituaient la majorité des transfuges, ils regagneraient un jour ou l'autre leurs villages d'origine, car ils n'avaient aucune attache solide en territoire britannique où le coût de la vie était cher* ». Plus loin, elle y souligne que « *Les cercles de Lomé, Klouto, Atakpamé, Sokodé signalaient la rentrée de nombreux habitants qui s'étaient installés en Gold Coast...* » (cité par ASSIMA-KPATCHA, 2004, p. 486). Même si dans plusieurs cas, certains faisaient le va-et-vient entre les différents territoires sous domination coloniale, il faut reconnaître que nombreux sont ceux qui se sont définitivement installés en dehors du Togo, surtout en Gold Coast. Le cas des Tem de la région centrale permet d'appréhender la réalité.

En effet, selon les travaux de Jean-Claude Barbier, le recensement de la population de la Gold Coast réalisé en 1953 révèle, par exemple, la présence de 20 229 Tem sur ce territoire. Ces immigrés togolais étaient présents aussi bien au sud (14 233 résidents), au centre (3 172 résidents) qu'au nord (2 824 résidents) (BARBIER, 1986, p. 49). En ce qui concerne l'insertion professionnelle de ces émigrés togolais, la même source mentionne qu'ils sont présents dans tous les secteurs d'activité. Ils sont, entre autres, des rabatteurs, des agents de grandes sociétés commerciales, notamment la *United Africa Company* (UAC) d'Accra, des compagnies minières exploitant l'or et le diamant ; ils participent à la promotion de l'économie de plantation et au développement de la production vivrière, en qualité de simples manœuvres ou de métayers. Cette intégration des Tem peut être généralisée, à quelques nuances près, à tous les émigrés togolais en Gold Coast pendant la période coloniale.

En s'insérant ainsi sur le plan professionnel, ces émigrés ont non seulement contribué à l'économie de leur milieu d'accueil, mais aussi à celle du milieu de départ par l'envoi de pécules à leurs familles restées au village.

Sur le plan politique, les émigrés togolais n'ont pas été inactifs. Ils mirent rapidement sur pied le *Bund*, un mouvement germanophile. Ce dernier critiquait vertement les affres de la colonisation française au Togo et prônait un retour éventuel des Allemands au Togo. Les prises de position de ce mouvement ont eu un écho favorable auprès d'un nombre important de Togolais pour qui les abus de l'administration française devenaient insupportables. Les actions de ces Togolais émigrés en Gold

¹⁰ ANT-Lomé, 2APA, dossier 7, Rapport du premier trimestre 1929 du cercle de Lomé.

Coast et regroupés dans le *Bund*, ont contribué sans doute à éveiller la conscience du peuple éwé (ADUAYOM, 1975) dont le nationalisme, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, fut manifestement mis en branle. Il n'est donc pas exagéré d'avancer que la diaspora togolaise en Gold Coast devenue Ghana a joué un rôle dans l'émergence des mouvements et agitations sociopolitiques au Togo pendant la période coloniale, même après.

Du côté est et nord des frontières togolaises, les documents sont muets sur le destin des émigrés. Toutefois, on sait que n'étant pas nombreux, ils ne réussirent pas à s'organiser comme le *Bund*.

CONCLUSION

Au terme de cette analyse, il importe de retenir que le territoire togolais, tel qu'il se présente aujourd'hui, est le fruit de partages et d'âpres négociations entre puissances coloniales britannique et française, après l'épisode de la Première Guerre mondiale au cours de laquelle l'Allemagne a été évincée du Togo. Dès lors, des mesures furent prises pour quadriller le territoire afin de restreindre la mobilité des hommes, dans le seul objectif de ne pas voir s'évader la main-d'œuvre locale. Taxes à l'émigration, impôt sur les récoltes devant traverser la frontière, institution de surveillants de frontières, érection de postes de contrôle douaniers, etc., telles furent les mesures prises par l'administration coloniale, aussi bien allemande que française pour empêcher les Togolais d'assouvir leurs ambitions « mobilitaires ». Toutefois, malgré ces mesures coercitives, les Togolais réussirent à braver les frontières est, mais surtout ouest en allant soit de façon saisonnière soit de façon définitive dans les localités situées au-delà de la frontière à la recherche de meilleures conditions de vie. En Gold Coast ils réussirent à former une forte diaspora togolaise ayant non seulement contribué au développement de leurs milieux de départ et d'accueil, mais encore à donner du fil à retordre à l'administration coloniale française, en impulsant le nationalisme éwé par exemple. Leur présence conduisit à une cohabitation froide qui finit par déboucher sur l'expulsion des étrangers du Ghana en 1969.

SOURCES ARCHIVISTIQUES

Archives nationales du Togo (ANT)-Lomé, 2 Affaires politiques et administratives (APA) Sokodé, dossier 17, Rapport du quatrième trimestre 1930 du cercle de Sokodé.

ANT-Lomé, 2 APA, dossier 6, Rapport du quatrième trimestre 1929 du cercle de Lomé.

ANT-Lomé, 2 APA, dossier 7, Rapport du premier trimestre 1929 du cercle de Lomé.

ANT-Lomé, 2 APA, Klouto, dossier 6, Rapport sur la tournée faite du 17 au 26 janvier 1929 par le chef de la subdivision de Lama-Kara.

ANT-Porto-Novo, Cercle de Djougou, situation politique et administrative, mois d'avril 1913. Rapport annuel de la France à la SDN, 1923.

Rapport annuel de la France à la SDN, 1924.

BIBLIOGRAPHIE

- ADUAYOM ADIMADO MARTIN, 1975 : *Frontières contre peuples en Afrique noire : le cas éwé*, thèse de doctorat de troisième cycle en Histoire, Université de Paris I, Sorbonne.
- AHADJI VALENTIN, 1976 : *Rapports entre la société des missions et le gouvernement colonial allemand au Togo de 1884-1918*, thèse de doctorat de troisième cycle en études germaniques, Université de la Sorbonne Nouvelle-Paris III.
- ALI NAPO, 1995 : *Le Togo à l'époque allemande : 1884-1914*, thèse de doctorat d'État en Histoire, Université de Paris I, Sorbonne, Panthéon, 5 vol.
- AMENUMEY DIVINE EDEM KOBLA, 1989 : *The Ewe unification movement : a political history*, Accra, Ghana University press.
- ASSIMA-KPATCHA ESSOHAM ET AL, 2005 : « La constitution de l'espace togolais » in GAYIBOR N. L. (éd), *Histoire des Togolais de 1884 à 1960*, Lomé, Presses de l'Université de Lomé, Vol. II, tome I, 23-46.
- ASSIMA-KPATCHA ESSOHAM, 2004 : *Travail et salariat au Togo français dans l'entre-deux-guerres (1914-1939)*, thèse de doctorat d'Histoire nouveau régime, Université de Lomé.
- BARANDAO KOFUMA, 1987 : *Mise en valeur et changement social au Togo dans l'entre-deux-guerres (1914-1940)*, thèse de doctorat d'Histoire, Université de Paris I.
- BARBIER JEAN-CLAUDE, 1986 : « Les Kotocoli d'ailleurs, étude d'une diaspora » in *Migrations togolaises, bilan et perspectives*, Lomé, Unité de Recherche démographique/Université du Bénin, 41-84.
- BENNEFLA KARINE, 1999 : « La fin des territoires nationaux ? État et commerce frontalier en Afrique centrale », in *Politique africaine*, n° 73, mars, 25-49.
- FOUCHER MICHEL, 1994 : *Fronts et frontières*, Paris, Fayard.
- GAYIBOR NICOUÉ LODJOU (éd), 1997 : *Le Togo sous domination coloniale (1884-1960)*, Lomé, Presses de l'Université du Bénin.
- SAMAROU KAGNIGHAN, 2006 : *Frontières et douanes au Togo 1914-1939*, mémoire de maîtrise d'histoire, Université de Lomé.
- SEBALD PETER, 1988 : *Togo, 1884-1914. Eine Geschichte der Deutschen Musterkolonie auf der Grundlage amtlicher Quellen*, Berlin, Akademie-Verlag.
- SOROKIN PITIRIM, 1927 : *Social Mobility*, rééd. 1959 : *Social and cultural mobility*, Illinois, Free Press of Glencoe.
- TSIGBÉ KOFFI NUTEFÉ, 2009 : *Infrastructures de transport terrestre et mobilité au Togo (1920-1980)*, Thèse de doctorat unique en Histoire, Université de Lomé.
- WEBER MAX, 1908 : « Erhebungen über Auslese und Anpassung (Berufswahl und Berufsschicksal) der Arbeiterschaft des geschlossenen Großindustrie. Exposé zur Methodik der Erhebungen », als Manuskript gedruckt in *Gazsuss*, Altenburg, (traduction partielle de DIETRICH), 1-58.

FRONTIERS AND CROSS-BORDER MOBILITY IN TOGO UNDER COLONIAL DOMINATION (1884-1960)

The Togolese nation came into being in 1884 as a territorial entity internationally acknowledged on the signing of the protectorate treaty between Germany and local authorities. From then on, Germans were committed to demarcating their new space by establishing frontiers to the West, East, and North. After World War I, because Germany was defeated, the land was lost to the French-British coalition. The coalition undertook frontier readjustments between 1914 and 1929. The different borders established stemmed out from, among many, the colonizer's will to break ancient dynamics of mobility of the Togolese and to ensure the control of trade flows through the land. In view of that situation of narrowing the field for people's free movement, the Togolese had to resort to different strategies for both economic and social needs to cross borders.

Keywords: *Frontiers, mobility, migrations, cross-border practices.*

GRENZEN UND GRENZÜBERSCHREITUNGSMOBILITÄT IN TOGO UNTER KOLONIALER HERRSCHAFT (1884-1960)

1884 entstand Togo als eine territorial und international anerkannte Einheit durch die Unterzeichnung des Protektoratvertrags zwischen dem deutschen Reich und den lokalen Obrigkeiten. Danach haben die Deutschen ihren neuen geographischen Raum abgegrenzt, indem sie im Westen, im Osten und im Norden Grenzen festlegten. Nach dem 1. Weltkrieg trat Deutschland das Territorium an die britisch-französische Koalition ab. Diese teilte sich das Land und führte zwischen 1914 und 1929 Grenzenangleichungen durch. Die Festlegung den Grenzen beruht auf dem Willen des Kolonisators, die vorherigen Mobilitätsgewohnheiten der Bevölkerungen zu unterbrechen und die Handelswege in diesem Gebiet zu kontrollieren. Angesichts dieser Reduzierung der Bewegungsfreiheit der Bevölkerung mussten die Togolesen auf unterschiedliche Strategien zurückgreifen, um über die Grenzen zu gehen, und ihre wirtschaftlichen und sozialen Bedürfnisse zu befriedigen.

KStichwörter: *Grenzen, Mobilität, Migration, Grenzüberschreitungspraktiken.*

LA FRONTIÈRE DE LA VIOLENCE. LES « FOURMIS » DU POSTE FRONTIÈRE DE MEDYKA COMME SOCIÉTÉ EXPÉRIMENTANT LA FRONTIÈRE

MARTA BYRSKA-SZKLARCZYK, Université de Varsovie, mbyrska@wp.pl

RÉSUMÉ

Dans cet article, j'étudie la frontière dans la perspective des Fourmis, surnom donné à de petits contrebandiers de cigarettes qui gagnent leur vie à la frontière entre la Pologne et l'Ukraine. L'étude ethnographique recouvre deux périodes charnières pour la communauté locale : mai 2008, soit juste après l'adhésion de la Pologne à l'espace Schengen et décembre 2008 après l'introduction de règlements douaniers plus stricts. La frontière est analysée à travers différentes métaphores, telle qu'elle est vécue par les Fourmis quotidiennement tant dans leur corps que dans leur langage. Le papier appréhende par conséquent la frontière en tant que discours et dans son sens physique (un lieu de violence quotidienne). Avec des concepts tels que la violence symbolique, le pouvoir discursif et les armes des faibles, je montre que la frontière est un construit complexe de nature à la fois symbolique et matérielle.

Mots-clés : *frontière, frontière ukraino-polonaise, contrebande, tourisme d'achat, espace Schengen, métaphore, discours, violence symbolique, armes des faibles.*

INTRODUCTION

Dans cet article est présentée une société qui subit quotidiennement différents types de violence. J'analyse le matériel recueilli lors de mon enquête de terrain à l'aide d'une approche théorique de la violence et des catégories suivantes : l'autorité disciplinaire, la violence symbolique, l'arme des faibles (*weapon of the weak*) et le *hidden transcript*.

Mon travail de terrain est consacré aux Fourmis¹ du poste frontière pour piétons de Medyka. Il s'agit des habitants des environs de Przemyśl (ville éloignée de 12 km de la frontière) qui gagnent leur vie grâce au trafic de cigarettes d'Ukraine vers la Pologne. En Pologne, la vente de ces cigarettes bon marché, souvent contrefaites, est très lucrative. Medyka – Szeginie² constitue un poste frontière non seulement entre la Pologne et l'Ukraine, mais aussi, depuis l'entrée de la Pologne dans l'Union en 2004, entre l'Union européenne et le « reste du monde ». Chaque jour, 6000 à 12000 personnes, dont une majorité de Fourmis, franchissent ce poste (DELMANOWICZ, 2008, 2008a). Après 1989, grâce à l'ouverture des frontières et à la suite de la faillite de plusieurs sociétés nationales employant des habitants de ces régions frontalières pauvres de Pologne, la frontière nationale est devenue leur unique lieu de travail. L'expression « Fourmi » désigne ce nombre important de petits contrebandiers qui franchissent la frontière quotidiennement ; l'expression reflète également leur mobilité, leur capacité à coopérer, l'imperceptibilité de leur pratique. De plus, ce terme souligne que si le travail d'un individu a peu de signification, la coopération peut, quant à elle, donner d'excellents résultats. C'est le travail de fourmis. Les Fourmis gagnent de l'argent en profitant d'une lacune juridique : en Pologne, le droit douanier permet d'emporter au pays une cartouche de cigarettes pour son propre usage. Les personnes qui « portent la norme » – selon l'expression courante qui signifie un passage de la frontière avec une cartouche « légale » – ne violent pas la loi. Les Fourmis les plus mobiles sont capables de passer la frontière cinq fois par jour³. Évidemment, les Fourmis n'achètent pas les cigarettes pour leur propre usage, comme ils le déclarent à la douane, mais les vendent aux « Grossistes ». Les Grossistes forment le premier maillon de la chaîne d'une structure mafieuse organisant la contrebande des cigarettes ukrainiennes contrefaites vers l'Europe de l'Ouest, principalement en Allemagne. Les douaniers et les représentants des pouvoirs locaux et de la police sont conscients de ce trafic. Pourtant, vu la nuisance négligeable de cette pratique pour la société et le taux de chômage élevé dans la région, les autorités ferment les yeux. De nombreuses Fourmis portent plus que « la norme » et organisent une petite contrebande du tabac selon différentes stratégies.

Le groupe des Fourmis n'est pas homogène. Il se compose d'habitants de la campagne et des villes, de chômeurs et de personnes touchant de très bas salaires. La majorité des Fourmis sont des femmes d'âge moyen. Pendant les week-ends, des élèves et étudiants⁴ les rejoignent. Il y a donc, d'une part, des personnes qui travaillent quotidiennement à la frontière – les Vieilles Fourmis –, et pour qui ce travail phy-

¹ Cette expression existe aussi bien dans le langage courant et dans le discours journalistique ou politique qu'au sein du groupe de petits contrebandiers. Dans la partie suivante, je montre les différents sens de ce terme, que j'utilise comme un endo-ethnonyme, les Fourmis utilisant elles-mêmes cette notion quand elles parlent d'elles-mêmes.

² Szeginie – ukr. *Шегині*, oblast de Lviv, Ukraine.

³ Le nombre possible d'allers-retours par la frontière dépend de la saison, du jour de la semaine, de l'heure et même de la stratégie mise en place pour passer la frontière. Bien que la loi ne limite pas le nombre par jour, à Medyka, il y a une tradition selon laquelle le douanier décide si une Fourmi peut passer encore une fois ou non. Les problèmes apparaissent généralement après deux passages. C'est la raison pour laquelle les Fourmis franchissent la frontière quand les équipes de douaniers changent (par exemple entre l'équipe de nuit et celle de jour).

⁴ Il est interdit de passer seul la frontière avant 18 ans.

siquement difficile constitue l'unique moyen de subvenir aux besoins de leur famille. D'autre part, il y a les Matois, des groupes de jeunes hommes, pour qui la frontière constitue un moyen facile de faire de l'argent et une distraction.

J'ai réalisé mon travail de terrain au poste frontière Medyka – Szeginie⁵ au printemps et en hiver 2008, soit à des moments déterminants pour la société locale. Lors de mon premier terrain en mai 2008, les Ukrainiens avaient déjà disparu de Medyka en raison de la procédure d'obtention du nouveau « visa Schengen », procédure très chère et compliquée. À la frontière, les seules qui « travaillaient » encore étaient les Fourmis polonaises. Cela a duré jusqu'en décembre 2008, lorsque le nouveau droit de douane est entré en vigueur à la suite de l'adhésion de la Pologne à l'espace Schengen. De nouvelles lois interdisent, depuis, d'emporter plus de deux paquets de cigarettes (alors qu'avant une cartouche était autorisée), si bien que le travail des Fourmis n'est désormais plus rentable. Les Fourmis ont réagi à la nouvelle loi en organisant un blocage du poste frontière routier. Après l'intervention de la police, elles ont entrepris « une manifestation pacifique » en restant toute la journée devant la porte du poste pour piétons, où je les ai rejointes lors de mon deuxième terrain.

MÉTHODOLOGIE

Avant de commencer mes recherches au poste à Medyka, je m'y étais rendue plusieurs fois en tant que touriste voyageant en Ukraine, passant la frontière à pied, à vélo ou en autocar. À ce moment-là, j'ai observé la situation bouleversante de centaines de personnes (pour la plupart des femmes âgées) qui passaient la nuit dans la foule à la frontière afin de gagner une dizaine de *zlotys* en transportant des cigarettes bon marché. De plus, j'ai ressenti personnellement la douleur physique et l'humiliation de « l'entonnoir », corridor étroit entouré de barrières d'acier où l'on attend le contrôle douanier polonais. Cette expérience m'a incitée à choisir ce sujet pour mes recherches anthropologiques.

En mai 2008, pendant mon premier terrain, je n'ai pas pu m'engager pleinement dans les pratiques de contrebande, car j'étais enceinte. Au début, je pensais que mon état serait un obstacle à mes recherches ethnographiques, n'étant pas en mesure de partager entièrement l'expérience des Fourmis. Mais finalement, ma grossesse a permis de surmonter les barrières culturelles. Au début, les Fourmis se méfiaient de moi, car j'étais perçue comme une « privilégiée » (jeune étudiante de la capitale) s'intéressant à « eux », gens un peu hors-la-loi, économiquement marginalisés, habitants des régions les plus pauvres de Pologne. Cependant, cette réserve envers moi a disparu du fait de ma souffrance physique que je ne parvenais pas toujours à cacher. La grande majorité des Fourmis est composée de femmes d'âge moyen et la plupart d'entre elles ont vécu une grossesse. Le fait d'attendre un enfant constituait un prétexte pour amorcer la conversation. Les Fourmis ont commencé à me faire confiance

⁵ Ces recherches étaient financées dans le cadre de la subvention de recherche du ministère de la Science et de l'Éducation supérieure « Ukraine : mémoire, identité, subjectivité » (1 H01H 011). Le projet s'est terminé par la publication sous la direction de Magdalena Zowczak de l'ouvrage « À la frontière de la "nouvelle Europe" ». Voisinage polono-ukrainien » (ZOWCZAK, 2010). Dans ce livre se trouve un article dont le présent texte constitue une analyse plus détaillée (BYRSKA- SZKLARCZYK, 2010).

ou à s'occuper de moi. De par leur respect pour la maternité, mes interlocutrices ont commencé à me voir comme plus proche, plus humaine, « moins de Varsovie ».

Ma grossesse avancée a provoqué quelque chose d'autre encore... Dès le premier jour, les Fourmis m'incitaient à passer en contrebande « à la grossesse ». Il s'agit de l'une des stratégies fréquentes pour passer plus vite le point de contrôle. Elle permet de « passer à côté », d'éviter une longue queue et d'être contrôlé moins rigoureusement par les douaniers. Les femmes enceintes de Przemyśl et des villages voisins profitent volontiers de ce privilège, ainsi que les handicapés physiques et mentaux. Les personnes perçues comme souffrantes, défavorisées par le sort ou exclues, occupent ainsi une position favorable. Elles sont des Fourmis « en pleine forme » (à la frontière, celui est en pleine forme est celui qui porte beaucoup et vite, qui est débrouillard et qui se montre plus malin que les douaniers qui sont détestés). L'invalidité ou la grossesse deviennent une sorte de jeu. La corporalité et « l'infirmité » sont utilisées et réinterprétées d'une manière créative. Ces rôles sont souvent conventionnels. En réalité, personne ne sait qui est « normal » ou non, qui fait semblant d'être malade ou fou afin de mieux tirer parti de la frontière. Quel rapport y a-t-il entre ces observations et la condition de l'anthropologue « observateur et participant » ? L'élément que je trouve le plus important dans cette situation est mon initiation spécifique qui, dès le premier jour, m'a donné accès aux pratiques et aux perceptions locales. Les Fourmis ont « compris » ma grossesse d'après le système local de sens où une femme enceinte bénéficie de davantage de possibilités de contrebande. Malgré ma peur initiale, j'ai réussi à « être en terrain », à partager et négocier personnellement des pratiques locales et « *des événements importants* », comme le décrit Hastrup (1997 et 2008).

Mon deuxième séjour, en décembre 2008, était quelque peu différent. Lorsque j'ai appris que le droit de douane avait été modifié et que les Fourmis avaient organisé une manifestation, je me suis rendue à la frontière. Cette fois, j'ai rencontré plus de problèmes à vaincre la méfiance des Fourmis. Au début, d'après les Fourmis qui scandaient des slogans de lutte contre les briseurs de grève, les politiciens, les douaniers, les fonctionnaires et les policiers, j'étais considérée comme « une émissaire de l'ennemi », un « agent secret », une « fausse » douanière ou une journaliste voulant exploiter leur malheur. Avant de gagner leur confiance, les Fourmis ont contrôlé mes papiers plusieurs fois et j'ai dû leur présenter différents certificats de l'Université et les convaincre que je ne voulais qu'entendre leurs opinions à propos de la vie à la frontière. Enfin, j'ai gagné la confiance du groupe quand j'ai réussi à parler et à convaincre des femmes leaders locales, les « Vieilles Fourmis ». J'ai ainsi pu passer les jours suivants avec les Fourmis. Les jours et les nuits, nous restions à la frontière, souvent sous la pluie froide de décembre. J'écoutais leurs histoires, leurs plaintes et leurs insultes contre le monde entier. Nous buvions du thé d'un pot commun en mangeant le saucisson le moins cher d'un supermarché frontalier. Nous chantonions autour de feux allumés dans des bidons de fer. Au cours de ce séjour, je participais aussi aux rencontres des Fourmis avec des politiciens locaux. Ces rencontres avaient pour but de trouver une solution à la situation tragique des Fourmis, car d'un jour à l'autre, avec la modification du droit de douane, quelques milliers de personnes avaient perdu leur unique source de revenus. Lors de ces rencontres, j'ai eu l'occasion d'observer deux discours complètement différents, car les deux côtés décrivaient et percevaient la frontière de manière spécifique.

Le concept de métaphore est au cœur de mon travail. Quand je parlais avec les Fourmis ou que j'écoutais attentivement leurs discussions, je me suis rendu compte que les Fourmis racontent leur vie à la frontière et les événements quotidiens non pas « directement », mais de manière métaphorique. Dans leur discours, elles se réfèrent à d'autres champs et à d'autres catégories de sens. En comparant la frontière à une prison ou à un camp de concentration, elles se placent dans un système de sens facile à comprendre par elles (et par moi) et dans un système plus vaste que local. Malgré sa présence, l'anthropologue n'est pas capable de devenir un des enquêtés, elle ne va pas partager les silences, le sens commun (*common sense*) et le savoir compris « par elle-même ». C'est pourquoi la métaphore constitue un moyen très utile dans la traduction ethnographique de la réalité. Elle permet à l'anthropologue de trouver une vision locale du monde, de la comprendre et de la présenter dans un discours scientifique (HASTRUP, 2008, 33).

Dans cet article, je recours à la métaphore pour deux raisons. D'un côté, il s'agit d'une méthode afin de mettre de l'ordre dans le raisonnement, d'un outil anthropologique de textualisation. De l'autre, c'est un moyen de donner la parole aux Fourmis, de réaliser le postulat du dialogisme ou de la polyphonie dans l'ethnographie (CLIFFORD, 2000, 53-63).

LA FRONTIÈRE COMME LIEU D'AFFRONTMENT DES DISCOURS

En décembre 2008, j'ai eu l'occasion de participer aux rencontres des Fourmis avec des politiciens et des journalistes, pendant lesquelles deux visions différentes de la frontière sont entrées en confrontation. Pour les analyser, je me suis basée sur la conception dialectique du discours élaborée par Ricoeur. Il constate que « *tout discours arrive comme un événement, mais il dure comme un sens* » (RICOEUR, 1989 : 79). La nature dialectique du discours est fondée sur le caractère passager de « son événement » – sur un moment concret où une phrase est énoncée (« une actualisation du discours »). De plus, elle est basée sur la stabilité des sens « transmis » par le discours. En présentant les différences entre le discours des Fourmis et le discours géopolitique au sujet de la frontière, je vais essayer de décrire et retrouver les sens que les deux discours transmettent.

La rencontre des Fourmis avec les politiciens avait pour but de remédier à la situation tragique dans laquelle, d'un jour à l'autre, suite à la modification du droit de douane, des milliers de gens ont perdu leur unique source de revenus. Toutefois, les politiciens et les Fourmis ne sont arrivés ni à un accord, ni à un dialogue capable d'opérer comme un échange égal, prenant en considération les différentes compétences linguistiques et expériences des interlocuteurs. Une communication efficace était impossible, car la notion fondamentale pour la discussion, la notion de « frontière », était définie de manière totalement différente par les deux groupes. Afin de comprendre l'idée de la frontière dans le discours local et dans le discours « géopolitique », il convient tout d'abord d'analyser comment ces deux discours ont été « actualisés » pendant les rencontres des Fourmis avec les politiciens. Ensuite, il est nécessaire d'étudier les conditions dans lesquelles ces deux discours naissent, les formes qu'ils prennent et le sens qu'ils transmettent.

Les politiciens ont bien précisé le but de leur rencontre avec les Fourmis : « *Nous sommes venus afin de résoudre le problème et non pour discuter* ». Ils utilisaient souvent des figures rhétoriques pour avoir l'air d'être « amis du peuple » (par exemple « *moi, je vous comprends très bien* », « *moi, j'ai grandi ici, donc je comprends de quoi il s'agit* », etc.), mais en même temps, ils soulignaient l'importance de l'autorité et du pouvoir qu'ils représentaient. Un député – le plus important politicien venu – expliquait aux Fourmis avec indulgence le caractère « complexe » des procédures gouvernementales, douanières et internationales liées au nouveau droit. De plus, d'une manière très simpliste, il « expliquait » le fonctionnement du pays comme suit : « *Il est bien difficile de modifier les règlements et les décrets d'un jour à l'autre* », « *Vous devez comprendre que le gouvernement, ce n'est pas la même chose que le parlement* » ou « *D'après une procédure parlementaire, une loi ne peut pas être acceptée sans l'accord du gouvernement* ». Ces paroles présentent une vision concrète de la réalité où il y a les personnes dirigeantes et celles qui sont dirigées. Ce n'est pas un sujet précis qui dirige, mais une convention linguistique supérieure, un « discours » dominant dans le sens défini par Foucault. Le discours est déshumanisé, dépourvu de dimensions individuelles et d'une base subjective (voir FOUCAULT, 1977). Les politiciens se distançaient plusieurs fois d'avis exprimés en soulignant qu'ils ne faisaient que transmettre l'opinion des autorités, mais que personnellement ils plaignaient les Fourmis. En réalité, le député présent avait été membre de la commission qui avait préparé la loi contestée. Quand j'évoque le discours géopolitique de la frontière qui « parle » par les politiciens, je fais référence à un langage de bureaucratie, de procédures, de chiffres, de rapports et de statistiques. C'est un langage utilisé pour ratifier des traités nationaux et internationaux comme la modification du droit de douane, l'adhésion de la Pologne à l'espace Schengen ou l'accord sur le petit trafic frontalier. Le discours géopolitique et bureaucratique de la frontière naît et s'actualise – d'après Ricoeur, il « arrive » dans des espaces (tels que bâtiments du parlement et du gouvernement, tribunaux, organes de l'État, bureaux, universités, salles d'audience, etc.) où les décisions politiques sont prises, où les actes juridiques sont créés, où ils entrent en vigueur, sont proclamés ou enseignés.

Dans ce discours, la frontière est traitée comme un objet. Elle constitue un objet de la loi, elle est totalement passive, dépendante des autorités et des règlements votés, elle est tracée. Les références à la frontière dans des discours ne renvoient pas à une expérience personnelle de l'orateur (RICOEUR, 1989, 91).

Lors de la rencontre des Fourmis avec les politiciens, les positions inégales dans la prise de parole m'ont surprise. Les énoncés de politiciens comportaient une violence cachée. Comme Bourdieu l'a écrit (1979, 1997, 1998), la violence symbolique est l'une des formes les plus efficaces pour diriger les classes soumises. Les personnes qui possèdent le plus de capital symbolique présentent, d'une manière souvent inconsciente, leur vision du monde comme l'ordre naturel des choses. La vision des politiciens de la frontière avait force de loi et s'est imposée comme « évidente ».

Lors de la rencontre avec les politiciens, les Fourmis ont recouru à des formes d'expression telles que lamentations, plaintes, cris ou pleurs ; elles ont raconté leurs histoires dramatiques (pas toujours en lien avec le sujet de la réunion), ont proposé des solutions « pas sérieuses » d'après la loi. Elles ont ainsi automatiquement pris la position de personnes dominées et dont la voix est moins importante. Ce sont des moyens

d'expression typiques du *hidden transcript* – soit le système de communication des couches sociales exclues, dépourvues de la possibilité de s'exprimer ouvertement. Par ailleurs, l'auteur du concept d'arme des faibles (*weapons of the weak*), Scott, distingue le *hidden transcript* et le *public transcript*, ce dernier recouvrant les idées et les manières de communication officielles, vues comme évidentes et typiques pour les couches privilégiées (SCOTT, 1992, 57-58).

Une situation qui a eu lieu juste au début de la rencontre a été une des manifestations les plus évidentes de *hidden transcript*. Avant l'entrée à l'hôtel, certaines Fourmis ont commencé à retirer leurs chaussures, ce qui a choqué des politiciens. À ce moment-là, je me suis rendu compte que pour les Fourmis, l'hôtel était un espace étranger et indéchiffrable. Elles devaient fortement ressentir le fait de n'être « pas chez soi » pendant les discussions à propos de leur avenir. Dès le début, les Fourmis ont été « exclues » de l'espace où le discours est créé et actualisé.

Le contexte du langage (« *l'événement du discours* » selon Ricoeur) dans lequel la vision locale de la frontière se définit existe dans les conversations quotidiennes, les formes rituelles d'expression, les plaintes, le bavardage et dans le chant. À la frontière, j'ai entendu plusieurs fois qu'afin de comprendre la frontière: « *il faut la voir de ses propres yeux* », « *il faut la franchir quelques fois* », « *il faut attendre dans l'entonnoir quelques heures* » ou même « *il faut être né ici* ». Pour comprendre comment les Fourmis voient la frontière, il faut devenir « praticien de la frontière », sentir ses odeurs, entendre ses bruits et connaître la douleur qu'elle cause. De plus, il faut le vivre dans la communauté, être l'une des milliers de Fourmis qui ressentent la même chose.

Pour les Fourmis, la frontière est une expérience complète. Autour de cette expérience quotidienne, corporelle et verbale, une culture caractéristique émerge: une langue locale, des rites, une perception de l'espace, du temps et du corps, des relations d'autorité et des transactions économiques. L'une des Fourmis a exprimé à quel point le langage du débat politique est inefficace face à la complexité des problèmes locaux:

« *En Pologne, tout est politique. Il faut simplement parler avec les députés pour qu'ils ne le traitent pas politiquement [...]. Tout est politique, mais nous, nous sommes des êtres humains.* » (Fourmi, homme)

Cette opinion s'oppose au monde dominé par la politique, discours qui annule des systèmes locaux de pensée et d'expression.

Dans le paragraphe suivant, grâce aux métaphores de la frontière les plus fréquentes, j'aborde le discours local et l'expérience non verbale de la frontière. La frontière qui vit et meurt est une roue, un mouvement et une usine, un marché, une prison, une maladie et un front. Je vais donner la parole aux gens à qui on l'a refusée, malgré le fait que leur vie quotidienne soit déterminée par la proximité de la frontière.

VIE ET MORT DE LA FRONTIÈRE

La métaphore de vie et de mort de la frontière est une métaphore clé. Lors des protestations, les Fourmis l'utilisaient pour raconter la « fin » de l'histoire de leur frontière. Ce que politiciens et médias appellent « un meilleur contrôle des frontières », les personnes de la région le qualifient de « mort de la frontière ». D'après elles, une période de prospérité avait lieu avant décembre 2008 et elles s'en rappellent avec

nostalgie : « *Ici, c'était un vrai commerce, c'était très animé* » (Femme, quarante ans, au chômage, Fourmi). Elles disent que la frontière était un lieu très animé jour et nuit, un lieu de rencontres, le centre du monde local. Selon les Fourmis, la région fonctionnait uniquement grâce à leur travail. C'est grâce au trafic de cigarettes que le commerce fleurissait aux marchés frontaliers (pour elles, le mot « commerce » est souvent synonyme de vie, d'action, de circulation, de mouvement), que les bureaux de change avaient des clients (à la frontière, trois monnaies sont utilisées : le zloty, le dollar et le hryvnia) et que les bus circulaient entre Medyka et des villages éloignés. Afin de mieux comprendre le sens de la métaphore de vie et de mort de la frontière, je vais mieux caractériser « la vie de la frontière ».

Une Fourmi moyenne « fait trois tours » : trois allers et retours de l'Ukraine pour gagner de 15 à 60 zlotys (de 4 à 15 euros). La somme gagnée dépend du nombre de cartouches emportées. En Ukraine, la Fourmi achète des cigarettes en dollars. Elle passe le contrôle ukrainien, donne au douanier un dollar de pot-de-vin par cartouche puis commence à attendre le contrôle polonais dans un lieu nommé « l'entonnoir ». Après avoir été contrôlée – ou comme on dit « palpée », « peignée », « fouillée » –, la Fourmi « passe » la marchandise au Grossiste. À la frontière, on ne dit pas « vendre des cigarettes », mais « passer une cartouche ». De plus, on ne dit pas qu'on « achète des cigarettes », mais qu'on « les porte d'Ukraine ». Les gens évitent de prononcer le mot « cigarette », ils préfèrent utiliser des diminutifs comme « petite cartouche », « petit paquet ». Souvent, ils emploient aussi des diminutifs pour les marques de cigarettes comme par exemple « Malborki » (petits Marlboro), « LMki », « Chesterki », « Prymki »... De cette manière, la transaction endosse le caractère d'un troc, d'un échange sans monnaie. J'entendais souvent les gens comparer leur travail à « un échange d'un petit paquet » contre du pain, du gaz, de l'électricité ou des chaussures pour enfants. D'après moi, les structures linguistiques servent en premier lieu à masquer le caractère pas tout à fait légal du travail des Fourmis. Deuxièmement, les Fourmis ont rarement de l'argent à la main. Le sens de l'argent et « d'un petit paquet » est le même : tous les deux ne restent dans les mains que pour un instant avant d'être « échangés » contre quelque chose d'autre.

D'après certaines personnes, à la frontière polonaise de Medyka, plusieurs marchés et bars ne servent que de couverture pour le commerce clandestin de cigarettes. Selon elles, des entrepôts, où de la marchandise illicite est stockée, se trouvent en sous-sol. La partie de Medyka où le commerce des cigarettes a lieu, « près de la frontière », est dominée par des Grossistes agressifs. Ces jeunes hommes, souvent ivres, y exercent un vrai pouvoir. Ils intimident les Fourmis, leur extorquent des cigarettes à des prix très bas. « Près de la frontière », on rencontre aussi des « vendeurs de main ». Ce sont des Ukrainiens d'origine polonaise qui, contrairement à leurs concitoyens, n'ont pas besoin de visa pour franchir la frontière de Schengen. Des femmes, âgées pour la plupart, portent les marchandises à la main, d'où leur surnom. Elles transportent des cigarettes bon marché⁶, une bouteille de vodka, quelques bières ou des bonbons ukrainiens. Elles vendent leurs marchandises aux habitants des villages voisins qui commandent souvent à « leurs Fourmis » leurs cigarettes préférées ou de la vodka.

⁶ Un paquet de L & M ou de Marlboro vendu par la Fourmi coûte 4 zlotys (environ 1 euro), soit le double du prix pratiqué en Ukraine.

Les vendeurs de main vendent aussi leurs produits à Przemyśl, près des gares, sur les marchés locaux ou sur des places.

Pendant mon premier terrain, après l'adhésion de la Pologne à Schengen, la frontière ne vivait plus d'une manière si variée et intense. J'entendais souvent dire « *la frontière meurt, le marché meurt, tout meurt* » et « *Schengen tue* ». Après une année, en décembre 2008, la frontière « a aussi fini » pour les Fourmis polonaises. Les Fourmis, qui protestaient contre la modification rigoureuse de la loi, employaient la métaphore de la mort de la frontière. Cette métaphore n'était pas exprimée seulement d'une manière verbale, mais aussi par des cérémonies funèbres. Chaque jour, un groupe de protestataires restait près du portail des terminaux. Ils y chantaient des chansons tristes, accrochaient un cordon noir et des fleurs séchées sur le portail. Comme une Fourmi m'a dit, ils le faisaient « *en signe de deuil* ». Les gens désespérés par la nouvelle situation prévoyaient les plus sombres scénarios pour la région : « *les prisons se rempliront, les gens commenceront à se suicider.* » (Femme, quarante ans, Fourmi). De par ces énoncés métaphoriques et ces rites pratiqués à la frontière, cette dernière se mue en être vivant. Elle dépend du rythme de la vie et de la mort comme les personnes habitant près d'elle. Elle pénètre leurs corps qui, sans elle, sont destinés à la mort.

LA FRONTIÈRE COMME USINE, CERCLE ET MOUVEMENT

Pendant mes recherches, j'ai souvent entendu parler de la frontière comme étant la plus grande industrie en Voïvodie des Basses-Carpates, à l'extrême sud-est du pays. En majorité, les Fourmis sont des chômeurs qui ont été licenciés des usines de Przemyśl et de ses environs. Elles comparent la frontière à une usine efficace qui existe grâce au travail de quelques milliers de personnes. Cette « usine » assure une existence commode à chaque famille. À la frontière, comme en usine, il y a des normes (ici la quantité autorisée de cigarettes). Le travail se fait par relais. Les gens disent : « *aujourd'hui, je vais pour la nuit* » ce qui signifie qu'ils vont passer la frontière de nuit. Comme en usine, le travail à la frontière repose sur la coopération de différents groupes : les Fourmis, les Grossistes, les Vendeurs de main. C'est également un travail dur et peu rémunéré.

Les Fourmis décrivaient leur travail comme « de la marche ». Elles disaient : « *je marche déjà depuis deux ans* », « *je ne veux pas, mais je dois marcher pour gagner un peu d'argent* », « *ici, tout le monde marche* »... La frontière-usine est en mouvement permanent. Dans la perception locale, la frontière est un cercle ou un mouvement sur un cercle. C'est pourquoi la vision courante de la frontière, d'une ligne sur la carte, ne correspond pas à la réalité locale. Les gens ne disent pas « franchir la frontière », car ils « marchent sur la frontière » ou « retournent par la frontière ». « Faire un tour », c'est un aller-retour de Medyka à Szeginie. La frontière des Fourmis n'est pas la ligne qui sépare deux pays. Elle forme un cercle qui lie les points les plus importants du trafic : l'entrée en Ukraine, les magasins ukrainiens, la douane ukrainienne, l'entonnoir, la douane polonaise, le marché de Medyka, l'entrée en Ukraine et ainsi de suite. Contrairement à l'opinion générale, la frontière ne constitue pas la limite ou la fin du pays, c'est un centre, le centre du monde (*axis mundi*).

Le discours géopolitique qui a dominé la perception globale de la frontière la présente comme un tout : une ligne de démarcation d'une longueur bien définie qui sépare deux pays. Dans la perspective locale, la frontière vue de cette manière n'existe pas. Mes interlocuteurs trouvent que la frontière à Korczowa, poste frontière éloigné de 20 km au nord, est « une autre frontière ». Dans le discours local, la frontière n'a pas de caractère international. À cause des contrôles à la douane, il est plus difficile d'aller au magasin acheter des cigarettes, mais la frontière ne divise pas. Ici, tout le monde parle deux langues, en utilisant le vocabulaire spécifique du commerce transfrontalier de cigarettes.

La frontière des Fourmis et la frontière géopolitique existent dans deux différents horizons temporels. D'après la perception géopolitique, la frontière existe dans le temps historique qui est de caractère linéaire. Elle a subi la séquence chronologique des événements qui se sont déroulés dans cette partie du monde. La frontière tracée après la Deuxième Guerre mondiale sépare la République populaire de Pologne de l'URSS puis la Pologne de l'Ukraine. Actuellement, c'est la frontière de l'Union européenne. L'accès de la Pologne à Schengen constitue une étape suivante de l'histoire de la frontière, objet de différents changements, de discussions politiques et du droit international contrôlant la circulation des biens et des personnes.

Les Fourmis expliquent l'existence de la frontière à l'aide du langage et de la forme typique des mythes. Dans un mythe, le temps a une structure cyclique, renouvelable et fermée. Selon Hastrup (1997, 25), le mythe explique le présent en se référant au « temps du début » où la réalité se formait. L'adhésion de la Pologne à l'espace Schengen et l'introduction du nouveau droit de douane provoquent *de facto* une nouvelle fermeture hermétique de la frontière, l'apparition d'un nouveau « rideau de fer ». Aujourd'hui, la frontière n'est plus franchissable comme il y a des dizaines d'années. Les Fourmis comparent leur tragédie actuelle au renversement mythique de l'ordre établi, organisé par des décideurs étrangers.

Comme l'écrit Hastrup : « *Pour les gens qui se sont trouvés hors de l'histoire écrite par ceux qui la créent [définers], il n'y a que la chute, le retour au mythe. Dépourvus de la mémoire continue des périodes de leurs échecs, ils tombent dans les associations allégoriques entre « des temps anciens et le jour actuel »* (HASTRUP, 1997, 26). Il est nécessaire de comprendre la conception mythique du temps et de la mémoire pour trouver le sens de la protestation des Fourmis. Ces gens protestaient en restant immobiles, « en ne marchant pas ». Cette immobilité, qui n'était pas claire pour les journalistes et les politiciens, gagne de nouvelles significations dans le contexte de la frontière-mouvement et de la frontière-usine. Quand les Fourmis s'arrêtent, la plus importante entreprise de la région – le trafic des cigarettes grâce auquel toute la région survivait – suspend son activité.

LA FRONTIÈRE COMME ARÈNE D'EXPRESSION

Au-delà des conséquences économiques, la crise de la frontière a eu un impact sur la vie quotidienne des Fourmis. Chaque jour, à la frontière, quelques milliers de personnes se rencontraient dans « l'entonnoir » où elles patientaient pour passer le contrôle douanier. Elles prenaient part à des discussions sans fin. Toutes les dix heures, les Fourmis s'informaient de « *qui est dans l'équipe* », c'est-à-dire des douaniers qui travaillaient à ce moment-là à la frontière polonaise. Transmise via

téléphone portable, l'information était immédiatement connue de tous. Les Fourmis connaissent les douaniers qui ferment les yeux sur un paquet de plus ou qui punissent sans pitié pour chaque cigarette supplémentaire. Voici « *les catégories de la parole* » (SAVILLE-TROIKE, 2003, 26-27) typiques du langage de la société que j'ai étudiée : les conversations « au marché » (par exemple au sujet des prix de cigarettes), les histoires d'aventures héroïques à la frontière, les histoires qui « glacent le sang » (à propos d'accidents tragiques, de meurtres et de viols), les potins (sur les douaniers, soldats ou Fourmis), les conseils sur les manières de duper les douaniers, les conversations personnelles (à propos de maladies, de sujets politiques), les blagues, les prières, les brouilles (soit un échange rituel d'informations afin d'éviter le silence). Dans l'entonnoir, les légendes locales sont répétées et reconstruites. Une mythologie complexe est créée au jour le jour. Les Fourmis, les douaniers, les soldats et les Grossistes y jouent des rôles primordiaux. Les conversations sont accompagnées de rires, de cris, de gros mots, de lamentations, de chants, de tabac, d'alcool et de grignotage de graines de tournesol (un casse-croûte très populaire dans cette région).

Comme l'écrit Møhl, « *talking about others is one of the main social activities* » (MØHL, 1997, 9). Quand les gens racontent des histoires ou se plaignent, ils se placent eux-mêmes et d'autres personnes dans le « *social landscape* », prouvant leur appartenance à la communauté locale. Vu dans cette perspective, je suis d'accord avec l'opinion de l'auteur de *Village Voices*: « *The distinction to be made between full-fledged stories and the mere charter is vague* » (MØHL, 1997, 31-32). Si une personne appartient à la *speech community*⁷ locale, elle est capable de se retrouver dans la réalité du bavardage perpétuel (*palplabe unit*) (MØHL, 1997, 36).

La frontière comme prison

Les métaphores de la frontière-prison et de la frontière-front militaire complètent la vision locale de la frontière avec des éléments liés au corps, à la souffrance, à la douleur et à l'humiliation.

La violence s'inscrit dans l'architecture de la frontière qui, selon mes interlocuteurs, est créée de façon à provoquer de la douleur. Ils décrivent l'entonnoir comme un endroit où les Fourmis sont quotidiennement entassées et coincées pendant des heures :

« *Du côté d'Ukraine, par exemple, il n'y a pas du tout de chiottes. En Pologne, oui, il y en a, mais ça ne marche pas toujours... Une humiliation. Ils le font exprès, ces barrières, pour créer une foule.* » (Homme d'environ soixante ans qui travaille sur le parking et comme Fourmi)

« *Mais c'est Auschwitz. C'est vraiment Auschwitz ici. [...] Vous savez, quand la foule pousse, il y a beaucoup de personnes qui rentrent avec les intestins écrasés.* » (Femme d'environ quarante ans, chômeuse, Fourmi)

« *L'entonnoir, ce sont des box, vous savez, comme pour les animaux.* » (Homme, environ quarante ans, chômeur, Fourmi)

⁷ « *The essential criterion for "community" is that some significant dimension of experience be shared, and for "speech community" that the shared dimension be related to ways in which members of the group use, value, or interpret language* » (SAVILLE – TROIKE, 2003, 15).

Dans les discours des Fourmis, la frontière et sa première représentation – l’entonnoir – constituent un endroit oppressif. Dans cet espace de soumission, d’emprisonnement, les Fourmis sont réduites à des « corps dociles » (FOUCAULT, 1998, 133) que l’on peut assujettir aux « techniques de discipline » : les compter, les surveiller, les punir de la même façon que les prisonniers d’un camp de concentration ou le bétail.

Dans ce contexte, la notion de « Fourmi » se charge de nouvelles significations péjoratives. Les gens y sont comme de petits animaux insignifiants que l’on peut, selon une des interlocutrices, « écraser sous le pied ». Donnan et Wilson (2007, 179-181) écrivent dans leur ouvrage consacré au corps humain à la frontière que « *les traits attribués à certaines personnes qui passent la frontière ressemblent aux traits attribués à certains animaux* ». D’après les auteurs, cette classification, même au niveau uniquement verbal, encourage à insulter, malmenier et justifier des pratiques barbares à la frontière.

La frontière comme système de soumission et d’humiliation de l’Homme revêt encore un autre aspect. Elle se manifeste sous la forme d’une autodiscipline, telle que définie par Foucault, et d’un pouvoir intériorisé dans les corps humains. Les Polonais d’Ukraine qui vendent les « cigarettes de main » l’éprouvent particulièrement, car ils sont exclus deux fois. Premièrement, en Ukraine, dans la vie quotidienne, ils ont le sentiment d’être abandonnés par leur patrie d’origine. Deuxièmement, en Pologne, ils se sentent méprisés du fait qu’ils sont perçus comme étant des « Russes ». La pauvreté les pousse à participer au commerce illicite de cigarettes et de vodka. Plusieurs m’ont avoué se sentir humiliés par ce qu’ils devaient faire, en particulier par la vente de vodka qui, selon la majorité (des femmes âgées), est une occupation déshonorante. Les vendeurs de main sont les plus terrorisés. Chassés par les Grossistes et les propriétaires de bars, ils se sentent particulièrement étrangers et doivent se cacher. Privés de leur propre territoire, infâmes à leurs propres yeux, ils l’expriment d’une manière non verbale par des gestes automatiques et incontrôlés. Ils baissent les yeux, cachent la tête, se mettent en petits groupes, piétinent sur place, cachent mécaniquement leur marchandise sous leur manteau quand ils aperçoivent une voiture de police ou même un simple taxi. Ces mouvements instinctifs reflètent les mécanismes du pouvoir disciplinaire. Ce dernier a un tel impact sur l’individu qui tend à se contrôler de lui-même. Le pouvoir fonctionne automatiquement comme dans le *Panoptique*⁸. L’homme réduit au corps docile, convaincu d’une surveillance permanente, de sa visibilité, devient son propre gardien (FOUCAULT, 1998, 196).

La frontière comme front militaire

La métaphore qui caractérise les relations de pouvoir à la frontière est celle du front militaire. Avant de comprendre le sens de cette métaphore, je n’avais aucun doute sur le partage clair du pouvoir à la frontière. Les Fourmis se trouvent sous l’autorité de l’administration frontalière et les douaniers sont les plus grands ennemis des Fourmis. Selon mes interlocuteurs, leur travail consiste à humilier, montrer leur domination

⁸ Le panoptique est la figure créée par Bentham d’une prison idéale où tous les détenus sont sous surveillance permanente. Convaincus de leur visibilité, les prisonniers devaient commencer à contrôler leurs comportements. Selon Foucault (1998, 208), le panoptique est devenu la métaphore du pouvoir contemporain.

et leur mépris envers les Fourmis. Les mains constituent l'instrument du pouvoir douanier: le douanier « palpe » les Fourmis. L'agent dispose de tout un éventail de possibilités pour éliminer les Fourmis de la frontière. Il pratique une fouille humiliante, touche, vérifie, donne des instructions. Il peut méchamment mettre un tampon au verso de la page du passeport pour que la Fourmi doive changer plus vite de document. Il peut lui dire « Bonne nuit » ce qui veut dire qu'elle ne peut pas revenir à la frontière pendant le service donné. Il peut également lui donner « la chaussure », soit la renvoyer en Ukraine, ou, pour un plus grand délit, mettre « l'ourson » dans le passeport, ce qui signifie une interdiction de franchir la frontière durant une année. Quant au contrôle ukrainien, il est « cool », il suffit juste de lui donner des pots-de-vin. Par contre, d'après les Fourmis, les douaniers ukrainiens agissent comme des gardiens de prison et utilisent des techniques militaires d'humiliation. Le contrôle douanier, la fouille au corps, la rigueur militaire du gardien frontalier, tous ces aspects participent à une politique de contrainte réduisant les individus à une armée de corps dociles. Aucun douanier ni garde-frontière n'est sujet à ce type de pouvoir. Dans l'essai *Governementality*, Foucault dit que le pouvoir moderne n'est plus exercé par un « souverain », mais par des procédures dont le sujet principal est la population disciplinée. Le pouvoir n'a pas pour objectif de protéger le territoire, mais de reconnaître et de contrôler la population (FOUCAULT, 2000, 184). À cause des nombreuses procédures juridiques et économiques, la Fourmi, représentante de la population créée par les procédures de passeport, douanières et pénales, perd sa subjectivité et tout son pouvoir (la population ne peut pas s'opposer à la procédure qui la crée).

Ma perception des relations de pouvoir a pourtant changé au moment où j'ai compris le sens de la métaphore de la frontière-front militaire. À la frontière, le pouvoir n'est pas exercé uniquement par un sujet, à savoir l'administration. Il s'agit davantage d'un « territoire de conflit » permanent entre les douaniers et les Fourmis. L'une des Fourmis l'a résumé en disant: « *Tant d'années après la guerre et c'est toujours le front* ».

Pendant plusieurs années de travail à la frontière, les Fourmis ont créé un système efficace de résistance au pouvoir. Les méthodes d'opposition utilisées pour lutter contre le droit douanier et les douaniers sont typiques de « l'arme des faibles (*weapons of the weak*) » et du *hidden transcript*, soit des types de résistance qui caractérisent les groupes exclus (SCOTT, 1992, 62-65; 1990, 198-200).

J'ai observé plusieurs de ces pratiques à la frontière. Les Fourmis demandent les rapports de fouille aux douaniers, dénoncent les abus à la direction des douanes, portent plainte au tribunal contre les douaniers, manifestent et bloquent le passage. J'ai même entendu parler de l'idée de fonder un syndicat des petits contrebandiers. Les formes populaires de la résistance illégale sont les suivantes: courir à travers la douane sans contrôle, faire des trous dans le grillage séparant la Pologne de l'Ukraine, donner des pots-de-vin, organiser la petite contrebande, participer à la calomnie, à la moquerie, au potin sur les douaniers, publier des informations insultantes sur les douaniers sur Internet, intimider et menacer, ainsi que ridiculiser la procédure douanière⁹.

⁹ À la frontière, on se raconte souvent l'histoire de Głupi Kaziu (« bouseux abruti » local) qui a déclaré de la « merde » à dédouaner. L'humour de cette blague réside dans le double sens du mot « merde » qui dans le langage familier en Pologne, veut dire « rien ». Quand la douanière a demandé à Kaziu ce qu'il avait à dédouaner, il a dit la vérité. La fonctionnaire ne l'a pas cru, et a mis la main dans son sac...

Les Fourmis créent aussi des visions du monde « à l'envers » où elles contrôlent à leur tour les douaniers. Elles racontent des histoires sur « des héros populaires », des Fourmis qui ont ridiculisé ou dupé des douaniers.

L'arme des faibles (*weapon of the weak*) a souvent recours à une autre forme de résistance. Les Fourmis insultent et humilient les douaniers en leur donnant des surnoms injurieux. Le surnom stigmatisant constitue une sorte de peine. Dans la communauté locale, le douanier perd son nom et prénom, et gagne une nouvelle identité limitée. Les surnoms sont liés à l'apparence, à la manière de contrôler ou à l'ancienne profession, par exemple la Mineure, Berta, la Pépée, la Pétasse, l'Ébouriffée, Barbie, la Tzigane, la Surmaquillée, le Grand-père Gel, le Grand-père Barre, le Magasinier, le Groin, le Gai, l'Épée, le Poulet (il vendait des poulets), le Juriste (il a étudié le droit), le Contrebandier (il était Fourmi).

La citation suivante révèle le ton des conversations quotidiennes pendant lesquelles les Fourmis identifient qui est en service à un moment donné :

« F.1. : *Qui est au poste ?*

H. : *C'est la brune.*

F.1. : *La Surmaquillée ?*

H. : *Non, pas la Surmaquillée, la petite brune aux cheveux raides.*

F.1. : *La Pépée. J'ai vu la Pépée. La Blonde ?*

F.1. : *La Pépée ou la Pétasse ?*

H. : *Mais non, la Pétasse, je la connais ! Elle est brune, la Pépée est blonde !*

F.2. : *Ah, beh oui, c'est l'Élève !*

H. : *Oui, je pense que c'est l'Élève de l'Ébouriffée.*

F.1. : *Donc elle va le faire passer, il la connaît.¹⁰ »*

La frontière, c'est le front, le lieu de l'épreuve quotidienne de force, tandis que Przemysl est présenté par mes interlocuteurs comme le territoire des Fourmis où les douaniers doivent se dissimuler. En dehors de la douane, dépourvus de la scène et des attributs de leur pouvoir, ils deviennent infirmes et vulnérables aux attaques des habitants.

CONCLUSION

Les métaphores que j'ai choisies n'épuisent pas toute la complexité locale. Mes réflexions présentées ci-dessus sont fondées sur la conviction herméneutique que « *le monde ne peut pas être directement compris [comme un tout] ; on en tire des conclusions à la base de ses parties et ces parties doivent être conceptuellement et perceptiblement soustraites du flux de l'expérience* ». L'anthropologue a pour mission de déduire des éléments signifiants de la situation floue de la vie et de leur donner des repères dans le contexte. De cette manière, il y a « de nouveaux contextes de synecdoques où les parties se rapportent à des totalités et qui forment ce qu'on appelle la culture » (CLIFFORD, 2000, 47 ; RICOEUR, 1971). Les métaphores présentées ci-dessus constituent de telles parties.

¹⁰ Deux femmes et un homme d'environ 40-50 ans, Fourmis.

BIBLIOGRAPHIE

- BOURDIEU PIERRE, 1979 : *La distinction. Critique sociale du jugement*, Paris : Seuil.
- BOURDIEU PIERRE, 1997 : *Méditations pascaliennes*, Paris : Seuil.
- BOURDIEU PIERRE, 1998 : *La Domination masculine*, Paris : Seuil.
- BYRSKA-SZKLARCZYK MARTA, 2010 : « Granica jest po to, żeby chodzić – krajobraz kulturowy Mrówek z Medyki », in *Na pograniczu nowej Europy*, WarszawaPolsko – ukraińskie sąsiedztwo, réd. Magdalena Zowczak.
- CLIFFORD JAMES, 2000 : *Kłopoty z kulturą*, Warszawa.
- DELMANOWICZ DARIUSZ, 2008 : « Nowy terminal w Medyce », *Nowiny 24*, 5 avril 2008, <http://www.nowiny24.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20080605/PRZEMYSL/873081911>
- DELMANOWICZ DARIUSZ, 2008a : « Mrówki grożą blokadą przejścia granicznego w Medyce », *Nowiny 24*, 26 novembre 2008, <http://www.nowiny24.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20081126/PRZEMYSL/305011608>
- DONNAN HASTINGS and WILSON THOMAS M., 2007 : *Granica tożsamości, narodu, państwa, Kraków*, Version originale en anglais : *Borders, Frontiers of Identity, Nation and State*, Oxford 1999, 2001.
- FOUCAULT MICHEL, 1977 : *Archeologia wiedzy*, Warszawa.
- FOUCAULT MICHEL, 1998 : « Nadzorować i karać. Narodziny więzienia », Warszawa.
- Édition anglaise : *Discipline and Punish. The Birth of the Prison, NY 1995*.
- FOUCAULT MICHEL, 2000 : « Rządomyślność », in M. FOUCAULT, *Filozofia, historia, polityka, Warszawa, Wrocław*.
- Édition anglaise : FOUCAULT, M. (1991), « Governmentality, trans. Rosi Braidotti and revised by Colin Gordon », in GRAHAM BURCHELL, COLIN GORDON and PETER MILLER (éds), *The Foucault Effect : Studies in Governmentality*, 87-104, Chicago : University of Chicago Press, 1991.
- HASTRUP KIRSTEN, 1997 : « Przedstawienie przeszłości. Uwagi na temat mitu i historii », in *Polska Sztuka Ludowa – Konteksty*, vol. LI, n° 1-2, 22-27.
- HASTRUP KIRSTEN, 2008 : *Droga do antropologii. Między doświadczeniem a teorią*, Kraków. Titre de l'original : *A Passage to Anthropology : Between Experience and Theory*, Londres, 1995.
- MØHL PERLE, 1997 : *Village Voices. Coexistence and Communication In a Rural Community In Central France*, Copenhagen : Museum Tusculanum Press.
- RICOEUR PAUL, 1989 : *Język, tekst, interpretacja*, Warszawa.
- SAVILLE-TROIKE MURIEL, 2003 : *The Ethnography of Communication. An Introduction*, Oxford : Wiley-Blackwell.
- SCOTT JAMES C., 1985 : *Weapons of the Weak : Everyday Forms of Peasant Resistance*, New Haven : Yale University Press.
- SCOTT JAMES C., 1990 : *Domination and the Art of Resistance. Hidden Transcript*, New Heaven : Yale University Press.
- SCOTT JAMES C., 1992 : « Domination, Acting and Fantasy », in *The Paths to Domination, Resistance, and Terror*, NORDSTROM CAROLYN et MARTIN JOANN (éds), Los Angeles : University of California Press.
- ZOWCZAK MAGDALENA, 2010 : *Na pograniczu « nowej Europy »*. *Polsko – ukraińskie sąsiedztwo*, Warszawa.

THE BORDER OF VIOLENCE. “ANTS” FROM THE BORDER CROSSING IN MEDYKA AS A COMMUNITY EXPERIENCING THE BORDER

In this article, I am studying the border from the perspective of the so-called Ants, petty cigarette smugglers making their living on the Polish-Ukrainian border. The ethnographic research covers two breakthrough periods for the local community: after Poland joined the Schengen Area in May 2008 and after the introduction of strict new customs regulations in December 2008. The border is depicted through various metaphors as experienced by Ants in their bodies and their language on a daily basis. Therefore the paper addresses both the “discursive” border and the physical one, being a place of everyday violence. With the help of the concepts of symbolic violence, discursive power and weapons of the weak I show the border as a complicated construct of both symbolic and material nature.

Keywords: border, Polish-Ukrainian border, smuggling, shopping tourism, Schengen Area, metaphor, discourse, symbolic violence, weapons of the weak.

DIE GRENZE DER GEWALT. DIE “AMEISEN” DES GRENZÜBERGANGS IN MEDYKA ALS EINE GEMEINSCHAFT, DIE DIE GRENZE ERLEBT

In diesem Artikel untersuche ich die Grenze aus der Perspektive der sogenannten Ameisen, die ihren Lebensunterhalt mit Zigaretten schmuggel im kleinen Grenzverkehr an der polnisch-ukrainischen Grenze verdienen. Diese ethnographische Forschung deckt zwei für die lokale Bevölkerung bedeutende Ereignisse ab: erstens ist Polen im May 2008 dem Schengen-Raum beigetreten, zweitens wurden im Dezember 2008 neue, strengere Zollbestimmungen erlassen. Die Grenze wird anhand verschiedener Metaphern analysiert, wie sie von den Ameisen in ihren Körpern und ihrer Sprache alltäglich erfahren werden. Somit geht der Artikel auf beide, die diskursive und die physische Grenze als Orte alltäglicher Gewalt ein. Anhand der Konzepte der symbolischen Gewalt, der diskursiven Macht und der Waffen der Schwachen wird die Grenze als komplexes Konstrukt symbolischer und materieller Natur konzipiert.

Stichwörter: Grenze, polnisch-ukrainische Grenze, Schmuggel, Einkaufstourismus, Schengen-Raum, Metapher, Diskurs, symbolische Gewalt, Waffen der Schwachen.

RECENSION

WASTL-WALTER DORIS (ÉD.), 2011 :

The Ashgate Research Companion to Border Studies,
Farnham : Ashgate, 705 p. (ISBN 9780754674061)

L'étude des frontières connaît depuis une vingtaine d'années une véritable renaissance¹, alors qu'elle n'avait relativement reçu que peu d'attention dans l'après-guerre (avec toutefois quelques exceptions notables comme les travaux de Claude Raffestin). Plusieurs phénomènes expliquent ce regain d'intérêt: la fin de la guerre froide entre les blocs de l'Est et de l'Ouest, la création de nouveaux États et de nouvelles entités supranationales ainsi que la globalisation qui se caractérise notamment par une croissance des flux de personnes, d'informations, de biens et de capitaux à travers les frontières.

Ces mutations avaient incité certains auteurs à annoncer au début des années 1990 l'émergence d'un monde sans frontière. Il apparaît toutefois aujourd'hui que les frontières nationales n'ont de loin pas disparu, mais qu'elles représentent une réalité prégnante (et ceci d'autant plus dans la période post-11 septembre). Elles ont en fait été (et le sont toujours) constamment redéfinies dans leurs significations et leurs fonctions. Plus diverses, plus mobiles, souvent plus floues, les frontières résultent de divers processus de fermeture/ouverture, de déterritorialisation/reterritorialisation. Elles apparaissent ainsi comme très dynamiques, bien loin du caractère statique que semblent leur conférer les cartes politiques.

L'ouvrage coordonné par Doris Wastl-Walter (Université de Berne) et intitulé *The Ashgate Research Companion to Border Studies* permet de faire un état de la question bienvenu et solide d'un domaine de recherche qui se caractérise à la fois par l'actualité de son objet et par le foisonnement de sa production. Cet état de la question est livré par les trente-deux contributions – en plus de l'introduction – qui composent cet ouvrage de plus de 700 pages.

La première partie de l'ouvrage s'intéresse aux aspects théoriques et conceptuels de la frontière (*Theorizing Borders : Conceptual Aspects of Border Studies*). Elle fait le constat de l'absence – et de l'impossibilité – d'une théorie générale et globale ou

¹ On peut mentionner à titre d'illustration la création en 1994 du réseau BRIT (*Border regions in transition*) qui organise régulièrement des conférences internationales.

d'un modèle unique de la frontière. Les premières contributions fournissent également un aperçu fort utile des différentes approches de l'étude des frontières et esquissent des directions pour de futures recherches. Les autres parties de l'ouvrage peuvent être distinguées selon si elles portent sur le degré d'intégration formelle ou fonctionnelle des régions frontalières.

L'intégration formelle est traitée par la majorité des contributions. Elle renvoie à deux échelles. À l'échelle des États, elle est la conséquence des accords internationaux permettant ou non à certains flux de franchir la frontière (partie 2: *Geopolitics: state, nation, power relations*). À l'échelle régionale, elle soulève la question des différentes formes de gouvernance transfrontalière de manière générale (partie 5: *The role of borders in a seemingly borderless world* et partie 7: *Creating neighbourhoods*) et dans le cas spécifique des problématiques environnementales (partie 8: *Nature and environment*). Au-delà du laboratoire que constituent les frontières à l'intérieur de l'Union européenne, plusieurs contributions mettent en exergue les phénomènes de consolidation des frontières (partie 3: *Border enforcement in the 21st century*).

L'intégration fonctionnelle correspond aux pratiques spatiales, aux différentes formes de mobilité induites ou freinées par la frontière. Deux parties portent particulièrement sur cette dimension (même si elle apparaît de manière secondaire dans d'autres papiers). La partie 4 (*Borders and territorial identities: the mechanisms of exclusion and inclusion*) montre que la frontière est une construction sociale qui engendre la constitution de sentiments d'appartenance et d'identités territoriales. La partie 6 (*Crossing borders*) porte sur les pratiques spatiales transfrontalières et sur les stratégies adoptées afin de tirer parti de la frontière (la migration par exemple).

Au-delà de la somme de ses articles, cet ouvrage se distingue par la diversité (et complémentarité) des approches théoriques et disciplinaires ainsi que des méthodes mises en œuvre. De surcroît, tant les universités d'affiliation des auteurs que leurs terrains d'étude reflètent un champ d'étude de portée globale et auquel cet ouvrage apporte une contribution significative.

PATRICK RÉRAT,

Université de Neuchâtel

Patrick Rérat, Doris Wastl-Walter

Éditorial : Mobilités et développement transfrontalier 5

Rachid Belkacem, Isabelle Pigeron-Piroth

Travail frontalier et développement transfrontalier au sein de
la Grande Région Saar-Lor-Lux..... 13

Philippe Hamman

La prise en charge collective des relations de travail transfrontalières :
représenter un espace nouveau..... 29

Hervé Munz

Les (im) mobiles frontières du patrimoine horloger dans l'Arc jurassien 43

Tamás T. Sikos

Komárom et Komárno : ville divisée – commerce de détail transfrontalier 59

Antoine Beyer, Bernard Reitel

La gouvernance des transports publics comme mesure de l'intégration transfrontalière
en Europe de l'Ouest. L'exemple des trois Eurodistricts de Sarrebruck, Strasbourg et Bâle..... 77

Aurelio Vigani

Transports, frontière et développement territorial de la Regio Insubrica 95

Rafael Costa, Thierry Eggerickx

Diversité démographique et profils migratoires des espaces frontaliers belges 113

Samuel Carpentier, Claude Gengler, Philippe Gerber

La mobilité résidentielle transfrontalière entre le Luxembourg
et ses régions voisines : un panorama..... 135

Patrick Rérat, Alexandre Moine, Kevin Gertsch, Philippe Signoret

La mobilité résidentielle transfrontalière dans l'Arc jurassien franco-suisse 153

Ágnes Eröss, Béla Filep, Patrik Tátrai, Monika Mária Váradi, Doris Wastl-Walter

Stratégie éducative ou stratégie migratoire ? Les étudiants de Voïvodine en Hongrie 169

Koffi Nutefé Tsigbe

Frontières et mobilité transfrontalière au Togo sous domination coloniale (1884-1960) 187

Marta Byrska-Szkłarczyk

La frontière de la violence. Les « fourmis » du poste frontière de Medyka
comme société expérimentant la frontière..... 201

Patrick Rérat

Recension 217